

**”FILIPPIINILÄIS-SUOMALAISTA YHTEISELOA”**  
ETNOGRAFIA SEKAMIEHITYKSESTÄ SUOMALAISELLA RAHTILAIVALLA

Johanna Laine

Kansatieteen Pro gradu

Filosofian, historian,  
kulttuurin ja taiteiden  
tutkimuksen laitos

Helsingin yliopisto

Ohjaaja: Katriina Siivonen

Kevät 2015

## SISÄLLYSLUETTELO

1. LAIVALLE .....	1
1.1. Johdanto .....	1
1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta .....	3
1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet .....	5
1.4. Aineiston hankinta ja analysointi .....	10
1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät .....	13
1.5.1. Kenttätyöt .....	13
1.5.2. Haastattelut .....	15
1.5.3. Osallistuva havainnointi .....	18
1.5.4. Kenttätyöpäiväkirja ja profiilit .....	20
2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA .....	22
2.1. Sekamiehitys .....	22
2.2. Filippiiniläiset .....	26
2.3. Diaspora ja transnationalismi .....	29
3. LAIVALLA .....	33
3.1. M/S Martha .....	33
3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai .....	37
3.3. Hierarkia .....	41
3.4. Vapaa-aika .....	44
3.5. Kommunikaatio .....	49
3.6. "Onnellinen laiva" .....	54
4. LAIVALTA .....	62
4.1. Kenttätöiden jälkeen .....	62
4.2. Loppupäätelmät .....	64
4.3. Yhteenveto .....	67
LÄHTEET .....	71

## **”FILIPPIINILÄIS-SUOMALAISTA YHTEISELOA”**

### **ETNOGRAFIA SEKAMIEHITYKSESTÄ SUOMALAISELLA RAHTILAIVALLA**

#### **1. LAIVALLE**

##### **1.1. Johdanto**

Rahtilaiva lähti eteläsuomalaisesta satamasta pimeänä syksyisenä iltana. Tällä kertaa aluksen reitti kulki halki Itämeren ja Pohjanmeren aina Espanjaan asti, ja se pysähtyi matkalla useissa Euroopan satamissa ottamassa tai purkamassa lastia. Laiva on uusi ro-ro (roll on - roll off) -tyyppinen rahtialus, joka kuljettaa konttien lisäksi erilaista pyörillä liikuteltavaa lastia. Laivan perässä liehui voimakasta etelätuulta uhmaten Suomen lippu, ja kyljessä sen nimen alla luki kotipaikkana Helsinki. Ulospäin laiva vaikutti suomalaiselta, mutta lähemmin tarkasteltuna se oli monen kansallisuuden sekä kulttuurin kohtaamispaikka. Tutkielmani perustuu kolmeviikkoiseen kenttätyöjaksoon, jonka aikana olin laivalla havainnoimassa nykymerenkulkua.

Tutkimusaiheeni on sekamiehitykset suomalaisella rahtilaivalla. Sekamiehityksellä tarkoitetaan mahdollisuutta käyttää EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisia suomalaisen rahtilaivan henkilöstöä palkatessa. Suurin osa näistä merimiehistä tulee Filippiineiltä. Käytäntö hyväksyttiin vuonna 2009, joten suomalaisessa merenkulussa asia on uusi ja sitä on tutkittu vasta vähän. Olin kenttätöissä Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssin Anne Ala-Pölläsen kanssa, ja nimesimme laivan M/S Marthaksi. Tämä pseudonyymi tulee suomalaisten merimiesten keskuudessa suositusta tanskalaisesta 1960-luvun höyrylaivaelokuvasta, jonka hahmot ovat karikatyyreja oman merimiesammattinsa edustajista. Laivan miehistölle oli kunnia-asia, ettemme poistuneet laivalta näkemättä tätä filmiä. Merimiesten anonymiteetin suojaksi en mainitse laivan oikeaa nimeä ja varustamoakaan eikä henkilöiden ammattia, ellei se tutkielman kannalta ole oleellista. Esimerkiksi kokin asema on tässä tutkielmassa tärkeä sekä tutkittavana että laivayhteisön jäsenenä, joten hänen positionsa mainitseminen on mielestäni tärkeää.

Tarkastelen miten sekamiehitys ilmenee käytännössä laivalla. Tarkastellessani sekamiehitystä ja sen vaikutusta laivayhteisöön tulen samalla tarkastelleeksi omaa kasvuani tutkijana, ja sitä miten ymmärrykseni aiheeseen lisääntyy tutkielman edetessä. Olen rakentanut tutkielmani kronologisesti ajatukselle; laivalle, laivalla, laivalta. Tutkielmani etenee kahdessa tasossa; abstraktilla tasolla tarkastelen yleisesti kulttuurien kohtaamista sekamiehitetyssä laivayhteisössä. Konkreettisemmalla tasolla esitän oman tulkintani tapahtumista.

Tutkimuksen empiirinen osa alkaa Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelulla. Tämä, samoin kuin myöhempi epävirallinen keskustelu M/S Marthan varustamon edustajan kanssa toimii taustatietona sekamiehityksistä Suomessa. Tarkastelen Laivalle - osiossa sekamiehityskäytäntöä Suomessa, sekä filippiiniläisiä merimiehiä ja heidän rekryointiaan laivoillemme. Laivalla - kappale on varsinainen etnografia, eli kertomus siitä miten sekamiehitys ja kulttuurien kohtaaminen näyttäytyi M/S Marthalla arjessa sekä vapaa-aikana eri näkökulmista tarkasteltuna. Laivalta - luvussa reflektoin ja analysoin tarkemmin havaintojani sekä aineistosta nousevia teemoja.

M/S Marthalla työskentelevää miehistöä oli yhteensä kuusitoista, joista filippiiniläisiä oli yhdeksän ja loput suomalaisia. Lisäksi laivalla oli kaksi suomalaista harjoittelijaa. Laivahierarkiassa merimiehet jaetaan päällystöön (kapteeni, yliperämies, vahtiperämiehet, konepäällikkö, konemestarit) sekä miehistöön, johon kuuluvat loput laivan kansi-, kone- ja talouspuolen työntekijöistä. Puhun kuitenkin yleisesti merimiehistä tai miehistöstä tarkoittaessani kaikkia Marthalla työskenteleviä ihmisiä, myös kahta laivalla työskennellyttä naista. Käytän haastattelusitaateissa ja kenttätyöpäiväkirjan otteissa filippiiniläisistä puhekielessä esiintyvää sanaa ”filppari”, sillä ilmaisua käytettiin niin työnantajapuolen kuin Marthan merimiestenkin kanssa käydyissä keskusteluissa yleisesti.

### **M/S Marthan merimiehet**

#### **Suomalaiset:**

Päällystö: Kapteeni, yliperämies, konepäällikkö, ensimmäinen konemestari

Miehistö: Pursimies (poosu), matruusi, talousapulainen (messilikka tai -kalle).

**Filippiiniläiset:**

(Ali)päälylystö: Vahtiperämiehet (toinen perämies), vahtikonemestari

Miehistö: Sähkömies, konekorjausmies, moottorimies, kokki

**1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta**

Tutkielmani perustuu kenttätöyöhön ja rajaan aiheeni sekamiehitykseen M/S Marthalla. Tarkastelen sitä miten sekamiehitys tällä aluksella, tämän miehistön keskuudessa ja tällä matkalla näyttäytyi. Tutkimukseni pääkysymys on, mikä on sekamiehityksen vaikutus yhteisöllisyyteen, työhön sekä sosiaalisiin suhteisiin tällä suomalaisella rahtilaivalla? Alakysymyksillä pyrin avaamaan teemaa; Onko M/S Martha niin sanottu ”onnellinen laiva”, merimieskielessä usein esiintyvä ”Happy Ship”? Onko laivan suljetussa ympäristössä eri kulttuureista tulevien merimiesten välillä yhteisöllisyyttä, mistä se muodostuu, ja tavoitellaanko sitä. Miten ihmiset kohtaavat yhteisössä ja miten yhteistyö toimii laivayhteisössä arkielämän tasolla; työssä ja vapaa-ajassa? Onko filippiiniläisten ja suomalaisten työ- ja vapaa-ajan toimissa eroja, mistä syntyvät, miten ne ilmenevät ja miten ne vaikuttavat työyhteisössä? Tutkielma on oma näkökulmani ja tulkintani merimiesten elämään M/S Marthalla; mitä minä näin, mitä laivalla tapahtui ja mitä nämä kertovat monikulttuurisesta työyhteisöstä sekä yhteisöllisyydestä?

Suomalaiset merimiehet opiskelevat ammattiin ja hakevat laivalle töihin, mutta filippiiniläisten tie suomalaiselle laivalle on monimutkaisempi. Tutkielman kannalta onkin oleellista selvittää filippiiniläisten taustat. Heidän osuutensa tutkielmassa korostuu, sillä ilman heidän taustojaan on mahdotonta tarkastella ja ymmärtää Marthan sekamiehitettyä arkea ja sen miehistön sosiaalisia suhteita.

Miehitys rahtilaivoilla on nykyään supistettu minimiin, joten jokainen on tärkeä ja jokaiseen tulee voida luottaa työn sujuvuuden, turvallisuuden sekä yleisen tyytyväisyyden vuoksi. Sekamiehityssopimusten mukaan EU:n ulkopuolelta tuleva työvoima palkataan laivalle määrättyksi ajaksi, joten varustamo, laiva ja lippu sen perässä eivät useinkaan ole heille samat kuin aikaisemmalla työrupeamalla, ”*törnillä*”. Yhteisöllisyyden muodostuminen sekä tutustuminen, sitoutuminen tai kiintyminen työtovereihin tai alukseen

ei siten edusta välttämättä samanlaista jatkuvuutta kuin samalla laivalla säännöllisesti seilaavilla suomalaisilla merimiehillä. Työ laivalla on ryhmätyötä, jossa kaikilla on sama merellinen ympäristö, samat myrskyt ja satamat sekä sama tavoite, eli saada lasti ajoissa ja turvallisesti perille.

M/S Marthalla yhdistävänä tekijänä toimi merimiehen ammatti ja työympäristö.

Merimiesten henkilökohtaisilla ominaisuuksilla on vaikutusta yhteisöllisyyteen ja mikä merkityksiä sille annetaan, mutta taustalla vaikuttava ammattikulttuuri on muokannut työskentelyn laivalla samankaltaiseksi aluksesta tai sen merimiehistä riippumatta. Ryhmän jäsenet vaihtuvat ja viipyvät työssään vain hetken, mutta yhteisön kulttuuri elää omanlaisenaan. Yhteisön jäsenten roolit muotoutuvat pitkälti yhteisön jäsenen hierarkkisesta ja ammatillisesta statuksesta. Kuitenkin henkilökohtaisilla suhteilla ja persoonallisilla ominaisuuksilla on suuri vaikutus työyhteisön ja jäsenen roolin muotoutumisessa merimiesyhteisössä.

En ole itse työskennellyt tai ennen kenttätöitani edes käynyt rahtilaivassa, joten ennen kentälle lähtöä pohdin miten sopeutuminen laivaympäristöön ja havainnointi sekä haastattelut minulle täysin vieraassa ympäristössä tulisivat onnistumaan. Minulla on kuitenkin omakohtaista kokemusta filippiiniläisten kanssa työskentelystä, joten ymmärrän suomalaisten merimiesten tunteet uusia työtovereita kohtaan. Työskentelin pitkään sairaanhoitajana Lontoossa, jonne palkattiin 2000-luvun alussa filippiiniläisiä helpottamaan kroonista hoitajapulaa. Nämä hoitajat olivat hyvin koulutettuja ja puhuivat hyvää englantia, mutta heidän tapansa kommunikoida ja toimia eri tilanteissa oli erilainen, kuin mihin olin tottunut. Huomasin itsestäni ja työtovereistani, että monelle Lontoossa työskentelevälle ja siellä monikulttuurisuuteen tottuneelle, filippiiniläisten hoitajien yhtäkkäinen tulva tuntui oudolta ja omaa työpaikkaakin uhkaavalta.

Suljetussa yhteisössä kielen, kommunikaation sekä yhteistyön merkitys on suuri. Näihin vaikuttavat muun muassa puhuttu kieli, sen piilomerkitykset sekä eri kulttuurien tavat ilmaista itseään. Ei ole itsestään selvää mitä sanotaan, kenelle sanotaan ja mitä jätetään sanomatta, keneltä tietoa kysytään tai otetaan vastaan. Ammattikieli, huumori, kielen piilomerkitykset, eri tavat ilmaista esimerkiksi negatiivisia ajatuksia tai silkka kielitaidon puute voivat aiheuttaa ongelmatilanteitakin eri kulttuureista tulevien merimiesten työssä sekä sosiaalisissa suhteissa työpaikalla. Tavoitteenani on tarkastella sitä, miten

kommunikaatio monikulttuurisessa ryhmässä ilmenee käytännön työssä, esimerkiksi informaation, ohjeiden ja käskyjen välittymisessä.

Ruotsalainen merenkulun opettaja sekä tutkija Jan Horck on todennut, että tutkijan on vaikea tehdä tutkimusta, mikäli laivaympäristö sekä merimiehen arki ovat hänelle vieras maailma. Tutkijan on hänen mukaansa vaikea ymmärtää ja sisäistää laivan suljettua yhteisöä, sen toimintaa, kieltä ja perinteitä.<sup>1</sup> Minusta se, että laiva oli vieras ympäristö, oli kuitenkin hyvä asia tutkielmani kannalta, sillä pystyin suhtautumaan laivan arkeen ja tapahtumiin vailla ennakoasenteita. Vaikka elin sisällä laivan arjessa, olin kuitenkin ulkopuolinen tutkija.

Alkuperäinen merietnologinen tutkimussuunnitelmani sekä tutkimusmetodini vaihtuivat kun kiinnostuin sekamiehitysteemasta. Tutkimuskysymykseni sekä näkökulmani aiheeseen elivät ja muuttuivat vielä tutkimus- sekä kirjoitusprosessin aikanakin. Hermeneuttisen kehän<sup>2</sup> ajatusmallin mukaisesti minulla oli aluksi tietty ennakoajatus tutkimusaiheestani. Alun perin tarkoitukseni oli keskittyä sekamiehityksissä vain suomalaisten miehistöpuolen merimiesten näkökulmaan asiaan, sillä ajattelin tutkielman paisuvan muuten liikaa. Taustatiedon lisääntyessä huomasin kuitenkin jo ennen laivalle lähtöä, että tutkielmasta tulee yksipuolinen ja suppea ilman filippiiniläisten sekä suomalaisen päällystön näkökulmaa. Lisäksi aineisto olisi jäänyt pieneksi, sillä Marthalla oli vain kolme suomalaista miehistön jäsentä.

### **1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet**

Sekamiehitys on rahtilaivoillamme uusi asia, joten aiheesta on tehty Suomessa vasta vähän tutkimusta. Lähinnä merenkulun ammattikorkeakoulujen opiskelijoiden piirissä tehdyt tutkimukset ovat kvantitatiivisia, etupäässä tilastoja sekamiehityksistä tai mielipidemittauksia, joissa käytäntöä arvioidaan numeraalisilla asteikoilla. Tutkimuksissa on keskitytty suomalaisiin varustamoihin tai merimiehiin, filippiiniläisten merimiesten ääni ja mielipiteet eivät tule näissä tutkielmissa esille.

---

<sup>1</sup> Horck 2006, 169.

<sup>2</sup> Kts Gadamer 1989, 2004.

Euroopassa sekä muualla maailmassa merimiehiä ja sekamiehityksiäkin on tutkittu paljon. Tutkimusta tehdään muun muassa WMU:ssa (World Maritime University) sekä SIRC:ssä (Seafarers International Research Centre), jotka ovat keskittyneet merenkulun tutkimukseen myös humanistisesta näkökulmasta. Käytän tutkielmassani molempien julkaisuja sekä tutkimuksia.

Ruotsissa monikulttuuriset miehistöt ovat olleet käytäntö jo pitempään ja aihetta on tutkittu laajemmin. Tukholman merimuseon tutkija, etnologi Peter Du Rietzin tarkastelee sekamiehityksiä etnografisessa tutkielmassaan *Isolde av Singapore*. M/S Isolde oli liputettu Singaporeen, mutta sen päällystöstä neljä oli edelleen ruotsalaisia. Hän oli mukana rahtilaiivalla useamman kuukauden, jonka aikana hän tarkasteli eri kulttuureista tulevien merimiesten kohtaamista laivan arjessa. Oman kolmeviikkoiseni perusteella tämä etnografia tuntui hyvin tutulta, joten se on mielenkiintoinen vertaistutkimus paljon omia havaintojani muistuttavien tutkimustulosten takia.

Vaikka M/S Marthan miehistö muodostui vain kahdesta eri ryhmästä, voidaan mielestäni kuitenkin puhua kulttuurien moninaisuudesta. Suomalaiset ja filippiiniläiset merimiehet tekevät samaa työtä samassa suljetussa tilassa, mutta heidän lähtökohtansa ja taustansa ovat kuitenkin erilaiset. Miten tämä monikulttuurinen työyhteisö elää arkea ja työskentelee yhdessä? Kulttuurien vertailu on haastavaa. Etnografista vertailua on tehty muun muassa etsimällä erilaisista kulttuureista yhteisiä piirteitä ja tarkastelemalla miten ne ilmenevät. Tutkimuksessa voidaan korostaa mahdollisia eroja ja yrittää tulkita niitä.<sup>3</sup> Oma tulkintani M/S Marthan sekamiehityksestä on lähempänä jälkimmäistä vertailumallia. Kuvailen mitä filippiiniläiset ja suomalaiset sanovat itsestään ja toisista, ja miten he näkevät oman ryhmänsä verrattuna toisiin.

Kulttuuri voidaan määritellä tietyn ryhmän jakamiksi tiedostetuiksi tai tiedostamattomiksi koodeiksi, käsityksiksi ja arvoiksi, jotka ilmenevät ja muovautuvat ihmisten sosiaalisessa kanssakäymisessä. Kulttuuri on tavallaan kollektiivista tietoutta, määrätyn yhteisön omaisuutta.<sup>4</sup> Kulttuuriin voidaan katsoa kuuluvan sekä näkyviä että näkymättömiä piirteitä. Näkyviä piirteitä ovat muun muassa ruokatavat, pukeutuminen ja tapakulttuuri; näkymättömiä esimerkiksi arvot ja arvostukset, moraali sekä uskonto. Kulttuuri voidaan

---

<sup>3</sup> Stewart & Strathern 2014, 79.

<sup>4</sup> Ehn & Löfgren 2001, 9.



määritellä suhteellisen pysyväksi ja uusille sukupolville siirrettäväksi, mutta toisaalta se voi muuttua ajan kuluessa. Vanhaa jää pois ja jotain uutta tulee sen tilalle.<sup>5</sup>

Clifford Geertz kehottaa hylkäämään ajatuksen, että kulttuuri muodostuu pelkästään ihmisten tavoista, tottumuksista ja perinteistä. Hänen mukaansa kulttuuria tulisi tarkastella kontrollimekanismina, ohjeina ja sääntöinä, jotka ohjaavat ihmisen käyttäytymistä sekä toimintaa ja joista ihminen on riippuvainen. Geertzin mukaan ihmisen toimintaa tulisi tarkastella sekä kulttuuristen että sosiaalisten aspektien kautta, mieltäen nämä itsenäisiksi, mutta toisistaan riippuvaisiksi tekijöiksi. Toisaalta on olemassa uskomuksista, symboleista sekä arvoista muodostuva malli, jonka avulla ihminen tarkastelee ja ymmärtää maailmaa, ilmaisee tunteitaan ja tekee päätöksiä. Siinä missä kulttuurin katsotaan ohjaavan ihmisen toimintaa, sosiaalinen rakenne on se muoto, jossa kulttuuri näkyy.<sup>6</sup>

Yhdessä tehty työ on ollut usein tarkastelun lähtökohtana kansatieteellisessä ammattiryhmiä ja niiden kulttuuria käsittelevässä tutkimuksessa. Arkisessa vuorovaikutuksessa työntekijöiden kokemukset, näkemykset sekä arvot kohtaavat. Metsänhoitajien ammattikulttuuria tutkineen kansatieteilijä Leena Paaskosken mukaan kulttuuria tulee tarkastella dynaamisena prosessina. Ryhmän yhteinen kulttuuri syntyy ja elää sen jäsenten välisessä vuorovaikutuksessa. Ammattikulttuuriin kuuluvat tavat, perinteet, arvot ja arvostukset sekä käsitykset ammattikunnan merkityksestä ja tehtävästä. Paaskoski puhuu ammattiperinnöstä, kulttuurisesta pääomasta, joka omaksutaan, tunnustetaan ja jota ylläpidetään sekä tietoisesti että tiedostamatta. Tärkeää on, että koko ammattikunta ”tunnustaa” yhteisen kulttuurin, vaikka sillä ei kaikille olekaan samanlaista merkitystä ja sitä tulkitaan eri tavoin. Ammattikulttuuri ei siis ole tutkijoiden keksintöä, vaan se tiedostetaan ammattikunnan sisällä yhteishenkenä ja yhteisinä arvoina.<sup>7</sup>

Merimiesten ammatissa yhteisö elää ja toimii laivalla yhdessä niin työssä kuin vapaa-aikanakin. Merimiehen ammattiroolin muodostumisessa ja kehittämisessä vaikuttaa niin merimiesyhteisön ulkopuolelle jäänyt lähtöyhteisö kuin suhde tuloyhteisöön, aluksen muihin merimiehiin. Liittymällä merimiesyhteisöön merimies osittain luopuu lähtöyhteisön identiteetistä ja samaistuu ammattirooliinsa eli merimieheyteen.<sup>8</sup> Ammatillinen yhteisö

---

<sup>5</sup> Martikainen et al 2006, 11–12.

<sup>6</sup> Geertz 1973, 44, 144.

<sup>7</sup> Paaskoski 2008, 11, 80–81.

<sup>8</sup> Uola 2004, 339.

muodostuu ihmisistä, jotka tekevät yhdessä samankaltaista työtä ja joilla on samat tavoitteet ja päämäärät, ja jotka ovat omaksuneet useita samoja arvoja, normeja ja näkemyksiä. Yhteisöllä tulee olla jotain, mikä erottaa sen muista yhteisöistä.<sup>9</sup>

Leena Paaskosken mukaan (metsänhoitajien) ammattikulttuuri on abstraktio, joka on olemassa vain ryhmän jäsenten kollektiivisten kokemusten perusteella. Ammattikulttuuri on tärkeä osa yhteisöllisyyden muodostumisessa ja sen ylläpitämisessä. Etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren puhuvat ryhmän yhteisöllisyydestä kollektiivisena tietoisuutena. Kulttuuria luodaan aktiivisesti tavoitteena vahvistaa ryhmän yhteenkuuluvuutta, mutta yhteiset kokemukset sekä jaettu arki muodostavat tiedostamatontakin yhteisöllisyyttä.<sup>10</sup> Tutkijan tulee huomioida eri kulttuurikäsitysten sidonnaisuus yhteiskunnallisiin sekä taloudellisiin rakenteisiin eli esimerkiksi alhaiseen elintasoon ja työttömyyteen.<sup>11</sup> Filippiiniläisten syyt lähteä kotisaariltaan maailman merille liittyvät nimenomaan näihin seikkoihin, joten käsitelen niitä tutkielmassani myöhemmin.

Työ laivalla on yhteistyötä ja yhteisön merkitys on tärkeä. Sekamiehityksessä molemmat ryhmät tuovat omia piirteitään laivan työ- ja merimieskulttuuriin. Sosiaalipsykologi Geert Hofstede on tarkastellut näkökulmia valtaeroihin eri kulttuureissa tutkimuksessaan IBM-yhtiössä, mutta hänen teorioitaan on sovellettu paljon merenkulun ja etenkin sekamiehitysten tutkimukseen. Hän tarkasteli monikulttuurisia työyhteisöjä, joissa usein korostuvat vallan ja hierarkian käsitteet, maskuliinisuus sekä feminiinisyys, yksilön ja yhteisön suhde sekä se, miten kommunikaatio eri ryhmien välillä toimii.<sup>12</sup> Etnologi Peter du Rietz on käyttänyt Hofsteden mallia tutkimuksessaan. Hänen mukaansa valtaeroihin vaikuttavat suhtautuminen valtaan ja johtajiin, ja yhteiskunnissa joissa tämä valtaero on suuri, johtajankin rooli on suuri. Näissä käskyjä annetaan ja niitä noudatetaan. Hän tarkastelee individualismin ja kollektivismien käsitteitä työnteossa, eli toimitaanko mieluummin itsenäisesti vai ryhmässä. Käsitteisiin liittyvät perheen ja suvun merkitys sekä sitä kenelle ollaan lojaaleja. Hofstede mainitsee tärkeänä elementtinä eroja tarkastellessa epävarmuuden näyttämisen ja etenkin sen välttämisen. Toisissa kulttuureissa riskejä uskalletaan ottaa, toisissa taas niitä vältetään epäonnistumisen ja kasvojen menettämisen

---

<sup>9</sup> Arvidsson 2009, 16–17.

<sup>10</sup> Ehn & Löfgren 2001, 8–11.

<sup>11</sup> Geertz 1973, 361.

<sup>12</sup> Hofstede et al 2010, 30.

pelossa.<sup>13</sup> Hofsteden tutkimuksesta nousee esille tämänkin tutkielman kannalta olennaisia käsitteitä kuten hierarkia sekä yhteisöllisyys.<sup>14</sup> Tarkastelen näitä teemoja myöhemmin omissa kappaleissaan.

Hofsteden teorian kritiikitöntä käyttöä monikulttuuristen miehistöjen tutkimuksessa on kuitenkin arvosteltu. Hofsteden kulttuurikäsitystä on pidetty liian deterministisenä, pysyvänä ja sukupolvelta toiselle luonnollisena siirtyvänä. Hän puhuu kulttuurista ”kollektiivisena ohjelmointina”, jonka mukaan ihmisen käyttäytyminen, arvot sekä normit määräytyvät opitun mallin mukaan. Tietyn maan kansalaisuus ja etninen tausta vaikuttavat ihmisen käyttäytymiseen, ja sitä voidaan ennustaa edellä mainittujen seikkojen perusteella. Tietyn ryhmän kulttuuria pidetään itsestäänselvyytenä ja kaikille kuuluvana ja sen sisäiset eroavaisuudet jätetään huomiotta. Muun muassa Filippiinit on kuitenkin hyvin heterogeeninen valtio, jossa on useita eri etnisiä vähemmistöjä tapoineen ja kielineen. Hofsteden kriitikkojen mukaan kulttuuri ei välttämättä liity kansallisuuteen tai kansallisuus yhteisön kulttuuriin, mutta hänen mallinsa avulla voidaan luoda erilaisia stereotypioita ja hyväksyä rakenteellisia epäoikeudenmukaisuuksiakin niputtamalla sekamiehitysten tuomat mahdolliset ongelmat kulttuurikäsitteen alle.<sup>15</sup>

Merenkulkija ja WMU:n tutkija sekä opettaja Jan Horck on tarkastellut sekamiehistöjen vaikutusta laivojen turvallisuuskulttuuriin lähinnä eri kulttuureista olevien merenkulun tutkimuksen opiskelijoiden kautta. Hänen mukaansa ongelmia saattaa syntyä kommunikaatiovaikeuksista, jotka juontavat juurensa paitsi yhteisen kielen puuttumisen lisäksi miehistön eri kulttuuritaustoista. Toisten tekemisiä, sanomisia, ilmeitä, eleitä ja tapoja ei ymmärretä tai ne tulkitaan väärin. Kommunikaatiolla tai sen vaikeuksien aiheuttamalla väärinkäsityksillä on merkitystä paitsi miehistön sosiaalisiin suhteisiin myös turvallisuuteen aluksella.<sup>16</sup> Se, että on tietoinen muista kulttuureista, vaatii Horckin mukaan ymmärrystä omasta kulttuurista ja sen muodostumisesta. Muita tulkitaan ainakin jossain määrin oman kulttuurin näkemysten kautta. Tämä saattaa aiheuttaa väärinymmärryksiäkin, mikäli ei huomioida kulttuurisia eroja esimerkiksi kommunikaatiotyylissä, vallan ja hierarkian ymmärtämisessä, uskonnossa sekä

---

<sup>13</sup> Du Rietz 2001, 177–178.

<sup>14</sup> Hofstede et al 2010, passim.

<sup>15</sup> Knudsen & Loloma Froholdt 2009, 105–107, 114.

<sup>16</sup> Horck 2006, 30, 46.

suhtautumisessa aikaan ja työntekoon yleisesti. Nämä asiat tulisikin huomioida jo merenkulun koulutusta suunniteltaessa.<sup>17</sup>

Aineistostani nousee esiin ajatuksia herättävä jälkikolonialismin käsite. Antropologi Edward Saidin mukaan jälkikolonialismi kritisoi sitä, että läntisten maailman harjoittama kolonialismi, eli kehitysmaiden taloudellinen ja kulttuurinen riisto on ymmärretty ja esitetty luonnollisena. Jälkikolonialismin tärkeimpiä käsitteitä on etnosentrismi eli muiden arviointi oman kansan ja kulttuurin perspektiivistä. Se ei välttämättä ole rasistinen termi, vaan tarkoittaa länsimaissa, lähinnä Euroopassa kehitettyjen käsitteiden ja kategorioiden soveltamista muihin kansoihin ja kulttuureihin.<sup>18</sup>

#### **1.4. Aineiston hankinta ja analysointi**

Primääriaineisto tutkielmassani on kenttätyömateriaali eli haastattelut ja havainnointiaineisto sekä niihin perustuva kenttätyöpäiväkirja. Aikaisempi tutkimus, Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu sekä keskustelu Marthan varustamon edustajan kanssa toimivat apuvälineinä aineiston analyysissä, tarkastellessani aiheen taustoja ja sekamiehityksiä yleisellä tasolla. Etnografisen tutkielmani lähtökohtana on hermeneuttinen tutkimusote. Siihen liittyy materiaalin hankinta ja etenkin kenttätöihin lähteminen ilman tarkkoja tutkimuskysymyksiä tai teoriaa aineiston analysointiin. Tutkielman edetessä saan lisää tietoa eri lähteistä, jolloin oma ymmärrykseni aiheesta kasvaa, tutkielma elää ja muovautuu tiedon, havainnointien, kokemusten, tulkinnan sekä niiden reflektoinnin myötä. Ymmärrykseni sekamiehitysteemaan kehittyi aikaisempaa tutkimusta sekä kirjallisuutta tarkastellessa. Kokemukseni työskentelystä filippiiniläisten kanssa ja tietynlainen ymmärrys heidän työkuulttuuristaan ei voinut olla vaikuttamatta havaintoihini sekä tulkintoihini. Vaikka laiva- ja sairaalaympäristö eroavat toisistaan, on niissä paljon yhtäläisyyksiä, kuten hierarkkinen organisaatio, jossa on jokaiselle tarkkaan määritellyt roolit.

Filosofisen hermeneutiikan kehittäjän Hans-Georg Gadamerin mukaan hermeneuttiseen

---

<sup>17</sup> Horck 2010, 112.

<sup>18</sup> Said 2011/1978, passim.

prosessiin kuuluu vuorovaikutus tutkijan sekä tutkittavien ymmärryksen sekä maailmankuvan välillä. Tutkija ei pelkää toista sanottua tai koettua, vaan tulkitsee sitä, lähtökohtana toisen ymmärtäminen.<sup>19</sup> Tulkinnat ovat aina kulttuurisidonnaisia, joten tutkimuskohteen ymmärtämiseksi tutkijan tulee perehtyä sen kulttuuriseen kontekstiin, sekä liittämään tutkimus tiettyyn aikaan, paikkaan sekä sosiaaliseen yhteyteen.<sup>20</sup> Hermeneuttisen säännön mukaan kokonaisuutta tulee ymmärtää yksittäisten seikkojen ja yksittäisiä kokonaisuuden perusteella.<sup>21</sup>

Billy Ehn ja Orvar Löfgren tarkastelevat Kulturanalyser - teoksessaan tilan ja ajan, yhteiskunnan ja sosiaalisen maiseman, arvojen, työn sekä moraalien käsitteitä.<sup>22</sup> Nämä käsitteet sopivat hyvin myös laivan suljetun ja eristyneen tilan sekä kulttuurin tarkasteluun. Taustatiedon valossa sekamiehitys näyttäytyi aluksi minulle melko abstraktina käsitteenä. Tutkielman edetessä, kenttätöissä sekä tuloksia analysoidessani kulttuurianalyysi auttoi löytämään asioita ja ilmiöitä, joihin ei välttämättä muuten kiinnittäisi huomiota, ja tarkastelemaan sekä analysoimaan niitä nimenomaan kulttuurintutkimuksen näkökulmasta. Kulttuurianalyysin avulla pyrin tarkastelemaan asioihin kätkeytyviä piilomerkityksiä ja mitä tapahtuu silloin kun ei varsinaisesti näytä tapahtuvan mitään. Tilan merkitys on tärkeä, ja se on jaoteltu laivalla selkeästi, rahtilaivalla suurin osa pinta-alasta liittyy sen tärkeimpään toimintaan eli rahdin kuljetukseen. Jako julkiseen ja yksityiseen on periaatteessa yksinkertainen, yksityistä on vain hytti ja kaikki muu on julkista. Tarkastelen eri tilojen merkityksiä omassa luvussaan; kuka tekee mitä, missä ja kenen kanssa. Kulttuurianalyysissä on tärkeää tarkastella jännitteitä kulttuurin ja yhteisön rakenteen, ihmisten omakohtaisten kokemuksen ja yleisen mallin, yksityisen ja yleisen sekä sen välillä, mitä ihmiset sanovat ja mitä he tekevät.<sup>23</sup>

Billy Ehnin mukaan etnografi on aina altis vaikutuksille ja tietämättäänkin ennakkoluuloinen. Hänen mukaansa tutkijan tulee muistaa tapahtumia analysoidessa, että hän on itse osa tapahtumaa, ja se mitä kentällä näkee, kokee ja ymmärtää, riippuu omasta paikasta tilanteessa. Tutkijan mahdollisuus liikkua kentällä ja se, miten pääsee mukaan eri tilanteisiin ja miten hän ne rekisteröi mielessään, vaikuttavat yleiskuvan syntymiseen. On

---

<sup>19</sup> Gadamer 1989, 308.

<sup>20</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 14.

<sup>21</sup> Gadamer 2004, 29.

<sup>22</sup> Ehn & Löfgren 2001, 28–29.

<sup>23</sup> Ehn & Löfgren 2001, 13.

eri asia seisooko vieressä sivustakatsojana vai osallistuuko tapahtumaan jotenkin. Tutkimuksen tekoon ja sen tuloksiin liittyvät sekä vaikuttavat kuitenkin ennakko-odotukset, asioiden kulttuurinen merkitys sekä etukäteistieto aiheesta sekä tutkijan tausta ja koulutus. Ehnin mukaan jo ihmisten ja asioiden nimeäminen sekä luokittelu ovat tulkintaa ja vaikuttavat havaintoihin.<sup>24</sup> Helena Ruotsalan mukaan tutkija on aina osa omaa kulttuurista kontekstiaan, johon kuuluu äidinkieli sekä tietty kulttuurillinen käsite- ja arvomaailma. Tutkimuksen tekoon ja sen tulosten analysointiin vaikuttavat tutkijan oma arvomaailma sekä elämäkokemus, mutta myös tietyt fyysiset tekijät kuten ikä, ihonväri sekä sukupuoli.<sup>25</sup>

Clifford Geertzin mukaan etnografi tarkkailee, tallentaa ja analysoi eli ”kirjoittaa auki” havainnoimansa sosiaalisen todellisuuden ja tapahtumat. Etnografia on tulkitsevaa kuvailua, jossa ohimenevä tilanne kuvaillaan etsimällä merkitykselliset seikat ja rakenteet, joita pystytään analysoimaan sekä tarkastelemaan yhä uudelleen.<sup>26</sup> Tutkijan tausta sekä kulttuurinen konteksti vaikuttavat tutkimukseen koko prosessin ajan, niin kenttätöissä kuin kirjoittamisessa sekä tulosten analysoinnissa.

Etnologinen reflektio tarkoittaa ” *tutkimuksen suunnitteluun, tekoon ja raportointiin vaikuttavien subjektiivisten, menetelmällisten ja tiedon olemusta koskevien tekijöiden tiedostamista ja arviointia.* ” Reflektointi on metodi ymmärtämiselle sekä keino tuoda esille miten tutkija on työssään edennyt lähtökohdista lopputulokseen.<sup>27</sup> Itsereflektion merkitys on korostunut kansatieteessä viime vuosikymmeninä. Tutkijan on pystyttävä analysoimaan omaa tutkijan rooliaan, sekä sitä miten hänen läsnäolonsa vaikuttaa tutkittavaan yhteisöön.

---

<sup>24</sup> Ehn 2014, 73–74 .

<sup>25</sup> Ruotsala 2005, 53.

<sup>26</sup> Geertz 1973, 19–20.

<sup>27</sup> Fingeroos & Jouhki, 2014, 88, 90.

## 1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät

### 1.5.1. Kenttätyöt

Aiheeni kannalta kenttätyöt olivat minulle hyvä tapa tarkastella tutkimusaiheeni, sillä olemalla itse paikalla pääsisin havainnoimaan miten sekamiehitys käytännössä toimii. Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssi Anne Ala-Pöllänen oli lähdössä rahtilaivalle tekemään tutkimusta väitöskirjaansa varten, ja koska en aikaisemmin ollut tehnyt osallistuvaa havainnointia kenttätöissä enkä ollut rahtilaivalla, totesimme, että ensimmäinen kerta olisi hyvä tehdä kokeneemman tutkijan seurassa. Päädyimme molempien tutkimuksen kannalta sopivaan suomalaisvarustamoon, jonka edustaja sanoi heidän olevan kiinnostuneita tukemaan tutkimuksiamme tarjoamalla mahdollisuuden kenttätöihin. Erityisen mielekkääksi hän koki oman aiheeni, koska siitä ei ole Suomessa vielä paljoakaan kokemusta, saati tutkimusta. Keskustelimme M/S Marthan varustamon edustajan kanssa sekä ennen kenttätöitä että niiden jälkeen. Olimme toimittaneet hänelle etukäteen tutkimussuunnitelmamme sekä laivalle lähetettävät informaatiokirjeet. Ensimmäisellä kerralla keskustelimme tutkimusaiheistamme sekä käytännön kysymyksistä ja järjestelyistä. Laivalta palattuamme kävimme varustamossa uudelleen ”kohteliaisuuskäynnillä” sekä antamassa palautetta siltä osin kuin koimme tutkimuskohteemme henkilöiden anonymiteetin sallivan.

Vertailimme eri reittivaihtoehtoja, joista osa oli Itämerellä säännöllistä väliä kulkevia, ja osa kauemmas Eurooppaan suuntaavia laivoja. Olimme molemmat sitä mieltä, että pitempi linja ja siten enemmän aikaa merellä helpottaisi tutkimustyötämme, sillä lyhyemmillä linjoilla usein toistuvat satamiin tulot ja niistä lähdöt ovat merimiehille hektisiä tilanteita, kun taas merellä tahti on rennompi. Varustamo maksoi ylläpitomme, mutta ehtona oli, että mikäli laivaan tulisi rekkakuskeja, olisimme velvollisia luovuttamaan hyttimme heille ja odottamaan seuraavaa varustamon alusta. Tämä olisi ollut epäsuotuisaa tutkimuksiemme kannalta, koska aika oli kuitenkin verrattain lyhyt. Pidemmällä linjalla rekkakuskeja on varustamon edustajan mukaan harvoin, joten tämäkin vaikutti päätökseemme lähteä syksyiselle Biskajalle. Kun päätös sopivasta laivasta oli tehty, tulomme hyväksytettiin laivan molemmilla kapteeneilla, joilla ei ollut mitään asiaa vastaan.

Lähetimme laivalle suomen- ja englanninkieliset kirjeet, jossa kerroimme tulostamme. Niissä sitouduimme suojaamaan tutkittavien henkilöllisyyden sekä olemaan ilmoittamatta tutkimuksissamme laivan ja varustamon nimiä. Yritimme näin vähentää henkilöstön mahdollisesti meitä kohtaan tuntemia epäluuloja, ja korostaa sitä, että teemme tutkimusta yliopistolle emmekä varustamolle. Kirjeet olivat laivan messin seinällä kaikkien luettavana, missä ne pikkuhiljaa peittyivät muiden lappusten alle.

Sovimme, että olisin laivalla yhden reissun ajan, mikä alustavan aikataulun mukaan kestäisi kaksi viikkoa. Tämä tuntui hyvältä ajalta, sillä mielestäni viikossa ei välttämättä ehtisi tutustua ihmisiin ja vieraaseen ympäristöön, mutta kahdessa viikossa oppisin edes vähän ymmärtämään merimiesten arkea ja kahden eri kulttuurin yhteistyöskentelyä. Kuitenkin juuri kun olin lähdössä laivalle, sen reitti muuttui, ja kenttätyöjaksoni piteni kolmeen viikkoon. Tämä ei ollut minulle lainkaan epämieluisin muutos, ja pakkasin mukaan kirjoja suunnitellen kirjoittavani tutkielmaani ylimääräisellä viikolla. Tämä jäi kuitenkin suunnitelmaksi, sillä vaikka aluksi aika tuntui pysähtyneen kokonaan, huomasin yllättäen, että kolme viikkoa oli kulunut ja kirjat edelleen avaamattomina rinkassa.

Etnografisessa tutkimuksessa tutkija viettää yleensä pidemmän aikaa yhteisössä, ja keskeisinä elementteinä ovat tutkittavien elämä ja heidän kokemuksensa. Etnografialle ei ole olemassa yhtä yleisesti hyväksyttyä määritelmää, ja myös tiedonhankintamenetelmät ja -välineet sekä niiden analysointimallit vaihtelevat. Charlotte Aull Daviesin mukaan etnografialla tarkoitetaan sekä tutkimusmenetelmää että lopullista kirjallista tuotosta.<sup>28</sup> Se on hyödyllinen tutkimusote haluttaessa tuoda esille erilaisia ja monitahoisia kulttuurisia ilmiöitä ja ilmiöiden merkityksiä yhteisöille ja yksilöille.<sup>29</sup>

Etnografia perustuu empirialle, ja kenttätöissä hankittu materiaali määrittelee tulosten lisäksi koko tutkimusprosessia. Etnografian kirjoittamisen eri vaiheisiin kuuluu havainnoitujen tapahtumien, ihmisten ja miljööön kuvaus sekä kenttätyökohteessa että myöhemmin tuloksia analysoitaessa. Niiden sekä haastattelujen, aiemman tutkimuksen ja muun mahdollisen aineiston avulla tehdään analyttinen päättely valitusta teoreettisesta näkökulmasta.<sup>30</sup> Aineiston analyysi on tutkittavien kertomuksista avautuvien kulttuurin

---

<sup>28</sup> Davies 2008, 4–5 .

<sup>29</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 7–8.

<sup>30</sup> Arvastson & Ehn 2009, 29.



osien ja suhteiden etsintää ja niiden esiin tuomista. Tähän liittyy niin sanottu hiljainen tai piilotieto, jota tutkittavat eivät välttämättä tietoisesti ilmaise, vaan tutkijan on osattava löytää se.<sup>31</sup>

Tulkinta, jonka esitän laivakokemukseni, haastattelujen sekä havainnoinnin perusteella, on oma näkökulmani kulttuurien kohtaamiseen M/S Marthalla. Pyrin tarkastelemaan mitä materiaalini kertoo minulle laivan yhteisöllisyydestä sekä sen ilmenemisestä arkisessa kulttuurissa. Tavoitteenani oli, että minulle syntyisi kolmessa viikossa ymmärrys tutkimusaiheestani ja -kohteestani.

Tutkittavien anonymiteetin vuoksi en mainitse varustamon tai laivan oikeaa nimeä enkä kenttätöiden tarkkaa ajankohtaa. Merimiehen työ on kaikissa ammateissa periaatteessa samanlaista joka laivalla, joten puhuessani kokista tai *poosusta*, on ammattinimikkeen perusteella vaikea tunnistaa haastateltavaa. Noudatan tutkielmassani Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohjeita ja suosituksia hyvästä tieteellisestä käytännöstä.<sup>32</sup>

Tutkimusaineisto, eli haastattelut litterointeineen sekä kenttätyöpäiväkirja, on tutkijan hallussa. Litteroinnit on tarkoitus siirtää myöhemmin tutkimuskäyttöön Suomen merimuseoon, johon haastatellut ovat antaneet kirjallisen suostumuksensa.

### 1.5.2. Haastattelut

Aloitin kenttätyöt haastattelemalla Suomen Varustamot ry:n eli työnantajapuolen edustajaa kesällä 2013. Haastateltavani on ollut alusta asti työnantajapuolella sopimassa sekamiehityksistä sekä vierailut useaan otteeseen Filippiineillä tutustumassa paikalliseen merenkulkualan koulutukseen sekä työntekijöiden välitystoimintaan. Olin informoinut haastateltavaani etukäteen tutkielmani aiheesta lähettämällä hänelle tutkimussuunnitelmani referaatin. Olin tehnyt aiheesta hieman taustaselvitystä sekä alustavan kysymysrunon, mutta tästä, kuten useista muistakin tekemistäni haastatteluista kehittyi strukturoimaton

---

<sup>31</sup> Hirsjärvi & Hurme 2000, 160.

<sup>32</sup> ”Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi.” Tutkimuseettisen neuvottelukunnan WWW-sivu. <http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/eettisetperiaatteet.pdf>. Luettu 10.11.2014.

teemahaastattelu. Keskustelu sekamiehityksistä eteni spontaanisti, lähinnä haastateltavan ehdoilla tämän puhuessa hänelle tutusta aiheesta omin sanoin. Sain kysymättä vastaukset kaikkiin suunnittelemiini kysymyksiin ja lisäksi paljon hyödyllistä lisäinformaatiota.

Kuten jo mainitsin, tutkimusaiheen valittuani päätin keskittyä ainoastaan suomalaisiin miehistön jäseniin, rajaten päällystön pois, mutta laivalle päästyäni suomalainen miehistö talousapulaista lukuun ottamatta kieltäytyi haastatteluista. Perusteluiksi nämä kaksi kieltäytyjää ilmoittivat, että he eivät pidä haastatteluista. Haastattelin yhtä suomalaista miehistön ja yhtä päällystön jäsentä sekä kolmea filippiiniläistä miehistön edustajaa ja yhtä alipäällystön jäsentä. Koska useimmat haastattelut tapahtuivat merimiesten vapaa-ajalla, päätimme Anne Ala-Pölläsen kanssa, ettemme välttämättä haastattele samoja henkilöitä kahdesti, vaan käytämme toistemme materiaalia tutkimuksissamme. Haastattelut kestivät puolesta tunnista vajaaseen kahteen tuntiin, haastateltavan persoonasta ja puheliaisuudesta riippuen. Filippiiniläisestä kokista muodostui kenttätöittäni aikana selkeä avainhenkilö ja filippiiniläisyyden tulkitsija, jonka kanssa vietin aikaa niin hänen työ- kuin vapaa-aikanaankin.

Jätin tarkoituksella haastattelut viimeiselle viikolle, mikä tuntui laivalla ollessa toimivalta ajatukselta. Olin ensimmäistä kertaa rahtilaivalla ja sen toiminta sekä tilat ihmisineen olivat minulle aluksi täysin vieraita. Halusin ensin tutustua ihmisiin sekä keskustelujen ja osallistuvan havainnoinnin myötä ymmärtää miten tämä laivayhteisö ja sekamiehitys toimivat käytännössä. Jälkikäteen ajateltuna olisin varmaan saanut enemmän tietoa, jos olisin tehnyt haastattelut heti ja täydentänyt niitä ymmärryksen kasvaessa kenttätöiden kuluessa. Valitsin kuitenkin mielestäni oikein, sillä oli helpompi kysyä sekä keskustella haastateltavien kanssa, kun ihmiset ja miljöö olivat minullekin tuttuja. Tuttuus haastattelutilanteessa oli eduksi, sillä pystyimme puhumaan ihmisistä, työstä, arjesta sekä tapahtumista oikeilla nimillä.

Noudatin ennalta tekemääni haastattelurunkoa haastateltavasta riippuen enemmän tai vähemmän. Muokkasin sitä jokaisen haastateltavan mukaan ja sen myötä kun ymmärrykseni Marthan laivayhteisöstä sekä laivan arjesta lisääntyi. Kysymykset käsittelivät henkilö- ja työhistoriaa, sitä miten haastateltava oli päätenyt tälle laivalle ja mitkä olivat hänen kokemuksensa sekamiehityksestä. Kaikki haastatteluihin suostuneet olivat kiinnostuneita tutkimuksestani, ja kertoivat elämästään avoimesti. Tosin useiden

kanssa olin keskustellut samasta aiheesta jo aiemmin. Helena Ruotsala määrittelee haastattelun sosiaalisesti vuorovaikutustilanteeksi, jolla saadaan tietoa tutkimusaiheesta. Haastattelun ongelma on, että se on ainutkertainen ja järjestetty tilanne, jota ei voi toistaa, vaikka täydentäviin kysymyksiin olisikin jatkossa mahdollisuus.<sup>33</sup>

Tein useimmat haastattelut laivan *rekkamessissä* eli kuljettajien ruokailu- ja vapaa-ajantilassa. Marthalla ei ollut rekkvoja kuljettajineen kenttätöitteni aikana, joten tila oli yleensä tyhjillään, hiljainen ja rauhallinen. Sain olla haastateltavan kanssa kahden, mikä oli harvinaista laivan yleisissä tiloissa, joihin kuka vaan saattoi tulla milloin tahansa ja varoittamatta. Konepäällikköä haastattelin tämän hytissä, jossa hänellä, kuten kapteenillakin, oli oma erillinen toimisto.

Haastattelin suomalaisia suomeksi ja filippiiniläisiä englanniksi, jota kaikki osasivat enemmän tai vähemmän hyvin. Olen liittänyt tutkielmaani haastattelujen sitaatit sillä kielellä millä ne on tehty, näin selviää kumpaa ryhmää haastateltava edustaa. Englannin kieli tuntui haastattelutilanteessa yllättäen helpommalta kuin suomi. Osaltaan asiaan vaikutti se, että filippiiniläiset kertoivat suomalaisia avoimemmin ajatuksistaan ja kokemuksistaan, mutta minusta oli helpompaa kysyä vaikeistakin asioista, kuten koti-ikävästä, vieraalla kielellä. Jotkut haastateltavat selvästi jännittivät tilannetta siitä huolimatta, että tein ne viimeisellä viikolla, jolloin olimme jo tutustuneet toisiimme. Valitsin filippiiniläiset haastateltavat etupäässä kielitaidon perusteella. Silti esimerkiksi kansimiehistöön kuuluvan haastattelu oli melko tuskastuttavaa tämän puutteellisen englannin vuoksi. Filippiiniläisten tarinat alkoivat nopeasti toistaa itseään; kaikki puhuivat niin haastatteluissa kuin epävirallisissa keskusteluissa heille tärkeästä asiasta eli koti-ikävästä ja perheestään mieluummin kuin kokemuksistaan sekamiehityksestä tai sosiaalisista suhteista laivalla.

Joissain keskusteluissa sekä haastatteluissakin korostui narratiivisuus ihmisten kertoessa elämäntarinoitaan. Vietin paljon aikaa laivan filippiiniläisen kokin kanssa ja hänen haastattelunsa oli erityisen mieleenpainuva. Istuimme usein juttelemassa, joskus muiden kanssa ja joskus kahdestaan. Tämän vuosikymmeniä seilanneen miehen kanssa oli helppo keskustella mistä aiheesta tahansa ja hän oli loistava tarinankertoja. Kokki oli sujuva kertoja

---

<sup>33</sup> Ruotsala 2005, 65–66.

ja helppo haastateltava. Oli mielenkiintoista huomata, miten tämä merimies kertoi elämästään aivan samalla tavalla illalla tupakkapaikalla kuin virallisemmassa haastattelutilanteessakin. Haastattelu on intiimi tilanne, jossa toinen kertoo henkilökohtaiset asiansa kahden kesken. Olin kuullut monet hänen jutuistaan jo useampaan kertaan, mutta se että nauhuri oli päällä, oli hänelle ilmeisen tärkeä asia. Kokki oli selvästi mielissään siitä, että joku oli oikeasti kiinnostunut hänen tarinoistaan.

### **1.5.3. Osallistuva havainnointi**

Osallistumiseni aste vaihteli eri tilanteiden ja tilojenkin mukaan. Ilmoitin heti laivalle tullessani toiveeni, että olisin kiinnostunut tekemään ”oikeita töitä” ja päästä näkemään läheltä miten suomalaisten ja filippiiniläisten yhteistyö sekä kommunikointi käytännössä toimivat. Ajattelin, että työn ohessa on helpompi keskustella merimiesten kanssa. Pääsin maalaamaan keltaisella itseni, haalarini sekä hieman laivaakin. Tein myös muita kansimiehen töitä, joissa en ollut vaaraksi itselleni tai muille. Alkuperäinen tavoitteeni jutustella työn ohessa ei kuitenkaan oikein toteutunut, sillä työ oli yksinäistä, ja jokainen työskenteli itsenäisesti omassa tilassaan. Tällä seikalla ei kuitenkaan ollut merkitystä tutkimuskysymykseni kannalta, sillä kansimiehen työ on yhtä itsenäistä ja yksinäistä oli laivalla sekamiehitys tai ei. Pääsin käytännön työssä kuitenkin oikeaan tunnelmaan, ja Biskajalla laivan kantta maalatessani sain edes aavistuksen siitä mitä merimiehen työ on. Ymmärrykseni lisääntyessä minulle selvisi, että laivaa raapataan, maalataan ja pestään makealla vedellä jatkuvasti siksi, ettei se ruostu ja lika kulkeudu sisälle. Olin luullut, että niin tehdään, jotta laiva olisi nätimpi. En paljastanut muille tietämättömyyttäni, mutta mielestäni se kuvaa hyvin sitä, millaisin ennakkotiedoin olin laivalle tullut.

Komentosillalla ja konehuoneessa osallistuminen työhön oli mahdotonta, mutta sain kerran kunniatehtävän käynnistää laivan satamasta lähtiessämme.

Menin klo 20 sovitusti konehuoneeseen lähdön ajaksi. Olin aiemmin tinkinyt, että saan startata laivan. Konepäällikkö ystävällisenä ja perusteellisena miehenä selitti juurta jaksain kaikki kommervenkit mitä starttiin kuuluu. Sitten sain painaa ”start engine”-nappia! Leuhkin tästä muille ja vastaus oli, että ilmankos lähti vähän nykien.<sup>34</sup>

Antropologi Bronislaw Malinowski, jota voidaan pitää kenttätöön uranuurtajana, korosti osallistuvaa havainnointia etnografisen kenttätöön mallina jo 1900-luvun alussa. Charlotte Aull Daviesin mukaan Malinowski piti tärkeänä sitä, että tutkija elää tutkittaviensa kanssa ja saa päivittäisten kontaktien avulla konkreettista tietoa tutkimuskohteidensa jokapäiväisestä elämästä.<sup>35</sup> Havainnointi ei ole vain visuaalinen toiminta, vaan siihen liittyy ihmisen kokonaisvaltainen kokemus. Havainnoinnin avulla saadaan tietoa siitä miten ihmiset käyttäytyvät jokapäiväisessä elämässä. Se auttaa vertaamaan sitä mitä ihmiset tekevät ja mitä he sanovat tekevänsä. Samalla havainnoitsija huomaa asioita, joita tekijä ei välttämättä edes huomaa tekevänsä. Havainnointi sopii hyvin vuorovaikutuksen tarkasteluun, sillä sen avulla voi tavoittaa sellaista mitä tutkittavat henkilöt eivät halua tai osaa kertoa. Asiaan kuuluu kuitenkin, että tutkittava on tietoinen siitä, että häntä tarkkaillaan ja muuttaa tarkoituksella käyttäytymistään tai puhettaan. Tilanteet ovat usein ennalta arvaamattomia, nopeita, ainutkertaisia ja tapahtuvat tässä ja nyt. Observoijan onkin oltava joka hetki varuillaan, sillä tapahtunutta ei voi toistaa.

Osallistuvan havainnoinnin avulla tarkastelin työntekoa, arkea ja vapaa-aikaa laivalla. Tavoitteenani oli päästä sisään yhteisöön ja osallistua mahdollisuuksien mukaan merimiesten arkeen, jotta pystyisin ymmärtämään minulle ennestään tuntematonta laivan työkuultuuria ja sosiaalisia suhteita. Osallistuvan havainnoinnin avulla pyrin saamaan tietoa ja sisäpiirin informaatiota, jota pystyisin hyödyntämään tulevilla haastatteluissa, eli puhumaan asioista niiden ”oikeilla nimillä” sekä ymmärtämään mitä merimiehet sanoivat puhuessaan omalla ammattisanastolla työstään. Sain liikkua vapaasti Marthalla ja esittää tyhmiäkin kysymyksiä. Kaikki oli minulle uutta, joten pelkoa siitä, että menettäisin kolmessa viikossa tarkkailijan ja tutkijan roolini liialla mukaan menemisellä ei ollut. Oli toisaalta hyvä, etten tiennyt laivatyöstä juuri mitään etukäteen, sillä opin joka päivä jotain

<sup>34</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>35</sup> Davies 2008, 79.

uutta ja ahaa-elämykset seurasivat toisiaan.

Tein kenttätöitä varten havainnoitsijan tarkastuslistan, joka perustuu Gösta Arvastsonin ja Billy Ehnin esittämään tarkkailijan neljään pääkohtaan; tilaan, ihmisiin, esineisiin ja puheeseen.<sup>36</sup> Tilaa ja esineitä tarkastellessani kiinnitin huomiota siihen mitä eri tiloissa tapahtuu, miten ja mihin tarkoitukseen niitä käytetään, kuka niitä käyttää ja miten tila on fyysisesti järjestetty. Ihmisten toiminnan ja heidän välisen vuorovaikutuksen tarkkailussa kiinnitin huomion siihen mitä tehdään, kenen kanssa, mitä, kenelle ja miten asioista puhutaan.

#### 1.5.4. Kenttätöypäiväkirja ja profiilit

Tanskan salmet mentiin pimeässä. Kippari oli puikoissa ja jutteli rauhalliseen tyyliinsä, filppari kakkonen ei sanonut mitään. En pimeässä edes nähnyt kumpi siellä oli. Seisokelin brygan katolla, laivan korkeimmalla kohdalla ja ihailin Köpiksen valoja ja mereen katoavaa Juutinrauman siltaa. Hienoa tää kenttätö!<sup>37</sup>

Pidin tietokoneella kenttätöypäiväkirjaa, joka toimii etnografisen tutkielmani runkona.

Aloitin päiväkirjan jo maissa sopiessamme varustamon edustajan kanssa laivalle menosta ja jatkoin reflektointia vielä useita päiviä paluun jälkeen. Aluksi kirjoitin päiväkirjaan joka ilta tarkasti päivän tapahtumat, laivan sijainnin ja liikkeet, sään ja muuta konkreettista.

Loppuaikana en kirjoittanut kenttätöypäiväkirjaa päivittäin, vaan vain siltä tuntua, sillä kolmannella viikolla asiat ja tapahtumat alkoivat mielestäni toistaa itseään.

Tutkimuskohteeni ei ollut itse alus vaan sen miehistö, jolle laiva toimi yhdistävänä tekijänä.

Ymmärryksen lisääntyessä suhtautumiseni havainnointiin ja dokumentointiin muuttuivat, mutta käytännössä myös käyttämäni välineet. Minulla oli tietokoneen lisäksi vihko ”nopeita” muistiinpanoja varten, ja sen osuus dokumentoinnissa kasvoi kenttätöön edetessä. Kirjasin käsin sinikantiseen vihkooni kuulemiani kommentteja, käytyjä keskusteluja ja eri tilanteita. Pidin muistiinpanovälineitä hyttissäni, sillä kirjoittaminen esimerkiksi messissä tai iltaa istuessa olisi tuntunut minusta oudolta ja olisi varmaan synnyttänyt merimiesten keskuudessa hilpeyttä, uteliaisuutta tai jopa ärtymystä, vastarintaa ja vaikenemista. Vaikka

---

<sup>36</sup> Arvastson & Ehn 2009, 88.

<sup>37</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

merimiehet tiesivät, että olen laivalla tekemässä tutkimusta, tutkimuseettisesti tilanne, jossa istuin kuuntelemassa heidän tarinoitaan tuntui ajoittain hieman kiusalliselta.

Kenttätyöpäiväkirja on tärkeä metodi etnografisessa tutkimuksessa, sillä ilman muistiinpanoja tutkimuksen etenemisestä kenttätyöt voivat jäädä tutkijalle vain matkaksi tai kokemukseksi. Muistiinpanot kentältä toimivat muistin tukena ja voivat olla hyvinkin analyyttisiä tai sekavia mietteitä, tilanteesta ja kirjoittajasta riippuen.<sup>38</sup> Kenttätyöpäiväkirja auttoi kenttätyökokemuksen analysoinnissa sekä jäsentämisessä. Erilaisten huomioiden kautta korostui se, mikä toistui aineistossani ja mitkä seikat olin kokenut merkittäväksi sekamiehitetyssä yhteisössä.

Loin jokaisesta laivalla työskentelevästä oman profiilin, johon kirjoitin havaintoja kyseisen henkilön habituksesta, kommenteista, mielipiteistä ja luonteenpiirteistä. Nämä profiilit toimivat lähinnä muistin tukena tutkielmassani. Laivalla oli sama 16 hengen miehistö yhtä vaihtoa lukuun ottamatta kenttätyöjaksoni ajan, joten kolmessa viikossa oppi ainakin jokaisen nimen. Henkilökuvat muuttuivat kenttätöiden edistyessä useamman kohdalla, mikä johtui ainakin osittain siitä, että tutustuimme toisiimme paremmin ja alkujäykkyys katosi. Esimerkkinä eräästä kansipuolen merimiehestä kirjoitin:

Juro suomalainen mies, jolla on vahvat mielipiteet, fiksu ukko. Vanhan kansan merimies, seilannut ikänsä. Muuttuu päivä päivältä mukavammaksi, hieman isällinen asenne. Pitää kyllä varoa mitä tälle miehelle sanoo. Ja yleensä siltä ei kannata kysellä, puhuu kun puhuu. Jos kysyy, etenkin jotain tyhmää, vastaa ylimielisesti. Ei juuri puhu ruokapöydässä, mutta kuuntelee kyllä, joskus tuhahtaa tai kommentoi.

Kaikista ei tullut yhtä paljon kuvailua, toisista en kirjoittanut juuri mitään muuta kuin nimen ja ammatin. Liitin profileihin kuvauksen, mitä kyseinen henkilö tekee työssään. Tosin etenkin konepuolen filippiiniläisten toimenkuvat jäivät minulle epäselviksi. Konepuolella kaikilla oli siniset haalarit ja näitä sinihaalarisia hymyileviä filippiiniläisiä työkaluineen tuntui vilahtelevan siellä täällä Marthan uumenissa.

---

<sup>38</sup> Ruotsala 2005, 70–71.

## 2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA

### 2.1. Sekamiehitys

Merimiehen ammattiin on liitetty kaukomaat, vieraat satamat sekä kulttuurit, ja tämä kansainvälisyys on nykyisin todellisuutta monen suomalaisen merimiehen työpaikalla, laivalla. Vielä pari vuotta sitten Suomen lipun alla seilanneissa rahtilaivoissa oli yleensä suomalainen miehistö, mutta nyt tilanne on muuttunut ja laivan henkilöstöön voi kuulua ihmisiä ympäri maailmaa. Merenkulussa on tapahtunut viimeisten vuosikymmenien aikana suuria rakenteellisia muutoksia; tuotantoa on siirretty halvan työvoiman maihin, ja rahteja kuljetetaan maailman satamista toisiin jättikokoisissa laivoissa. Valtameriä hallitsevat suuret varustamot, joilla on suuret laivastot.

Suomen varustamot ry (työnantajapuoli) pääsi sopuun merenkulun työntekijäjärjestöjen kanssa sekamiehitysten hyväksymisestä vuonna 2009, viimeisenä EU-maana. Syyt sekamiehitysten hyväksymiseen olivat taloudelliset. Työnantajapuoli korosti perusteluissaan tarvetta pitää yllä sekä kasvattaa suomalaista kauppalaivastoa liputtamalla tänne uusia sekä jo liikenteessä olevia laivoja. Tämä takaa usealle suomalaisellekin työpaikan, sillä jos alus olisi liputettu muualle, ei varustamolla olisi velvollisuutta palkata suomalaisia. Jo liikenteessä olevan Suomen lipun alla seilaavan laivan suomalaista miehistöä ei voida vaihtaa halvempaan, mutta nykyisin uusille laivoille neuvotellaan yleisesti sekamiehitys. Samoin aikaisemmin ulosliputettuja laivoja on tuotu sekamiehitettyinä takaisin suomalaiseen rekisteriin. Vuoden 2014 lopussa yhdentoista varustamon 51 alusta liikennöi sekamiehitettynä. Yhteensä suomalaisia varustamoita on 22 ja aluksia 95. Käytäntö hyväksyttiin vain rahtilaivoille, matkustaja-alukset eivät kuulu sopimuksen piiriin, niissä tulee edelleen olla EU miehistö. Varustamoliiton kanta oli, että Suomea uhkaa työvoimapula. Jotta suomalaista kauppalaivastoa voidaan ylläpitää, tarvitaan säästöjä ja niitä saadaan henkilöstökuluja vähentämällä. Siksi tarvitaan sekamiehitys.<sup>39</sup> Ennen sekamiehitys sopimuksia suomalaisia laivoja ulosliputettiin<sup>40</sup> jopa

---

<sup>39</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>40</sup> Ulosliputuksella tarkoitetaan aluksen rekisteröimistä maihin, joissa taloudellinen hyöty pystytään maksimoimaan. Varustamo on velvoitettu noudattamaan sen maan sääntöjä minkä lipun alle laiva on rekisteröity (FOC eli Flag of convenience). Usein ns. mukavuuslipun käyttö tarkoittaa tiukkojen



siinä määrin, että suomalaisen kauppalaivaston pelättiin katoavan kokonaan. Laivoja liputettiin usein muihin EU-maihin, joissa halvemman työvoiman käyttö oli mahdollista, ja monessa suomalaisvarustamon laivassa olikin filippiiniläismiehitys ja ne seilasivat muiden lippujen alla.<sup>41</sup>

Sekamiehitys tuli Suomeen viimeisenä EU – maana. Etenkin miehistön ammattijärjestö Suomen merimiesunioni (SMU) vastusti asiaa pitkään. Sen kanta oli suomalaisen ammattiyhdistysperinteen mukainen; kaikille tulee maksaa samasta työstä sama palkka. EU:n ulkopuoliselle merimiehelle maksetaan huomattavasti vähemmän kuin suomalaisille (EU) vastaavasta työstä, kuitenkin kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liiton ITF:n määrittelemiä minimipalkkoja noudattaen. Pienemmän palkan lisäksi filippiiniläisen merimiehen tekee suomalaista halvemmaksi se, ettei heille tarvitse maksaa palkkaa loma-ajalta.

Sekamiehitysten vaikutukset kohdistuvat erityisesti SMU:n jäseniin, sillä EU:n ulkopuolinen työvoima palkataan pääasiassa miehistötehtäviin. Merenkulku ja varustamotoiminta ovat kuitenkin liiketoimintaa, joten turvatakseen ainakin osan suomalaisista merenkulun työpaikoista ja estääkseen laivojen ulosliputukset Merimiesunioni taipui EU:n ulkopuolisen halvemmän työvoiman tuloon laivoille.<sup>42</sup> Neuvottelujen toiset työntekijöiden osapuolet eli Laivanpäällystöliitto ja Konepäällystöliitto suhtautuivat asiaan myötämielisemmin. Heidän edustamansa työntekijäryhmät säilyttäisivät sekamiehityksestä huolimatta yleensä työpaikkansa, sillä lain mukaan suomalaisen, sekamiehitetyinkin kauppalaivaston päällikkönä, konepäällikkönä sekä yliperämiehenä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen.<sup>43</sup>

EU:n ulkopuolelta tuleva miehistö on etupäässä Filippiineiltä, mutta joukossa on muun muassa entisen Neuvostoliiton alueen kansalaisia, intialaisia ja afrikkalaisia. Filippiiniläiset ovat haluttua työvoimaa hyvän koulutuksensa ja kielitaitonsa ansiosta. Heillä on

---

työsäädösten, ammattiyhdistysmääräysten ja verotuksen kiertämistä sekä mahdollistaa halvan työvoiman rekrytoinnin aluksille. Joskus tämä voi tapahtua jopa turvallisuus- tai ympäristöseikkojen kustannuksella.

<sup>41</sup> Kaukiainen 2008, 523–524 .

<sup>42</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>43</sup> ”Merilaki 674/1994” Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674> Luettu 10.11.2014.

vuosikymmenien perinne ja toimiva organisaatio merimiesten välityksessä kansainvälisiin töihin. Suomalaisille aluksille värvätyt merimiehet tulevat tunnetun ja hyväksi havaitun välitysfirman (PTC) kautta, joka takaa sen, että koulutus, kielitaito, fyysinen ja psyykinen kunto ovat vaatimaan työhön sopivia.<sup>44</sup>

Laivalla työskentely on jatkumo, jossa merimies aloittaa peruskoulutuksen ja harjoittelun jälkeen alimmista tehtävistä ja etenee urallaan kokemuksen sekä lisäkoulutuksen kautta. Sekamiehityssopimukseen kuuluu ehto palkata laivalle suomalaisia harjoittelijoita, mutta tällä hetkellä monet miehistön sekä alipäällystön paikat ovat filippiiniläisillä. Varustamoissa ei ole tarpeeksi harjoittelupaikkoja suomalaisille, eikä siten kasvamassa väkeä konemestareiksi, yliperämiehiksi ja kapteeneiksi.<sup>45</sup> M/S Marthan varustamon edustajan mukaan Ruotsin malli olisi ollut parempi koulutuksen sekä tulevaisuuden kannalta. Ruotsissa EU:n ulkopuolisen työvoiman kiintiöt ovat varustamo- eikä laivakohtaisia, joten siellä on mahdollista esimerkiksi yhden laivan miehittäminen filippiiniläisillä, toisen jäädessä kokonaan kotimaiseksi. Tällä mallilla saataisiin meilläkin varustamon mukaan eri vakanssien harjoittelupaikkoja, ja pystyttäisiin siltä osin takaamaan suomalaisen merenkulun tulevaisuus.<sup>46</sup>

Toisaalta tarkkaan määritellyt paikat ovat ongelma myös filippiiniläisille, sillä heillä ei ole tällä hetkellä mahdollisuutta päästä ylemmän päällystön tehtäviin suomalaisella laivalla.

This ship is new and the crew all is good. I think I'll come back here, I can stay here long time. The only thing here is that there is no Filipino chief mate, so if I have a license for chief mate I think I cannot stay here.<sup>47</sup>

Suomalaisilla on 1/1 vuorottelujärjestelmä, mikä tarkoittaa, että samalle vakanssille palkataan kaksi henkilöä, jotka vuorottelevat työ- ja lomavuorot. M/S Marthalla suomalaisten työjakso eli *törni* on periaatteessa kolme viikkoa, jota seuraa kolme viikkoa vapaata. Vaihtopari korvaa oman parinsa ja tekee oman kolmeviikkoisensa. Sekamiehitys on vakanssikohtainen ja jokaiselle laivalle on määritelty vakanssit EU:hun kuuluville sekä siihen kuulumattomille, esimerkiksi kokki on aina filippiiniläinen ja sähkömies suomalainen. Samoin kuin suomalainen korvaa aina suomalaisen, filippiiniläinen korvaa

---

<sup>44</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>45</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>46</sup> Varustamon edustajan haastattelu 2013.

<sup>47</sup> J-F-2 2013. ( J: Johanna Laine, F: filippiiniläinen, 2: haastateltava).

aina filippiiniläisen. Ideaalitalanne sekä varustamon että merimiehen kannalta olisi, että filippiiniläisillä olisi samanlainen vuorottelujärjestelmä kuin suomalaisilla. Tämän myötä pysyvyyden tunne ja yhteisöllisyyden muodostuminen olisi nykyistä helpompaa. Käytännössä tämä ei kuitenkaan ole mahdollista nykyisen järjestelmän puitteissa. Filippiiniläinen tekee yleensä kuuden kuukauden sopimuksen, jonka jälkeen hänet maksetaan ulos ja lennätetään kotiin. Uuden sopimuksen hän voi tehdä halutessaan heti tai sitten kun rahat loppuvat. Vapaa-ajaltaan hän ei saa palkkaa, kuten suomalaiset kollegansa, joten heillä ei ole varaa olla vapaalla kuin muutama kuukausi. Näitä merimiehiä voisi kutsua merenkulun globaaleiksi pätkätyöläisiksi, joiden seuraavasta työrupeamasta tai laivasta ei ole yleensä tietoa tai varmuutta.

Sekamiehitys laivoilla ei ole uusi ilmiö, vaan käytäntöä esiintyi jo purjelaiva-aikana. Knut Weibust toteaa etnologisessa tutkimuksessaan purjelaivojen miehistöistä, että esimerkiksi brittiläisillä laivoilla päällystö oli usein kotimaasta, mutta miehistö muualta. Tämä johtui osaksi huonoista työ- ja elinolosuhteista ”maston etupuolella”, miehistön asuintiloissa, joten britit eivät sinne halunneet. 1900-luvun alun miehistö oli usein Pohjoismaista, joista hankittiin sen ajan halpatyövoima laivoille.<sup>48</sup>

Sekamiehitykset ovat herättäneet paljon keskustelua mediassa sekä merenkulkijoiden piirissä, puolesta ja vastaan. Merimiesten keskustelupalstoilla internetissä (esimerkiksi Facebookin Merimies-ryhmä) sekamiehitys mainitaan usein ja keskustelun aiheena on yleensä, että ”filpparit” vievät suomalaisten työpaikat. Filippiiniläisiä merimiehiä ei kuitenkaan syyllistetä, vaan varustamo, joka heidät palkkaa. Merimiesten näkemyksissä tuntuukin olevan huomattava ero varustamoliiton eli työnantajapuolen kantaan nähden, jonka tavoite tuntui olevan nimenomaan suomalaisten työpaikkojen, koulutusmahdollisuuksien ja yleensä suomalaisen kauppamerenkulun turvaaminen.

---

<sup>48</sup> Weibust 1969, 41.

## 2.2. Filippiiniläiset

When I left my child was sitting by the window, asking “Where’s my daddy?” My wife had to tell him that daddy is not coming...<sup>49</sup>

Tämän tutkielman aiheen kannalta on oleellista tarkastella hieman lähemmin filippiiniläisiä merimiehiä. Miksi he lähtevät arktisille vesille puoleksi vuodeksi ja mikä on heidän taustansa? Haastattelujeni perusteella keskeisin syy lähtemiseen työn perässä ulkomaille on halu parantaa omaa sekä perheen taloudellista asemaa. Lasten koulutukseen sekä terveystalouteen tarvitaan rahaa, ja tämä ei ole useinkaan mahdollista ilman ulkomailta työskentelevän rahalähetyksiä. Palkka ulkomaisissa laivoissa on huomattavasti parempi kuin Filippiineillä, jossa työttömyysprosentti on suuri.

Vielä muutama vuosikymmen sitten ulkomaalainen ja varsinkin aasialainen oli harvinainen näky Suomessa. Monelle 1950-luvun suomalaiselle ensikosketus filippiiniläisiin oli varmaan Armi Kuuselan avioliitto Gil Hilarion kanssa. Filippiineistä muistettaneen yleensä entisen presidentti Marcosin Imelda-vaimon kenkävarastot, 1980-luvulla Suomeen tuodut postimyyntimorsiamet sekä maata säännöllisesti koettelevat luonnonkatastrofit.

Filippiinit on lähes 7000 saaresta ja muodostuva valtio, jonka väkiluku oli vuonna 2012 noin 100 miljoonaa. Maa itsenäistyi vuonna 1946, oltuaan ensin 300 vuotta Espanjan, sitten viitisenkymmentä vuotta Yhdysvaltain siirtomaana. Filippiiniläisen historioitsijan Renato Constantinin mukaan filippiiniläiset identifioivat itsensä mieluummin amerikkalaisiksi kuin aasialaisiksi ja tämän identifikaation mukana omaksuivat amerikkalaisten rodullisen ylemmydentunnon aasialaisia ja aasialaisuutta kohtaan.<sup>50</sup> Filippiineillä puhutaan noin 170 eri kieltä, mutta virallinen kieli on filipino (tagalog). Maan virkakielenä on kuitenkin englantia, jota käytetään yleisesti opetuskielenä.<sup>51</sup>

Filippiiniläisten rooli merenkulussa on merkittävä; 90 % maapallon kuljetuksista tapahtuu laivoilla ja noin 1.2 miljoonasta merimiehestä viidesosa on filippiiniläisiä. Vuonna 2008 noin 260 000 filippiiniläistä oli merillä töissä, ja heistä 98 % on miehiä.<sup>52</sup> Harvat naiset

<sup>49</sup> A-F-1 2013. (A: Anne Ala-Pöllänen, F: filippiiniläinen, 1: haastateltava).

<sup>50</sup> Urponen 2010, 214. Ref. Constantino 2006/1978, 1–3, 37–38, 41–43.

<sup>51</sup> ”Filippiinit”. Ulkoasiainministeriön www-sivu.

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=44517&culture=fi-FI&contentlan=1&displayall=1>

Luettu 29.3.2015.

<sup>52</sup> Fajardo 2011, 179.

työskentelevät etupäässä matkustajalaivoilla talouspuolella. Filippiiniläisen merimiehen tie laivalle on pitkä ja byrokraattinen. Koulutus kestää ammatista riippuen kahdesta neljään vuotta, jonka jälkeen heidän tulee hankkia paikallinen merimiespassi 'Seaman's identification and record book' ja rekisteröityä merenkulun viranomaisille 'Maritime Industry Authorityyn'. Tämän jälkeen haetaan vielä yhdestä virastosta 'Technical Education and Skills Development Authorityltä' todistus, että kaikki kurssit on suoritettu, jonka jälkeen voi hakea lupaa työskennellä ulkomailla. Kaikki tämä vaatii aikaa, energiaa ja rahaa paitsi leimoihin, myös tarvittavien virkamiesten "voiteluun" toiminnan nopeuttamiseksi. Vasta sitten voidaan mennä rekrytointifirmaan ja anoa pestiä ulkomaalaiselle laivalle. Kullakin välitysfirmalla on kuitenkin omat (maksulliset) kurssit, jotka tulee suorittaa ennen laivalle pääsyä, joten odotus saattaa kestää jopa kuukausia. Mutta vaikka merimiehistä on ylitarjontaa, monet ovat valmiit tähän raskassoutuiseen prosessiin, koska kotimaassa töitä ei ole tarjolla ja palkka on ulkomailla parempi.<sup>53</sup>

Ulkomaille lähtevät sitoutuvat POEA:n (the Philippine Overseas Employment Administration) vaatimusten mukaan lähettämään 80 % kuukausipalkastaan kotimaahan.<sup>54</sup> Filippiineillä näistä ulkomailla työskentelevistä (OFW, Oversea Filipino worker) on luotu tavallaan kansallissankareita, jotka kotiin lähettämillään rahoilla ylläpitävät valtion taloutta.<sup>55</sup> Rahaa lähetetään kotiin, omalle perheelle, mutta myös vanhemmille tai sisaruksille. Filippiiniläisten merimiesten transnationaalisuudesta ja assimiloitumisesta väitellyt talouden tutkija Iris Acejo mainitsee, että koska vanhemmat ovat kustantaneet merimiehen koulutuksen, hän on velvollinen vastavuoroisesti maksamaan palkastaan heidän elämänsä. Kyse on tavallaan kiitollisuudenvelasta, mutta rahaa lähetetään kotiin siksi, että Filippiinien laki niin velvoittaa. Useilla merimiehillä on esimerkiksi sisaruksen sponsoroitu lapsi, jonka opiskelun he kustantavat.<sup>56</sup> Rahan lähettäminen kotiin on ulkomailla työskentelevälle filippiiniläiselle itsestäänselvyys. Huomasin itse Lontoossa filippiiniläiskollegoideni ihmetyksen, jopa närkästyksen kertoessani heille, että pidän palkkani kokonaan itse, enkä lähetä Suomeen penniäkään.

<sup>53</sup> Fajardo 2011, 118–119.

<sup>54</sup> "Standard terms and conditions governing the employment of Filipino seafarers on board ocean going vessels."

Philippine Overseas Employment Administration www-sivu. <http://www.poea.gov.ph/docs/sec.pdf> Luettu 29.3.2015.

<sup>55</sup> Parrenas 2001, 53.

<sup>56</sup> Acejo 2012, 76.

Filippiinien valtio haluaa varmistaa, että siteet kotimaahan säilyvät ja ettei ulkomaille lähtenyt muuta sinne pysyvästi. Ulkomailla työskenteleviä filippiiniläisiä rohkaistaan vierailemaan kotimaassaan ja heille on myönnetty oikeus ostaa tietty määrä verovapaita tuotteita tietyn ajan. Tagaloginkielinen termi 'Balik Bayan' tarkoittaa tällaista maailmalta kotimaahan hetkeksi palaavaa.<sup>57</sup> Jopa Filippiinien maahantulokaavakkeessa kysytään tulijan statusta, onko tämä filippiiniläinen, turisti vai 'Balik Bayan'. Ulkomaille lähteneet pitävät yleensä kuitenkin Filippiinejä "kotina". Koti on paikka, johon joskus palataan lopullisesti, ja sinne paluun jälkeen he eivät enää ole rahalahetyksineen "Filippiinien valtion myymää vientitavaraa".<sup>58</sup>

Helen Sampsonin mukaan transnationaali ei tarkoita kosmopoliittia, sillä laivalla työskentelevät eivät välttämättä ole vuorovaikutuksessa muiden kuin samalla laivalla työskentelevien kanssa.<sup>59</sup> Eli vaikka merimiehet vierailevat monissa satamissa, maissa ei usein käydä lainkaan, eikä kosketusta paikallisiin synny. Suomalaisilla laivoilla työskenteleviä filippiiniläisiä voisi kuvata vanhahtavilla termeillä siirto- tai vierastyöläinen. He tulevat laivalle hetkeksi, tekevät työnsä ja palaavat kotiin. Ekspatriaatti tuntuu merimiehistä puhuttaessa vieraalta, vaikka antropologi Liisa Malkki määrittelee tämän filippiiniläisiinkin sopivasti hyvin koulutetuksi henkilöksi, joka on lähtenyt kotimaastaan vapaaehtoisesti ja aikoo palata sinne tulevaisuudessa. Ekspatriaatti - käsitteeseen sisältyy kuitenkin sivumerkitys henkilön hyvästä yhteiskunnallisesta asemasta, mikä ei ole todellisuutta laivalla. Kotimaahan palattuaan merimieskin voi tosin nauttia ekspatriaatin statuksesta, ainakin muutaman kuukauden odotellessaan seuraavaa *törniä*.<sup>60</sup>

M/S Marthan filippiiniläisten rekrytointi tapahtuu välitysfirmassa Manilassa. Varustamo ilmoittaa tarvitsevansa esimerkiksi sähkömiehen ja välitysfirma lähettää tämän haluttuun satamaan. Päätökset miehistövalinnoistakin tehdään Manilassa, ja laivalta voidaan vain esittää toiveita tulevasta henkilökunnasta. Haastatteleman konepäällikkö kertoi, että suomalaisilla on "viidakkorumpu" varustamossa aiemmin työskennelleistä filippiiniläisistä; kuka on hyvä ja kuka ei. Lisäksi kapteeni antaa kustakin filippiiniläisestä kirjallisen arvion *törnin* päättyessä, ja mikäli arvio on huono, paluuta tälle varustamolle ei ole.

---

<sup>57</sup> Sampson 2003, 257.

<sup>58</sup> Parrenas 2001, 55.

<sup>59</sup> Sampson 2003, 254.

<sup>60</sup> Malkki 2012, 16.

Ääritapauksessa huonosti käyttäytyvä tai työskentelevä merimies voidaan lähettää omalla kustannuksella kotiin kesken *törmin*. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan tämä saattaa olla yksi syy, miksi filippiiniläiset ovat niin hyväkäyttöisiä:

Toisaalta tässä tulee tää raadollisuus esiin. Että me voidaan antaa filpparille kenkää, jos tarve niin vaatii ja perustelut on hyvät. Että ne on enemmän pelkkiä työkäsiä täällä kuin suomalainen väki... Että kyllä suomalaiselle potkujen hankkiminen on huomattavasti vaikeampaa. Perustelut pitäis olla vieläkin paremmat ja näyttöä pitemmältä aikaa.<sup>61</sup>

Toisaalta myös filippiiniläiset kertoivat haastatteluissa, että hekin keskustelevat muiden merimiesten kanssa eri varustamoista ja arvioivat niiden hyviä ja huonoja puolia ennen ulkomaanpestin ottamista.

Suomalaisella laivalla jokaisella on tarkkaan määrätty tehtävä, koulutuksen mukaisesta ammatinkuvasta riippuen ja merenkulun ammatteihin edellytetään kansainvälisten sopimusten ja kansallisten määräysten mukainen koulutus, pätevyyskirja sekä säädösten mukainen terveydentila. Suomalaisen merimiehen tie laivalle vaikuttaa helpolta filippiiniläisiin verrattuna, sillä edellä mainitut ehdot täytettyään hän voi hakea haluamaltaan varustamolta töitä. Toki ammattitaitoa tulee ylläpitää lakisääteisin sekä vapaaehtoisin koulutuksin, mutta meillä byrokratia on vähäisempää.

### 2.3. Diaspora ja transnationalismi

Koti-ikävä oli osa arkea ja yleinen teema M/S Marthan filippiiniläisten puheissa. Du Rietz esittää kuitenkin, että pitkiä *törnejä* tekevien on joskus vaikea mieltää missä koti on. Marthan filippiiniläiset viettävät parin kuukauden lomansa Filippiineillä, mutta muuten elämä on laivalla. Laiva kuitenkin yleensä vaihtuu joka *törnille*, joten siihen ei synny samanlaista kiintymystä tai kodin tunnetta kuin säännöllisesti samalla laivalla seilaavilla. Jos merimiehellä on perhe, koti yleensä yhdistetään siihen paikkaan missä perhe asuu.<sup>62</sup> Useimmilla Marthan filippiiniläisillä oli kuitenkin haave muuttaa takaisin Filippiineille mahdollisimman pian. Monet haaveilivat omasta yrityksestä, yleensä ravintolasta. Lähes viisikymmentävuotias kansimies suunnitteli lopettavansa seilaamisen ja perustavansa

<sup>61</sup> J-S-1 2013.

<sup>62</sup> Du Rietz 2001, 150.

pienen ravintolan kolmen vuoden kuluttua: ”I will save all my money. But not now. I have no money, I’m sending it all to my wife. But maybe next year I will start saving.”<sup>63</sup>

M/S Marthalla oli kolme yleisessä käytössä olevaa tietokonetta, lisäksi päällystöllä oli yhteissään omansa. Koneet täyttyivät iltaisin ja tauoilla etupäässä filippiiniläisistä, jotka viestittelivät kotiin. Vaikka filippiiniläisten ja suomalaisten taustoissa sekä työsuhteen pituudessa on eroja, molemmilla kansalaisuuksilla on sama ongelma, puoliso ei pidä, jos *törni* venähtää. Nettiyhteys oli hidask, mutta yleensä toimi. Suomalaiset käyttivät kännyköitä yhteydenpidossa kotiin, mutta filippiiniläisille tämä oli kallista. He tiesivät kuitenkin mistä kannattaa ostaa puhelimiin halpoja sim-kortteja, joihin on ladattu tietty määrä puheaikaa ja puhelut Filippiineille olivat edullisia.

Filippiiniläiset ovat poissa perheensä sekä sukulaisten ja ystävien luota, eivätkä siten jaa näiden jokapäiväisiä kokemuksia tai ole osa paikallista jokapäiväistä sosiaalista ja kulttuurista kontekstia. Ilot ja surut he joutuvat seuraamaan sivusta. Monet haluaisivat asua ja tehdä töitä kotimaassaan, mutta tämä ei ole yleensä taloudellisesti mahdollista.<sup>64</sup> Useat haastatellut puhuivat uhrautumisesta:

You want to be close to your family first. But the problem is you don’t have any more money, so you need to sacrifice more. Better to save some money first and afterwards if you have some savings it’s up to you if you want to shift to another course or to other profession.<sup>65</sup>

Kommunikointi kotona odottavien perheenjäsenten kanssa on tärkeää ja nykytekniikan kehitys on ollut merkittävä helpotus etenkin filippiiniläisille, jotka pystyvät internetin ja skypen välityksellä olemaan yhteydessä kotiin, osallistumaan päätöksentekoon sekä jakamaan ilot ja surut siellä. Mitä enemmän merellä kuukausia viipyvät pitävät yhteyttä kotiin, sitä enemmän he kokevat olevansa läsnä perheen, sukulaisten ja kotiseudun arjessa, vaikka fyysisesti ovatkin tuhansien kilometrien päässä heistä. Filippiiniläismerimiesten transnationaalisuutta SIRC:ssa tutkineen Iris Acejon mukaan yleisimmät puheenaiheet kotiväen kanssa ovat lapset ja heidän hyvinvointinsa sekä taloudelliset asiat.<sup>66</sup>

Diasporalla tarkoitetaan henkilön riippuvuussuhdetta kahteen tai useampaan paikkaan ja

---

<sup>63</sup> J-F-3 2013.

<sup>64</sup> Fajardo 2011, 128, 147.

<sup>65</sup> J-F-4 2013.

<sup>66</sup> Acejo 2012, 71, 73–74.



joka vaikuttaa vahvasti asianosaisten elämään.<sup>67</sup> Filippiiniläisiä on töissä ympäri maailmaa useita miljoonia. He edustavat (väliaikaisen) työvoiman diasporaa, joka on pitkälle luokka- ja sukupuolistratifioitunutta. Miehet ja naiset eivät lähde ulkomaille töihin yhdessä, vaan maasta on sukupuolen mukaan kaksi eri virtaa. Suomessa asuvia venäläisiä tutkineen Olga Davydovan mukaan diasporan käsitteeseen kuuluu tiivis emotionaalinen ja aineellinen yhteys ”kotiin”, jatkuva kaipuu sekä tarkoitus palata sinne myöhemmin.<sup>68</sup> Myös diasporan kohdemailla on hierarkiat ja työskentelyä eri maissa arvostetaan eri lailla, esimerkiksi USA on arvostetumpi kuin Lähi-Idän maat.<sup>69</sup>

Norjalainen antropologi Gunnar Lamvik kritisoi väitöskirjassaan siirtolaisuuden tarkastelua pelkästään muuttona paikasta toiseen. Hänen mukaansa nykyajan siirtolaisuuteen liittyy vahva transnationalismin eli ylirajaisuuden idea; ihminen syntyy ja kasvaa jossain, mutta tekee päivätyönsä jossain muualla. Siirtotyöläisyyteen kuuluu etenkin nykyisin se, että ”poissaoleva” elää vahvasti oman yhteisönsä arkea. Filippiiniläiset merimiehet eivät muuta pois kotimaastaan, ainoastaan poistuvat sieltä työperiodinsa ajaksi. Tänä aikana he tavallaan ajelehtivat molempien paikkojen, kotimaansa sekä laivan välillä, olematta kiinteä osa kumpaakaan yhteisöä.<sup>70</sup> Monikansallisia miehistöjä tutkineen Helen Sampsonin mukaan transnationaalinen yhteisö voi muodostua ammattiryhmissä, jotka työskentelevät kansainvälisillä markkinoilla, ylittävät rajoja ja työskentelevät sekä ovat tekemisissä ihmisten kanssa, jotka toimivat samoin.<sup>71</sup>

Filippiiniläisiä siirtotyöläisiä tutkineen Rhacel Salazar Parreñasin mukaan yhteisöllisyyttä synnyttävät samankaltaiset kokemukset eri puolilla maailmaa ja yksilön on helppo samaistua maanmiehensä kokemuksiin. Näistä kokemuksista syntyy yhteinen ”diasporassa elävien filippiiniläisten transnationaalinen etninen identiteetti”. Esimerkiksi Tyynellä valtamerellä seilaava merimies tekee periaatteessa samaa työtä kuin Itämerelläkin, tausta on sama, samoin kokemukset pitkistä *törneistä* ja koti-ikävästä. Yhteisöllisyyden katsotaan muodostuvan osittain transnationaalisuudesta, eli yhteydestä kotimaahan, johon liittyy jatkuva ihmisten, tavaroiden, rahan ja informaation liike nykyisestä olinpaikasta

---

<sup>67</sup> Martikainen & al 2006, 25.

<sup>68</sup> Davydova 2009, 52.

<sup>69</sup> Parreñas 2001, 59.

<sup>70</sup> Lamvik 2002, 13.

<sup>71</sup> Sampson 2003, 253.

kotipaikkaan.<sup>72</sup>

Suuri osa transnationalismin ja siirtolaisuuden tutkimuksesta on keskittynyt pysyviin siirtolaisiin, ihmisiin jotka asettuvat uuteen paikkaan pitemmäksi aikaa. Merimiesten työrupeamat yhdellä laivalla ja saman lipun alla eivät välttämättä synnytä tarvetta tai halua assimiloitua kyseisen maan kulttuuriin. Assimilaatio voidaan ymmärtää käsitteenä, jonka mukaan tulokkaiden oletetaan ja odotetaan oppivan ”maan tavoille” tietyn ajan kuluessa. Merimiehet ovat kuitenkin liikkeellä koko ajan, ja usein heillä ei ole edes mahdollisuutta tutustua maahan, johon laiva on liputettu. Laivatyön eristäytynyt luonne ja tiukat työajat estävät yleensä sosiaalisen kanssakäynnin muiden laivan merimiesten sekä paikallisväestön kanssa. Assimilaatio liittyy tarkkaan määriteltyihin valtiollisiin rajoihin ja nämä rajat eivät päde laivalla. Merimiehille sulautuminen ja sopeutuminen tarkoittavat sopeutumista senhetkisen työpaikan oloihin, josta irtaudutaan kotiin palatessa.<sup>73</sup>

Filippiiniläiset lähtevät ulkomaille töihin, mutta säilyttävät silti vahvat siteet kotimaahansa ja omaan kulttuuriinsa. Merimiehet elävät tavallaan kahdessa kulttuurissa yhtäaikaan; henkilökohtaisessa elämässä hänellä on kiinteä yhteys kotimaahan, mutta kotoa poissaollessa eletään asuinpaikan (laivan) arjessa sekä kulttuurissa. Maailmalle lähdetään, mutta ”oikea koti” säilyy Filippiineillä, eli voidaan puhua filippiiniläisten diasporasta. Ulkomailla eletään transnationalistisesti oman yhteisön arkea, mutta kotona odottaviin pidetään yhteyttä ja sinne palataan aina mahdollisuuksien mukaan. Maailmalla työskentelevien kesken muodostuu tietty yhteisöllisyys, sillä useat jakavat samat kokemukset. Etenkin merimiehillä tämä yhteisen kokemuksen tunne on voimakas, sillä työskentely laivalla on periaatteessa samanlaista joka paikassa ja toisen asemaan voi helposti samaistua.

---

<sup>72</sup> Parrenas 2001, 11–13.

<sup>73</sup> Acejo 2012, 70–71.

### 3. LAIVALLA

Tässä käsittelyluvussa tarkastelen sekamiehitystä tarkemmin kenttätöittäni näkökulmasta. Kerron itse matkasta, laivasta tilana tai maisemana, merimiesten työstä ja vapaa-ajasta, hierarkiasta, kommunikaatiosta sekä identiteeteistä ja siitä miten nämä yhdessä ja erikseen vaikuttavat yhteisöllisyyteen, arkeen ja elämään eri kulttuureista olevien ihmisten muodostamassa yhteisössä.

#### 3.1. M/S Martha

Satama, josta Martha lähti, on uusi, mutta ankea ja karu, jopa ruma. Satamasta lähtee muutamia matkustaja-aluksiakin, mutta pääasiassa liikenne muodostuu rahtilaivoista. Anne Ala-Pöllänen oli ollut laivalla jo viikon ja lähettänyt minulle ohjeet mitä tulisin tarvitsemaan; verkkarit, kansitakin ja vyölaukun. Nämä pakattuna rinkkaan matkustin satamaan, jossa Anne odotti minua portin ulkopuolella ja ohjasi minut laivaan. Satamassa on matkustajille tullimuodollisuudet, eli kopit ilottomine passintarkastajineen. Mutta tällä kertaa minä en ollut matkustaja, vaan olin lähdössä oikeasti merille, joten kukaan ei ollut kiinnostunut passistani. Ensivaikutelma laivasta oli, että sekin oli ankea ja ruma, mutta iso, mikä tuntui helpottavalta, sillä syyskuun tuuli puhalsi aika lujaa etelästä ja vettä satoi. Martha on rahtilaiva, joten tilat olivat käytännöllisen persoonattomat ja suurin osa pinta-alasta oli varattu lastille.

Menessäni laivalle, osa suomalaisista vaihtoi juuri vuoroa ja yksi uusi filippiiniläinen aloitti kuuden kuukauden työrupeamansa samaan aikaan. Merimiehillä oli yllään työvaatteet, konepuolella haalarit ja kansipuolella neonväriset suojavaatteet. Tapasin messissä kapteenin, joka oli pukeutunut virallisen univormun sijasta rennosti varustamon villapaitaan. Hän antoi minulle luvan liikkua laivalla vapaasti, kuitenkin pysyen poissa vaarallisista paikoista, etten teloisi itseäni tai putoaisi mereen. Ihmisiä tuli ja meni. Kaikki esittelivät itsensä ja minusta tuntui että en ikinä tule muistamaan kaikkien ihmisten nimiä. Havaitsin, että tavattaessa tervehditään aina. Tervehdys ei välttämättä ole muuta kuin hymy, mutta vastaantulija kuitenkin noteerataan jotenkin. Aluksi minusta tuntui hassulta, kun samaa ihmistä tervehtii viidennen kerran aamun kuluessa, mutta siihen tottui nopeasti.

Joka paikassa tuntui olevan koodilla lukittuja ja vesitiiviitä ovia. Laivan sisuksissa risteili lukemattomia portaita sekä kapeita käytäviä, ja seinissä oli kahvoja ja kaiteita kuin vanhainkodissa, mutta niiden merkitys selvisi myöhemmin laivan keinuessa. Kiipesimme komentosillalle katsomaan laivan lähtöä satamasta. Satoi edelleen vettä ja eteläinen tuuli oli navakkaa. Minulla oli epätodellinen olo ja tunne siitä, että olin astumassa johonkin uuteen ja jännittävään tuntemattomaan.

Laivan korkein paikka oli komentosilta eli *bryga* ja siellä hallitsi kapteeni. Se oli tila, josta laivaa ohjattiin ja pidettiin yhteyttä muuhun liikenteeseen merellä. *Brygalla* oli yleensä hiljaista, valoisan aikaan merellä paikalla oli usein vain vahtia ajava perämies. Kapteeni oli läsnä aina satamaan tullessa ja sieltä lähdettäessä, vuorokauden ajasta riippumatta. Komentosillan unettavassa tunnelmassa keskityin lähinnä havainnoimaan eli seisoin hiljaa sivussa varoen koskemasta mihinkään ja lähinnä merta korkeuksista ihailen.

Konehuoneessa oli uskomattoman siistiä, mutta kuuma ja kahden pääkoneen synnyttämä meteli oli kova. Konehuone sijaitsi laivan perässä, joten meteli ei kuulunut aluksen etuosassa sijaitsevaan *torppaan* eli asuinrakennukseen, jonka ylimmässä kerroksessa oli *bryga*. Konehuoneen miehistö teki päivävuoroa ja vietti päivänsä lounasta lukuun ottamatta pääasiassa konehuoneessa eli omassa tilassaan.

Keittiössä eli *byssassa* hallitsi filippiiniläinen kokki suomalaisen talousapulaisen kanssa. *Byssa* oli puhdas, laitosmainen ja lähes steriili. Siellä oli valtavat kylmäkaapit ruuan säilytykseen sekä jääkaappi, johon oli aina varattu ruokatarpeita välipaloja varten. *Byssaa* on perinteisesti pidetty laivan tietotoimistona, sillä etenkin aikaisemmin pitkillä merimatkoilla kokki oli usein kapteenin lisäksi ainoa, jolla oli aavistus mihin laiva on menossa. Kokin tuli tietää miten ruokavarat annostellaan ja koska seuraava täydennys tulee. *Byssa* on edelleen varmaan laivan helpoin paikka muiden ammattiryhmien vierailuun, vaikka tietotoimistona se ei M/S Marthalla toiminut. Suomalaiset kysyivät tulevasta suoraan kapteenilta ja filippiiniläisiä laivan sijainti ei tuntunut kiinnostavan.

*Messi* on ruokailutila, muuten siellä ei vietetty aikaa. Vuorokautta rytmittivät säännölliset työajat sekä ruokailut, jotka tapahtuivat minuutilleen samaan aikaan päivästä riippumatta. Ruokailu oli tärkeä hetki, jolloin koko laiva kokoontui yhtä aikaa samaan messiin aterioimaan. Ruoka haettiin seisovasta pöydästä ja jokainen jonotti vuoroaan, edes

kapteenilla ei ollut tapana kiilata muiden ohi. Sisustus oli nuhjuisen oloinen, DDR-tyylinen ja karu, seinillä ei ollut julisteita tai tauluja, tosin ikkunoista avautui merinäköala.

Aikaisemmin laivoilla oli eri messit päällystölle ja miehistölle, mutta nykyisin suomalaisilla laivoilla syödään samassa tilassa. *Messi* oli kuitenkin jaettu kirjoittamattomin säännöin osiin ja eri ryhmillä oli eri pöydät; suomalainen päällystö istui omassa, miehistö omassa ja filippiiniläiset huoneen toisella laidalla omassa pöydissään. *Messin* keskellä oleva pöytä erotti suomalaiset ja filippiiniläiset, raja oli selvä ja toiselle puolelle ei menty. ”It’s like a wall!”<sup>74</sup> Suomalaisilla oli ruokapöydässä omat paikat, mutta filippiiniläiset istuivat missä sattui olemaan tilaa, mutta kuitenkin aina omalla puolellaan. Suomalaiset istuivat omalla paikallaan, jopa selin toisiinsa, vaikka sattuivat olemaan *messissä* kahdestaan. Marthan filippiiniläisistä ajatus istua aina samalla paikalla tai arvoasteikon mukaan tuntui oudolta:” But if we are eating we are all together. Why should I eat alone when somebody else is there? I’ll go there and make jokes, we are talking...”<sup>75</sup>

Hyttejä on kahdessa kerroksessa, joista ylemmässä asui päällystö, heti komentosillan alapuolella. Päällystöllä on miehistöä isommat tilat, ja kapteenilla sekä konepäälliköllä on hytissä toimistonsa. Meidät tutkijat majoitettiin yläkertaan vierekkäisiin hytteihin, jotka olivat samanlaisia kuin miehistöllä. Niissä on sänky, kirjoituspöytä, nojatuoli, vaatekaappi, pieni kylpyhuone ja jokaisessa oli venttiili (ikkuna). Merimiehillä on käytössään televisio ja dvd-laite sekä jääkaappi. Hytin oven sai lukkoon, mutta suomalaiset pitivät yleensä ovensa auki, ja se suljettiin vain nukkuessa tai jos halusi olla rauhassa. Lukkoa ei tuntunut kukaan käyttävän. Filippiiniläiset yleensä sulkivat ovensa hyttiin mennessään, muutamilla oli avoimen oven edessä suihkuverho. Turhaa tilaa hytissä ei juuri ollut, mutta toisaalta laivalta saa melkein kaiken tarvittavan; ruuan, juoman, työ- ja petivaatteet, joten omaisuutta ei tarvitse kantaa mukana. Tuntui hieman oudolta ajatella, että filippiiniläiset asuvat näin pienessä tilassa koko puolen vuoden mittaisen työrupeamansa laivalla.

Merimiesten tila ja ympäristö ovat samoja koko ajan; meri ja laiva. Vaikka satamat vaihtuvat, ne muistuttavat toisiaan kontteineen ja nostureineen. Ajan myötä oma ymmärrykseni tilaan ja sen käytön merkitykseen kasvoi. Tilana laiva jakautui fyysisesti, mutta lisäksi sosiaalisesti ja kulttuurisesti selkeästi eri osiin. Jako ryhmiin tapahtui

---

<sup>74</sup> J-F-4 2013.

<sup>75</sup> J-F-2 2013.

työtehtävän mukaan kansi-, kone- ja talousosastoon, aseman mukaan päällystöön tai miehistöön sekä myös kansalaisuuden mukaan filippiiniläisiin ja suomalaisiin. Nämä ryhmät jakautuivat pieniksi ryhmiksi esimerkiksi iän tai yhteisten mieltymysten perusteella. M/S Marthalla oli otettu heti laivan valmistuttua käyttöön sekamiehitys, joten tilojen jako filippiiniläisten ja suomalaisten kesken oli tapahtunut ajan ja tarpeen myötä, ei perinteitä noudattaen ja mennyttä ”suomalaisaikaa” muistellen.

Merimiehen vuorokautta säätelevät työvuorot ja jokainen päivä on aikataulultaan samanlainen työpäivä. Aika menettää laivalla merkityksensä totutussa mielessä. Laiva on 24 tuntia vuorokaudessa toimiva laitos. Marthan kello on aina Suomen ajassa, kännykkä ei useinkaan toiminut, joten virallista aikaa ei usein tiennyt eikä sillä ollut suurta väliä, sillä rutiinit ja lähdöt sekä tulot ilmoitettiin ja hoidettiin Suomen ajan mukaan. Ainoa missä kelloa ja ”oikeaa aikaa” tarvitsi, oli maissa käydessä. Huomasin itsessäni laitostumisen piirteitä jo ensimmäisinä meripäivinä. Kysyin messilikalta ohimennen missä olemme menossa, johon hän vastasi hieman kummastuneena kysymyksestäni, ettei hän tiedä. Ajalla ja paikalla ei yhtäkkiä ollutkaan niin väliä.

Täällä aika todellakin menettää merkityksensä. Työn lisäksi ainoat, millä on säännölliset aikataulut ovat ruoka- ja kahvitauot. Asiat eivät tapahdu just niin kuin sovittiin tai piti. Laivan lähdöistä, saapumisista ja sijanjeista on jokaisella oma versionsa. Missä ja milloin on turhia kysymyksiä, kaikki menee omalla painollaan. Näin kävi myös grillijuhlien kanssa. Tänään kello seitsemän. No siinä yhdeksän maissa jengi kokoontui ulos ja sytytti grillin.<sup>76</sup>

Minun päivääni rytmittivät lähinnä ruokailut ja jokailtainen sauna. Muuten olin vapaa tekemään tutkimustyöni puitteissa mitä huvitti ja milloin huvitti. Tutkijan roolissa minulla oli mahdollisuus liikkua laivalla vapaasti ja saatoin koska vain mennä *brygalle*, konehuoneeseen tai *byssaan*. Laivalla työskentelevä merimies ei näin yleensä tehnyt, esimerkiksi konemiehet eivät nousseet *brygalle* tai kansimiehet menneet konehuoneeseen, ellei heitä sinne erikseen pyydetty. Vapaa liikkuminen eri tiloissa ei ollut kiellettyä, mutta niin ei ollut selvästikään tapana tehdä.

Sauna lämmitettiin Marthalla joka ilta ja kaikki suomalaiset (miehet) kävivät kylpemässä. Eräs suomalainen haastateltava puhui kymmenen minuuttia saunan merkityksestä merimiehelle. Hänen mukaansa se on paikka, jossa puhutaan kaikesta maan ja taivaan

---

<sup>76</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

välillä, etupäässä töistä, mutta muustakin.<sup>77</sup> Filippiiniläisistä lähinnä vain kokki kävi saunassa, mutta hän oli tarkistanut ensin suomalaisilta toimintaohjeet, eli kuinka kauan siellä pitää olla, viisi, seitsemän vai kymmenen minuuttia? Kuinka kuumaksi sauna pitää säätää ja pitääkö sen jälkeen käydä suihkussa? Muutkin filippiiniläiset saunoivat joskus, mutta useissa haastatteluissa ja keskusteluissa tuli kuitenkin ilmi, että heitä nolotti olla alasti muiden edessä, samoin kuin heitä nolotti muiden alastomuus. Siksi he saunoivatkin yleensä keskenään, miedossa lämmössä ja uimahousut jalassa.

### 3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai

Merimiehen elämä jakaantuu elämään maissa ja merellä. Filippiiniläisille se merkitsee usein odottamista, hän saattaa odottaa työtä pitkään ja joutuu joskus ottamaan pestin koulutusta ja taitoa alempiarvoiseen sekä -palkkaiseen tehtävään. Ja kun laivalle pääsee, alkaa pitkä odotus kotiin pääsystä. Filippiiniläinen merimies tekee töitä kuusi kuukautta joka päivä, ilman vapaapäiviä. Filippiiniläinen 26-vuotias kahden lapsen isä kertoo haastattelussa:

J: You don't think about your long contract? You just do your job...

H: Just do the job and finish the day and you go to sleep. And then you wake up and it's another day (nauraa)! One day less to the end. That's how we finish the contract.<sup>78</sup>

Kolme viikkoa kerrallaan työskentelevistä suomalaisista filippiiniläisten puolivuotiset *törnit* saattavat tuntua oudolta. ”Vaikka en ny tunteilemaan alkaiskaan, niin onhan se... Et mä ehdin käydä kotona parhaimmillaan kolme kertaa, niin aina ku mä tuun takas, samat naamat on yhä täällä.”<sup>79</sup>

M/S Marthan eri osastoissa työskentelevillä oli erilaiset työrytmit, vain komentosilta oli aina miehitetty. Jokapäiväinen työaika vaihteli ammatin mukaan (ei etnisen taustan, toisin kuin *törnin* pituus). Kukin ammattiryhmä vietti työpäivänsä omassa tilassaan ja omiensa parissa. Satamissa töitä tehtiin tarpeen mukaan ja kelloon katsomatta, merellä rutiinit olivat samat päivästä toiseen. Juhlapyhätkin ovat työpäiviä.

<sup>77</sup> A-S-3 2013.

<sup>78</sup> J-F-4 2013. Käytän jatkossa haastattelusitaateissa lyhenteitä J (Johanna) ja H (haastateltava).

<sup>79</sup> J-S-1 2013.

Laivaa hallitsi kapteeni, silloinkin kun hän ei ollut fyysisesti läsnä, hän on laivan ylin auktoriteetti merellä. Kapteeni on laivan ollessa merellä tavallaan aina töissä, ja hänet kutsutaan paikalle ongelmatilanteissa, esimerkiksi jos nopeutta pitää tuulen vuoksi hidastaa tai näkyvyys on huono ja liikennettä paljon. Hän on vastuussa koko laivasta, henkilökunnasta, navigoinnista sekä lastista. Kapteeni vastuulla on, että laivalla noudatetaan sekä varustamon että kansainvälisiä lakeja ja säädöksiä, sekä siitä, että laivalla säilyy kuri ja järjestys. M/S Marthan kapteeni ohjasi itse laivaa ainoastaan satamaan ja satamasta, sekä erittäin huonossa säässä sekä hankalissa paikoissa. Avomerellä laivaa ajoi valoisalla ja hyvässä säässä yleensä joku perämiehistä yksin, mutta pimeällä ja huonossa kelissä seuraksi tuli kansimies.

Kansipuolella vain *poosu* eli kansipuolen työnjohtaja oli päivätöissä, muut tekivät merellä säännöllistä vuorotyötä kellon ympäri. Kansipuolen miehistö teki päivällä *poosun* määräämiä töitä, joihin kuului muun muassa laivan loputonta maalausta, ruosteen poistamista ja muuta kunnossapitoa, lastin kiinnitysten tarkastamista, sekä satamissa aluksen kiinnityksistä tai irrotuksista huolehtimista. Yöllä matruusit tekivät säännöllisiä palovahtikiertoja ja toimivat tähyistäjänä laivaa ajavan perämiehen työparina. Työt kansipuolella oli jaettu siten, että filippiiniläisen vahtiperämiehen parina oli yleensä filippiiniläinen ja suomalaisen yliperämiehen parina suomalainen matruusi.

Konepäällikkö (*siiffi*) oli päävastuussa laivan kahden koneen toiminnasta apunaan ja työnjohtajana ykköskonemestari. Konepuoli oli miehitetty kahdeksasta viiteen, mutta usein konemiehetkin joutuivat ylitöihin satamissa tai erilaisten teknisten vikojen sattuessa. Konehuoneessa jokaisella oli oma tehtävänsä, mutta minulle, eli ulkopuoliselle ja yleensäkin tekniikkaan perehtymättömälle syntyi vaikutelma, että filippiiniläisistä muodostuva konepuolen miehistö lähinnä sorvasi jotain tai pesi ja kiillotti paikkoja. Laivalle on mahdotonta saada varaosia keskellä merta, joten konehuoneessa pyrittiin korjaamaan ja tekemään mahdollisimman paljon itse.

Keittiö oli kokin valtakuntaa, apunaan hänellä oli talousapulainen (*messilikka tai -kalle*). Talousapulainen auttoi ruuanlaitossa leipomalla ja tekemällä salaatit sekä jälkiruuat, hänen toimenkuvaansa kuului pöytien kattaus sekä siivous. M/S Marthalla talousapulainen siivosi



rekkahtit sekä kapteenin, yliperämiehen ja konepäällikön hytit. Vain laivan keittiö toimi samalla tavalla sijainnista riippumatta, ja ruokailut olivat aina samaan aikaan. Kokki työskenteli aamukuudesta yhteen, jonka jälkeen hänellä oli pari tuntia vapaata, kunnes työaika jatkui taas kolmesta kuuteen.

Marthan filippiiniläiset pitivät ryhmätyöstä, suomalaiset ovat enemmän yksinäisiä susia. Filippiiniläisen alipäällystön jäsenen mielestä työskentely yhdessä on piristävää, mukavampaa ja ilman muuta niin tehdään jos mahdollista. Suomalainen päällystön jäsen puolestaan mainitsi jopa ongelmaksi filippiiniläisten ryhmässä työskentelyn ja sen, ettei työtä haluta tai osata tehdä itsenäisesti.

H: Ja muutenkin ne on laumasieluja... nehän tykkää tehdä töitä yhdessä...

J: Mut onhan tää työ yksinäistä, yks on yhdessä ja toinen toisessa nurkassa.

H: No joo, mut jos ne sais itse päättää, niin pian ne nyhjäis laumassa siellä yhdessä nurkassa! (nauraa). Mutta nyt toiset ohjaa heidän työtään ja heidät tavallaan ajetaan erilleen.<sup>80</sup>

Samaa sanoi toinen suomalainen:

Filpparimiehistö teettää enemmän töitä. Ei miehistö, siinä ne skraappaa ja maalaa kun suomalaisetkin, mutta päällystö. Esimerkiksi lääketilaus, jonka suomalainen (vahtiperämies) hoiti ja otti vastaan itsenäisesti. Ilmoitti vaan förstille, että tilattu on. Filppari ei hoida itse, vaan tekee listan paperille mitä tarvii ja antaa sen esimiehelleen, joka hoitaa tilauksen ja kuittauksen. Filppareilla on iso kynnys olla yhteydessä laivan ulkopuolelle. Samoin esimerkiksi claimin tekeminen on heille liian vaativaa. Ei ne osaa ajatella itse, eikä halua.<sup>81</sup>

Suomalaisen haastattelun mukaan suomalaiset vahtiperämiehet työskentelevät itsenäisemmin kuin filippiiniläiset, jotka ajavat laivaa (merellä) ja tekevät mitä käsketään. Laivan lastaus on yliperämiehen vastuulla, mutta esimerkiksi ruoka- tai lepotaukojen aikana työn on yleensä hoitanut toinen perämies. Määräsatamia saattaa olla useita ja lastin oltava siksi oikeassa paikassa, samoin on huolehdittava laivan vakaudesta tarkkojen laskelmien avulla. Kaikki filippiiniläiset perämiehet eivät erään haastattelun mukaan tähän pysty.

X pystyisi pienellä koulimisella ryhtymään yliperämieheksi, hän kykenee itsenäiseen ajatteluun. XX taas on sellainen, että pitää käydä nopeasti syömässä ja takasin, koska se (lastaus) menee kuitenkin perseelleen. Kaks aikaisempaa filpparia oli tosin vielä pahempia versioita, ne tekee tunnissa niin pahoja virheitä, että siinä

---

<sup>80</sup> J-S-1 2013.

<sup>81</sup> A-S-1 2013.

menee kuusi tuntia korjata niiden virheet.<sup>82</sup>

Filippiiniläiset ovat hyvin tarkkoja sääntöjen suhteen. Lontoolaisessa sairaalassa ihmettelin kollegoideni intoa täyttää (minusta) turhia kaavakkeita loputtomiin, ja noudattaa ohjeita sekä määräyksiä kirjaimellisesti. Merimiehet olivat minusta hieman yllättäenkin samanlaisia:

Kysyin maalauskeikan jälkeen filippiiniläiseltä matruusilta, että miten saan maaliset käteni puhtaaksi. Vastaus oli, että ”We have tinner, but it’s dangerous. Perhaps you can wash with soap.” Mun teki mieli kysyä, että milläs sinä peset, sillä maali on jyrkää laivamaalia, joka ei lähde millään irti. Kysyin kuitenkin mieluummin suomalaiselta poosulta, joka lorautti mulle tilkan tinneriä rättiin ja jo lähti! Matruusi. ei ilmeisesti uskaltanut ottaa vastuuta siitä, että mun käsille kävis jotain. Poosun mielestä taas oli luonnollista putsata maali pois sillä millä se lähtee.<sup>83</sup>

Kapteenikin kiinnitti huomiota turvamääräyksiensä säntilliseen noudattamiseen: ”Nää pitää omasta turvallisuudestaan huolen, niillä on esimerkiksi painepesurilla vedeltäessä kuulosuojaimet, aina kaikki by the book. Joskus tekee mieli sanoa, että ei nyt ihan noin tarvis...” Turvallisuussääntöjen noudattaminen oli kuitenkin ymmärrettävää, sillä pahinta mitä filippiiniläiselle merimiehelle voi tapahtua on työkyvyn ja siten tulojen menetys.

Filippiiniläinen perämies, joka oli laivan turvallisuusvastaava, oli selvästi lukenut ja omaksunut turvamääräykset ja huolehti siitä, että niitä noudatettiin. Toisaalta se, että hän ei ollut aivan Euroopan kartalla vähensi hänen uskottavuuttaan tutkasta tulevan säteilyn vaaroista varoittaessaan:

Menin Englannin kanaalia lähestyttäessä *brygalle* jossa päivysti filippiiniläinen kakkosperämies. Juteltiin niitä näitä, ja kysyin joko olemme ohittaneet Doverin. Perämies viitasi leveästi hymyillen Ranskan suuntaan ja sanoi, että tuollahan se on... Pyysin lupaa mennä katolle katselemaan maisemia. Perämies sanoi, että voihan siellä käydä, mutta tutkasta tulee säteilyä, niin että siellä voi vain piipahtaa. Tämän kippari unohti sanoa minulle, kun katselin maisemia Tanskan salmissa, hän käski vaan olla putoamatta mereen. Kiipesin katolle ja huomasin, että siellä oli iso punainen teksti ”radiation”.<sup>84</sup>

Tärkeintä laivalla on kuitenkin se, että työt tulevat tehtyä, ajallaan ja hyvin. ”Mut mä väitän, että, jos mulla olis tää laiva täysin suomalaisella porukalla, ei se yhtään sen paremmassa kondiksessa olis... Melkeinpä voisin epäillä, ettei oltais näinkään hyvässä tilanteessa

---

<sup>82</sup> A-S-1 2013.

<sup>83</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>84</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

suomalaisella porukalla.”<sup>85</sup> Filippiiniläisten työhön oltiin periaatteessa tyytyväisiä, sillä nämä tekivät mitä pyydettiin ja nurisematta. Suomalaiset saattavat olla esimiehen kannalta hankaliakin toimiessaan itsenäisesti ja epämuodollisesti.

### 3.3. Hierarkia

M/S Marthan ylin päällystö sekä kansipuolen työnjohtaja olivat suomalaisia. Tuli väistämättä mieleen, että työt oli jaettu niin, ettei suomalaisen tarvitse ottaa käskyjä filippiiniläiseltä. Marthan työajat ja työparit, lähinnä perämiesten vahtimiehet, oli todennäköisesti tarkoituksella suunniteltu niin, että yleensä filippiiniläiset työskentelivät keskenään ja suomalaiset keskenään.

J: Voisko sellainen järjestely olla mahdollista, että olis filippiiniläinen päällystö ja suomalainen miehistö?

H: Ei! Ei, millään. Se ei pysty toimimaan, koska ne kulttuurit ei pysty pelaamaan niinpäin. Ja mun ymmärtääkseni filppareilla on ehkä yks huono ominaisuus, että... ne ei tee itsenäisiä päätöksiä mitä päällikköasemassa täytyy kuitenkin tehdä. Että siinä vaiheessa kun tietyt faktat on kasassa, pitää tehdä vaikeita ja tiukkojakin itsenäisiä päätöksiä... Nää panee palaverin pystyyn.<sup>86</sup>

Peter Du Rietzin mukaan ruotsalaisten voi olla vaikeaa ottaa käskyjä vastaan aasialaisilta, mutta hierarkia ja asenteet toimivat myös toisinpäin. Esimerkiksi Isolden päällystössä työskennellyt burmalainen ei välttämättä suostunut tekemään ”alempia töitä” kuten keittämään kahvia, vaikka laivan ruotsalainen kapteeni voikin huoletta, arvokkuuttaan ja kasvojaan menettämättä tehdä niin.<sup>87</sup>

Marthalla kokki oli ainoa filippiiniläinen, joka oli suomalaisen esimies, mutta suomalaisen messilikan mielestä tämä ei haitannut. Kokki komensi hänen mukaansa vähemmän kuin suomalaiset kollegansa, tosin tämä saattoi johtua kokin persoonasta.<sup>88</sup> Filippiiniläinen alipäällystön jäsen kertoi asemastaan muita ylempänä:

For me it's like a signature or some name. But if I'm working with others I just level myself to them. Because I cannot tell them to level themselves to me, I'm more higher. Maybe they are going to get angry or humiliated or something. So it's much better to work with them in a normal way, so you can laugh after work. And it's very

---

<sup>85</sup> J-S-1 2013.

<sup>86</sup> J-S-1 2013.

<sup>87</sup> Du Rietz 2001, 86.

<sup>88</sup> J-S-2 2013.

easy to finish your job because if somebody's getting angry at you... it's very hard to work with other people. Especially in this ship, you already have a small space... And every time you see that person and you get angry at them your space goes smaller and smaller. And every day you can see him, for the six months! It's like a torture for yourself (nauraa).<sup>89</sup>

M/S Marthalla filippiiniläiset sanoivat pyrkivänsä sopeutumaan ja joustamaan omiensa ja hierarkiassa alempana olevien kanssa. Kuuden kuukauden *törni* on pitkä aika, ja kuten edellä siteerattu kertoo, elämä voi olla vaikeaa, jos ei ole muiden kanssa hyvissä väleissä.

Sekamiehitys suomalaisten kanssa tavallaan yhdisti filippiiniläiset yhdeksi ryhmäksi ja vähensi heidän keskinäisiä kulttuurierojaan. Haastatteluissa tuli ilmi, että M/S Marthan filippiiniläiset eivät haluaisi työskennellä laivalla, jossa on pelkästään filippiiniläinen miehistö. ”In Filipino culture, there's always somebody who wants to be higher. Saying: I want this... and going to say bad things about other people so he can be higher.”<sup>90</sup>

Suomalainen päällystön jäsen oli työskennellyt sekamiehityksissä jo pitkään ja hänenkin mukaansa filippiiniläinen miehistö ei halua maanmiestään kapteeniksi, sillä tämä käyttäytyy yleensä kuin diktaattori.<sup>91</sup> Helen Sampson on tehnyt saman havainnon; pelkästään filippiiniläisistä kostuvan miehistön kesken syntyy helposti suosikkiasetelmia, jotka perustuvat ensisijassa filippiiniläiseen kulttuuritaustaan, eli lähinnä siihen miltä saarelta kukin on kotoisin.<sup>92</sup>

Iris Acejo on tehnyt tutkimusta laivalla, jossa ylin päällystö oli intialaisia ja muu miehistö Filippiineiltä. Hänen mukaansa kanssakäyminen oli hyvin työorientoitunutta ja muodollista, kanssakäymiseen ei rohkaistu ja molemmat viettivät aikansa omiensa parissa. Merimiehiä arvioitiin heidän työskentelynsä perusteella. Intialaisilla oli tapana tuoda esille asemaansa päällystönä, lähinnä omaa statustaan korostaakseen. Filippiiniläinen alipäällystö hakeutuikin omiensa seuraan vapaa-ajalla. Näin haluttiin osoittaa solidaarisuutta ja säilyttää harmonia maanmiesten kanssa.<sup>93</sup>

Geert Hofstede on tarkastellut eri työyhteisöjä valtaeron (power distance) käsitteen avulla. Hofsteden luokittelun perusteella M/S Marthan suomalaiset ja filippiiniläiset on helppo laittaa omiin ryhmiinsä, jopa laivan hierarkkisessa kontekstissa. Yhteisössä, jossa on suuret

<sup>89</sup> J-F-4 2013.

<sup>90</sup> J-F-1 2013.

<sup>91</sup> A-S-1 2013.

<sup>92</sup> Sampson 2003, 274.

<sup>93</sup> Acejo 2012, 78–80.

valtaerot, valtarakenteet ovat osa yhteiskuntaa, hierarkia on jäykkää ja epätasa-arvo on hyväksyttyä tai jopa kuuluu asiaan. Työntekijät odottavat passiivisina, että heidän ylempänsä kertovat mitä tehdä seuraavaksi ja he tekevät kritisoi-matta mitä käsketään. Väliportaan pikkupomoja on paljon, ja tieto sekä käskyt kulkevat hierarkkisesti oman esimiehen kautta ylempään tai alemmaksi. Kunnioitettu johtaja on auktoriteetti tai isähahmo, jonka vallankäyttöä ei kyseenalaisteta. Pienen valtaeron yhteisöissä työntekijät kokevat olevansa samanarvoisia, status ei ole itsestäänselvyys, asetelmat voivat muuttua ja alaisesta tulla johtaja. Ylempien etuoikeuksia ei katsota hyvällä ja ylempät eivät yleensä pyri korostamaan asemaansa esimerkiksi pukeutumisella tai autoritäärisellä käytöksellä. Valta perustuu työtehtävään, mutta myös rajoittuu siihen. Työntekijät voivat vaikuttaa työhönsä koskeviin päätöksiin, vaikka johtaja onkin viimekädessä se, joka päättää. Eri valtakulttuureista tulevien kohdatessa työympäristössä toisen tapa toimia voi tuntua vieraalta ja selkeisiin ohjeisiin tottunut voi tuntea epävarmuutta joutuessaan tekemään itsenäisiä päätöksiä.<sup>94</sup>

Hierarkkisuus rahtilaivoissa ja merimiesyhteisöissä perustuu ensisijaisesti turvallisuuteen ja sujuvaan työskentelyyn, mutta se vaikuttaa myös merimiesyhteisön toimivuuteen, sosiaalisiin suhteisiin ja siihen, että jokainen käyttäytyy ammattiroolilleen sopivalla tavalla.<sup>95</sup> Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan on itse luotava filippiiniläisiin sellainen yhteys, että nämä uskaltavat kysyä tai kertoa ongelmista. Autoritäärinen käyttäytyminen tai itsevaltiaana esiintyminen ja huutaminen, räyhääminen ja möykkääminen eivät tähän rohkaise. Hänen mielestään tällainen käytös ennemminkin aiheuttaa virheiden peittelyä ja sitä, ettei tärkeistäkään asioista uskalleta tulla kysymään ja asioita yritetään sitten epätoivoisesti ratkaista yksin tai porukalla. Kasvojen menettämistä ja nolaamista, varsinkin julkisesti, pelätään. Mutta jos välit ovat ystävälliset, filippiiniläiset kysyvät kyllä rohkeasti.

J: No mitäs kun he ovat saattaneet tottua siihen, että päällikkö on tällainen auktoriteetti koppalakki päässä?

H: No, voihan heille näyttää toisenlaistakin toimintakulttuuria (nauraa)!<sup>96</sup>

Laivaa voidaan pitää luokkayhteiskuntana minikoossa, kaikki ovat ”samassa veneessä, mutta toiset soutavat ja toiset pitävät perää.” Se on hierarkkinen yhteisö, jossa jokaisella on

<sup>94</sup> Hofstede et al 2010, 73–74.

<sup>95</sup> Talasmäki 2006, 67.

<sup>96</sup> J-S-1 2013.

määritellyt työtehtävät sekä oma, tiettyjen normien mukainen ammattiin sekä koulutukseen liittyvä rooli ja status yhteisössä. Laivan ammattikulttuuria painottavassa ympäristössä hierarkian merkitys korostuu. Asema laivalla on tarkkaan määritelty, mutta se perustuu enemminkin työn tuomaan statukseen kuin esimerkiksi ikään tai sukupuoleen, rahaan (laivalla ei tarvita), vaatteisiin (kaikilla on työvaatteet), asuntoon (kaikilla sama), autoon tai muihin statussymboleihin. Nykypäivänä asema voi perustua etniseen taustaan ja sekamiehityksiä tarkastellessa voisikin esittää, että laivalla työskentelevät ”me” ja ”muut”.

### 3.4. Vapaa-aika

Vapaa-aikaa pyritään mahdollisuuksien mukaan viettämään muiden kanssa. Marthalla jako eri ryhmiin kansalaisuuden perusteella oli kuitenkin selvä. Niin suomalaisilla kuin filippiiniläisillä oli mahdollisuus halutessaan viettää vapaa-aikansa vain ”omien” parissa ja merimiesten ei edes odotettu seurustelevan ”naapureiden” kanssa työn ulkopuolella. Marthalla vapaa-aikaa vietettiin eri tiloissa, filippiiniläiset päivähuoneessa ja suomalaiset klubiksi nimetyllä kerhohuoneella, entisellä kuntosalilla josta kuntoiluvälineet oli kannettu kellariin ja tila sisustettu mukavasti istuskelua ja seurustelua varten.

Minusta tää on hyvä, että täällä ei vapaa-aikana väkisin pyritä siihen yhteisloon. Jos sitä on, sitä on, mut ettei siihen tarvi mitenkään pinnistämällä ruveta. Koska vapaa-aika on meille sekä heille samaa vapaa-aikaa. Ja kaikennäkönen, tällanen jutustelu, paskanpuhuminen, niin... vaikka meillä nyt on hyvä englannin kielen taito, sekä niillä, että meillä, niin on se silti eri juttu läppää heittää ja touhuskella äidinkielellä kuin englanniksi.<sup>97</sup>

Ilmiö on yleinen, sillä Du Rietz teki saman havainnon ruotsalaisten kanssa ja antropologi Gunnar Lamvik sekamiehitetyllä norjalaisaluksella. Hän toteaa, että laivan norjalainen päällystö ei viettänyt vapaa-aikaansa filippiiniläisten kanssa.<sup>98</sup> Jos laivan miehistö koostuu vain kahdesta tai kolmesta kansalaisuudesta, on yleistä, että hierarkiasta ja ammatilliseen statukseen perustuvasta jaosta joustetaan, ja ruokailu- ja vapaa-ajanviettotilat jakaantuvat sen mukaan mistä on kotoisin. On helpompaa jutella, vitsailla ja puhua kotimaan asioista samantaustaisen ihmisen kanssa.<sup>99</sup>

Suomalaisia kokoontui lähes joka ilta ”klubille”, osa piipahti ja osa istui pitempään.

<sup>97</sup> J-S-1 2013.

<sup>98</sup> Lamvik 2002, 63.

<sup>99</sup> Sampson 2003, 266.

Miehistön kaksi naista pysyivät yleensä poissa, he olivat varmaan kuulleet samat tarinat jo tarpeeksi monta kertaa. Suomalaiset puhuivat keskenään suomea, vaikka joukossa oli äidinkielenään ruotsia tai viroa puhuvia. Suomalaisten illanvietoissa katsottiin saunan jälkeen televisiota, puhuttiin paljon työasioista, muisteltiin menneitä, otettiin muutama olut ja kuunneltiin humppaa. Vaikka illalla saatettiin käsitellä hyvinkin henkilökohtaisia asioita, niistä ei kuitenkaan enää seuraavana päivänä aamukahvilla puhuttu.

Iris Acejon mukaan filippiiniläiset pyrkivät käyttäytymään ”filippiiniläisittäin”. Siihen kuuluu tärkeänä osana sosiaalisuus ja yhdessä toimiminen. Yhteisiin illanistujaisiin tulee osallistua osoittaakseen, että tulee muiden kanssa toimeen.<sup>100</sup> Muiden seurassa ainakin pistäydytään, vaikka filippiiniläistenkin kesken on eroja: “Also we Filipinos, we are different culture as well, and different what we do after work. Some of us just want to stay in the cabin.”<sup>101</sup> Filippiiniläiset lauloivat karaokea, katselivat elokuvia, pelasivat korttia pienillä panoksilla, söivät ja ottivat muutaman oluen. Karaoke oli suosittua, ja päivähuoneesta kuuluikin iltaisin hengeä rakkauslaulut sekä The Beatles. Suomalainen varustamo ei ilmeisesti ollut ottanut huomioon musiikin merkitystä filippiiniläisille, sillä useissa keskusteluissa puhuttiin siitä, kuinka Marthalta puuttui kunnon karaoke- tai videokelaitteet. Myös kitaraa kaivattiin, sillä heidän mukaansa ei ole oikea merimies, jos ei soita kitaraa. Työstä ei vapaa-aikana puhuttu.

The thing is if we’re having some BBQ, we just put work behind our back, to forget about it all. For like on gathering on board... We are different, actually we are different. If have gathering, have a small party, we are different because we are just talking and laughing and dancing (nauraa). If we’re having party we don’t talk about work. We are talking outside of the ship, what’s our plan for vacation, that’s what we are always talking about.<sup>102</sup>

Vapaa-aikana filippiiniläiset pyrkivät unohtamaan pitkän *törninsä* ja nauttimaan hetkestä. He olivat kaikki samassa tilanteessa, joten pystyivät ymmärtämään muiden koti-ikävä tai huolen kotona odottavista. Vakavista asioista ei kuitenkaan puhuttu ja monissa haastatteluissa korostui itsensä ja muiden viihdyttämisen merkitys.

Ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tapahtumia. Filippiiniläiset söivät omaa ja suomalaiset omaa ruokaansa, joita kokki valmisti kummankin ryhmän mieltymysten mukaan.

---

<sup>100</sup> Acejo 2012, 79.

<sup>101</sup> J-F-2 2013.

<sup>102</sup> J-F-2 2013.

Filippiineillä on neljä pääsaarta, joilla on jokaisella oma ruokakulttuurinsa. M/S Marthan kokilla oli kuitenkin pitkä kokemus eurooppalaisiltakin laivoilta, joten hän pystyi valmistamaan kaikkia miellyttävää ruokaa. Eurooppalaisen sekä aasian ruuan tarjoaminen ei ole kuitenkaan käytäntö kaikkien varustamojen eikä edes tämän varustamon kaikilla laivoilla. Filippiiniläisille valmistettiin aina riisiä, jonka lisäksi oli usein äyriäisiä ja kalaa filippiiniläisittäin. Filippiiniläiset eivät käytä valtavasti chiliä kuten useat muut aasialaiset, joten heidän ruokiaan suomalaistenkin oli helppo maistella. Useimmat kuitenkin pitäytyivät tutussa ruuassa.

Suomalaisille tarkoitettu ruoka oli usein lihaa tai kalaa eri muodoissa, keitettyjä tai ranskalaisia perunoita ja salaattia, joka oli aina samaa; salaatinlehtiä, tomaattia, kurkkua ja paprikaa. Etenkin filippiiniläisten mielestä oli tärkeää, että kokki on nimenomaan filippiiniläinen, suomalaisille taas tuntui riittävän, että ruoka on hyvää. Kokki piti yllä suomalaisia perinteitä tarjoamalla joka torstai hernekeittoa. Tämä tuntui olevan lähes pyhä asia, ja kapteeni totesikin naama melkein peruslukemilla, että ”kaksi kertaa saa tehdä paha hernekeittoa, kolmannella lentää ulos!” Ruuan laadulla oli suuri merkitys kaikille. Suomalaiset kertoivat, että kokki täytyy pitää hyvällä tuulella, ”jos kokki on onnellinen, laiva on onnellinen.”<sup>103</sup> Suomalaisten mukaan huomasi, että kokki ei ollut juuri nyt kauhean onnellinen ja sen myötä ruokakin vain keskivertoa. Pohtivat olisiko miehellä koti-ikävä. Kokille ei kuitenkaan jaeltu turhia kiitoksia ruuan laadusta, joten hän kyseli minulta jo toisena iltana huolestuneena pidetäänkö hänen keitoksistaan. Ammattiylpeä mies oli vilpittömän mielissään, kun kerroin suomalaisten olevan tyytyväisiä.

Filippiiniläiset ovat uskonnollisia, katolisia, mutta uskonnon harjoitus laivalla on vähäistä. Kokki tosin totesi merimiehen uskonnollisuuden liittyvän siihen, että merellä, missä ollaan luonnon armoilla, on uskottava johonkin, että on tiukassa paikassa mitä rukoilla. Suuressa keskieuropalaisessa satamassa laivalla vierailut suomalaisen merimieskirkon kuraattori ei vaikuttanut erityisen kiinnostuneelta filippiiniläisistä tai heidän tarpeistaan. Nämä kutsuivat häntä Padreksi, mikä huvitti ”padrea” suuresti. Kuraattori vieraili eri maalaisilla laivoilla säännöllisesti ja kertoi, että hänen kokemuksensa mukaan filippiiniläisillä on suomalaisilla laivoilla hyvät olot, sillä joissain laivoissa heitä kohdellaan kuin koiria. Myös muita vierailijoita pistäytyi eri satamissa. Merimieskirkko sekä MEPA (merimiespalvelu)

---

<sup>103</sup> A-S-3 2013.



toimittivat laivalle lehtiä, kirjoja sekä elokuvia, mutta luettava oli pääasiassa suomeksi tai ruotsiksi.

Aikaisemmin satamavierailut olivat monelle merille lähteneistä tärkeä syy hakeutua alalle; työn ohessa näki maailmaa. Vielä 1900-luvun loppuvuosikymmeninä monet kapteenit järjestivät miehistölle kiertoajeluja satamapysähdysten aikana. Työtahti on kuitenkin kiristynyt ja väki laivoilla vähennetty minimiin, joten mahdollisuudet tutustua satamakaupunkeihin ovat nykyisin vähäiset. Satamat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, joten etenkin iltaisin niihin on vaikea ja kallista päästä.<sup>104</sup> Satamat itsessään eivät palveluja tai viihdettä tarjoa, ne ovat yleensä ulkopuolisilta suljettuja alueita täynnä nostureita, kontteja sekä muuta rahtia ja monissa liikkuminen on rajoitettua, lähinnä turvallisuussyistä.

M/S Martha pysähtyi aikataulumuutosten vuoksi useaksi päiväksi keskieuropalaiseen satamaan, jolloin miehistökin pääsi vapaa-ajallaan maihin ja päiväretkelle lähikaupunkiin. Ajatus retkestä tuli *poosulta* lounaspöydässä ja muut innostuivat asiaa hetken mietittyään ideasta. Päätettiin pyytää kyytiä merimieskirkolta, jonka edustaja oli aikaisemmin kertonut vieneensä lähikaupunkiin Marthan sisarlaivan miehistöä. Pääsin mukaan, sillä kirkon minibussissa oli yksi paikka vapaana. Päivä oli iloinen, vierailimme kirkoissa, museossa ja hyvää merimiestapaa noudattaen terasseillakin. Päivän päätteeksi teimme kanavaristeilyn. Ihmiset olivat vapaalla ja todella hilpeitä, ja kaikki olivat sitä mieltä, että näitä retkiä pitäisi tehdä useamminkin. Kaikki retkelle osallistujat olivat suomalaisia. Ehkä filippiiniläiset jostain syystä kokivat, että se ei ollut tarkoitettu heille, vaikka messin seinällä olikin osallistumiskutsu englanniksi. Syynä saattoi olla suomalaisten innostus retkeen, he laittoivat nimensä ensimmäiseksi, joten kaikki filippiiniläiset eivät olisi mahtuneet mukaan. Ja jonkunhan piti jäädä vahtimaan laivaa.

Kapteeni kertoi, että hänen edellisillä sekamiehityslaivoilla miehistö kävi yhdessä kaupungilla kansalaisuudesta huolimatta, mutta tällä laivalla niin ei ole. Yleensä filippiiniläiset eivät lähde maihin, tai sitten he menevät keskenään esimerkiksi merimieskirkon kyydissä. Mietimmekin suomalaisten merimiesten kanssa onko kyse rahasta, sillä vaikka he tienaavat kotimaansa hintatasoon nähden hyvin, on Eurooppa

---

<sup>104</sup> Gerstenberger 2008, 25–27.

filippiiniläiselle merimiehelle kallis paikka. Marthan filippiiniläiset olivat melko nuoria, monet ensimmäistä kertaa eurooppalaisella laivalla ja ehkä pelkäsivät lähteä kaupungille, etenkin iltaisin. Monet vetosivat koti-ikävään: ”If I’m going out, I’m already missing my family. I’m enjoying here and my family is staying in Manila. It makes me feel more sad.”<sup>105</sup> Marthan filippiiniläisten keskuudessa oli kuitenkin löydetty hyvät ja edulliset ostospaikat tietyissä satamissa ja niissä vierailtiin säännöllisesti. Esimerkiksi suomalaisissa kaupungeissa pyrittiin käymään Gigantissa, josta sai ostaa verovapaita tuotteita edullisesti. Muuten ostoslistalla oli lähinnä tuliaisia perheelle ja henkilökohtaisia tuotteita, joita ei laivalta saanut. Du Rietz havaitsi saman ilmiön Isoldella. Hänen mukaansa aasialaiset pysyivät laivalla siksi, että satamat olivat yleensä kaukana kaupunkien keskustoista ja taksimatka sinne maksoi filippiiniläisittäin paljon. Kaupunkien keskustoissa oli kallista, joten useat säästivät mieluummin nämäkin rahat.<sup>106</sup>

Laivalla vietetään myös juhlia. Marthalla vietimme päivähuoneessa filippiiniläisen kansimiehen syntymäpäiviä, jossa oli tarjolla ruokaa, juomaa ja karaokea. Lahjoja ei kuitenkaan annettu. Kaikki oli kutsuttu ja kaikki pistäytyivät paikalla. Aluksi juteltiin hieman vaivaantuneen oloisesti englanniksi, mutta pian ryhmät jakoutuivat, ja toiselta puolelta huonetta kuului naurua sekä iloista tagalogin pulinaa ja toiselta hiljaisempaa vakavammansävyistä suomea. Suomalainen päällystön jäsen kertoi haastattelussa, että suomalaisten syntymäpäiviä juhlistetaan eri tavalla, hieman karummin. Yleensä päivän sankari pyytää päälliköltä luvan, saako hän laittaa konjakkipullon iltaruualle pöytään, ja juhlinta on siinä.<sup>107</sup>

Grillijuhlat ovat traditio laivalla, ja niitä järjestetään heti kun päästään lämpimille vesille. Merimiesten vapaa-ajanviettoa Etelä-Amerikan linjoilla tutkineen Sallamaria Tikkasen mukaan grillijuhlaperinne alkoi 1960-luvulla Argentiinassa vierailleilla suomalaisilla laivoilla. Laivat viipyvät satamissa enää lyhyen aikaa, joten odotetut käynnit paikallisissa pihvipaikoissa korvattiin järjestämällä laivalla lihansyöntijuhlat. Grillaaminen alkoi yleistyä tuolloin Suomessa ja se hyväksyttiin laivoilla ”miehekkäänä” ruuanlaitonmuotona.<sup>108</sup> M/S Marthalla grillijuhlia järjestettiin kolmen viikon aikana

---

<sup>105</sup> J-F-4 2013.

<sup>106</sup> Du Rietz 2001, 164.

<sup>107</sup> J-S-1 2013.

<sup>108</sup> Tikkanen 1993, 50–51.

kahdesti, ruokaa oli valtavasti ja sen hankkimiseen nähtiin vaivaa. Vietimme iltapäivän espanjalaisessa hypermarketissa ostamassa grillattavaa kaikkien makuun ja onneksi käytössämme oli erään miehistön jäsenen maasturi, sillä muuten lihat, äyriäiset, kalat ja makkarat eivät olisi mahtuneet kyytiin. Kokki valmisti salaattit ja grillattavat, ja grilli kuumeni jo alkuiltapäivästä helteisellä Biskajanlahdella. Kaikki olivat paikalla, myös ylin päällystö. Esimerkiksi M/S Isoldella, Du Rietzin mukaan juhlissa on tapana, että kapteeni on vahdissa, jotta miehistö voi rauhassa rentoutua ilman tunnetta että heitä vahditaan.<sup>109</sup> Kaikilla tuntui kuitenkin olevan mukavaa ja juhla katkaisi arjen rutiinit. Miehistö sai hieman rentoutua useita päiviä kestäneen satamapyörityksen jälkeen.

### 3.5. Kommunikaatio

“It’s not important where the crew is from, it’s important how to communicate. Every nation has different ideas, traditions and we need to respect them how to communicate.”<sup>110</sup> Kommunikaatiota ja sen sujuvuutta pidettiin Marthalla etnistä alkuperää tärkeämpänä. Useat korostivat, että toisia ja toisten mielipiteitä tulee kunnioittaa, ja kulttuuriset erot huomioida jokapäiväisessä kanssakäymisessä sekä keskustelussa.

M/S Marthalla työkielenä on englanti. Filippiiniläisillä on kielitesti ennen Suomen lipun alle tuloa, mutta suomalaisten oletetaan osaavan englantia ja heiltä ei vaadita kielitaitotestiä. Filippiiniläiset osaavat englantia toisena kotikielensä enemmän tai vähemmän hyvin ja suomalaiset ovat tietoisia englannin käytöstä työkielenä, kun he hakevat sekamiehitetylle laivalle. Kieli onkin konepäällikön mukaan suurin syy siihen, etteivät jotkut suomalaiset halua näille laivoille. Siis kielitaito, ei niinkään ennakkoluulo filippiiniläisiä kohtaan, vaikka sitäkin esiintyy. Marthalla ei työaikana kuitenkaan pitäydytty aina englannissa.

Lähdettiin katsomaan konehuoneeseen, kun kakkoskoneeseen vaihdettiin osaa. Wärtsilän korjausmies oli tullut Suomesta ja varaosa Hollannista. W-mies oli kuin paikalle lennätetty huippukirurgi, joka oli tullut tekemään vaativan toimenpiteen. Konepomot avustivat. Isoja metallipaloja käsiteltiin hellästi, hinkattiin räteillä ja

---

<sup>109</sup> Du Rietz 2001, 125.

<sup>110</sup> J-F-2 2013.

öljyä siveltiin käsin, filppareita ei tähän hommaan huolitettu. He toimivat assistentteina, keräsivät roskia ja toivat mitä tarvittiin. Puhuttiin suomea, filpparit eivät puhuneet mitään. Ringin keskellä istui tärkeänä W-mies, sitten suomalaiset ja filpparit kurkkivat sivusta ja yrittivät oppia jotain.<sup>111</sup>

Tämä toimenpide tehtiin Marthalla ensimmäisen kerran, joten molemmat konepuolen suomalaispäälliköt olivat paikalla oppimassa miten se tapahtuu. Ilmeisesti katsottiin, että on parempi, että ulkopuolinen korjausmies opettaa asian ensin suomalaisille, jotka sitten jakavat tietonsa filippiiniläisille omalla ajallaan ja tavallaan. Filippiiniläinen konemies kertoo samasta tapahtumasta:

H: It's very hard if you want to talk to somebody, if there's Finnish and another Finnish they talk to each others, and you like, Oh shit, I'm lost!

J: They do the same thing when you are working as well?

H: Yes. Especially when that one technician from Wotsila (Wärtsilä) came, they started speak Finnish then you didn't know what's the next procedure and what's happening. He was explaining what to do and what's going to happen and why did he do that, but you couldn't understand.

J: And you didn't learn anything!

H: And I didn't learn anything.. So I just ask the first engineer after they speak what did they say? (nauraa)

J: But you couldn't say, that can you speak English?

H: (Nauraa).. But the good thing was that he could explain it to me. In a nice way. He didn't get irritated or "never mind.." but he did explain that. (nauraa) But it'd be much better if they speak English.<sup>112</sup>

Filippiiniläiset kokivat suomalaisten tavan puhua suomea keskenään ongelmaksi. He eivät kuitenkaan ottaneet asiaa puheeksi esimiehensä kanssa, vaan odottivat että asioista kerrotaan heille englanniksi. Edellä haastateltu konemies oli kiinnostunut työstään ja halusi oppia uusia asioita, mutta hänelle ei aina suotu mahdollisuutta siihen.

Marthalla kaikki puhuivat periaatteessa työtä tehdessä merimiesenglantia, mutta vapaa-ajan keskusteluissa huomasi eroja kommunikoinnissa. Puhuttiin omaa kieltä, mutta sanaton viestintä ja kommunikointi olivat erilaisia. Filippiiniläiset hymyilivät ja koskettelivat toisiaan puhuessaan ja he tulivat fyysisesti lähemmäs kuin mihin suomalainen on tottunut. Minusta tuntui esimerkiksi haastattelutilanteessa jopa vaivaannuttavalta, kun filippiiniläinen haastateltavani tuli istumaan viereen sohvalle, liian lähelle.

Laivoilla on usein kutsuttu ihmisiä ammattinimikkeen ja työnkuvan mukaan. M/S

<sup>111</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>112</sup> J-F-4 2013.

Marthalla käytettiin työkavereista yleensä etunimiä, jos ne muistettiin. Suomen kielessä ei ole tapana puhutella toista nimellä keskustelun kuluessa, mutta useissa kulttuureissa, kuten filippiiniläisillä tämä kuuluu asiaan. Joidenkin suomalaisten oli vaikea muistaa filippiiniläisten nimiä, joten osalla heistä oli suomalaiset lempinimet. Näin heistä voitiin puhua ”selän takana” vapaasti, ilman että nämä ymmärsivät kenestä on kyse. Mekin saimme Marthalla lempinimet; Annea kutsuttiin proffaksi ja minä olin punapää. Meitä yhdessä tituleerattiin kohteliaasti ”kansitieteilijöiksi”.

Filippiiniläiset puhuivat toisistaan sekä suomalaisesta talousapulaisesta ja matruusista (eli laivan naisista) etunimillä, muista käytettiin englanninkielistä ammattinimikettä. Kapteenin etunimen eteen he lisäsivät tittelin ”captain” tai ”sir” puhuessaan suoraan hänelle. Konepäällikkö kertoi, että vaikka hän on työskennellyt samojen filippiiniläisten kanssa lähes puoli vuotta, he kutsuvat häntä edelleen ”chief engineeriksi” tai sanalla sir. Hänen oli ollut hieman vaikea tottua siihen, etenkin kun suomalaisten kanssa työskennellessä kommentti saattoi olla: ”Mitä sä siinä päätäs auot? Ei mulla oo nyt aikaa sun kanssa jutella... Tittelin käyttöön ei hänen mukaansa kuitenkaan liity mitään jännitettä, se vaan kuuluu heidän kulttuuriinsa, että tullaan kun pyydetään, sanotaan, että hello Chief ja annettuun tehtävään vastataan että yes sir.” Du Rietzin mukaan Isoldella aasialaiset eivät kutsuneet laivan ruotsalaista päällystää etunimillä vaan tittelin mukaan. Syynä hänen mukaansa saattoi olla sekin, että toisen nimi on vaikea, eikä sitä haluttu lausua väärin.<sup>113</sup>

Kommunikaatio, sekä virallinen että epävirallinen, on elintärkeää laivalla paitsi sen turvallisen operoinnin, virallisen informaation ja ohjeiden annon, mutta myös suljetussa tilassa elävien ihmisten sosiaalisten suhteiden ja yleisen hyvinvoinnin kannalta. Vapaa-ajalla ja työtä tehdessäkin voidaan mahdollisuuksien mukaan keskustella muustakin kuin työstä, esimerkiksi perheestä tai maailman menosta. Huumori ja ”small talk” ovat tärkeitä epävirallisessa kommunikoinnissa. Knut Weibustin mukaan tämä on helpompaa, mikäli koko miehistöllä on sama kulttuuritausta. Ohjeiden ja informaation kysyminen ja niiden vastaanottaminen ylemmiltä on tärkeää, mutta se voiko kysyä ja siten paljastaa tietämättömyytensä vaihtelee eri kulttuureittain ja persoonittain.<sup>114</sup> Filippiiniläisen haastatellun mukaan suomalaisilta on helppo pyytää neuvoja ja ohjeita. Hänen

---

<sup>113</sup> Du Rietz 2001, 63.

<sup>114</sup> Weibust 1969, 235–236.

kokemuksensa mukaan, jos esimerkiksi intialaiselta päällystöltä kysyi jotain, he käskivät lukemaan ohjekirjoja ja ihmettelivät, ettetkö tätäkään tiedä.<sup>115</sup> Toisaalta ohjeiden kysyminen ei tuntunut kaikista edes tarpeelliselta:

I don't ask. Because I know my job, I know my work, I know how to deal with other people. As long as you can communicate with them, you can speak English, well not so well English but if you can communicate with them, you understand them, they understand you, that is the most important thing.<sup>116</sup>

Se ettei tunneta toisten kulttuurista, historiallista ja sosiaalista taustaa voi aiheuttaa väärinymmärryksiä ja ristiriitoja miehistön keskuudessa. Väärinymmärrykset johtuvat usein siitä, ettei tunneta toisten tapoja ja tottumuksia, ajattelutapoja, tapoja ilmaista itseään, ruumiinkieltä, käytöskoodeja ja sosiaalisia arvoja. Filippiinit ovat aasialaisia ja heidän kulttuuriinsa kuuluu, että kasvojaan ei saa menettää tai sanoa ei, en tiedä tai etten ymmärrä ("yesyes - kulttuuri").<sup>117</sup> Geert Hofstede on kiinnittänyt asiaan huomiota. Hänen mukaansa avoimet ristiriidat eivät sovi filippiiniläiseen kollektiiviseen kulttuuriin ja "ein" sanominen on ristiriita. Samoin "kyllä" ei välttämättä tarkoita suostumusta, vaan ennemminkin "kyllä, kuulin mitä sanoit." Äänen korottamista tai riitelyä vältetään, sillä "...with Filipinos, if you are shouting, if you are fighting, you are not a good guy."<sup>118</sup> Suomalaisessa individualistisessa yhteisössä taas arvostetaan rehellisyyttä ja sitä, että omat mielipiteet ilmaistaan ja asioista puhutaan suoraan. Kritiikkikin tulisi ottaa kannustavana sekä rakentavana, ja sitä on osattava antaa tarvittaessa.<sup>119</sup> Virheistä huomauttaminen on taktiikkalaji ja vaatii hienotunteisuutta. Suomalainen päällystön jäsen oli kuitenkin sitä mieltä, että negatiivisenkin palautteen antaminen on kuitenkin helpompaa filippiiniläiselle kuin suomalaiselle.<sup>120</sup>

Aluksen turvallinen operointi vaatii tehokkaan sekä kielellisesti, kulttuurisesti että henkilötasolla toimivan kommunikoinnin. Kulttuuriset seikat tulisi ottaa huomioon jo koulutuksessa. Tutkimuksen mukaan tärkeimpiä syitä toimimattomaan kommunikointiin merenkulussa ovat kielimuuri, kulttuurierot, psykologiset esteet, persoonallisuus ja

---

<sup>115</sup> J-F-4 2013.

<sup>116</sup> J-F-1 2013.

<sup>117</sup> Wang & Gu 2005, 344–345.

<sup>118</sup> A-F-2 2013.

<sup>119</sup> Hofstede et al 2010, 106–107.

<sup>120</sup> J-S-1 2013.

henkilöstön väliset suhteet.<sup>121</sup> Jan Horckin mukaan kommunikoinnissa käytetään tiettyjä tiedostamattomiakin signaaleja ja koodeja. Jos toisen käyttämät koodit ovat vieraita, on kommunikaatio vaikeaa ja voi syntyä sekaannuksia tai väärinymmärryksiäkin.

Kommunikaatioon kuuluva sanaton viestintä eli ilmeet, eleet, äänenpainot sekä se miten asia ilmaistaan tekevät osaltaan ihmisestä tietyn kulttuurin edustajia. Nämä ongelmat voivat johtaa väärinymmärryksiin, epäluottamukseen ja jopa eri kulttuureista tulevien välisiin konflikteihin, jotka ilmenevät työssä, jokapäiväisessä elämässä ja etenkin hätätapauksissa. Sanonnan mukaan ”jokainen panikoi omalla kielellään” ja hätätilanteessa sekamiehitetyllä laivalla tämä voi tarkoittaa melkoista kielten sekamelskaa.<sup>122</sup>

Laivan suljetussa tilassa syntyy helposti ristiriitatilanteita ja niistä on kyettävä puhumaan. Weibustin mukaan, mikäli miehistön kesken ilmenee ongelmia, asiasta kertoo päällystölle yleensä virallisesti tai epävirallisesti valittu puhemies. Tämä on yleensä vanhempi ja kokenempi merimies.<sup>123</sup> Laivaelämää vankilametaforan valossa tutkineen Mira Karjalaisen mukaan laumassa pitää olla johtaja. Mieluiten se, jolle se työn puolesta kuuluu, ”ettei synny klikkejä ja joku suuri persoona ala pomottamaan”. Karjalaisen mukaan hierarkia voi estää henkilökemian vaikutuksen työntekoon, sillä työkavereitaan ei voi valita. Kemioilla on kuitenkin merkitystä ihmisten välisessä kanssakäymisessä, mutta ongelmista ei yleensä puhuta, asioita käsitellä, analysoida ja ratkaista lähinnä hierarkian tai vahvojen perinteiden vuoksi. Laivalla ei ole ollut tapana kritisoida ylempien turhiltakaan tuntuvia käskyjä, vaan niistä on valitettu myöhemmin omassa porukassa.<sup>124</sup> Peter Du Rietz havaitsi *Isoldella*, että aasialaiset kansipuolen merimiehet kommunikoivat ylempien kanssa poosun välityksellä. Samoin viestit heille tuli välittää *poosun* kautta. Laivalla, jonka miehistö on ruotsalaisia tämä ei olisi ollut tarpeen, vaan esimerkiksi matruusi olisi yleensä tullut kertomaan ongelmansa suoraan päällystölle.<sup>125</sup>

Sekamiehitys on ilmeisesti muuttanut hierarkian vaikutusta kommunikaatioon parempaan suuntaan. Marthalla suomalaisia on vähän, hierarkia heidän välillään vähäistä, etenkin vapaa-aikana ja suomalaiset juttelivat avoimen oloisesti kapteenin tai konepäällikön kanssa.

---

<sup>121</sup> Wang & Gu 2005, 341, 343.

<sup>122</sup> Horck 2006, 59, 61.

<sup>123</sup> Weibust 1969, 238.

<sup>124</sup> Karjalainen 1999, 76, 78.

<sup>125</sup> Du Rietz 2001, 53.

*Poosu* tuntui kuitenkin olevan henkilökohtaisten ja ammatillisten ominaisuuksiensa vuoksi jonkinlainen auktoriteetti miehistön keskuudessa. Jos filippiiniläisillä oli keskuudestaan valittu puhemies, se ei ollut selvinnyt suomalaisille. Edes kapteeni ei tiennyt kuka tämä voisi olla. Asiaa pohdittiin suomalaisten kesken ja ehdokkaita oli useita.

### 3.6. “Onnellinen laiva”

In every place there is some old culture... Ok, if he's from this part, I just adjust myself. Because you can't tell them to adjust me.<sup>126</sup>

Merimiehet ovat perinteisesti olleet ylpeitä laivastaan ja tämä on osaltaan auttanut yhteisöllisyyden muodostumisessa. Haastattelemani konepuolen merimies kertoi, että suomalaisille "meidän laiva" on edelleen erityinen. Hänen mukaansa asiasta ei oikein voi puhua filippiiniläisten kanssa, sillä näiden seuraava työrupeama ei yleensä osu samalle laivalle tai edes samalle varustamolle, joten heillä ei synny samanlaista kiintymystä alukseen.<sup>127</sup> Johanna Markkula sanoo samaa sosiaaliantropologian pro gradu -tutkielmassaan. Hänen mukaansa kansalaisuus ei ole tärkein tekijä yhteisöllisyyden synnyssä laivalla, vaan pääpaino on työn jatkuvuudella. Sekamiehityksissä ulkomaalaisten palkkaaminen tapahtuu yleensä yhden matkan ajaksi, joten laivaan tai työtovereihin ei ehdi kiintyä.<sup>128</sup>

Stuart Hall on tarkastellut ”meidän ja muiden” diskurssia. Hänen mukaansa ihmisillä on tapana kategorioida toisensa ja itsensä eri ryhmiin esimerkiksi uskonnon, ihonvärin tai kansalaisuuden perusteella. Hall perustelee ”meidän ja muiden” merkitystä teoreettisten selitysmallien avulla. Hänen mukaansa sanojen merkitykset syntyvät sanojen välisistä eroista, joita ilman merkitystä ei ole olemassa. Ei ole mustaa ilman valkoista. Samoin ei ole ”meitä” ilman ”muita”, vaan ilman ”muita” jäisi vain ”meitä”.<sup>129</sup> Kulttuurianalyttisessä keskustelussa identiteeteistä keskeisiksi teemoiksi ovat nousseet etnisyys, luokka ja sukupuoli. Polarisointi meihin ja muihin tarkoittaa usein sitä, että me peilaamme itseämme

---

<sup>126</sup> J-F-4 2013.

<sup>127</sup> J-S-1 2013.

<sup>128</sup> Markkula 2011 299.

<sup>129</sup> Hall 1999, 152–157.



muiden erilaisuuden kautta.<sup>130</sup> Kulttuurianalyttisen näkemyksen mukaan esimerkiksi etnisyyttä ei ole jotain ”sisäsyntyistä” ja itsestään selvää. Se näyttäytyy ja muovautuu eri tilanteiden mukaan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa.<sup>131</sup> Jaotteluun ja suhtautumiseen ”muihin” vaikuttavat mielestäni kuitenkin myös yksilölliset erot, kuten ikä, kokemus ja persoonallisuus sekä M/S Marthalla etninen tausta.

Purjelaivojen miehistöjä tutkineen Marika Rosenströmin mukaan jako ”meihin” ja ”heihin” on ollut merimieskulttuurissa vahva. On muun muassa eroteltu merimiehet maakravuista, miehistö päällystöstä sekä syvämerenpurjehtijat Itämerenpurjehtijoista. Vaikka suomalaiset merimiehet olivatkin viime vuosituhannen alussa halpatyövoimaa laivoilla, he eivät arvostaneet ulkomaalaisia työtovereitaan. He pitivät itseään kovaluontoisempina ja taitavampina kuin esimerkiksi eteläeurooppalaiset merimiehet.<sup>132</sup>

Merimieskulttuurin määrittely on hankalaa ja ongelmaksi voi muodostua se miten erottaa henkilökohtaiset eli yksilölliset erot kulttuurieroista ja miten ne linkittyvät toisiinsa. Merimiesyhteisö muuttuu ihmisten mukana, mutta pitää sisällään pysyviä arvoja ja toimintatapoja. Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan elämää merellä voidaan kutsua poikkeustilaksi. Laiva on epänormaali ja äärimmäinen paikka elää, sille on lähes mahdotonta löytää vertailukohdetta muualta. Laivan sosiaaliset suhteet ovat erikoiset, sillä merenkulun ammattilainen elää pitkiäkin aikoja pienessä ja suljetussa yhteisössä, tavallisesta poikkeavassa todellisuudessa.<sup>133</sup> Merimiesyhteisön oleellinen osa on yhteistyö, ja yhteisössä normit ovat tärkeitä, ja sen jäsenten tulee huomioda ja kunnioittaa sitä, mikä on hyväksyttyä ja suotavaa ja mikä ei.<sup>134</sup> Toisten käyttäytymisen, ajattelun, uskonnon ja jopa ruokailutottumusten tunteminen sekä kunnioitus, muiden työn arvostus ovat onnistuneen yhteiselon ja -työn edellytykset.<sup>135</sup>

Laivaa voidaan kuvailla hypertilaksi (hyperspace). Rahtilaivalla ei välttämättä ole kotimaata, vaan se toimii periaatteessa samalla tavalla riippumatta sen omistajasta, reitistä tai miehistöstä. Laiva rakennetaan yhdessä maassa, sen omistaa toisen maalainen varustamo, miehistö tulee taas uusista maista ja se seilaa kansainvälisillä vesillä. Miehistö ei

---

<sup>130</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 64.

<sup>131</sup> Arvidsson 2009, 42.

<sup>132</sup> Rosenström 1996, 114–116.

<sup>133</sup> Lamvik 2002, 66.

<sup>134</sup> Talasmäki 2006, 43.

<sup>135</sup> Wang, Gu 2005, 348.

siten välttämättä tunne olevansa esimerkiksi Euroopassa tai Aasiassa, vaan suurin merkitys on sillä, että ollaan merellä. Laivalla ei eletä ”kulttuurisessa tyhjiössä”, mutta tärkeintä siellä on maantieteellisten tai poliittisten rajojen sijasta ammattikulttuuri.<sup>136</sup> Tavat ja tottumukset eivät vaikuta työntekoon, sillä jokaisella on omat tarkkaan nimetyt työnsä. Laivat eivät ole välttämättä sidottuja lippumaahan tai sen kulttuuriin mitenkään. Miehistö voi olla ympäri maailmaa, ilman että lippuvaltion kansalaisia on mukana. Vaikka miehistöllä onkin mahdollisuuksia oman kulttuurin ilmaisuun ja harjoittamiseen (ruoka, kieli, vapaa-aika), työn yhtenäistäminen ja instituutiomalli rajoittavat eri kulttuurien esiintymistä ja niiden vaikutuksia.<sup>137</sup>

Sosiaalipsykologi Geert Hofstede puhuu organisaatiokulttuurista, jota voidaan käyttää rahtilaivaa tarkastellessa. Tämä kulttuuri poikkeaa kansallisesta, ns. normaalista kulttuurista, sillä kukaan ei ole syntynyt ja kasvanut laivalla, siellä vietetään vain työaika ja lopulta jokainen tulee jättämään sen. Kukin yksilö ja ryhmä tuo organisaationsa kulttuuriin omia piirteitään.<sup>138</sup> Merimiehiä ei erota maissa työskentelevistä niinkään se millaista työtä he tekevät, erilainen työkulttuuri syntyy lähinnä laivan eristäytyneen tilan myötä.<sup>139</sup>

Etnologi Peter Du Rietzin mukaan sekamiehitetty laiva kertoo siitä, mitä tapahtuu isommassa mittakaavassa maissa, eri kulttuureista sekä etnisistä taustoista tulevat ihmiset elävät ja työskentelevät yhdessä yhä useammin. Aina tämä ei toimi toivotulla tavalla ja jokin ryhmä voi tuntea itsensä eristyneeksi ja konfliktejakin voi syntyä.<sup>140</sup> Peter Du Rietzin mukaan kulttuurien kohtaaminen ei aina ole ristiriidatonta. Hänen kirjoittaa etnografiassaan, että M/S Isolden ruotsalaisen päällystön tavoitteena on opettaa aasialainen miehistö, etenkin konepuolella, työskentelemään ja jopa ajattelemaan ruotsalaisittain. M/S Marthan suomalainen merimies pohtii haastattelussaan, että ”yritätkö opettaa filippiiniläiset suomalaisiksi vai alatko itse ulkomaalaiseksi.”<sup>141</sup> Marthalla filippiiniläiset olivat kuitenkin omasta mielestään heitä, jotka sopeutuvat ja joustavat.

---

<sup>136</sup> Sampson 2003, 256, 259.

<sup>137</sup> Fajardo 2011, 138.

<sup>138</sup> Hofstede & al 2010, 47.

<sup>139</sup> Gerstenberger 2008, 30.

<sup>140</sup> Du Rietz 2001, 172–173.

<sup>141</sup> A-S-1 2013.

If you like Germans, it's Germans for you... But usually the main important thing is what kind of people they are... We Filipinos are very different than other crew members, we can adjust to what kind of nationality you are, we can adjust to the attitude of the guys.<sup>142</sup>

Filippiiniläiset korostivat usein, että he pystyvät työskentelemään erilaisissa työyhteisöissä: ”We just adjust ourselves to the culture.” M/S Marthalla toisista ei kuitenkaan tiedetty paljoa, joten sopeutuminen muiden kulttuuriin tuntui haasteelliselta ajatukselta. Filippiiniläisten osalta tämä näkyi lähinnä siinä, että he hoitivat työnsä valittamatta ja hymyillen. Suomalaiset puolestaan odottivat heidän työskentelevän itsenäisesti, omatoimisesti sekä kysyvän mikäli jokin asia on epäselvä.

Geert Hofsteden mukaan eri yhteisöt, yhteiskunnat ja kulttuurit voidaan jakaa kollektiivisiin tai individualistisiin sen mukaan arvostetaanko niissä enemmän ihmisen yksilöllisyyttä vai yhteisöllisyyttä. Tämän jaon mukaan filippiiniläiset edustavat ensin mainittua yhteisöä, jossa ryhmän merkitys on tärkeä, muiden mielipiteitä kysytään ja ne otetaan huomioon päätöksenteossa. Ryhmäksi lasketaan etenkin perhe, joka käsittää individualistisen yhteisön ydinperhettä huomattavasti laajemman joukon sukulaisia. Perhe ja oma ryhmä toimii suojana elämän vastoinkäymisille, heistä pidetään huolta ja perheelle ollaan lojaaleja jopa uhrautumiseen asti. Individualistisessa, kuten suomalaisessa yhteisössä, perheeksi lasketaan yleensä vain ydinperhe. Lapset koulutetaan, jotta he pystyvät huolehtimaan itsestään ja vanhemmat elättävät itse itsensä, vanhanakin. Jo lapsena opitaan sanomaan ei ja ajattelemaan itseä ennen kaikkea yksilönä eikä yhteisön jäsenenä. Ihminen päättää itsenäisesti asioistaan ja kantaa vastuun päätöksistään.<sup>143</sup>

Filippiiniläisten *oletetaan* laivalle tullessaan tietävän suomalaisten tavat ja tottumukset. Esimerkiksi vaikka ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tilaisuuksia, kokille ei oltu erikseen kerrottu suomalaisten makumieltymyksistä tai ruuista. Kulttuurierot vaikuttivat käytännön työssä kuitenkin varmaan eniten juuri hänen työhönsä. Kokilla oli edelliseltä pestiltään ruotsalainen keittokirja, mutta ainoa Marthalta löytynyt alan teos oli suomenkielinen. Silti ruoka oli hyvää ja aika lähellä suomalaista. Lähestyvän joulun takia kokki kyseli minulta suomalaisista jouluruuista. Hän ei ollut kuullutkaan laatikoista, joten etsin ja käänsin englanniksi netistä Martta-liiton ohjeet lanttu-, porkkana- ja perunalaatikoille. Tähdensin,

---

<sup>142</sup> J-F-2 2013.

<sup>143</sup> Hofstede & al 2010, 91.

että näitä ruokia tarjoillaan vain jouluna, ja muina aikoina tarjottuna aiheuttaisivat hilpeyttä sekä hämmennystä.

Suomalaiset ja filippiiniläiset eivät saaneet tietoa toistensa kulttuurista M/S Marthalle tullessaan, heidän ilmeisesti oletettiin sopeutuvan toisiinsa. Toisaalta minusta tuntui, ettei filippiiniläisiä kauheasti tuntunut kiinnostavankaan tutustua maahamme. He olivat laivalla töissä, saivat palkkansa ja se oli tärkeintä. Filippiiniläinen kansimies tosin kertoi saaneensa lähteissään ohjeistusta: ”They told me in agency, that (in Finland) they are almost the same than Swedish. But close to Russian border, maybe they get something from there too (nauraa)...”<sup>144</sup>

Filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään sekamiehitetyissä laivoissa, mutta monelle suomalaisille tilanne ja käytäntö olivat uusia. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan häneltä kysyttiin työhaastattelussa, että mitä mieltä hän on filippiiniläisistä ja uskooko hän tulevansa toimeen toisen kulttuurin edustajien kanssa samassa työyhteisössä. Monet olivatkin kiinnostuneita vierasmaalaisista kollegoistaan, mutta kontaktin hakeminen saattoi tuntua vaikealta. ”Olisihan se kiva tietää, mitä nää filpparit ajattelee ja tutustua niihin paremmin. Mutta enhän mä voi työaikana ruveta kyselemään niitten perheestä tai semmosesta. Ja sitte ruoka-ajat ja vapaalla ollaan erikseen.”<sup>145</sup>

Suomalaisia tuntui hieman häiritsevän se, että he eivät ymmärtäneet mitä filippiiniläiset puhuivat; ”mistä sitä tietää mitä ne juonii tai valittaa?” Osaltaan se, että kontaktia toisiin ei haettu voi johtua laivan miehisestä kulttuurista, jossa työnteko on pääasia ja merimiesten taustoista, perheestä ja entisestä elämästä ei ole perinteisesti puhuttu.

Filippiiniläiset sanoivat haastatteluissa ja epävirallisissa keskusteluissa, että suomalaisten ja heidän välillä on kulttuurieroja. Kukaan ei kuitenkaan tarkemmin osannut täsmentää mitä nämä erot olivat ja miten ne ilmenevät, monet totesivat vain: ”We’re just different”. Se mitä he puhuivat keskenään, jäi arvotukseksi. Sekamiehitetyksiä ruotsalaisilla laivoilla tutkineen Johanna Markkulan mukaan merimiehet halusivat ymmärtää toisiaan, mutta suurimmat väärinkäsitykset syntyivät erilaisista odotuksista hierarkian, sosiaalisten suhteiden ja

---

<sup>144</sup> J-F-3 2013.

<sup>145</sup> J-S-1 2013.

työkäytäntöjen suhteen.<sup>146</sup>

Kulttuurien erilaisuus oli yleinen keskustelunaihe laivalla. Marthalla keskustelua käytiin ”omien” kesken, eli suomalaiset puhuivat etupäässä filippiiniläisten erilaisista työskentelytavoista. Monille suomalaisille työskentely eri kulttuurista tulevien kanssa oli syy hakeutua nimenomaan Marthalle.

J: Onks sillä merkitystä, et nää on nimenomaan filppareita?

H: Kyl mun mielestä sillä on jonkin sortin merkitys... Tietenkään kun itellään ei ole kokemusta kun näiden filpparien kans... Niillä on hyvä kielitaito, ja pääsääntöisesti ne on ihan hyvin koulutettuja ja osaavia. Mutta ehkä sitten ne on hyvin palvelualttiita ja ystävällisiä ja tunnollisia... Ja nämä eivät kyseenalaista! Nää ei kyseenalaista sitä, jos niille jonkun työn antaa, ne tekee sen! Et jos vertaa suomalaiseen, et ne on oppinnu sen ammattiliiton puolelta, et koskaan ei oo hyvä... Et näitten kans on joskus helpompaakin kun suomalaisten kanssa.<sup>147</sup>

M/S Marthalla niin suomalaiset kuin filippiiniläisetkin merimiehet totesivat usein, että miehistö tekee laivan ja luo sen ilmapiirin. Työyhteisöllä ja sen ilmapiirillä on suuri merkitys viihtyvyydelle. Hyvä ilmapiiri tekee laivalla työskentelyn helpommaksi, mutta mikä tekee ilmapiiristä hyvän?

The most important thing is the crew. Even if you get a big salary but the crew is not nice, it's useless... If you have nine months, even your three months feels like a year. That's why it's better if you are on board on the ship, you feel at home, you love your job and be happy. And that's very important, because if somebody is not good... That's why I'm happy I'm on board here, everybody is ok, captain is good, Finnish crew is good and all of us Filipinos, we are communicating. So even I'm already six months I feel like only three months.<sup>148</sup>

“Happy ship” on yleisesti käytetty termi kuvailtaessa laivan ilmapiiriä. Ruotsalaisella laivalla turvallisuuskulttuuria tutkineen Christer Eldhin mukaan laivan onnellisuuteen vaikuttaa hyvä henki miehistön kesken ja se, että yhteistyö toimii. Laivan tekniset ominaisuudet vaikuttavat työntekoon ja siten yleiseen tyytyväisyyteen.<sup>149</sup> Merimiehet viettävät laivalla pitkiä aikoja, joten se on useille toinen koti, ”home away from home”. Haastatellut vertasivatkin laivayhteisöä perheeseen: ”Rahtilaivalla me ollaan perhe, kaikki ovat tärkeitä, siksi täällä viihtyy. Tää on happy ship!”<sup>150</sup> Myös kokki käytti perhemetaforaa,

<sup>146</sup> Markkula 2011, 299.

<sup>147</sup> J-S-1 2013.

<sup>148</sup> J-F-2 2013.

<sup>149</sup> Eldh 2004, 149.

<sup>150</sup> A-S-3 2013.

hänen mukaansa laivan kapteenia voidaan pitää ”perheen” isänä ja hän on laivan äiti. Ja kun lapset kiukuttelevat, he yleensä kiukuttelevat äidille.<sup>151</sup> Kodin tuntua ei kuitenkaan haettu mitenkään tietoisesti, esimerkiksi laivalle ei tuotu henkilökohtaisia tavaroita ja monista työyhteisöistä poiketen siellä ei ollut edes omia kahvimukeja.

Kokin mukaan tärkeä ilmapiirin muodostaja on päällystön asenne ja suhtautuminen miehistöön:

J: What makes the environment good?

H: It depends on captain and the chief engineers, they should be nice also. In summary it will take understanding, helping one another, that's the most important thing.<sup>152</sup>

Kapteenin kulttuuritausta ja kansallisuus vaikuttavat filippiiniläisiä merimiehiä tutkineen Kale Bantigue Fajardon haastattelemien merimiesten mukaan johtamistyyliin, kommunikointiin ja järjestyksenpitotyyliin. Ja tämä taas vaikuttaa laivan jokapäiväiseen arkeen, työhön ja yleiseen ilmapiiriin.<sup>153</sup> Merimiehen tyytyväisyyteen työssä ja elämiseen laivalla vaikuttaa ennen kaikkea päällystön käytös; se miten he suhtautuvat työhönsä sekä muihin laivan merimiehiin. Kapteenilla ja hänen asennoitumisellaan on tässä suuri merkitys.<sup>154</sup>

Useissa haastatteluissa korostettiin toisen kunnioittamisen sekä hyvän käytöksen merkitystä. Asiat toimivat jos toisille ei huudettu, muita ei tarkoituksella loukattu tai syrjitty. Vastavuoroisuus on tärkeää, sillä aina hymyilevät ja ystävälliset filippiiniläiset voivat tarpeen vaatiessa olla ikäviä: ”If you treat Filipino in a nice way, he is double nice to you. But if you are bad, he can be bad also, more than you.”<sup>155</sup> Laivan rajoitetussa tilassa tavoitteena on, tai tulisi olla ärsyttämättä muita. Vaikka henkilö olisikin vihainen tai huonolla tuulella, hänen tulee hillitä tunteensa ja kyetä yhteistyöhön.<sup>156</sup>

Useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa korostui toisen kunnioituksen sekä luottamuksen merkitys. Merellä voi tapahtua mitä vain ja työkaveriin on voitava luottaa. Yhteisö toimii yhteisen päämäärän saavuttamiseksi ja tärkeintä kaikille on saada laiva ja sen

---

<sup>151</sup> J-F-1 2013.

<sup>152</sup> J-F-1 2013.

<sup>153</sup> Fajardo 2011, 139.

<sup>154</sup> Acejo 2012, 78.

<sup>155</sup> J-F-1 2013.

<sup>156</sup> Eldh 2004, 151.

lasti turvallisesti ja ajoissa perille seuraavaan satamaan. Marthan kokki oli sitä mieltä, että asiat toimivat, jos eri osapuolet kunnioittavat toisiaan, sillä olosuhteet ovat kaikille kuitenkin samat

There is a saying that in every mountain there is a snake. But even though there is snakes I can play with them. It's a matter of respect. I'm not rude, I'm not arrogant with them, if they don't like to be bothered I don't bother them. If they want to talk, I talk to them nicely. I make jokes with them, have fun with them, drink with them. That's the way it is, that's the life at sea. It's very hard really, but you still have to enjoy yourself! This is like a jail, you know! There is a saying "This is our coffin". It is, because in the middle of the ocean, if you commit an accident, you never know if there's a fire, even though if you can escape, but sharks are there, rough seas are there, cold weather is there. So it's very hard... But it's alright, we live with that.<sup>157</sup>

Koska merenkulku on kansainvälistä ja monikansallista, voidaan merimiehiäkin helposti pitää suvaitsevaisempina kuin muita ammattiryhmiä.<sup>158</sup> Filippiiniläisten mukaan he ovat kuitenkin kokeneet rasismiakin työssään, mutta eivät suomalaisilla laivoilla. Tai ehkä siitä ei ollut sopivaa puhua suomalaiselle. Australialaisilla ja japanilaisilla laivoilla työskennelleen konemiehen mukaan rasismi laivoilla on yleistä, mutta Marthalla asiat olivat hyvin." Some guys are not like you guys, they have this old white power thing."<sup>159</sup> Myös suomalaiset olivat sitä mieltä, ettei rasismia juurikaan ilmene, ainakaan Marthalla.

J: Onks siinä eroa, kun juttelee sellasten kans, jotka elää itse tätä sekamiehitystodellisuutta kun niiden jotka vaan lukee tai kuulee asiasta muualta?  
 H: On! On totta kai...  
 J: Että ne jolla on kokemusta, onks niillä positiivisempi suhtautuminen?  
 H: Joo, on oikeesti.<sup>160</sup>

Ennakkoluuloja sekä huhupuheita filippiiniläisistä esiintyi haastatellun mukaan enemmän niillä, joilla ei ole omakohtaista kokemusta heidän kanssaan työskentelystä.

---

<sup>157</sup> J-F-1 2013

<sup>158</sup> Steel 2013, 249.

<sup>159</sup> J-F-4 2013.

<sup>160</sup> J-S-1 2013.

## 4. LAIVALTA

### 4.1. Kenttätöiden jälkeen

Kenttätökokemus oli tutkimusaiheeni kannalta erittäin avartava. Laivalla minulla oli “loistava fiilis” merellä olosta, ihmisistä, kaikesta mitä näki ja koki, ja siitä, että minulla oli harvinainen tilaisuus tutustua rahtilaivaan ja sen miehistön arkeen. Ajoittain minut valtasi kuitenkin epäluottamus omiin kenttätöläisen kykyihini. En jaksanut olla kiinnostunut kaikesta koko ajan ja oli päiviä, jolloin halusin vain tuijottaa merta. Myös suljetun paikan kammo iski matkan puolivälissä, tunne, että laivalta on päästävä pois juuri nyt. Onneksi olimme merellä ja se ei ollut mahdollista.

Matkalla Antwerpeniin, en tiedä missä ollaan, eikä kiinnosta. Tyyni on meri. Nyt just on sellainen tunne, että haluan pois täältä. Eron tästä laivasta, tästä jengistä... Nyt iski täydellinen turta. Jos tämä reitti taas pitenis, karkaisin täältä. En jaksaisi yhtään enää. Just nyt.<sup>161</sup>

Ensimmäinen viikko laivalla kului siihen, että opin tuntemaan tilat ja muodostamaan jonkinlaisen kuvan laivalla työskentelevistä. Toisella viikolla pääsin mukaan käytännön työhön ja jotenkin koin asemani hyväksytyimmäksi kuin aluksi. Kolmannella viikolla tuttuuden tunne syveni, mutta loppupäivinä alkoi painaa lähtöahdistus. Kolme viikkoa oli sopiva aika tälle kenttätöille. Miehistö pysyi samana ja ajasta muodostui selkeä kokonaisuus eli matka Helsingistä maailmalle ja takaisin. Laura Hirven mukaan puhuessaan etnografisesta tutkimuksesta, tutkija puhuu yleensä kentälle menosta ja kohteen valinnasta. Kuitenkin intensiivisen kenttätöjakson jälkeen kentältä lähtöä tulee reflektoida, sillä tutkija tarvitsee aikaa ja etäisyyttä kentästä kyetäkseen analysoimaan aineistoaan.<sup>162</sup> Olin kenttätöissä syksyllä 2013 ja graduni valmistuu puolentoista vuoden kuluttua. Vaati aikaa irtautua tutkimuskohteesta ja nähdä kenttätöjakso kokonaisuutena ilman, että intensiivinen kokemus vaikuttaa tutkimustulosten analysointiin.

Tutkijan roolini oli vapaa, eikä minulla tai tutkimuksen kohteilla ollut ennakko-odotuksia tai valmista kaavaa miten asioiden pitäisi sujua. Minut otettiin hyvin vastaan ja sulauduin joukkoon yllättävän kivuttomasti, vaikka kaikki eivät haastatteluihin suostuneetkaan tai

---

<sup>161</sup> Kenttätöpäiväkirja 2013.

<sup>162</sup> Hirvi 2012, 35–36.



selvästi varoivat puheitaan ”kansitieteilijöiden” ollessa paikalla. Aikaa oli eikä haastatteluja tarvinnut suunnitella pitkälle etukäteen. Useimmille sopiva hetki oli nyt tai vaikkapa tänä iltana saunan jälkeen. M/S Marthan miehistö suhtautui yliopistotaustaani pienellä vinoilulla, mutta etupäässä uteliaisuudella. Kansatiede tuntui olevan kaikille täysin tuntematon tieteenala, ja kiinnostusta varsinaiseen tutkimusaiheeseen tuli lähinnä päälliköiden taholta. Olimme lähettäneet tutkimussuunnitelmat etukäteen kapteenille, joka oli laittanut ne ilmeisesti yleiseen jakoon, sillä kaikilla tuntui olevan jonkinlainen käsitys siitä, mitä me laivalla teimme. Filippiiniläiset eivät tuntuneet täysin ymmärtävän tutkimusaiheeni, mutta toisaalta heille sekamiehitykset on tuttu ja itsestään selvä asia. En huomannut kysyä, olivatko he edes tietoisia, että käytäntö on ollut Suomessa vasta muutaman vuoden ja meille uusi asia. Suomalaisia sekamiehitys, työskentely filippiiniläisten kanssa sekä heidän erilaiset tapansa toimia tuntui askarruttavan enemmän ja aihe herätti runsaasti keskustelua sekä kritiikkiäkin.

Organisaation toiminnan kannalta on tarpeen tietty järjestys. Omaa kulttuurista järjestystä saatetaan pitää luonnollisena ja muiden sekasortoisena, tarkoituksettomana tai jopa ”epäkulttuurina”<sup>163</sup> Laivan suljetussa ympäristössä kaaokselle tai epäjärjestykselle ei ole tilaa, vaan kaikkien on sitouduttava yhteisiin kirjoitettuihin ja kirjoittamattomiin sääntöihin sekä normeihin. Marthalla vallitsi tavallaan kulttuurinen kaaos. Sekamiehitys oli ollut laivalla vasta vajaan vuoden, joten toisten tapaan toimia ja ajatella vielä totuteltiin. Vaikka kaikille tärkeintä onkin työ ja laivan sujuva operointi, molemmat kulttuurit etsivät vielä yhteisössä sekä yhteistyössä paikkaansa. Yhteistyön sujuvuuteen vaikutti kuitenkin selvästi se, että filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään muista kulttuureista tulevien merimiesten kanssa. He itse totesivat useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa olevansa sopeutuvia sekä joustavia.

Englannilla tuli hyvin toimeen useimpien filippiiniläisten kanssa. He puhuivat kuitenkin keskenään tagalogia, joten kenttätyötäni ajatellen minulta jäi kielimuurin takia ymmärtämättä paljon. Voisi kuvitella, että filippiiniläiset keskustelivat ja jopa kritisoivat asioita vapaasti keskenään muiden ymmärtämättä, kun taas englanniksi oltiin korrektimpia

Anne Ala - Pölläsen paikallaolo oli tärkeää kenttätyön onnistumisen kannalta. Pystyin

---

<sup>163</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 48.

reflektoimaan ja käymään tilanteita läpi koko prosessin ajan toisen samaan tilaan suljetun, mutta ulkopuolisen kanssa. Kysymykset, heränneet ajatukset, keskustelut ja akateemiset pohdinnat antoivat etäisyyttä kenttätöön intensiivisyyteen ja jatkuvaan läsnäoloon tutkimuskohteessa. Käytännössä oli mukavaa, että oli joku jonka kanssa karata kaupungille laivan viipyessä satamassa pitempään.

Suomalaiset merimiehet eivät yleensä juhlineet läksiäisiä, hehän tulisivat taas kolmen viikon kuluttua takaisin. Filippiiniläiset saattoivat järjestää pienimuotoiset illanistujaiset, mutta tämäkään ei ollut aina tapana. Me ”kansitieteilijät” halusimme kuitenkin kiittää miehistöä ja järjestimme läksiäisjuhlat toiseksi viimeisenä iltana laivan vielä ollessa avomerellä. Nautimme juomaa sekä kokin kanssa valmistettua ruokaa päivähuoneessa, ja ohjelmassa oli luonnollisesti karaokea. Annoimme filippiiniläisille lahjaksi karaoke-dvd:n ja suomalaisille joulukuuseen ripustettavaa belgialaista suklaata. Juhlissa pistäytyivät kaikki ja tunnelma oli hyvä. Oma aikani laivalla oli saman pituinen kuin suomalaisten työrupeama, useimmilla filippiiniläisillä oli takana useita kuukausia ja saman verran vielä edessä.

#### **4.2. Loppupäätelmät**

Mietin etukäteen miten tulen pärjäämään laivalla, miten minut otetaan vastaan ja hyväksytäänkö minun tunkeutumiseni heidän tilaansa. Hyväksynnässä tärkeä tekijä oli yhteinen vapaa-ajan vietto, jolloin merimiehet juttelivat vapaasti sekä kyselivät ja kommentoivat olemistani. Syy laivalle menoon oli ensisijaisesti materiaalin hankkiminen tutkielmaani, mutta kieltämättä ajatus pääsystä merille ja yleensä ulkopuolisilta suljettuun tilaan eli rahtilaivaan tuntui kiehtovalta, jopa seikkailulta, mitä se olikin.

Sekamiehityskäytäntöön oltiin yleisesti tyytyväisiä molemmiin puolin, vaikka ristiriitajakin ilmeni. Kaksi eri kulttuureista tulevaa ryhmää työskenteli ja eli samassa suljetussa tilassa, joten toisten tavat olivat tulleet tutuiksi. Useat Marthan filippiiniläiset olivat tottuneet sekamiehityksiin ja heidän mielestään kansalaisuuksien välillä on eroja. Haastatteluissa ilmeni, että suomalaisten kanssa on helppo työskennellä, sillä heidän kanssaan pystyy kommunikoimaan eikä diskriminointia juurikaan esiinny. Suomalaiset puolestaan pitivät filippiiniläisiä työteliinä ja helppoina työtovereina. Kritisointia aiheutti heidän tapansa

tehdä töitä sekä päätöksiä ryhmässä, mikä tuntui individualistisista suomalaisista oudolta ja antoi mielikuvan epävarmuudesta. Filippiiniläisten tapa hyväksyä annetut tehtävät kyseenalaistamatta herätti ristiriitaisia mielipiteitä. Suomalaiset ottivat esimerkiksi yleensä vahtiperämiesten hoitaman lastauksen, jota heidän mukaansa ei voinut antaa filippiiniläisten tehtäväksi ilman valvontaa. Samoin satamissa laituriin eli *kaijaan* saapuminen hoidettiin suomalaisvoimin. suomalaisiin kollegoihin luotettiin, mutta merimiesten mukaan filippiiniläisistä ei koskaan tiennyt olivatko he ymmärtäneet ohjeet, sillä vastaus oli aina ”yes” ja hymy. Suomalaiset hoitivat asioiden sujuvuuden vuoksi tehtäviä, jotka olisivat kuuluneet filippiiniläisille ja tämä herätti luonnollisesti negatiivisia tunteita. Minulle ei selvinnyt olivatko filippiiniläiset itse tietoisia tilanteesta ja ihmettelivätkö he, miksi joku muu tekee heidän työtään.

Sosiologi Steve McKay on tarkastellut filippiiniläisten vahvaa asemaa merenkulun halpatyövoiman tuottajana. Hänen mukaansa filippiiniläisten etuna on paitsi englannin kielen taito, myös pitkän kolonialistisen historian tuoma kyky sopeutua erilaisiin olosuhteisiin sekä totella annettuja määräyksiä. Historialliset seikat vaikuttavat edelleen filippiiniläisten suosioon merenkulun globaaleilla markkinoilla etenkin maan taloudellisen epätasa-arvon vuoksi, mutta McKay mainitsee tärkeäksi syyksi Filippiinien valtion tarkoituksella luoman kuvan ahkerista, luotettavista sekä alistuvaisista työntekijöistä.<sup>164</sup>

Sosiologi Maija Urposen mukaan se, että Suomella ei koskaan ole ollut siirtomaita, on synnyttänyt ajattelutavan, ettei meillä esiinny esimerkiksi kolonialismin ajalta periytyvää rasistista painolastia. Ääneen lausumaton johtopäätös on, että rasismi on tullut Suomeen vasta lisääntyneen maahanmuuton myötä ja on siis alkuperältään jotakin suomalaisille ja suomalaisuuteen kuulumatonta sekä vierasta.<sup>165</sup> Filippiiniläiset tekevät laivalla samaa työtä kuin suomalaiset, mutta huonommalla palkalla ja huonommilla sosiaalisilla eduilla. He tekevät vähintään puoli vuotta kestäviä työrupeamia, joista jokainen päivä on työpäivä eli laivalla on aina maanantai. Tämän jälkeen heillä yleensä on varaa olla kotona vain pari kuukautta.

Ollessani kenttätöissä laivalla en pohtinut sekamiehitystä kriittisesti, sillä kaikki osapuolet tuntuivat olevan tilanteeseen tyytyväisiä. Kyseessä on tavallaan pattitilanne, sillä jos

---

<sup>164</sup> McKay 2007, 617–633.

<sup>165</sup> Urponen 2010, 278.

sekamiehityksiä ei olisi, nämä 95 laivaa ja reilut viisisataa työpaikkaa olisivat päätyneet muualle kuin Suomeen. Mutta silti se, että yleisesti hyväksytään eriarvoisuus taloudellisen hyödyn kustannuksella, tuntuu vieraalta suomalaisessa tasa-arvoisessa yhteiskunnassa.

Tarkastellessani myöhemmin kenttätyömateriaaliani sekä muuta aineistoa aiheesta, aloin kuitenkin kiinnittää huomiota epätasa-arvoon M/S Marthan merimiesten keskuudessa. Sekamiehitysjärjestelmä perustuu toiseuden riistolle, nykyajan kolonialismille, jota yritetään pukea hyväksi teoiksi ja oikeuttaa esimerkiksi useissa keskusteluissa ja haastatteluissa esiin tulleella seikalla; ”Filippiiniläisillä merimiehillähän on täällä hyvä palkka suhteessa filippiiniläisten keskipalkkaan”. Tämän etnosentrisenkin havainnon myötä tutkielmassani nousi esiin jälkikolonialismin ajatus. Jälkikolonialismiin kuuluu ajatus siitä, että ei-eurooppalaiset kansat otetaan sivistyneiden kansojen palvelukseen. Näitä toisia pidetään alkukantaisina ja holhottavina, sekä usein halvan työvoiman loputtomana reservinä.<sup>166</sup> Sekamiehityskäytäntöä voisi verrata siihen, että tuotantoa siirretään halpatyömaihin. Tässä vaan tuodaan halvempi työvoima tänne.

En havainnut kenttätyöjaksollani M/S Marthan merimiesten keskuudessa rasismia. Toisaalta, mitä on rasismi? Tämän käsitteen pohtimiseen tutkielmani aiheenrajaus ja sivumäärä eivät riitä Filippiiniläisiä arvosteltiin selän takana aika ronskistikin tai suomalaisen suorasukaisesti. Näitä kommentteja on minusta kuitenkin turhaa pitää rasistisina, jos ei elä siinä maailmassa ja ole filippiiniläisten kanssa töissä. Nämä merimiehet toimivat eri tavalla kuin suomalaiset ja jos on esimerkiksi tottunut työkuulttuuriin, jossa jokainen tekee päätökset oma-aloitteisesti ja itse, sekä osaa muutenkin työnsä ilman neuvoja ja valvontaa, tämä uusi tilanne tuntuu varmaan oudolta.

Jäin miettimään filippiiniläisistä täysin yleisesti käytettyä sanaa ”filppari”. Jopa varustamon edustaja käytti tätä sanaa. Sen käyttöön ei tuntunut liittyvän mitään rasistista ja se on helppo lausua. Toisaalta asiasta ei voinut kysyä suoraan suomen kieltä taitamattomilta filippiiniläisiltä, onko sana heistä korrekki, joten tulevaisuus tulee näyttämään jatkuuko sanan käyttö neutraalina, vai liitetäänkö siihen samanlainen rasistinen leima kuin esimerkiksi mustalainen tai neekeri-sanaan.

---

<sup>166</sup> Said 2011/1978, passim.

### 4.3. Yhteenveto

Laiva on ensisijaisesti merimiesten työpaikka. Laivalla kuitenkin asutaan sekä vietetään vapaa-aika, joten sen merkitys tilana on tärkeä. Hytti on jokaisen oma tila, johon muut eivät tule kutsumatta, ja jossa voi olla yksin suljettuaan oven. Muuten kaikki tilat ovat julkisia. Tilana rahtilaiva on jaettu eri työpisteisiin, joissa jokaisella on tarkkaan määrätyt tehtävät. Periaatteessa kaikki tilat ovat kaikille avoimia, mutta käytännössä muiden reiviirillä ei tarpeettomasti vierailta. Vapaa-ajan tilat ovat kaikille avoimia sekä yhteisiä, mutta sekamiehityksen tuoma jako suomalaisiin sekä filippiiniläisiin näkyy merimiesten valinnoissa. Molemmat ryhmät viettävät aikaa omiensa kanssa, omissa tiloissaan.

Ruokailu oli tilanne, jossa eri yhteisöt erottuivat selkeästi omaksi ryhmäkseen. Filippiiniläiset söivät *messissä* omalla ja suomalaiset omalla puolellaan, tilaa jakoi konkreettisesti tarjoilupöytä. Raja oli ilmaan piirretty, mutta sitä ei ylitetty. Vapaa-aikaa vietettiin omissa tiloissa, jotka olivat M/S Marthan merimiesten mukaan syntyneet luonnollisesti. Sekä filippiiniläiset että suomalaiset halusivat viettää iltansa ”omien” parissa ja puhua omaa kieltään. Päivähuoneen karaokelaitteet olivat lähes joka ilta filippiiniläisten ahkerassa käytössä, kun taas suomalaiset kokoontuivat saunan jälkeen ”klubille” katsomaan televisiota sekä juttelemaan päivän tapahtumista. Oli täysin sallittua poiketa toisten tilassa, mutta näin ei yleensä ja ilman erillistä kutsua tai syytä tehty. Usein tunnelma muuttui, kun kieli vaihtui englanniksi. Yleensä yhteistä kieltä puhuttiin hetki, kunnes siirryttiin omaan kieleen ja oman ryhmän pariin.

Kaikki M/S Marthalla korostivat kommunikaation sujuvuutta ja sen merkitystä koko yhteisön hyvinvoinnin kannalta. Kommunikaatiossa on tärkeintä kieli, joka tällä laivalla oli periaatteessa yhteinen eli englanti. Kuitenkin vapaa-aikana ja oman ryhmän parissa puhuttiin omaa kieltä, mikä tuntui kaikista oikealta sekä luonnolliselta. Oli kuitenkin selkeä ero suomalaisten ja filippiiniläisten välillä, esimerkiksi siinä, miten ylempiarvoista puhuteltiin. Filippiiniläiset eivät jättäneet edes epämuodollisimmassa tilanteissa pois titteliä ”sir” kapteenia tai konepäällikköä puhutellessaan. Suomalaiset taas kutsuivat työtovereitaan asemasta riippumatta etu- tai lempinimeltä.

Vapaa-ajan vietto tapahtui pääasiassa omankielisten parissa. Jako ryhmiin oli tapahtunut kuin itsestään ja tuntui sopivan molemmille, väkisin ei yritetty istua yhdessä.

Vapaa-ajalla hierarkia unohtui ja keskustelu vapautui. Olisi tuntunut suorastaa hassulta, jos päällystöön kuuluvat filippiiniläiset vahtiperämiehet olisivat viettäneet vapaa-aikaansa suomalaisen päällystön kanssa (jotka eivät pahemmin titteleistä piitaneet) vain asemansa vuoksi. Marthalla oli ollut sekamiehitys vasta vajaan vuoden. Tämä oli laivan toinen

filippiiniläisryhmä, ja he olivat Marthalla ensimmäistä kertaa. Suomalaiset tunsivat toisensa ja tuntuivat viihtyvän keskenään, mutta filippiiniläisten ja suomalaisten välillä varsinaisia ystävyysuhteita tai edes lähempää tuttavuutta ei huomannut. Hieman muita vanhemmat ja kauan seilanneet suomalainen *poosu* sekä filippiiniläinen kokki tosin kertoivat olevansa ystäviä, mutta muuten merimiesten välit vaikuttivat ammatillisen asiallisilta. Suomalaisen merimiehen mukaan filippiiniläiseen ei synny samanlaista kaverisuhdetta kuin suomalaiseen, vaikka tämä olisikin hyvä tyyppi. Tieto siitä, että toinen on paikalla vain kuusi kuukautta, jonka jälkeen ei välttämättä tavata enää koskaan voi estää tiiviimpien ystävyysuhteiden muodostumisen. Koska merimiesten *törn*it päättyvät usein eri aikoihin ja miehistö vaihtuu säännöllisesti, ihmissuhteita laivalla voi kuvata lauseella ”Ystävyys loppuu laivasillalla”.

Marthan miehistö elää tavallaan transnationaalisisessa tilassa, poissa kotoa ja valtakuntien rajoja ylittellen, mutta jotenkin laivan mielsi suomalaiseksi tilaksi ja suomalaisten ylirajaisuus ei korostunut samalla tavalla kuin filippiiniläisten. Suomalaisuuden vaikutelman loi varmaan suomalainen päällystö, suomalaisten ylempi asema laivalla, suomenkieliset kyltit ja tiedotteet. Laivan perässä liehuvalla lipulla ei ollut niinkään merkitystä. Sekä suomalaiset että filippiiniläiset merimiehet ovat etnisestä taustastaan riippumatta jäseniä laivayhteisössä, mutta Marthalla huomasin, että suomalaiset olivat ottaneet tavallaan isännän ja filippiiniläiset vierailijoiden roolin. Tämä saattaa johtua siitä, että suomalaisilla laivoilla usein väliaikaisesti työskentelevät filippiiniläiset merimiehet eivät ole juurikaan kosketuksissa maahamme ja kulttuurimme. Minulle tuli tunne, että, että filippiiniläisiin suhtauduttiin laivalla lievän alentuvasti, vähän kuin lapsiin.

Tässä oli kuitenkin eroa kansi- ja konepuolen välillä. Konepuolen työt ovat samankaltaisia kuin maissa esimerkiksi voimaloissa, joten heidän merimiesidentiteettinsä ei ehkä ole niin vahva kuin kansipuolella, jotka ovat ainakin omasta mielestään oikeita merimiehiä. Konemiehet tekivät töitä muiden näkymättömissä, toisin kuin kansimiehet, etenkin laivaa ajavat kakkosperämiehet, joiden töitä kaikki pystyivät seuraamaan ja kritisoi maankin tarvittaessa. Konepuolella tuntui vallitsevan toimivampi yhteistyön ilmapiiri, joka saattoi johtua paitsi päällikön asenteesta myös siitä, että he olivat tiivis ryhmä *montussaan*. Esimiesten kanssa oltiin jatkuvasti tekemisissä ja päivän kahvitauotkin vietettiin oman porukan kesken omassa kahvihuoneessa.

Onnellisuus ja hyvinvointi, tai niiden tavoittelu ovat ihmisen universaaleja tavoitteita. Filippiiniläiset totesivat usein, että "We Filipino people are happy people" ja että he toivovat, että he itse ja kaikki muutkin ovat onnellisia. Tähän tulee pyrkiä kaikissa tilanteissa. Filippiiniläiset totesivat elävänsä tässä hetkessä, yrittäen ottaa ilon irti aina kun se on mahdollista. M/S Marthan merimiehet totesivat laivan olevan onnellinen, "happy ship". Tutkielmani perustuu yhteen 'case studyyn' eli kolmeviikkoiseen kenttätyöhöni M/S Marthalla. Se on minun näkemykseni ja tulkintani siitä miten sekamiehitys näyttäytyy ja ilmenee tällä laivalla. Tutkielmassani on paljon samankaltaisia havaintoja kuin Peter Du Rietzin etnografiassa maailmanympärysmatkalta M/S Isoldella, mutta laajempia yleistyksiä tutkielmani pohjalta on vaikea tehdä. Jokainen laiva on sellainen, millaiseksi sen miehistö sen tekee, ja etenkin päällystöllä on tässä suuri vaikutus. Olimme onnekkaita kenttätyökohteen valinnassa, sillä sekä merimiehet että varustamon edustaja totesivat Marthan olevan 'happy ship'. Tämä asenne näkyi ja tuntui laivalla, jossa miehistö vaikutti viihtyvän ja meidätkin otettiin hyvin vastaan sekä mukaan joukkoon.

Sekamiehitykset ovat uusi ilmiö Suomessa ja siksi tutkittavaa aiheesta riittää. M/S Marthalla syntyneestä aineistosta nousee esiin useita teemoja, joita en ole tarkastellut tämän tutkielman puitteissa. Yhteisöjen vertailua voisi syventää käsittelemällä aihetta merimiesten identiteetin kannalta, sekä tarkastella lähemmin etnisyyttä yhteisön, yhteisöllisyyden ja identiteetin muovaajina.

Sopeutuminen yhteiseloon oli kaikille tärkeä tavoite ja etenkin filippiiniläiset puhuivat tästä paljon. Suomalaisia ei valmenneta työskentelyyn filippiiniläisten kanssa eikä päinvastoin, sekamiehitysten vain oletetaan toimivan. Filippiiniläiset ovat tavallaan globaaleja siirtotyöläisiä, "global Filipinos". He työskentelevät suomalaisvarustamon laivalla, mutta eivät välttämättä edes käy aluksen kotimaassa. He eivät ole maahanmuuttajia, eivätkä yleensä edes halua sellaisiksi, sillä heillä on perhe, suku ja ystävät kotona. He ovat laivalla töissä, eikä heillä ole tarvetta kotoutua ja assimiloitua suomalaiseen kulttuuriin, saati oppia kieltä. Monelle on varmaan ihan sama, minkä lipun alla he seilaavat, kunhan palkka tulee. Näillä merimiehillä ei ole syytä, tarvetta tai halutessaankaan yleensä edes mahdollisuutta assimiloitua tai integroitua suomalaiseen yhteiskuntaan, opiskella kieltä tai tutustua kulttuuriin, eikä sitä heiltä todennäköisesti edes odoteta.

Eri maista ja kulttuureista tulevien kertomukset yhteisestä työstä ja työpaikasta ovat mielenkiintoisia ja hyödyllisiä jatkotutkimuksen kannalta, mikäli haluamme yhteistyön jatkuvan sujuvana ja välttää konflikteja tulevaisuudessakin. Mikä meistä on itsestäänselvyys, saattaa olla muille käsittämätön tapa toimia. Näyttää siltä, että sekamiehitykset ovat tulleet jäädäkseen osaksi suomalaista kauppamerenkulkua.



## LÄHTEET

### Haastattelut:

Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu. Helsinki, kesäkuu 2013.

Varustamon edustaja, syksyllä 2013, kahteen otteeseen.

Anne Ala-Pölläsen haastattelut, tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S=suomalainen/EU

A-S-1. Päällystö, mies, noin 35 v.

A-S-2. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-S-3. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-F-1. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

Johanna Laineen haastattelut (kuusi haastattelua), tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S= suomalainen/EU

J-S-1. Päällystö, mies, noin 45 v.

J-S-2. Miehistö, nainen, noin 20 v.

J-F-3. Miehistö, mies, noin 60 v.

J-F-4. Alipäällystö, mies noin 35 v.

J-F-5. Miehistö, mies, noin 50 v.

J-F-6. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

**Kenttätyöpäiväkirja**, Johanna Laineen hallussa.

### Internet-lähteet:

Official website of the Philippines Overseas Employment Administration.

<http://www.poea.gov.ph>. Luettu 29.3.2015.

Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/>

Luettu 10.11.2014.

Tutkimuseettisen neuvottelukunnan www-sivusto. <http://www.tenk.fi/> Luettu 10.11.2014.

Ulkoasiainministeriön WWW-sivusto. <http://www.formin.fi/> Luettu 29.3.2015.

### **Painamaton kirjallisuus**

Karjalainen, Mira 1999: *Merimiehen matkakertomus – laivaelämä vankila-metaforan valossa*. Pro gradu-tutkielma. Helsingin yliopisto: Uskontotieteen laitos.

Talasmäki, Hanna 2006: *Nykyajan suomalainen merimiesyhteisö – antropologinen yhteisötutkimus rahtialus M/S Eiran merimiesyhteisöstä*. Pro gradu-tutkielma. Jyväskylän yliopisto: Historian ja etnologian laitos.

### **Painettu kirjallisuus**

Acejo, Iris 2012: Seafarers and transnationalism: ways of belongingness ashore and aboard, *Journal of Intercultural Studies* 2012/vol.33, 69–84.

Arvidsson, Alf 2009: *Etnologi. Perspektiv och forskningsfält*. Lund: Studentlitteratur AB.

Arvastson, Gösta & Ehn, Billy (toim.) 2009: *Etnografiska observationer*. Lund: Studentlitteratur.

Constantino, Renato 2006/1978: *The Philippines. Vol. 2: The Continuing Past*. Quezon City: The Foundation for Nationalist Studies.

Davies, Charlotte Aull 2008: *Reflexive Ethnography. A guide to researching selves and others*. 2<sup>nd</sup> edition. London & New York: Routledge.

Davydova, Olga 2009: *Suomalaisena, venäläisenä ja kolmantena: etnisyydiskursseja transnationaalisisessa tilassa*. Joensuun yliopiston humanistisia julkaisuja no 57.

Du Rietz, Peter 2001: *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie; 45. Stockholm: Sjöhistoriska museet.

Ehn, Billy 2014: *Arjen yllätyksiä – Huomaamattoman etnografia ja kulttuurianalyysi. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar 2001: *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerups.

Eldh, Christer 2004: *Den riskfyllda gemenskapen. Att hantera säkerhet på ett passagerarfartyg*. Lund: Arkiv förlag.

Fajardo, Kale 2011: *Filipino Crosscurrents. Oceanographies of seafaring, masculinities, and globalization*. University on Minnesota Press.

Fingeroos, Outi & Jouhki, Jukka 2014: *Etnologinen kenttättyö ja tutkimus: Metodien monimuotoisuuden pohdintaa ja esimerkkitaapauksia. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Gadamer, Hans-Georg 1989: *Truth and Method*. Second edition. London: Sheed & Ward.

Gadamer, Hans-Georg 2004: *Hermeneutiikka. Ymmärtäminen tieteissä ja filosofiassa*. Suom. Ismo Nikander. Tampere: Vastapaino.

Gerstenberger, Heide 2008: Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt. Nautica Fennica 2007 – 2008*. Helsinki: Museovirasto.

Geertz, Clifford 1973: *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books, cop.

Hall, Stuart 1999: *Identiteetti*. Herkman, Juha & Lehtonen, Mikko (suom. ja toim.) Tampere: Vastapaino.

Hirsjärvi, Sirkka, Hurme, Helena 2000: *Teemahaastattelu. teoria ja käytäntö*. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirvi, Laura 2012: Multi-sited Fieldwork amongst Sikhs in Finland and California. *Where is the Field? The Experience of Migration Viewed through the Prism of Ethnographic Fieldwork*. Hirvi, Laura & Snellman, Hanna (toim.). *Studia Fennica Ethnologica* 14, 2012. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hofstede, Geert & Minkov, Michael 2010: *Cultures and Organizations: Software of the Mind: international cooperation and its importance for survival*. USA: McGraw Hill Professional. Dawsonera: Verkkojulkaisu. ISBN-13: 9780071770156.

Horck, Jan 2006: *A mixed crew complement – A maritime safety challenge*. Malmö Studies in Educational Sciences: Licentiate Dissertation Series 2006/vol.3.

Horck, Jan 2010: *Meeting diversities in maritime education: A blend from World Maritime University*. Malmö Studies in Educational Sciences No. 54. Malmö University.

Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika 2014: Etnografian ulottuvuudet ja mahdollisuudet. *Moniulotteinen etnografia*. Helsinki: Ethnos ry.

Knudsen, Fabienne, Loloma Froholdt, Lisa 2009: *The consequences of "Culture's Consequences": A Critical Approach to Culture as Collective Programming Applied to Cross-cultural Crews*. *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol 8 (2009), No.2, 105–121.

Kaukiainen, Yrjö 2008: *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Lamvik, Gunnar 2002: *The Filipino Seafarer. A Life between Sacrifice and Shopping*. Dept. of Social Anthropology. Norwegian University of Science and Technology.

Malkki, Liisa 2012: *Kulttuuri, paikka ja muuttoliike*. Tampere: Vastapaino.

Markkula, Johanna 2011: Any port in a storm: responding to crisis in the world of shipping. *Social Anthropology/Anthropologie Sociale* 2011/vol.19, 297–304.

Martikainen, Tuomas 2006: *Ylirajainen kulttuuri. Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

McKay, Steven 2007: Filipino Sea Men: Constructing Masculinities in an Ethnic Labour Niche. *Journal of Ethnic and Migration studies*, 33, vol 4.

Paaskoski, Leena 2008: *Herrana metsässä*. Kansatieteellinen tutkimus metsänhoitajuudesta. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Parrenas, Rhacel Salazar 2001: *Servants of globalization. Women, migration, and domestic work*. Stanford, California: Stanford University press.

Rosenström, Marika 1996: *Fartyget, himlen och havet: verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland Nr 597. Folkkultursarkivet Nr 16. Helsinki: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Ruotsala, Helena 2005: Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. *Polkuja etnologian menetelmiin*. Korkiakangas, Pirjo, Olsson Pia, Ruotsala, Helena (toim). Ethnos toimite 11, 2005. Helsinki: Ethnos ry.

Said, Edward W 2011/1978: *Orientalismi*. Suom.Kati Pitkänen. Helsinki: Gaudeamus University Press.

Sampson, Helen 2003: Transnational Drifters or Hyperspace Dwellers: An exploration of the lives of Filipino seafarers aboard and ashore. *Ethnic and Racial Studies*/vol.26, 253–277.

Steel, Tytti 2013: *Risteäviä eroja sataman arjessa*. Helsinki: Kansatieteellisiä tutkimuksia Helsingin yliopistossa 17. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-9013-4> (PDF)

Stewart, Pamela J. & Strathern, Andrew J. 2014: *Working in the field : anthropological experiences across the world*. New York, NY: Palgrave Pivot.

Suomen Varustamot ry. Toimintakertomus 2013.

Tikkanen, Sallamaria 1993: Vapaa-ajan viettoa Suomen etelä-Amerikan Linjan laivoilla. *Nautica Fennica 1993*. Helsinki: Museovirasto.

Uola, Kirsi 2004: *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari. Suomalainen merikirjallisuus – oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Urponen, Maija 2010: *Ylirajaisia suhteita. Helsingin olympialaiset, Armi Kuusela ja ylikansallinen historia*. Helsinki: Yliopistopaino. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-6449-4> (PDF)

Y.Q,Wang & P,Gu 2005: Reducing intercultural communication barriers between seafarers with different cultural background . *Maritime security and MET: Six Annual General Assembly (AGA) of the International Association of Maritime Universities, hosted by the World Maritime University. Malmö, Sweden*. WIT Press, Southampton, Boston.

Weibust, Knut 1969: *Deep sea sailors. A study in Maritime ethnology*. Stockholm: Nordiska museet.



## SISÄLLYSLUETTELO

1. LAIVALLE .....	1
1.1. Johdanto .....	1
1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta .....	3
1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet .....	5
1.4. Aineiston hankinta ja analysointi .....	10
1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät .....	13
1.5.1. Kenttätyöt .....	13
1.5.2. Haastattelut .....	15
1.5.3. Osallistuva havainnointi .....	18
1.5.4. Kenttätyöpäiväkirja ja profiilit .....	20
2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA .....	22
2.1. Sekamiehitys .....	22
2.2. Filippiiniläiset .....	26
2.3. Diaspora ja transnationalismi .....	29
3. LAIVALLA .....	33
3.1. M/S Martha .....	33
3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai .....	37
3.3. Hierarkia .....	41
3.4. Vapaa-aika .....	44
3.5. Kommunikaatio .....	49
3.6. "Onnellinen laiva" .....	54
4. LAIVALTA .....	62
4.1. Kenttätöiden jälkeen .....	62
4.2. Loppupäätelmät .....	64
4.3. Yhteenveto .....	67
LÄHTEET .....	71

## **”FILIPPIINILÄIS-SUOMALAISTA YHTEISELOA”**

### **ETNOGRAFIA SEKAMIEHITYKSESTÄ SUOMALAISELLE RAHTILAIVALLA**

#### **1. LAIVALLE**

##### **1.1. Johdanto**

Rahtilaiva lähti eteläsuomalaisesta satamasta pimeänä syksyisenä iltana. Tällä kertaa aluksen reitti kulki halki Itämeren ja Pohjanmeren aina Espanjaan asti, ja se pysähtyi matkalla useissa Euroopan satamissa ottamassa tai purkamassa lastia. Laiva on uusi ro-ro (roll on - roll off) -tyyppinen rahtialus, joka kuljettaa konttien lisäksi erilaista pyörillä liikuteltavaa lastia. Laivan perässä liehui voimakasta etelätuulta uhmaten Suomen lippu, ja kyljessä sen nimen alla luki kotipaikkana Helsinki. Ulospäin laiva vaikutti suomalaiselta, mutta lähemmin tarkasteltuna se oli monen kansallisuuden sekä kulttuurin kohtaamispaikka. Tutkielmani perustuu kolmeviikkoiseen kenttätyöjaksoon, jonka aikana olin laivalla havainnoimassa nykymerenkulkua.

Tutkimusaiheeni on sekamiehitykset suomalaisella rahtilaivalla. Sekamiehityksellä tarkoitetaan mahdollisuutta käyttää EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisia suomalaisen rahtilaivan henkilöstöä palkatessa. Suurin osa näistä merimiehistä tulee Filippiineiltä. Käytäntö hyväksyttiin vuonna 2009, joten suomalaisessa merenkulussa asia on uusi ja sitä on tutkittu vasta vähän. Olin kenttätöissä Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssin Anne Ala-Pölläsen kanssa, ja nimesimme laivan M/S Marthaksi. Tämä pseudonyymi tulee suomalaisten merimiesten keskuudessa suositusta tanskalaisesta 1960-luvun höyrylaivaelokuvasta, jonka hahmot ovat karikatyyreja oman merimiesammattinsa edustajista. Laivan miehistölle oli kunnia-asia, ettemme poistuneet laivalta näkemättä tätä filmiä. Merimiesten anonymiteetin suojaksi en mainitse laivan oikeaa nimeä ja varustamoakaan enkä henkilöiden ammattia, ellei se tutkielman kannalta ole oleellista. Esimerkiksi kokin asema on tässä tutkielmassa tärkeä sekä tutkittavana että laivayhteisön jäsenenä, joten hänen positionsa mainitseminen on mielestäni tärkeää.

Tarkastelen miten sekamiehitys ilmenee käytännössä laivalla. Tarkastellessani sekamiehitystä ja sen vaikutusta laivayhteisöön tulen samalla tarkastelleeksi omaa kasvuani tutkijana, ja sitä miten ymmärrykseni aiheeseen lisääntyy tutkielman edetessä. Olen rakentanut tutkielmani kronologisesti ajatukselle; laivalle, laivalla, laivalta. Tutkielmani etenee kahdessa tasossa; abstraktilla tasolla tarkastelen yleisesti kulttuurien kohtaamista sekamiehitetyssä laivayhteisössä. Konkreettisemmalla tasolla esitän oman tulkintani tapahtumista.

Tutkimuksen empiirinen osa alkaa Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelulla. Tämä, samoin kuin myöhempi epävirallinen keskustelu M/S Marthan varustamon edustajan kanssa toimii taustatietona sekamiehityksistä Suomessa. Tarkastelen Laivalle - osiossa sekamiehityskäytäntöä Suomessa, sekä filippiiniläisiä merimiehiä ja heidän rekryointiaan laivoillemme. Laivalla - kappale on varsinainen etnografia, eli kertomus siitä miten sekamiehitys ja kulttuurien kohtaaminen näyttäytyi M/S Marthalla arjessa sekä vapaa-aikana eri näkökulmista tarkasteltuna. Laivalta - luvussa reflektoin ja analysoin tarkemmin havaintojani sekä aineistosta nousevia teemoja.

M/S Marthalla työskentelevää miehistöä oli yhteensä kuusitoista, joista filippiiniläisiä oli yhdeksän ja loput suomalaisia. Lisäksi laivalla oli kaksi suomalaista harjoittelijaa. Laivahierarkiassa merimiehet jaetaan päällystöön (kapteeni, yliperämies, vahtiperämiehet, konepäällikkö, konemestarit) sekä miehistöön, johon kuuluvat loput laivan kansi-, kone- ja talouspuolen työntekijöistä. Puhun kuitenkin yleisesti merimiehistä tai miehistöstä tarkoittaessani kaikkia Marthalla työskenteleviä ihmisiä, myös kahta laivalla työskennellyttä naista. Käytän haastattelusitaateissa ja kenttätyöpäiväkirjan otteissa filippiiniläisistä puhekielessä esiintyvää sanaa ”filppari”, sillä ilmaisua käytettiin niin työnantajapuolen kuin Marthan merimiestenkin kanssa käydyissä keskusteluissa yleisesti.

### **M/S Marthan merimiehet**

#### **Suomalaiset:**

Päällystö: Kapteeni, yliperämies, konepäällikkö, ensimmäinen konemestari

Miehistö: Pursimies (poosu), matruusi, talousapulainen (messilikka tai -kalle).



**Filippiiniläiset:**

(Ali)päälylystö: Vahtiperämiehet (toinen perämies), vahtikonemestari

Miehistö: Sähkömies, konekorjausmies, moottorimies, kokki

**1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta**

Tutkielmani perustuu kenttätöyöhön ja rajaan aiheeni sekamiehitykseen M/S Marthalla. Tarkastelen sitä miten sekamiehitys tällä aluksella, tämän miehistön keskuudessa ja tällä matkalla näyttäytyi. Tutkimukseni pääkysymys on, mikä on sekamiehityksen vaikutus yhteisöllisyyteen, työhön sekä sosiaalisiin suhteisiin tällä suomalaisella rahtilaivalla? Alakysymyksillä pyrin avaamaan teemaa; Onko M/S Martha niin sanottu ”onnellinen laiva”, merimieskielessä usein esiintyvä ”Happy Ship”? Onko laivan suljetussa ympäristössä eri kulttuureista tulevien merimiesten välillä yhteisöllisyyttä, mistä se muodostuu, ja tavoitellaanko sitä. Miten ihmiset kohtaavat yhteisössä ja miten yhteistyö toimii laivayhteisössä arkielämän tasolla; työssä ja vapaa-ajassa? Onko filippiiniläisten ja suomalaisten työ- ja vapaa-ajan toimissa eroja, mistä syntyvät, miten ne ilmenevät ja miten ne vaikuttavat työyhteisössä? Tutkielma on oma näkökulmani ja tulkintani merimiesten elämään M/S Marthalla; mitä minä näin, mitä laivalla tapahtui ja mitä nämä kertovat monikulttuurisesta työyhteisöstä sekä yhteisöllisyydestä?

Suomalaiset merimiehet opiskelevat ammattiin ja hakevat laivalle töihin, mutta filippiiniläisten tie suomalaiselle laivalle on monimutkaisempi. Tutkielman kannalta onkin oleellista selvittää filippiiniläisten taustat. Heidän osuutensa tutkielmassa korostuu, sillä ilman heidän taustojaan on mahdotonta tarkastella ja ymmärtää Marthan sekamiehitettyä arkea ja sen miehistön sosiaalisia suhteita.

Miehitys rahtilaivoilla on nykyään supistettu minimiin, joten jokainen on tärkeä ja jokaiseen tulee voida luottaa työn sujuvuuden, turvallisuuden sekä yleisen tyytyväisyyden vuoksi. Sekamiehityssopimusten mukaan EU:n ulkopuolelta tuleva työvoima palkataan laivalle määrättyksi ajaksi, joten varustamo, laiva ja lippu sen perässä eivät useinkaan ole heille samat kuin aikaisemmalla työrupeamalla, ”*törnillä*”. Yhteisöllisyyden muodostuminen sekä tutustuminen, sitoutuminen tai kiintyminen työtovereihin tai alukseen

ei siten edusta välttämättä samanlaista jatkuvuutta kuin samalla laivalla säännöllisesti seilaavilla suomalaisilla merimiehillä. Työ laivalla on ryhmätyötä, jossa kaikilla on sama merellinen ympäristö, samat myrskyt ja satamat sekä sama tavoite, eli saada lasti ajoissa ja turvallisesti perille.

M/S Marthalla yhdistävänä tekijänä toimi merimiehen ammatti ja työympäristö. Merimiesten henkilökohtaisilla ominaisuuksilla on vaikutusta yhteisöllisyyteen ja mikä merkityksiä sille annetaan, mutta taustalla vaikuttava ammattikulttuuri on muokannut työskentelyn laivalla samankaltaiseksi aluksesta tai sen merimiehistä riippumatta. Ryhmän jäsenet vaihtuvat ja viipyvät työssään vain hetken, mutta yhteisön kulttuuri elää omanlaisenaan. Yhteisön jäsenten roolit muotoutuvat pitkälti yhteisön jäsenen hierarkkisesta ja ammatillisesta statuksesta. Kuitenkin henkilökohtaisilla suhteilla ja persoonallisilla ominaisuuksilla on suuri vaikutus työyhteisön ja jäsenen roolin muotoutumisessa merimiesyhteisössä.

En ole itse työskennellyt tai ennen kenttätöitani edes käynyt rahtilaivassa, joten ennen kentälle lähtöä pohdin miten sopeutuminen laivaympäristöön ja havainnointi sekä haastattelut minulle täysin vieraassa ympäristössä tulisivat onnistumaan. Minulla on kuitenkin omakohtaista kokemusta filippiiniläisten kanssa työskentelystä, joten ymmärrän suomalaisten merimiesten tunteet uusia työtovereita kohtaan. Työskentelin pitkään sairaanhoitajana Lontoossa, jonne palkattiin 2000-luvun alussa filippiiniläisiä helpottamaan kroonista hoitajapulaa. Nämä hoitajat olivat hyvin koulutettuja ja puhuivat hyvää englantia, mutta heidän tapansa kommunikoida ja toimia eri tilanteissa oli erilainen, kuin mihin olin tottunut. Huomasin itsestäni ja työtovereistani, että monelle Lontoossa työskentelevälle ja siellä monikulttuurisuuteen tottuneelle, filippiiniläisten hoitajien yhtäkkäinen tulva tuntui oudolta ja omaa työpaikkaakin uhkaavalta.

Suljetussa yhteisössä kielen, kommunikaation sekä yhteistyön merkitys on suuri. Näihin vaikuttavat muun muassa puhuttu kieli, sen piilomerkitykset sekä eri kulttuurien tavat ilmaista itseään. Ei ole itsestään selvää mitä sanotaan, kenelle sanotaan ja mitä jätetään sanomatta, keneltä tietoa kysytään tai otetaan vastaan. Ammattikieli, huumori, kielen piilomerkitykset, eri tavat ilmaista esimerkiksi negatiivisia ajatuksia tai silkka kielitaidon puute voivat aiheuttaa ongelmatilanteitakin eri kulttuureista tulevien merimiesten työssä sekä sosiaalisissa suhteissa työpaikalla. Tavoitteenani on tarkastella sitä, miten

kommunikaatio monikulttuurisessa ryhmässä ilmenee käytännön työssä, esimerkiksi informaation, ohjeiden ja käskyjen välittymisessä.

Ruotsalainen merenkulun opettaja sekä tutkija Jan Horck on todennut, että tutkijan on vaikea tehdä tutkimusta, mikäli laivaympäristö sekä merimiehen arki ovat hänelle vieras maailma. Tutkijan on hänen mukaansa vaikea ymmärtää ja sisäistää laivan suljettua yhteisöä, sen toimintaa, kieltä ja perinteitä.<sup>1</sup> Minusta se, että laiva oli vieras ympäristö, oli kuitenkin hyvä asia tutkielmani kannalta, sillä pystyin suhtautumaan laivan arkeen ja tapahtumiin vailla ennakoasenteita. Vaikka elin sisällä laivan arjessa, olin kuitenkin ulkopuolinen tutkija.

Alkuperäinen merietnologinen tutkimussuunnitelmani sekä tutkimusmetodini vaihtuivat kun kiinnostuin sekamiehitysteemasta. Tutkimuskysymykseni sekä näkökulmani aiheeseen elivät ja muuttuivat vielä tutkimus- sekä kirjoitusprosessin aikanakin. Hermeneuttisen kehän<sup>2</sup> ajatusmallin mukaisesti minulla oli aluksi tietty ennakoajatus tutkimusaiheestani. Alun perin tarkoitukseni oli keskittyä sekamiehityksissä vain suomalaisten miehistöpuolen merimiesten näkökulmaan asiaan, sillä ajattelin tutkielman paisuvan muuten liikaa. Taustatiedon lisääntyessä huomasin kuitenkin jo ennen laivalle lähtöä, että tutkielmasta tulee yksipuolinen ja suppea ilman filippiiniläisten sekä suomalaisen päällystön näkökulmaa. Lisäksi aineisto olisi jäänyt pieneksi, sillä Marthalla oli vain kolme suomalaista miehistön jäsentä.

### **1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet**

Sekamiehitys on rahtilaivoillamme uusi asia, joten aiheesta on tehty Suomessa vasta vähän tutkimusta. Lähinnä merenkulun ammattikorkeakoulujen opiskelijoiden piirissä tehdyt tutkimukset ovat kvantitatiivisia, etupäässä tilastoja sekamiehityksistä tai mielipidemittauksia, joissa käytäntöä arvioidaan numeraalisilla asteikoilla. Tutkimuksissa on keskitytty suomalaisiin varustamoihin tai merimiehiin, filippiiniläisten merimiesten ääni ja mielipiteet eivät tule näissä tutkielmissa esille.

---

<sup>1</sup> Horck 2006, 169.

<sup>2</sup> Kts Gadamer 1989, 2004.

Euroopassa sekä muualla maailmassa merimiehiä ja sekamiehityksiäkin on tutkittu paljon. Tutkimusta tehdään muun muassa WMU:ssa (World Maritime University) sekä SIRC:ssä (Seafarers International Research Centre), jotka ovat keskittyneet merenkulun tutkimukseen myös humanistisesta näkökulmasta. Käytän tutkielmassani molempien julkaisuja sekä tutkimuksia.

Ruotsissa monikulttuuriset miehistöt ovat olleet käytäntö jo pitempään ja aihetta on tutkittu laajemmin. Tukholman merimuseon tutkija, etnologi Peter Du Rietzin tarkastelee sekamiehityksiä etnografisessa tutkielmassaan *Isolde av Singapore*. M/S Isolde oli liputettu Singaporeen, mutta sen päällystöstä neljä oli edelleen ruotsalaisia. Hän oli mukana rahtilaiivalla useamman kuukauden, jonka aikana hän tarkasteli eri kulttuureista tulevien merimiesten kohtaamista laivan arjessa. Oman kolmeviikkoiseni perusteella tämä etnografia tuntui hyvin tutulta, joten se on mielenkiintoinen vertaistutkimus paljon omia havaintojani muistuttavien tutkimustulosten takia.

Vaikka M/S Marthan miehistö muodostui vain kahdesta eri ryhmästä, voidaan mielestäni kuitenkin puhua kulttuurien moninaisuudesta. Suomalaiset ja filippiiniläiset merimiehet tekevät samaa työtä samassa suljetussa tilassa, mutta heidän lähtökohtansa ja taustansa ovat kuitenkin erilaiset. Miten tämä monikulttuurinen työyhteisö elää arkea ja työskentelee yhdessä? Kulttuurien vertailu on haastavaa. Etnografista vertailua on tehty muun muassa etsimällä erilaisista kulttuureista yhteisiä piirteitä ja tarkastelemalla miten ne ilmenevät. Tutkimuksessa voidaan korostaa mahdollisia eroja ja yrittää tulkita niitä.<sup>3</sup> Oma tulkintani M/S Marthan sekamiehityksestä on lähempänä jälkimmäistä vertailumallia. Kuvailen mitä filippiiniläiset ja suomalaiset sanovat itsestään ja toisista, ja miten he näkevät oman ryhmänsä verrattuna toisiin.

Kulttuuri voidaan määritellä tietyn ryhmän jakamiksi tiedostetuiksi tai tiedostamattomiksi koodeiksi, käsityksiksi ja arvoiksi, jotka ilmenevät ja muovautuvat ihmisten sosiaalisessa kanssakäymisessä. Kulttuuri on tavallaan kollektiivista tietoutta, määrätyn yhteisön omaisuutta.<sup>4</sup> Kulttuuriin voidaan katsoa kuuluvan sekä näkyviä että näkymättömiä piirteitä. Näkyviä piirteitä ovat muun muassa ruokatavat, pukeutuminen ja tapakulttuuri; näkymättömiä esimerkiksi arvot ja arvostukset, moraali sekä uskonto. Kulttuuri voidaan

---

<sup>3</sup> Stewart & Strathern 2014, 79.

<sup>4</sup> Ehn & Löfgren 2001, 9.

määritellä suhteellisen pysyväksi ja uusille sukupolville siirrettäväksi, mutta toisaalta se voi muuttua ajan kuluessa. Vanhaa jää pois ja jotain uutta tulee sen tilalle.<sup>5</sup>

Clifford Geertz kehottaa hylkäämään ajatuksen, että kulttuuri muodostuu pelkästään ihmisten tavoista, tottumuksista ja perinteistä. Hänen mukaansa kulttuuria tulisi tarkastella kontrollimekanismina, ohjeina ja sääntöinä, jotka ohjaavat ihmisen käyttäytymistä sekä toimintaa ja joista ihminen on riippuvainen. Geertzin mukaan ihmisen toimintaa tulisi tarkastella sekä kulttuuristen että sosiaalisten aspektien kautta, mieltäen nämä itsenäisiksi, mutta toisistaan riippuvaisiksi tekijöiksi. Toisaalta on olemassa uskomuksista, symboleista sekä arvoista muodostuva malli, jonka avulla ihminen tarkastelee ja ymmärtää maailmaa, ilmaisee tunteitaan ja tekee päätöksiä. Siinä missä kulttuurin katsotaan ohjaavan ihmisen toimintaa, sosiaalinen rakenne on se muoto, jossa kulttuuri näkyy.<sup>6</sup>

Yhdessä tehty työ on ollut usein tarkastelun lähtökohtana kansatieteellisessä ammattiryhmiä ja niiden kulttuuria käsittelevässä tutkimuksessa. Arkisessa vuorovaikutuksessa työntekijöiden kokemukset, näkemykset sekä arvot kohtaavat. Metsänhoitajien ammattikulttuuria tutkineen kansatieteilijä Leena Paaskosken mukaan kulttuuria tulee tarkastella dynaamisena prosessina. Ryhmän yhteinen kulttuuri syntyy ja elää sen jäsenten välisessä vuorovaikutuksessa. Ammattikulttuuriin kuuluvat tavat, perinteet, arvot ja arvostukset sekä käsitykset ammattikunnan merkityksestä ja tehtävästä. Paaskoski puhuu ammattiperinnöstä, kulttuurisesta pääomasta, joka omaksutaan, tunnustetaan ja jota ylläpidetään sekä tietoisesti että tiedostamatta. Tärkeää on, että koko ammattikunta ”tunnustaa” yhteisen kulttuurin, vaikka sillä ei kaikille olekaan samanlaista merkitystä ja sitä tulkitaan eri tavoin. Ammattikulttuuri ei siis ole tutkijoiden keksintöä, vaan se tiedostetaan ammattikunnan sisällä yhteishenkenä ja yhteisinä arvoina.<sup>7</sup>

Merimiesten ammatissa yhteisö elää ja toimii laivalla yhdessä niin työssä kuin vapaa-aikanakin. Merimiehen ammattiroolin muodostumisessa ja kehittämisessä vaikuttaa niin merimiesyhteisön ulkopuolelle jäänyt lähtöyhteisö kuin suhde tuloyhteisöön, aluksen muihin merimiehiin. Liittymällä merimiesyhteisöön merimies osittain luopuu lähtöyhteisön identiteetistä ja samaistuu ammattirooliinsa eli merimieheyteen.<sup>8</sup> Ammatillinen yhteisö

---

<sup>5</sup> Martikainen et al 2006, 11–12.

<sup>6</sup> Geertz 1973, 44, 144.

<sup>7</sup> Paaskoski 2008, 11, 80–81.

<sup>8</sup> Uola 2004, 339.

muodostuu ihmisistä, jotka tekevät yhdessä samankaltaista työtä ja joilla on samat tavoitteet ja päämäärät, ja jotka ovat omaksuneet useita samoja arvoja, normeja ja näkemyksiä. Yhteisöllä tulee olla jotain, mikä erottaa sen muista yhteisöistä.<sup>9</sup>

Leena Paaskosken mukaan (metsänhoitajien) ammattikulttuuri on abstraktio, joka on olemassa vain ryhmän jäsenten kollektiivisten kokemusten perusteella. Ammattikulttuuri on tärkeä osa yhteisöllisyyden muodostumisessa ja sen ylläpitämisessä. Etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren puhuvat ryhmän yhteisöllisyydestä kollektiivisena tietoisuutena. Kulttuuria luodaan aktiivisesti tavoitteena vahvistaa ryhmän yhteenkuuluvuutta, mutta yhteiset kokemukset sekä jaettu arki muodostavat tiedostamatontakin yhteisöllisyyttä.<sup>10</sup> Tutkijan tulee huomioida eri kulttuurikäsitysten sidonnaisuus yhteiskunnallisiin sekä taloudellisiin rakenteisiin eli esimerkiksi alhaiseen elintasoon ja työttömyyteen.<sup>11</sup> Filippiiniläisten syyt lähteä kotisaariltaan maailman merille liittyvät nimenomaan näihin seikkoihin, joten käsitelen niitä tutkielmassani myöhemmin.

Työ laivalla on yhteistyötä ja yhteisön merkitys on tärkeä. Sekamiehityksessä molemmat ryhmät tuovat omia piirteitään laivan työ- ja merimieskulttuuriin. Sosiaalipsykologi Geert Hofstede on tarkastellut näkökulmia valtaeroihin eri kulttuureissa tutkimuksessaan IBM-yhtiössä, mutta hänen teorioitaan on sovellettu paljon merenkulun ja etenkin sekamiehitysten tutkimukseen. Hän tarkasteli monikulttuurisia työyhteisöjä, joissa usein korostuvat vallan ja hierarkian käsitteet, maskuliinisuus sekä feminiinisyys, yksilön ja yhteisön suhde sekä se, miten kommunikaatio eri ryhmien välillä toimii.<sup>12</sup> Etnologi Peter du Rietz on käyttänyt Hofsteden mallia tutkimuksessaan. Hänen mukaansa valtaeroihin vaikuttavat suhtautuminen valtaan ja johtajiin, ja yhteiskunnissa joissa tämä valtaero on suuri, johtajankin rooli on suuri. Näissä käskyjä annetaan ja niitä noudatetaan. Hän tarkastelee individualismin ja kollektivismien käsitteitä työnteossa, eli toimitaanko mieluummin itsenäisesti vai ryhmässä. Käsitteisiin liittyvät perheen ja suvun merkitys sekä sitä kenelle ollaan lojaaleja. Hofstede mainitsee tärkeänä elementtinä eroja tarkastellessa epävarmuuden näyttämisen ja etenkin sen välttämisen. Toisissa kulttuureissa riskejä uskalletaan ottaa, toisissa taas niitä vältetään epäonnistumisen ja kasvojen menettämisen

---

<sup>9</sup> Arvidsson 2009, 16–17.

<sup>10</sup> Ehn & Löfgren 2001, 8–11.

<sup>11</sup> Geertz 1973, 361.

<sup>12</sup> Hofstede et al 2010, 30.

pelossa.<sup>13</sup> Hofsteden tutkimuksesta nousee esille tämänkin tutkielman kannalta olennaisia käsitteitä kuten hierarkia sekä yhteisöllisyys.<sup>14</sup> Tarkastelen näitä teemoja myöhemmin omissa kappaleissaan.

Hofsteden teorian kritiikitöntä käyttöä monikulttuuristen miehistöjen tutkimuksessa on kuitenkin arvosteltu. Hofsteden kulttuurikäsitystä on pidetty liian deterministisenä, pysyvänä ja sukupolvelta toiselle luonnollisena siirtyvänä. Hän puhuu kulttuurista ”kollektiivisena ohjelmointina”, jonka mukaan ihmisen käyttäytyminen, arvot sekä normit määräytyvät opitun mallin mukaan. Tietyn maan kansalaisuus ja etninen tausta vaikuttavat ihmisen käyttäytymiseen, ja sitä voidaan ennustaa edellä mainittujen seikkojen perusteella. Tietyn ryhmän kulttuuria pidetään itsestäänselvyytenä ja kaikille kuuluvana ja sen sisäiset eroavaisuudet jätetään huomiotta. Muun muassa Filippiinit on kuitenkin hyvin heterogeeninen valtio, jossa on useita eri etnisiä vähemmistöjä tapoineen ja kielineen. Hofsteden kriitikkojen mukaan kulttuuri ei välttämättä liity kansallisuuteen tai kansallisuus yhteisön kulttuuriin, mutta hänen mallinsa avulla voidaan luoda erilaisia stereotyyppioita ja hyväksyä rakenteellisia epäoikeudenmukaisuuksiakin niputtamalla sekamiehistysten tuomat mahdolliset ongelmat kulttuurikäsitteen alle.<sup>15</sup>

Merenkulkija ja WMU:n tutkija sekä opettaja Jan Horck on tarkastellut sekamiehistöjen vaikutusta laivojen turvallisuuskulttuuriin lähinnä eri kulttuureista olevien merenkulun tutkimuksen opiskelijoiden kautta. Hänen mukaansa ongelmia saattaa syntyä kommunikaatiovaikeuksista, jotka juontavat juurensa paitsi yhteisen kielen puuttumisen lisäksi miehistön eri kulttuuritaustoista. Toisten tekemisiä, sanomisia, ilmeitä, eleitä ja tapoja ei ymmärretä tai ne tulkitaan väärin. Kommunikaatiolla tai sen vaikeuksien aiheuttamilla väärinkäsityksillä on merkitystä paitsi miehistön sosiaalisiin suhteisiin myös turvallisuuteen aluksella.<sup>16</sup> Se, että on tietoinen muista kulttuureista, vaatii Horckin mukaan ymmärrystä omasta kulttuurista ja sen muodostumisesta. Muita tulkitaan ainakin jossain määrin oman kulttuurin näkemysten kautta. Tämä saattaa aiheuttaa väärinymmärryksiäkin, mikäli ei huomioida kulttuurisia eroja esimerkiksi kommunikaatiotyylissä, vallan ja hierarkian ymmärtämisessä, uskonnossa sekä

---

<sup>13</sup> Du Rietz 2001, 177–178.

<sup>14</sup> Hofstede et al 2010, passim.

<sup>15</sup> Knudsen & Loloma Froholdt 2009, 105–107, 114.

<sup>16</sup> Horck 2006, 30, 46.

suhtautumisessa aikaan ja työntekoon yleisesti. Nämä asiat tulisikin huomioida jo merenkulun koulutusta suunniteltaessa.<sup>17</sup>

Aineistostani nousee esiin ajatuksia herättävä jälkikolonialismin käsite. Antropologi Edward Saidin mukaan jälkikolonialismi kritisoi sitä, että läntisten maailman harjoittama kolonialismi, eli kehitysmaiden taloudellinen ja kulttuurinen riisto on ymmärretty ja esitetty luonnollisena. Jälkikolonialismin tärkeimpiä käsitteitä on etnosentrismi eli muiden arviointi oman kansan ja kulttuurin perspektiivistä. Se ei välttämättä ole rasistinen termi, vaan tarkoittaa länsimaissa, lähinnä Euroopassa kehitettyjen käsitteiden ja kategorioiden soveltamista muihin kansoihin ja kulttuureihin.<sup>18</sup>

#### **1.4. Aineiston hankinta ja analysointi**

Primääriaineisto tutkielmassani on kenttätyömateriaali eli haastattelut ja havainnointiaineisto sekä niihin perustuva kenttätyöpäiväkirja. Aikaisempi tutkimus, Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu sekä keskustelu Marthan varustamon edustajan kanssa toimivat apuvälineinä aineiston analyysissä, tarkastellessani aiheen taustoja ja sekamiehityksiä yleisellä tasolla. Etnografisen tutkielmani lähtökohtana on hermeneuttinen tutkimusote. Siihen liittyy materiaalin hankinta ja etenkin kenttätöihin lähteminen ilman tarkkoja tutkimuskysymyksiä tai teoriaa aineiston analysointiin. Tutkielman edetessä saan lisää tietoa eri lähteistä, jolloin oma ymmärrykseni aiheesta kasvaa, tutkielma elää ja muovautuu tiedon, havainnointien, kokemusten, tulkinnan sekä niiden reflektoinnin myötä. Ymmärrykseni sekamiehitysteemaan kehittyi aikaisempaa tutkimusta sekä kirjallisuutta tarkastellessa. Kokemukseni työskentelystä filippiiniläisten kanssa ja tietynlainen ymmärrys heidän työkuulttuuristaan ei voinut olla vaikuttamatta havaintoihini sekä tulkintoihini. Vaikka laiva- ja sairaalaympäristö eroavat toisistaan, on niissä paljon yhtäläisyyksiä, kuten hierarkkinen organisaatio, jossa on jokaiselle tarkkaan määritellyt roolit.

Filosofisen hermeneutiikan kehittäjän Hans-Georg Gadamerin mukaan hermeneuttiseen

---

<sup>17</sup> Horck 2010, 112.

<sup>18</sup> Said 2011/1978, passim.



prosessiin kuuluu vuorovaikutus tutkijan sekä tutkittavien ymmärryksen sekä maailmankuvan välillä. Tutkija ei pelkästään toista sanottua tai koettua, vaan tulkitsee sitä, lähtökohtana toisen ymmärtäminen.<sup>19</sup> Tulkinnat ovat aina kulttuurisidonnaisia, joten tutkimuskohteen ymmärtämiseksi tutkijan tulee perehtyä sen kulttuuriseen kontekstiin, sekä liittämään tutkimus tiettyyn aikaan, paikkaan sekä sosiaaliseen yhteyteen.<sup>20</sup> Hermeneuttisen säännön mukaan kokonaisuutta tulee ymmärtää yksittäisten seikkojen ja yksittäisiä kokonaisuuden perusteella.<sup>21</sup>

Billy Ehn ja Orvar Löfgren tarkastelevat Kulturanalyser - teoksessaan tilan ja ajan, yhteiskunnan ja sosiaalisen maiseman, arvojen, työn sekä moraalien käsitteitä.<sup>22</sup> Nämä käsitteet sopivat hyvin myös laivan suljetun ja eristyneen tilan sekä kulttuurin tarkasteluun. Taustatiedon valossa sekamiehitys näyttäytyi aluksi minulle melko abstraktina käsitteenä. Tutkielman edetessä, kenttätöissä sekä tuloksia analysoidessani kulttuurianalyysi auttoi löytämään asioita ja ilmiöitä, joihin ei välttämättä muuten kiinnittäisi huomiota, ja tarkastelemaan sekä analysoimaan niitä nimenomaan kulttuurintutkimuksen näkökulmasta. Kulttuurianalyysin avulla pyrin tarkastelemaan asioihin kätkeytyviä piilomerkityksiä ja mitä tapahtuu silloin kun ei varsinaisesti näytä tapahtuvan mitään. Tilan merkitys on tärkeä, ja se on jaoteltu laivalla selkeästi, rahtilaivalla suurin osa pinta-alasta liittyy sen tärkeimpään toimintaan eli rahdin kuljetukseen. Jako julkiseen ja yksityiseen on periaatteessa yksinkertainen, yksityistä on vain hytti ja kaikki muu on julkista. Tarkastelen eri tilojen merkityksiä omassa luvussaan; kuka tekee mitä, missä ja kenen kanssa. Kulttuurianalyysissä on tärkeää tarkastella jännitteitä kulttuurin ja yhteisön rakenteen, ihmisten omakohtaisten kokemuksen ja yleisen mallin, yksityisen ja yleisen sekä sen välillä, mitä ihmiset sanovat ja mitä he tekevät.<sup>23</sup>

Billy Ehnin mukaan etnografi on aina altis vaikutuksille ja tietämättäänkin ennakkoluuloinen. Hänen mukaansa tutkijan tulee muistaa tapahtumia analysoidessa, että hän on itse osa tapahtumaa, ja se mitä kentällä näkee, kokee ja ymmärtää, riippuu omasta paikasta tilanteessa. Tutkijan mahdollisuus liikkua kentällä ja se, miten pääsee mukaan eri tilanteisiin ja miten hän ne rekisteröi mielessään, vaikuttavat yleiskuvan syntymiseen. On

---

<sup>19</sup> Gadamer 1989, 308.

<sup>20</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 14.

<sup>21</sup> Gadamer 2004, 29.

<sup>22</sup> Ehn & Löfgren 2001, 28–29.

<sup>23</sup> Ehn & Löfgren 2001, 13.

eri asia seisooko vieressä sivustakatsojana vai osallistuuko tapahtumaan jotenkin. Tutkimuksen tekoon ja sen tuloksiin liittyvät sekä vaikuttavat kuitenkin ennakko-odotukset, asioiden kulttuurinen merkitys sekä etukäteistieto aiheesta sekä tutkijan tausta ja koulutus. Ehnin mukaan jo ihmisten ja asioiden nimeäminen sekä luokittelu ovat tulkintaa ja vaikuttavat havaintoihin.<sup>24</sup> Helena Ruotsalan mukaan tutkija on aina osa omaa kulttuurista kontekstiaan, johon kuuluu äidinkieli sekä tietty kulttuurillinen käsite- ja arvomaailma. Tutkimuksen tekoon ja sen tulosten analysointiin vaikuttavat tutkijan oma arvomaailma sekä elämäkokemus, mutta myös tietyt fyysiset tekijät kuten ikä, ihonväri sekä sukupuoli.<sup>25</sup>

Clifford Geertzin mukaan etnografi tarkkailee, tallentaa ja analysoi eli ”kirjoittaa auki” havainnoimansa sosiaalisen todellisuuden ja tapahtumat. Etnografia on tulkitsevaa kuvailua, jossa ohimenevä tilanne kuvaillaan etsimällä merkitykselliset seikat ja rakenteet, joita pystytään analysoimaan sekä tarkastelemaan yhä uudelleen.<sup>26</sup> Tutkijan tausta sekä kulttuurinen konteksti vaikuttavat tutkimukseen koko prosessin ajan, niin kenttätöissä kuin kirjoittamisessa sekä tulosten analysoinnissa.

Etnologinen reflektio tarkoittaa ” *tutkimuksen suunnitteluun, tekoon ja raportointiin vaikuttavien subjektiivisten, menetelmällisten ja tiedon olemusta koskevien tekijöiden tiedostamista ja arviointia.* ” Reflektointi on metodi ymmärtämiselle sekä keino tuoda esille miten tutkija on työssään edennyt lähtökohdista lopputulokseen.<sup>27</sup> Itsereflektion merkitys on korostunut kansatieteessä viime vuosikymmeninä. Tutkijan on pystyttävä analysoimaan omaa tutkijan rooliaan, sekä sitä miten hänen läsnäolonsa vaikuttaa tutkittavaan yhteisöön.

---

<sup>24</sup> Ehn 2014, 73–74 .

<sup>25</sup> Ruotsala 2005, 53.

<sup>26</sup> Geertz 1973, 19–20.

<sup>27</sup> Fingeroos & Jouhki, 2014, 88, 90.

## 1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät

### 1.5.1. Kenttätyöt

Aiheeni kannalta kenttätyöt olivat minulle hyvä tapa tarkastella tutkimusaiheeni, sillä olemalla itse paikalla pääsisin havainnoimaan miten sekamiehitys käytännössä toimii. Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssi Anne Ala-Pöllänen oli lähdössä rahtilaivalle tekemään tutkimusta väitöskirjaansa varten, ja koska en aikaisemmin ollut tehnyt osallistuvaa havainnointia kenttätöissä enkä ollut rahtilaivalla, totesimme, että ensimmäinen kerta olisi hyvä tehdä kokeneemman tutkijan seurassa. Päädyimme molempien tutkimuksen kannalta sopivaan suomalaisvarustamoon, jonka edustaja sanoi heidän olevan kiinnostuneita tukemaan tutkimuksiamme tarjoamalla mahdollisuuden kenttätöihin. Erityisen mielekkääksi hän koki oman aiheeni, koska siitä ei ole Suomessa vielä paljoakaan kokemusta, saati tutkimusta. Keskustelimme M/S Marthan varustamon edustajan kanssa sekä ennen kenttätöitä että niiden jälkeen. Olimme toimittaneet hänelle etukäteen tutkimussuunnitelmamme sekä laivalle lähetettävät informaatiokirjeet. Ensimmäisellä kerralla keskustelimme tutkimusaiheistamme sekä käytännön kysymyksistä ja järjestelyistä. Laivalta palattuamme kävimme varustamossa uudelleen ”kohteliaisuuskäynnillä” sekä antamassa palautetta siltä osin kuin koimme tutkimuskohteemme henkilöiden anonymiteetin sallivan.

Vertailimme eri reittivaihtoehtoja, joista osa oli Itämerellä säännöllistä väliä kulkevia, ja osa kauemmas Eurooppaan suuntaavia laivoja. Olimme molemmat sitä mieltä, että pitempi linja ja siten enemmän aikaa merellä helpottaisi tutkimustyötämme, sillä lyhyemmillä linjoilla usein toistuvat satamiin tulot ja niistä lähdöt ovat merimiehille hektisiä tilanteita, kun taas merellä tahti on rennompi. Varustamo maksoi ylläpitomme, mutta ehtona oli, että mikäli laivaan tulisi rekkakuskeja, olisimme velvollisia luovuttamaan hyttimme heille ja odottamaan seuraavaa varustamon alusta. Tämä olisi ollut epäsuotuisaa tutkimuksiemme kannalta, koska aika oli kuitenkin verrattain lyhyt. Pidemmällä linjalla rekkakuskeja on varustamon edustajan mukaan harvoin, joten tämäkin vaikutti päätökseemme lähteä syksyiselle Biskajalle. Kun päätös sopivasta laivasta oli tehty, tulomme hyväksytettiin laivan molemmilla kapteeneilla, joilla ei ollut mitään asiaa vastaan.

Lähetimme laivalle suomen- ja englanninkieliset kirjeet, jossa kerroimme tulostamme. Niissä sitouduimme suojaamaan tutkittavien henkilöllisyyden sekä olemaan ilmoittamatta tutkimuksissamme laivan ja varustamon nimiä. Yritimme näin vähentää henkilöstön mahdollisesti meitä kohtaan tuntemia epäluuloja, ja korostaa sitä, että teemme tutkimusta yliopistolle emmekä varustamolle. Kirjeet olivat laivan messin seinällä kaikkien luettavana, missä ne pikkuhiljaa peittyivät muiden lappusten alle.

Sovimme, että olisin laivalla yhden reissun ajan, mikä alustavan aikataulun mukaan kestäisi kaksi viikkoa. Tämä tuntui hyvältä ajalta, sillä mielestäni viikossa ei välttämättä ehtisi tutustua ihmisiin ja vieraaseen ympäristöön, mutta kahdessa viikossa oppisin edes vähän ymmärtämään merimiesten arkea ja kahden eri kulttuurin yhteistyöskentelyä. Kuitenkin juuri kun olin lähdössä laivalle, sen reitti muuttui, ja kenttätyöjaksoni piteni kolmeen viikkoon. Tämä ei ollut minulle lainkaan epämieluisin muutos, ja pakkasin mukaan kirjoja suunnitellen kirjoittavani tutkielmaani ylimääräisellä viikolla. Tämä jäi kuitenkin suunnitelmaksi, sillä vaikka aluksi aika tuntui pysähtyneen kokonaan, huomasin yllättäen, että kolme viikkoa oli kulunut ja kirjat edelleen avaamattomina rinkassa.

Etnografisessa tutkimuksessa tutkija viettää yleensä pidemmän aikaa yhteisössä, ja keskeisinä elementteinä ovat tutkittavien elämä ja heidän kokemuksensa. Etnografialle ei ole olemassa yhtä yleisesti hyväksyttyä määritelmää, ja myös tiedonhankintamenetelmät ja -välineet sekä niiden analysointimallit vaihtelevat. Charlotte Aull Daviesin mukaan etnografialla tarkoitetaan sekä tutkimusmenetelmää että lopullista kirjallista tuotosta.<sup>28</sup> Se on hyödyllinen tutkimusote haluttaessa tuoda esille erilaisia ja monitahoisia kulttuurisia ilmiöitä ja ilmiöiden merkityksiä yhteisöille ja yksilöille.<sup>29</sup>

Etnografia perustuu empirialle, ja kenttätöissä hankittu materiaali määrittelee tulosten lisäksi koko tutkimusprosessia. Etnografian kirjoittamisen eri vaiheisiin kuuluu havainnoitujen tapahtumien, ihmisten ja miljööön kuvaus sekä kenttätyökohteessa että myöhemmin tuloksia analysoitaessa. Niiden sekä haastattelujen, aiemman tutkimuksen ja muun mahdollisen aineiston avulla tehdään analyttinen päättely valitusta teoreettisesta näkökulmasta.<sup>30</sup> Aineiston analyysi on tutkittavien kertomuksista avautuvien kulttuurin

---

<sup>28</sup> Davies 2008, 4–5 .

<sup>29</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 7–8.

<sup>30</sup> Arvastson & Ehn 2009, 29.

osien ja suhteiden etsintää ja niiden esiin tuomista. Tähän liittyy niin sanottu hiljainen tai piilotieto, jota tutkittavat eivät välttämättä tietoisesti ilmaise, vaan tutkijan on osattava löytää se.<sup>31</sup>

Tulkinta, jonka esitän laivakokemukseni, haastattelujen sekä havainnoinnin perusteella, on oma näkökulmani kulttuurien kohtaamiseen M/S Marthalla. Pyrin tarkastelemaan mitä materiaalini kertoo minulle laivan yhteisöllisyydestä sekä sen ilmenemisestä arkisessa kulttuurissa. Tavoitteenani oli, että minulle syntyisi kolmessa viikossa ymmärrys tutkimusaiheestani ja -kohteestani.

Tutkittavien anonymiteetin vuoksi en mainitse varustamon tai laivan oikeaa nimeä enkä kenttätöiden tarkkaa ajankohtaa. Merimiehen työ on kaikissa ammateissa periaatteessa samanlaista joka laivalla, joten puhuessani kokista tai *poosusta*, on ammattinimikkeen perusteella vaikea tunnistaa haastateltavaa. Noudatan tutkielmassani Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohjeita ja suosituksia hyvästä tieteellisestä käytännöstä.<sup>32</sup>

Tutkimusaineisto, eli haastattelut litterointeineen sekä kenttätyöpäiväkirja, on tutkijan hallussa. Litteroinnit on tarkoitus siirtää myöhemmin tutkimuskäyttöön Suomen merimuseoon, johon haastatellut ovat antaneet kirjallisen suostumuksensa.

### 1.5.2. Haastattelut

Aloitin kenttätyöt haastattelemalla Suomen Varustamot ry:n eli työnantajapuolen edustajaa kesällä 2013. Haastateltavani on ollut alusta asti työnantajapuolella sopimassa sekamiehityksistä sekä vierailut useaan otteeseen Filippiineillä tutustumassa paikalliseen merenkulkualan koulutukseen sekä työntekijöiden välitystoimintaan. Olin informoinut haastateltavaani etukäteen tutkielmani aiheesta lähettämällä hänelle tutkimussuunnitelmani referaatin. Olin tehnyt aiheesta hieman taustaselvitystä sekä alustavan kysymysrunon, mutta tästä, kuten useista muistakin tekemistäni haastatteluista kehittyi strukturoimaton

---

<sup>31</sup> Hirsjärvi & Hurme 2000, 160.

<sup>32</sup> ”Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi.” Tutkimuseettisen neuvottelukunnan WWW-sivu. <http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/eettisetperiaatteet.pdf>. Luettu 10.11.2014.

teemahaastattelu. Keskustelu sekamiehityksistä eteni spontaanisti, lähinnä haastateltavan ehdoilla tämän puhuessa hänelle tutusta aiheesta omin sanoin. Sain kysymättä vastaukset kaikkiin suunnittelemiini kysymyksiin ja lisäksi paljon hyödyllistä lisäinformaatiota.

Kuten jo mainitsin, tutkimusaiheen valittuani päätin keskittyä ainoastaan suomalaisiin miehistön jäseniin, rajaten päällystön pois, mutta laivalle päästyäni suomalainen miehistö talousapulaista lukuun ottamatta kieltäytyi haastatteluista. Perusteluiksi nämä kaksi kieltäytyjää ilmoittivat, että he eivät pidä haastatteluista. Haastattelin yhtä suomalaista miehistön ja yhtä päällystön jäsentä sekä kolmea filippiiniläistä miehistön edustajaa ja yhtä alipäällystön jäsentä. Koska useimmat haastattelut tapahtuivat merimiesten vapaa-ajalla, päätimme Anne Ala-Pölläsen kanssa, ettemme välttämättä haastattele samoja henkilöitä kahdesti, vaan käytämme toistemme materiaalia tutkimuksissamme. Haastattelut kestivät puolesta tunnista vajaaseen kahteen tuntiin, haastateltavan persoonasta ja puheliaisuudesta riippuen. Filippiiniläisestä kokista muodostui kenttätöittäni aikana selkeä avainhenkilö ja filippiiniläisyyden tulkitsija, jonka kanssa vietin aikaa niin hänen työ- kuin vapaa-aikanaankin.

Jätin tarkoituksella haastattelut viimeiselle viikolle, mikä tuntui laivalla ollessa toimivalta ajatukselta. Olin ensimmäistä kertaa rahtilaivalla ja sen toiminta sekä tilat ihmisineen olivat minulle aluksi täysin vieraita. Halusin ensin tutustua ihmisiin sekä keskustelujen ja osallistuvan havainnoinnin myötä ymmärtää miten tämä laivayhteisö ja sekamiehitys toimivat käytännössä. Jälkikäteen ajateltuna olisin varmaan saanut enemmän tietoa, jos olisin tehnyt haastattelut heti ja täydentänyt niitä ymmärryksen kasvaessa kenttätöiden kuluessa. Valitsin kuitenkin mielestäni oikein, sillä oli helpompi kysyä sekä keskustella haastateltavien kanssa, kun ihmiset ja miljöö olivat minullekin tuttuja. Tuttuus haastattelutilanteessa oli eduksi, sillä pystyimme puhumaan ihmisistä, työstä, arjesta sekä tapahtumista oikeilla nimillä.

Noudatin ennalta tekemääni haastattelurunkoa haastateltavasta riippuen enemmän tai vähemmän. Muokkasin sitä jokaisen haastateltavan mukaan ja sen myötä kun ymmärrykseni Marthan laivayhteisöstä sekä laivan arjesta lisääntyi. Kysymykset käsittelivät henkilö- ja työhistoriaa, sitä miten haastateltava oli päätenyt tälle laivalle ja mitkä olivat hänen kokemuksensa sekamiehityksestä. Kaikki haastatteluihin suostuneet olivat kiinnostuneita tutkimuksestani, ja kertoivat elämästään avoimesti. Tosin useiden

kanssa olin keskustellut samasta aiheesta jo aiemmin. Helena Ruotsala määrittelee haastattelun sosiaalisesti vuorovaikutustilanteeksi, jolla saadaan tietoa tutkimusaiheesta. Haastattelun ongelma on, että se on ainutkertainen ja järjestetty tilanne, jota ei voi toistaa, vaikka täydentäviin kysymyksiin olisikin jatkossa mahdollisuus.<sup>33</sup>

Tein useimmat haastattelut laivan *rekkamessissä* eli kuljettajien ruokailu- ja vapaa-ajantilassa. Marthalla ei ollut rekkvoja kuljettajineen kenttätöitteni aikana, joten tila oli yleensä tyhjillään, hiljainen ja rauhallinen. Sain olla haastateltavan kanssa kahden, mikä oli harvinaista laivan yleisissä tiloissa, joihin kuka vaan saattoi tulla milloin tahansa ja varoittamatta. Konepäällikköä haastattelin tämän hytissä, jossa hänellä, kuten kapteenillakin, oli oma erillinen toimisto.

Haastattelin suomalaisia suomeksi ja filippiiniläisiä englanniksi, jota kaikki osasivat enemmän tai vähemmän hyvin. Olen liittänyt tutkielmaani haastattelujen sitaatit sillä kielellä millä ne on tehty, näin selviää kumpaa ryhmää haastateltava edustaa. Englannin kieli tuntui haastattelutilanteessa yllättäen helpommalta kuin suomi. Osaltaan asiaan vaikutti se, että filippiiniläiset kertoivat suomalaisia avoimemmin ajatuksistaan ja kokemuksistaan, mutta minusta oli helpompaa kysyä vaikeistakin asioista, kuten koti-ikävästä, vieraalla kielellä. Jotkut haastateltavat selvästi jännittivät tilannetta siitä huolimatta, että tein ne viimeisellä viikolla, jolloin olimme jo tutustuneet toisiimme. Valitsin filippiiniläiset haastateltavat etupäässä kielitaidon perusteella. Silti esimerkiksi kansimiehistöön kuuluvan haastattelu oli melko tuskastuttavaa tämän puutteellisen englannin vuoksi. Filippiiniläisten tarinat alkoivat nopeasti toistaa itseään; kaikki puhuivat niin haastatteluissa kuin epävirallisissa keskusteluissa heille tärkeästä asiasta eli koti-ikävästä ja perheestään mieluummin kuin kokemuksistaan sekamiehityksestä tai sosiaalisista suhteista laivalla.

Joissain keskusteluissa sekä haastatteluissakin korostui narratiivisuus ihmisten kertoessa elämäntarinoitaan. Vietin paljon aikaa laivan filippiiniläisen kokin kanssa ja hänen haastattelunsa oli erityisen mieleenpainuva. Istuimme usein juttelemassa, joskus muiden kanssa ja joskus kahdestaan. Tämän vuosikymmeniä seilanneen miehen kanssa oli helppo keskustella mistä aiheesta tahansa ja hän oli loistava tarinankertoja. Kokki oli sujuva kertoja

---

<sup>33</sup> Ruotsala 2005, 65–66.

ja helppo haastateltava. Oli mielenkiintoista huomata, miten tämä merimies kertoi elämästään aivan samalla tavalla illalla tupakkapaikalla kuin virallisemmassa haastattelutilanteessakin. Haastattelu on intiimi tilanne, jossa toinen kertoo henkilökohtaiset asiansa kahden kesken. Olin kuullut monet hänen jutuistaan jo useampaan kertaan, mutta se että nauhuri oli päällä, oli hänelle ilmeisen tärkeä asia. Kokki oli selvästi mielissään siitä, että joku oli oikeasti kiinnostunut hänen tarinoistaan.

### **1.5.3. Osallistuva havainnointi**

Osallistumiseni aste vaihteli eri tilanteiden ja tilojenkin mukaan. Ilmoitin heti laivalle tullessani toiveeni, että olisin kiinnostunut tekemään ”oikeita töitä” ja päästä näkemään läheltä miten suomalaisten ja filippiiniläisten yhteistyö sekä kommunikointi käytännössä toimivat. Ajattelin, että työn ohessa on helpompi keskustella merimiesten kanssa. Pääsin maalaamaan keltaisella itseni, haalarini sekä hieman laivaakin. Tein myös muita kansimiehen töitä, joissa en ollut vaaraksi itselleni tai muille. Alkuperäinen tavoitteeni jutustella työn ohessa ei kuitenkaan oikein toteutunut, sillä työ oli yksinäistä, ja jokainen työskenteli itsenäisesti omassa tilassaan. Tällä seikalla ei kuitenkaan ollut merkitystä tutkimuskysymykseni kannalta, sillä kansimiehen työ on yhtä itsenäistä ja yksinäistä oli laivalla sekamiehitys tai ei. Pääsin käytännön työssä kuitenkin oikeaan tunnelmaan, ja Biskajalla laivan kantta maalatessani sain edes aavistuksen siitä mitä merimiehen työ on. Ymmärrykseni lisääntyessä minulle selvisi, että laivaa raapataan, maalataan ja pestään makealla vedellä jatkuvasti siksi, ettei se ruostu ja lika kulkeudu sisälle. Olin luullut, että niin tehdään, jotta laiva olisi nätimpi. En paljastanut muille tietämättömyyttäni, mutta mielestäni se kuvaa hyvin sitä, millaisin ennakkotiedoin olin laivalle tullut.



Komentosillalla ja konehuoneessa osallistuminen työhön oli mahdotonta, mutta sain kerran kunniatehtävän käynnistää laivan satamasta lähtiessämme.

Menin klo 20 sovitusti konehuoneeseen lähdön ajaksi. Olin aiemmin tinkinyt, että saan startata laivan. Konepäällikkö ystävällisenä ja perusteellisena miehenä selitti juurta jaksain kaikki kommervenkit mitä starttiin kuuluu. Sitten sain painaa ”start engine”-nappia! Leuhkin tästä muille ja vastaus oli, että ilmankos lähti vähän nykien.<sup>34</sup>

Antropologi Bronislaw Malinowski, jota voidaan pitää kenttätöön uranuurtajana, korosti osallistuvaa havainnointia etnografisen kenttätöön mallina jo 1900-luvun alussa. Charlotte Aull Daviesin mukaan Malinowski piti tärkeänä sitä, että tutkija elää tutkittaviensa kanssa ja saa päivittäisten kontaktien avulla konkreettista tietoa tutkimuskohteidensa jokapäiväisestä elämästä.<sup>35</sup> Havainnointi ei ole vain visuaalinen toiminta, vaan siihen liittyy ihmisen kokonaisvaltainen kokemus. Havainnoinnin avulla saadaan tietoa siitä miten ihmiset käyttäytyvät jokapäiväisessä elämässä. Se auttaa vertaamaan sitä mitä ihmiset tekevät ja mitä he sanovat tekevänsä. Samalla havainnoitsija huomaa asioita, joita tekijä ei välttämättä edes huomaa tekevänsä. Havainnointi sopii hyvin vuorovaikutuksen tarkasteluun, sillä sen avulla voi tavoittaa sellaista mitä tutkittavat henkilöt eivät halua tai osaa kertoa. Asiaan kuuluu kuitenkin, että tutkittava on tietoinen siitä, että häntä tarkkaillaan ja muuttaa tarkoituksella käyttäytymistään tai puhettaan. Tilanteet ovat usein ennalta arvaamattomia, nopeita, ainutkertaisia ja tapahtuvat tässä ja nyt. Observoijan onkin oltava joka hetki varuillaan, sillä tapahtunutta ei voi toistaa.

Osallistuvan havainnoinnin avulla tarkastelin työntekoa, arkea ja vapaa-aikaa laivalla. Tavoitteenani oli päästä sisään yhteisöön ja osallistua mahdollisuuksien mukaan merimiesten arkeen, jotta pystyisin ymmärtämään minulle ennestään tuntematonta laivan työkuultuuria ja sosiaalisia suhteita. Osallistuvan havainnoinnin avulla pyrin saamaan tietoa ja sisäpiirin informaatiota, jota pystyisin hyödyntämään tulevilla haastatteluisilla, eli puhumaan asioista niiden ”oikeilla nimillä” sekä ymmärtämään mitä merimiehet sanoivat puhuessaan omalla ammattisanastolla työstään. Sain liikkua vapaasti Marthalla ja esittää tyhmiäkin kysymyksiä. Kaikki oli minulle uutta, joten pelkoa siitä, että menettäisin kolmessa viikossa tarkkailijan ja tutkijan roolini liialla mukaan menemisellä ei ollut. Oli toisaalta hyvä, etten tiennyt laivatyöstä juuri mitään etukäteen, sillä opin joka päivä jotain

<sup>34</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>35</sup> Davies 2008, 79.

uutta ja ahaa-elämykset seurasivat toisiaan.

Tein kenttätöitä varten havainnoitsijan tarkastuslistan, joka perustuu Gösta Arvastsonin ja Billy Ehnin esittämään tarkkailijan neljään pääkohtaan; tilaan, ihmisiin, esineisiin ja puheeseen.<sup>36</sup> Tilaa ja esineitä tarkastellessani kiinnitin huomiota siihen mitä eri tiloissa tapahtuu, miten ja mihin tarkoitukseen niitä käytetään, kuka niitä käyttää ja miten tila on fyysisesti järjestetty. Ihmisten toiminnan ja heidän välisen vuorovaikutuksen tarkkailussa kiinnitin huomion siihen mitä tehdään, kenen kanssa, mitä, kenelle ja miten asioista puhutaan.

#### 1.5.4. Kenttätöypäiväkirja ja profiilit

Tanskan salmet mentiin pimeässä. Kippari oli puikoissa ja jutteli rauhalliseen tyyliinsä, filppari kakkonen ei sanonut mitään. En pimeässä edes nähnyt kumpi siellä oli. Seisokelin brygan katolla, laivan korkeimmalla kohdalla ja ihailin Köpiksen valoja ja mereen katoavaa Juutinrauman siltaa. Hienoa tää kenttätö!<sup>37</sup>

Pidin tietokoneella kenttätöypäiväkirjaa, joka toimii etnografisen tutkielmani runkona.

Aloitin päiväkirjan jo maissa sopiessamme varustamon edustajan kanssa laivalle menosta ja jatkoin reflektointia vielä useita päiviä paluun jälkeen. Aluksi kirjoitin päiväkirjaan joka ilta tarkasti päivän tapahtumat, laivan sijainnin ja liikkeet, sään ja muuta konkreettista.

Loppuaikana en kirjoittanut kenttätöypäiväkirjaa päivittäin, vaan vain siltä tuntua, sillä kolmannella viikolla asiat ja tapahtumat alkoivat mielestäni toistaa itseään.

Tutkimuskohteeni ei ollut itse alus vaan sen miehistö, jolle laiva toimi yhdistävänä tekijänä.

Ymmärryksen lisääntyessä suhtautumiseni havainnointiin ja dokumentointiin muuttuivat, mutta käytännössä myös käyttämäni välineet. Minulla oli tietokoneen lisäksi vihko ”nopeita” muistiinpanoja varten, ja sen osuus dokumentoinnissa kasvoi kenttätöön edetessä. Kirjasin käsin sinikantiseen vihkooni kuulemiani kommentteja, käytyjä keskusteluja ja eri tilanteita. Pidin muistiinpanovälineitä hyttissäni, sillä kirjoittaminen esimerkiksi messissä tai iltaa istuessa olisi tuntunut minusta oudolta ja olisi varmaan synnyttänyt merimiesten keskuudessa hilpeyttä, uteliaisuutta tai jopa ärtymystä, vastarintaa ja vaikenemista. Vaikka

---

<sup>36</sup> Arvastson & Ehn 2009, 88.

<sup>37</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

merimiehet tiesivät, että olen laivalla tekemässä tutkimusta, tutkimuseettisesti tilanne, jossa istuin kuuntelemassa heidän tarinoitaan tuntui ajoittain hieman kiusalliselta.

Kenttätyöpäiväkirja on tärkeä metodi etnografisessa tutkimuksessa, sillä ilman muistiinpanoja tutkimuksen etenemisestä kenttätyöt voivat jäädä tutkijalle vain matkaksi tai kokemukseksi. Muistiinpanot kentältä toimivat muistin tukena ja voivat olla hyvinkin analyyttisiä tai sekavia mietteitä, tilanteesta ja kirjoittajasta riippuen.<sup>38</sup> Kenttätyöpäiväkirja auttoi kenttätyökokemuksen analysoinnissa sekä jäsentämisessä. Erilaisten huomioiden kautta korostui se, mikä toistui aineistossani ja mitkä seikat olin kokenut merkittäväksi sekamiehitetyssä yhteisössä.

Loin jokaisesta laivalla työskentelevästä oman profiilin, johon kirjoitin havaintoja kyseisen henkilön habituksesta, kommenteista, mielipiteistä ja luonteenpiirteistä. Nämä profiilit toimivat lähinnä muistin tukena tutkielmassani. Laivalla oli sama 16 hengen miehistö yhtä vaihtoa lukuun ottamatta kenttätyöjaksoni ajan, joten kolmessa viikossa oppi ainakin jokaisen nimen. Henkilökuvat muuttuivat kenttätöiden edistyessä useamman kohdalla, mikä johtui ainakin osittain siitä, että tutustuimme toisiimme paremmin ja alkujäykkyys katosi. Esimerkkinä eräästä kansipuolen merimiehestä kirjoitin:

Juro suomalainen mies, jolla on vahvat mielipiteet, fiksu ukko. Vanhan kansan merimies, seilannut ikänsä. Muuttuu päivä päivältä mukavammaksi, hieman isällinen asenne. Pitää kyllä varoa mitä tälle miehelle sanoo. Ja yleensä siltä ei kannata kysellä, puhuu kun puhuu. Jos kysyy, etenkin jotain tyhmää, vastaa ylimielisesti. Ei juuri puhu ruokapöydässä, mutta kuuntelee kyllä, joskus tuhahtaa tai kommentoi.

Kaikista ei tullut yhtä paljon kuvailua, toisista en kirjoittanut juuri mitään muuta kuin nimen ja ammatin. Liitin profiileihin kuvauksen, mitä kyseinen henkilö tekee työssään. Tosin etenkin konepuolen filippiiniläisten toimenkuvat jäivät minulle epäselviksi. Konepuolella kaikilla oli siniset haalarit ja näitä sinihaalarisia hymyileviä filippiiniläisiä työkaluineen tuntui vilahtelevan siellä täällä Marthan uumenissa.

---

<sup>38</sup> Ruotsala 2005, 70–71.

## 2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA

### 2.1. Sekamiehitys

Merimiehen ammattiin on liitetty kaukomaat, vieraat satamat sekä kulttuurit, ja tämä kansainvälisyys on nykyisin todellisuutta monen suomalaisen merimiehen työpaikalla, laivalla. Vielä pari vuotta sitten Suomen lipun alla seilanneissa rahtilaivoissa oli yleensä suomalainen miehistö, mutta nyt tilanne on muuttunut ja laivan henkilöstöön voi kuulua ihmisiä ympäri maailmaa. Merenkulussa on tapahtunut viimeisten vuosikymmenien aikana suuria rakenteellisia muutoksia; tuotantoa on siirretty halvan työvoiman maihin, ja rahteja kuljetetaan maailman satamista toisiin jättikokoisissa laivoissa. Valtameriä hallitsevat suuret varustamot, joilla on suuret laivastot.

Suomen varustamot ry (työnantajapuoli) pääsi sopuun merenkulun työntekijäjärjestöjen kanssa sekamiehitysten hyväksymisestä vuonna 2009, viimeisenä EU-maana. Syyt sekamiehitysten hyväksymiseen olivat taloudelliset. Työnantajapuoli korosti perusteluissaan tarvetta pitää yllä sekä kasvattaa suomalaista kauppalaivastoa liputtamalla tänne uusia sekä jo liikenteessä olevia laivoja. Tämä takaa usealle suomalaisellekin työpaikan, sillä jos alus olisi liputettu muualle, ei varustamolla olisi velvollisuutta palkata suomalaisia. Jo liikenteessä olevan Suomen lipun alla seilaavan laivan suomalaista miehistöä ei voida vaihtaa halvempaan, mutta nykyisin uusille laivoille neuvotellaan yleisesti sekamiehitys. Samoin aikaisemmin ulosliputettuja laivoja on tuotu sekamiehitettyinä takaisin suomalaiseen rekisteriin. Vuoden 2014 lopussa yhdentoista varustamon 51 alusta liikennöi sekamiehitettynä. Yhteensä suomalaisia varustamoita on 22 ja aluksia 95. Käytäntö hyväksyttiin vain rahtilaivoille, matkustaja-alukset eivät kuulu sopimuksen piiriin, niissä tulee edelleen olla EU miehistö. Varustamoliiton kanta oli, että Suomea uhkaa työvoimapula. Jotta suomalaista kauppalaivastoa voidaan ylläpitää, tarvitaan säästöjä ja niitä saadaan henkilöstökuluja vähentämällä. Siksi tarvitaan sekamiehitys.<sup>39</sup> Ennen sekamiehitys sopimuksia suomalaisia laivoja ulosliputettiin<sup>40</sup> jopa

<sup>39</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>40</sup> Ulosliputuksella tarkoitetaan aluksen rekisteröimistä maihin, joissa taloudellinen hyöty pystytään maksimoimaan. Varustamo on velvoitettu noudattamaan sen maan sääntöjä minkä lipun alle laiva on rekisteröity (FOC eli Flag of convenience). Usein ns. mukavuuslipun käyttö tarkoittaa tiukkojen

siinä määrin, että suomalaisen kauppalaivaston pelättiin katoavan kokonaan. Laivoja liputettiin usein muihin EU-maihin, joissa halvemman työvoiman käyttö oli mahdollista, ja monessa suomalaisvarustamon laivassa olikin filippiiniläismiehitys ja ne seilasivat muiden lippujen alla.<sup>41</sup>

Sekamiehitys tuli Suomeen viimeisenä EU – maana. Etenkin miehistön ammattijärjestö Suomen merimiesunioni (SMU) vastusti asiaa pitkään. Sen kanta oli suomalaisen ammattiyhdistysperinteen mukainen; kaikille tulee maksaa samasta työstä sama palkka. EU:n ulkopuoliselle merimiehelle maksetaan huomattavasti vähemmän kuin suomalaisille (EU) vastaavasta työstä, kuitenkin kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liiton ITF:n määrittelemiä minimipalkkoja noudattaen. Pienemmän palkan lisäksi filippiiniläisen merimiehen tekee suomalaista halvemmaksi se, ettei heille tarvitse maksaa palkkaa loma-ajalta.

Sekamiehitysten vaikutukset kohdistuvat erityisesti SMU:n jäseniin, sillä EU:n ulkopuolinen työvoima palkataan pääasiassa miehistötehtäviin. Merenkulku ja varustamotoiminta ovat kuitenkin liiketoimintaa, joten turvatakseen ainakin osan suomalaisista merenkulun työpaikoista ja estääkseen laivojen ulosliputukset Merimiesunioni taipui EU:n ulkopuolisen halvemman työvoiman tuloon laivoille.<sup>42</sup> Neuvottelujen toiset työntekijöiden osapuolet eli Laivanpäällystöliitto ja Konepäällystöliitto suhtautuivat asiaan myötämielisemmin. Heidän edustamansa työntekijäryhmät säilyttäisivät sekamiehityksestä huolimatta yleensä työpaikkansa, sillä lain mukaan suomalaisen, sekamiehitetyinkin kauppalaivaston päällikkönä, konepäällikkönä sekä yliperämiehenä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen.<sup>43</sup>

EU:n ulkopuolelta tuleva miehistö on etupäässä Filippiineiltä, mutta joukossa on muun muassa entisen Neuvostoliiton alueen kansalaisia, intialaisia ja afrikkalaisia. Filippiiniläiset ovat haluttua työvoimaa hyvän koulutuksensa ja kielitaitonsa ansiosta. Heillä on

---

työsäädösten, ammattiyhdistysmääräysten ja verotuksen kiertämistä sekä mahdollistaa halvan työvoiman rekrytoinnin aluksille. Joskus tämä voi tapahtua jopa turvallisuus- tai ympäristöseikkojen kustannuksella.

<sup>41</sup> Kaukiainen 2008, 523–524 .

<sup>42</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>43</sup> ”Merilaki 674/1994” Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674> Luettu 10.11.2014.

vuosikymmenien perinne ja toimiva organisaatio merimiesten välityksessä kansainvälisiin töihin. Suomalaisille aluksille värvätyt merimiehet tulevat tunnetun ja hyväksi havaitun välitysfirman (PTC) kautta, joka takaa sen, että koulutus, kielitaito, fyysinen ja psyykinen kunto ovat vaativaan työhön sopivia.<sup>44</sup>

Laivalla työskentely on jatkumo, jossa merimies aloittaa peruskoulutuksen ja harjoittelun jälkeen alimmista tehtävistä ja etenee urallaan kokemuksen sekä lisäkoulutuksen kautta. Sekamiehityssopimukseen kuuluu ehto palkata laivalle suomalaisia harjoittelijoita, mutta tällä hetkellä monet miehistön sekä alipäällystön paikat ovat filippiiniläisillä. Varustamoissa ei ole tarpeeksi harjoittelupaikkoja suomalaisille, eikä siten kasvamassa väkeä konemestareiksi, yliperämiehiksi ja kapteeneiksi.<sup>45</sup> M/S Marthan varustamon edustajan mukaan Ruotsin malli olisi ollut parempi koulutuksen sekä tulevaisuuden kannalta. Ruotsissa EU:n ulkopuolisen työvoiman kiintiöt ovat varustamo- eikä laivakohtaisia, joten siellä on mahdollista esimerkiksi yhden laivan miehittäminen filippiiniläisillä, toisen jäädessä kokonaan kotimaiseksi. Tällä mallilla saataisiin meilläkin varustamon mukaan eri vakanssien harjoittelupaikkoja, ja pystyttäisiin siltä osin takaamaan suomalaisen merenkulun tulevaisuus.<sup>46</sup>

Toisaalta tarkkaan määritellyt paikat ovat ongelma myös filippiiniläisille, sillä heillä ei ole tällä hetkellä mahdollisuutta päästä ylemmän päällystön tehtäviin suomalaisella laivalla.

This ship is new and the crew all is good. I think I'll come back here, I can stay here long time. The only thing here is that there is no Filipino chief mate, so if I have a license for chief mate I think I cannot stay here.<sup>47</sup>

Suomalaisilla on 1/1 vuorottelujärjestelmä, mikä tarkoittaa, että samalle vakanssille palkataan kaksi henkilöä, jotka vuorottelevat työ- ja lomavuorot. M/S Marthalla suomalaisten työjakso eli *törni* on periaatteessa kolme viikkoa, jota seuraa kolme viikkoa vapaata. Vaihtopari korvaa oman parinsa ja tekee oman kolmeviikkoisensa. Sekamiehitys on vakanssikohtainen ja jokaiselle laivalle on määritelty vakanssit EU:hun kuuluville sekä siihen kuulumattomille, esimerkiksi kokki on aina filippiiniläinen ja sähkömies suomalainen. Samoin kuin suomalainen korvaa aina suomalaisen, filippiiniläinen korvaa

<sup>44</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>45</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>46</sup> Varustamon edustajan haastattelu 2013.

<sup>47</sup> J-F-2 2013. ( J: Johanna Laine, F: filippiiniläinen, 2: haastateltava).

aina filippiiniläisen. Ideaalitalanne sekä varustamon että merimiehen kannalta olisi, että filippiiniläisillä olisi samanlainen vuorottelujärjestelmä kuin suomalaisilla. Tämän myötä pysyvyyden tunne ja yhteisöllisyyden muodostuminen olisi nykyistä helpompaa. Käytännössä tämä ei kuitenkaan ole mahdollista nykyisen järjestelmän puitteissa. Filippiiniläinen tekee yleensä kuuden kuukauden sopimuksen, jonka jälkeen hänet maksetaan ulos ja lennätetään kotiin. Uuden sopimuksen hän voi tehdä halutessaan heti tai sitten kun rahat loppuvat. Vapaa-ajaltaan hän ei saa palkkaa, kuten suomalaiset kollegansa, joten heillä ei ole varaa olla vapaalla kuin muutama kuukausi. Näitä merimiehiä voisi kutsua merenkulun globaaleiksi pätkätyöläisiksi, joiden seuraavasta työrupeamasta tai laivasta ei ole yleensä tietoa tai varmuutta.

Sekamiehitys laivoilla ei ole uusi ilmiö, vaan käytäntöä esiintyi jo purjelaiva-aikana. Knut Weibust toteaa etnologisessa tutkimuksessaan purjelaivojen miehistöistä, että esimerkiksi brittiläisillä laivoilla päällystö oli usein kotimaasta, mutta miehistö muualta. Tämä johtui osaksi huonoista työ- ja elinolosuhteista ”maston etupuolella”, miehistön asuintiloissa, joten britit eivät sinne halunneet. 1900-luvun alun miehistö oli usein Pohjoismaista, joista hankittiin sen ajan halpatyövoima laivoille.<sup>48</sup>

Sekamiehitykset ovat herättäneet paljon keskustelua mediassa sekä merenkulkijoiden piirissä, puolesta ja vastaan. Merimiesten keskustelupalstoilla internetissä (esimerkiksi Facebookin Merimies-ryhmä) sekamiehitys mainitaan usein ja keskustelun aiheena on yleensä, että ”filpparit” vievät suomalaisten työpaikat. Filippiiniläisiä merimiehiä ei kuitenkaan syyllistetä, vaan varustamo, joka heidät palkkaa. Merimiesten näkemyksissä tuntuukin olevan huomattava ero varustamoliiton eli työnantajapuolen kantaan nähden, jonka tavoite tuntui olevan nimenomaan suomalaisten työpaikkojen, koulutusmahdollisuuksien ja yleensä suomalaisen kauppamerenkulun turvaaminen.

---

<sup>48</sup> Weibust 1969, 41.

## 2.2. Filippiiniläiset

When I left my child was sitting by the window, asking “Where’s my daddy?” My wife had to tell him that daddy is not coming...<sup>49</sup>

Tämän tutkielman aiheen kannalta on oleellista tarkastella hieman lähemmin filippiiniläisiä merimiehiä. Miksi he lähtevät arktisille vesille puoleksi vuodeksi ja mikä on heidän taustansa? Haastattelujeni perusteella keskeisin syy lähtemiseen työn perässä ulkomaille on halu parantaa omaa sekä perheen taloudellista asemaa. Lasten koulutukseen sekä terveystalouteen tarvitaan rahaa, ja tämä ei ole useinkaan mahdollista ilman ulkomailta työskentelevän rahalähetyksiä. Palkka ulkomaisissa laivoissa on huomattavasti parempi kuin Filippiineillä, jossa työttömyysprosentti on suuri.

Vielä muutama vuosikymmen sitten ulkomaalainen ja varsinkin aasialainen oli harvinainen näky Suomessa. Monelle 1950-luvun suomalaiselle ensikosketus filippiiniläisiin oli varmaan Armi Kuuselan avioliitto Gil Hilarion kanssa. Filippiineistä muistettaneen yleensä entisen presidentti Marcosin Imelda-vaimon kenkävarastot, 1980-luvulla Suomeen tuodut postimyyntimorsiamet sekä maata säännöllisesti koettelevat luonnonkatastrofit.

Filippiinit on lähes 7000 saaresta ja muodostuva valtio, jonka väkiluku oli vuonna 2012 noin 100 miljoonaa. Maa itsenäistyi vuonna 1946, oltuaan ensin 300 vuotta Espanjan, sitten viitisenkymmentä vuotta Yhdysvaltain siirtomaana. Filippiiniläisen historioitsijan Renato Constantinin mukaan filippiiniläiset identifioivat itsensä mieluummin amerikkalaisiksi kuin aasialaisiksi ja tämän identifikaation mukana omaksuivat amerikkalaisten rodullisen ylemmydentunnon aasialaisia ja aasialaisuutta kohtaan.<sup>50</sup> Filippiineillä puhutaan noin 170 eri kieltä, mutta virallinen kieli on filipino (tagalog). Maan virkakielenä on kuitenkin englantia, jota käytetään yleisesti opetuskielenä.<sup>51</sup>

Filippiiniläisten rooli merenkulussa on merkittävä; 90 % maapallon kuljetuksista tapahtuu laivoilla ja noin 1.2 miljoonasta merimiehestä viidesosa on filippiiniläisiä. Vuonna 2008 noin 260 000 filippiiniläistä oli merillä töissä, ja heistä 98 % on miehiä.<sup>52</sup> Harvat naiset

<sup>49</sup> A-F-1 2013. (A: Anne Ala-Pöllänen, F: filippiiniläinen, 1: haastateltava).

<sup>50</sup> Urponen 2010, 214. Ref. Constantino 2006/1978, 1–3, 37–38, 41–43.

<sup>51</sup> ”Filippiinit”. Ulkoasiainministeriön www-sivu.

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=44517&culture=fi-FI&contentlan=1&displayall=1>  
Luettu 29.3.2015.

<sup>52</sup> Fajardo 2011, 179.



työskentelevät etupäässä matkustajalaivoilla talouspuolella. Filippiiniläisen merimiehen tie laivalle on pitkä ja byrokraattinen. Koulutus kestää ammatista riippuen kahdesta neljään vuotta, jonka jälkeen heidän tulee hankkia paikallinen merimiespassi 'Seaman's identification and record book' ja rekisteröityä merenkulun viranomaisille 'Maritime Industry Authorityyn'. Tämän jälkeen haetaan vielä yhdestä virastosta 'Technical Education and Skills Development Authorityltä' todistus, että kaikki kurssit on suoritettu, jonka jälkeen voi hakea lupaa työskennellä ulkomailla. Kaikki tämä vaatii aikaa, energiaa ja rahaa paitsi leimoihin, myös tarvittavien virkamiesten "voiteluun" toiminnan nopeuttamiseksi. Vasta sitten voidaan mennä rekrytointifirmaan ja anoa pestiä ulkomaalaiselle laivalle. Kullakin välitysfirmalla on kuitenkin omat (maksulliset) kurssit, jotka tulee suorittaa ennen laivalle pääsyä, joten odotus saattaa kestää jopa kuukausia. Mutta vaikka merimiehistä on ylitarjontaa, monet ovat valmiit tähän raskassoutuiseen prosessiin, koska kotimaassa töitä ei ole tarjolla ja palkka on ulkomailla parempi.<sup>53</sup>

Ulkomaille lähtevät sitoutuvat POEA:n (the Philippine Overseas Employment Administration) vaatimusten mukaan lähettämään 80 % kuukausipalkastaan kotimaahan.<sup>54</sup> Filippiineillä näistä ulkomailla työskentelevistä (OFW, Oversea Filipino worker) on luotu tavallaan kansallissankareita, jotka kotiin lähettämillään rahoilla ylläpitävät valtion taloutta.<sup>55</sup> Rahaa lähetetään kotiin, omalle perheelle, mutta myös vanhemmille tai sisaruksille. Filippiiniläisten merimiesten transnationaalisuudesta ja assimiloitumisesta väitellyt talouden tutkija Iris Acejo mainitsee, että koska vanhemmat ovat kustantaneet merimiehen koulutuksen, hän on velvollinen vastavuoroisesti maksamaan palkastaan heidän elämänsä. Kyse on tavallaan kiitollisuudenvelasta, mutta rahaa lähetetään kotiin siksi, että Filippiinien laki niin velvoittaa. Useilla merimiehillä on esimerkiksi sisaruksen sponsoroitu lapsi, jonka opiskelun he kustantavat.<sup>56</sup> Rahan lähettäminen kotiin on ulkomailla työskentelevälle filippiiniläiselle itsestäänselvyys. Huomasin itse Lontoossa filippiiniläiskollegoideni ihmetyksen, jopa närkästyksen kertoessani heille, että pidän palkkani kokonaan itse, enkä lähetä Suomeen penniäkään.

<sup>53</sup> Fajardo 2011, 118–119.

<sup>54</sup> "Standard terms and conditions governing the employment of Filipino seafarers on board ocean going vessels."

Philippine Overseas Employment Administration www-sivu. <http://www.poea.gov.ph/docs/sec.pdf> Luettu 29.3.2015.

<sup>55</sup> Parrenas 2001, 53.

<sup>56</sup> Acejo 2012, 76.

Filippiinien valtio haluaa varmistaa, että siteet kotimaahan säilyvät ja ettei ulkomaille lähtenyt muuta sinne pysyvästi. Ulkomailla työskenteleviä filippiiniläisiä rohkaistaan vierailemaan kotimaassaan ja heille on myönnetty oikeus ostaa tietty määrä verovapaita tuotteita tietyn ajan. Tagaloginkielinen termi 'Balik Bayan' tarkoittaa tällaista maailmalta kotimaahan hetkeksi palaavaa.<sup>57</sup> Jopa Filippiinien maahantulokaavakkeessa kysytään tulijan statusta, onko tämä filippiiniläinen, turisti vai 'Balik Bayan'. Ulkomaille lähteneet pitävät yleensä kuitenkin Filippiinejä "kotina". Koti on paikka, johon joskus palataan lopullisesti, ja sinne paluun jälkeen he eivät enää ole rahalahetyksineen "Filippiinien valtion myymää vientitavaraa".<sup>58</sup>

Helen Sampsonin mukaan transnationaali ei tarkoita kosmopoliittia, sillä laivalla työskentelevät eivät välttämättä ole vuorovaikutuksessa muiden kuin samalla laivalla työskentelevien kanssa.<sup>59</sup> Eli vaikka merimiehet vierailevat monissa satamissa, maissa ei usein käydä lainkaan, eikä kosketusta paikallisiin synny. Suomalaisilla laivoilla työskenteleviä filippiiniläisiä voisi kuvata vanhahtavilla termeillä siirto- tai vierastyöläinen. He tulevat laivalle hetkeksi, tekevät työnsä ja palaavat kotiin. Ekspatriaatti tuntuu merimiehistä puhuttaessa vieraalta, vaikka antropologi Liisa Malkki määrittelee tämän filippiiniläisiinkin sopivasti hyvin koulutetuksi henkilöksi, joka on lähtenyt kotimaastaan vapaaehtoisesti ja aikoo palata sinne tulevaisuudessa. Ekspatriaatti - käsitteeseen sisältyy kuitenkin sivumerkitys henkilön hyvästä yhteiskunnallisesta asemasta, mikä ei ole todellisuutta laivalla. Kotimaahan palattuaan merimieskin voi tosin nauttia ekspatriaatin statuksesta, ainakin muutaman kuukauden odotellessaan seuraavaa *törniä*.<sup>60</sup>

M/S Marthan filippiiniläisten rekrytointi tapahtuu välitysfirmassa Manilassa. Varustamo ilmoittaa tarvitsevansa esimerkiksi sähkömiehen ja välitysfirma lähettää tämän haluttuun satamaan. Päätökset miehistövalinnoistakin tehdään Manilassa, ja laivalta voidaan vain esittää toiveita tulevasta henkilökunnasta. Haastatteleman konepäällikkö kertoi, että suomalaisilla on "viidakkorumpu" varustamossa aiemmin työskennelleistä filippiiniläisistä; kuka on hyvä ja kuka ei. Lisäksi kapteeni antaa kustakin filippiiniläisestä kirjallisen arvion *törnin* päättyessä, ja mikäli arvio on huono, paluuta tälle varustamolle ei ole.

---

<sup>57</sup> Sampson 2003, 257.

<sup>58</sup> Parrenas 2001, 55.

<sup>59</sup> Sampson 2003, 254.

<sup>60</sup> Malkki 2012, 16.

Ääritapauksessa huonosti käyttäytyvä tai työskentelevä merimies voidaan lähettää omalla kustannuksella kotiin kesken *törmin*. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan tämä saattaa olla yksi syy, miksi filippiiniläiset ovat niin hyväkäyttöisiä:

Toisaalta tässä tulee tää raadollisuus esiin. Että me voidaan antaa filpparille kenkää, jos tarve niin vaatii ja perustelut on hyvät. Että ne on enemmän pelkkiä työkäsiä täällä kuin suomalainen väki... Että kyllä suomalaiselle potkujen hankkiminen on huomattavasti vaikeampaa. Perustelut pitäis olla vieläkin paremmat ja näyttöä pitemmältä aikaa.<sup>61</sup>

Toisaalta myös filippiiniläiset kertoivat haastatteluissa, että hekin keskustelevat muiden merimiesten kanssa eri varustamoista ja arvioivat niiden hyviä ja huonoja puolia ennen ulkomaanpestin ottamista.

Suomalaisella laivalla jokaisella on tarkkaan määrätty tehtävä, koulutuksen mukaisesta ammatinkuvasta riippuen ja merenkulun ammatteihin edellytetään kansainvälisten sopimusten ja kansallisten määräysten mukainen koulutus, pätevyyskirja sekä säädösten mukainen terveydentila. Suomalaisen merimiehen tie laivalle vaikuttaa helpolta filippiiniläisiin verrattuna, sillä edellä mainitut ehdot täytettyään hän voi hakea haluamaltaan varustamolta töitä. Toki ammattitaitoa tulee ylläpitää lakisääteisin sekä vapaaehtoisin koulutuksin, mutta meillä byrokratia on vähäisempää.

### 2.3. Diaspora ja transnationalismi

Koti-ikävä oli osa arkea ja yleinen teema M/S Marthan filippiiniläisten puheissa. Du Rietz esittää kuitenkin, että pitkiä *törnejä* tekevien on joskus vaikea mieltää missä koti on. Marthan filippiiniläiset viettävät parin kuukauden lomansa Filippiineillä, mutta muuten elämä on laivalla. Laiva kuitenkin yleensä vaihtuu joka *törnille*, joten siihen ei synny samanlaista kiintymystä tai kodin tunnetta kuin säännöllisesti samalla laivalla seilaavilla. Jos merimiehellä on perhe, koti yleensä yhdistetään siihen paikkaan missä perhe asuu.<sup>62</sup> Useimmilla Marthan filippiiniläisillä oli kuitenkin haave muuttaa takaisin Filippiineille mahdollisimman pian. Monet haaveilivat omasta yrityksestä, yleensä ravintolasta. Lähes viisikymmentävuotias kansimies suunnitteli lopettavansa seilaamisen ja perustavansa

<sup>61</sup> J-S-1 2013.

<sup>62</sup> Du Rietz 2001, 150.

pienen ravintolan kolmen vuoden kuluttua: ”I will save all my money. But not now. I have no money, I’m sending it all to my wife. But maybe next year I will start saving.”<sup>63</sup>

M/S Marthalla oli kolme yleisessä käytössä olevaa tietokonetta, lisäksi päällystöllä oli yhteissään omansa. Koneet täyttyivät iltaisin ja tauoilla etupäässä filippiiniläisistä, jotka viestittelivät kotiin. Vaikka filippiiniläisten ja suomalaisten taustoissa sekä työsuhteen pituudessa on eroja, molemmilla kansalaisuuksilla on sama ongelma, puoliso ei pidä, jos *törni* venähtää. Nettiyhteys oli hidask, mutta yleensä toimi. Suomalaiset käyttivät kännyköitä yhteydenpidossa kotiin, mutta filippiiniläisille tämä oli kallista. He tiesivät kuitenkin mistä kannattaa ostaa puhelimiin halpoja sim-kortteja, joihin on ladattu tietty määrä puheaikaa ja puhelut Filippiineille olivat edullisia.

Filippiiniläiset ovat poissa perheensä sekä sukulaisten ja ystävien luota, eivätkä siten jaa näiden jokapäiväisiä kokemuksia tai ole osa paikallista jokapäiväistä sosiaalista ja kulttuurista kontekstia. Ilot ja surut he joutuvat seuraamaan sivusta. Monet halusivat asua ja tehdä töitä kotimaassaan, mutta tämä ei ole yleensä taloudellisesti mahdollista.<sup>64</sup> Useat haastatellut puhuivat uhrautumisesta:

You want to be close to your family first. But the problem is you don’t have any more money, so you need to sacrifice more. Better to save some money first and afterwards if you have some savings it’s up to you if you want to shift to another course or to other profession.<sup>65</sup>

Kommunikointi kotona odottavien perheenjäsenten kanssa on tärkeää ja nykytekniikan kehitys on ollut merkittävä helpotus etenkin filippiiniläisille, jotka pystyvät internetin ja skypen välityksellä olemaan yhteydessä kotiin, osallistumaan päätöksentekoon sekä jakamaan ilot ja surut siellä. Mitä enemmän merellä kuukausia viipyvät pitävät yhteyttä kotiin, sitä enemmän he kokevat olevansa läsnä perheen, sukulaisten ja kotiseudun arjessa, vaikka fyysisesti ovatkin tuhansien kilometrien päässä heistä. Filippiiniläismerimiesten transnationaalisuutta SIRC:ssa tutkineen Iris Acejon mukaan yleisimmät puheenaiheet kotiväen kanssa ovat lapset ja heidän hyvinvointinsa sekä taloudelliset asiat.<sup>66</sup>

Diasporalla tarkoitetaan henkilön riippuvuussuhdetta kahteen tai useampaan paikkaan ja

---

<sup>63</sup> J-F-3 2013.

<sup>64</sup> Fajardo 2011, 128, 147.

<sup>65</sup> J-F-4 2013.

<sup>66</sup> Acejo 2012, 71, 73–74.

joka vaikuttaa vahvasti asianosaisten elämään.<sup>67</sup> Filippiiniläisiä on töissä ympäri maailmaa useita miljoonia. He edustavat (väliaikaisen) työvoiman diasporaa, joka on pitkälle luokka- ja sukupuolistratifioitunutta. Miehet ja naiset eivät lähde ulkomaille töihin yhdessä, vaan maasta on sukupuolen mukaan kaksi eri virtaa. Suomessa asuvia venäläisiä tutkineen Olga Davydovan mukaan diasporan käsitteeseen kuuluu tiivis emotionaalinen ja aineellinen yhteys ”kotiin”, jatkuva kaipuu sekä tarkoitus palata sinne myöhemmin.<sup>68</sup> Myös diasporan kohdemailla on hierarkiat ja työskentelyä eri maissa arvostetaan eri lailla, esimerkiksi USA on arvostetumpi kuin Lähi-Idän maat.<sup>69</sup>

Norjalainen antropologi Gunnar Lamvik kritisoi väitöskirjassaan siirtolaisuuden tarkastelua pelkästään muuttona paikasta toiseen. Hänen mukaansa nykyajan siirtolaisuuteen liittyy vahva transnationalismin eli ylirajaisuuden idea; ihminen syntyy ja kasvaa jossain, mutta tekee päivätyönsä jossain muualla. Siirtotyöläisyyteen kuuluu etenkin nykyisin se, että ”poissaoleva” elää vahvasti oman yhteisönsä arkea. Filippiiniläiset merimiehet eivät muuta pois kotimaastaan, ainoastaan poistuvat sieltä työperiodinsa ajaksi. Tänä aikana he tavallaan ajelehtivat molempien paikkojen, kotimaansa sekä laivan välillä, olematta kiinteä osa kumpaakaan yhteisöä.<sup>70</sup> Monikansallisia miehistöjä tutkineen Helen Sampsonin mukaan transnationaalinen yhteisö voi muodostua ammattiryhmissä, jotka työskentelevät kansainvälisillä markkinoilla, ylittävät rajoja ja työskentelevät sekä ovat tekemisissä ihmisten kanssa, jotka toimivat samoin.<sup>71</sup>

Filippiiniläisiä siirtotyöläisiä tutkineen Rhacel Salazar Parreñasin mukaan yhteisöllisyyttä synnyttävät samankaltaiset kokemukset eri puolilla maailmaa ja yksilön on helppo samaistua maanmiehensä kokemuksiin. Näistä kokemuksista syntyy yhteinen ”diasporassa elävien filippiiniläisten transnationaalinen etninen identiteetti”. Esimerkiksi Tyynellä valtamerellä seilaava merimies tekee periaatteessa samaa työtä kuin Itämerelläkin, tausta on sama, samoin kokemukset pitkistä *törneistä* ja koti-ikävästä. Yhteisöllisyyden katsotaan muodostuvan osittain transnationaalisuudesta, eli yhteydestä kotimaahan, johon liittyy jatkuva ihmisten, tavaroiden, rahan ja informaation liike nykyisestä olinpaikasta

---

<sup>67</sup> Martikainen & al 2006, 25.

<sup>68</sup> Davydova 2009, 52.

<sup>69</sup> Parreñas 2001, 59.

<sup>70</sup> Lamvik 2002, 13.

<sup>71</sup> Sampson 2003, 253.

kotipaikkaan.<sup>72</sup>

Suuri osa transnationalismin ja siirtolaisuuden tutkimuksesta on keskittynyt pysyviin siirtolaisiin, ihmisiin jotka asettuvat uuteen paikkaan pitemmäksi aikaa. Merimiesten työrupeamat yhdellä laivalla ja saman lipun alla eivät välttämättä synnytä tarvetta tai halua assimiloitua kyseisen maan kulttuuriin. Assimilaatio voidaan ymmärtää käsitteenä, jonka mukaan tulokkaiden oletetaan ja odotetaan oppivan ”maan tavoille” tietyn ajan kuluessa. Merimiehet ovat kuitenkin liikkeellä koko ajan, ja usein heillä ei ole edes mahdollisuutta tutustua maahan, johon laiva on liputettu. Laivatyön eristäytynyt luonne ja tiukat työajat estävät yleensä sosiaalisen kanssakäynnin muiden laivan merimiesten sekä paikallisväestön kanssa. Assimilaatio liittyy tarkkaan määriteltyihin valtiollisiin rajoihin ja nämä rajat eivät päde laivalla. Merimiehille sulautuminen ja sopeutuminen tarkoittavat sopeutumista senhetkisen työpaikan oloihin, josta irtaudutaan kotiin palatessa.<sup>73</sup>

Filippiiniläiset lähtevät ulkomaille töihin, mutta säilyttävät silti vahvat siteet kotimaahansa ja omaan kulttuuriinsa. Merimiehet elävät tavallaan kahdessa kulttuurissa yhtäaikaan; henkilökohtaisessa elämässä hänellä on kiinteä yhteys kotimaahan, mutta kotoa poissaollessa eletään asuinpaikan (laivan) arjessa sekä kulttuurissa. Maailmalle lähdetään, mutta ”oikea koti” säilyy Filippiineillä, eli voidaan puhua filippiiniläisten diasporasta. Ulkomailla eletään transnationalistisesti oman yhteisön arkea, mutta kotona odottaviin pidetään yhteyttä ja sinne palataan aina mahdollisuuksien mukaan. Maailmalla työskentelevien kesken muodostuu tietty yhteisöllisyys, sillä useat jakavat samat kokemukset. Etenkin merimiehillä tämä yhteisen kokemuksen tunne on voimakas, sillä työskentely laivalla on periaatteessa samanlaista joka paikassa ja toisen asemaan voi helposti samaistua.

---

<sup>72</sup> Parrenas 2001, 11–13.

<sup>73</sup> Acejo 2012, 70–71.

### 3. LAIVALLA

Tässä käsittelyluvussa tarkastelen sekamiehitystä tarkemmin kenttätöittäni näkökulmasta. Kerron itse matkasta, laivasta tilana tai maisemana, merimiesten työstä ja vapaa-ajasta, hierarkiasta, kommunikaatiosta sekä identiteeteistä ja siitä miten nämä yhdessä ja erikseen vaikuttavat yhteisöllisyyteen, arkeen ja elämään eri kulttuureista olevien ihmisten muodostamassa yhteisössä.

#### 3.1. M/S Martha

Satama, josta Martha lähti, on uusi, mutta ankea ja karu, jopa ruma. Satamasta lähtee muutamia matkustaja-aluksiakin, mutta pääasiassa liikenne muodostuu rahtilaivoista. Anne Ala-Pöllänen oli ollut laivalla jo viikon ja lähettänyt minulle ohjeet mitä tulisin tarvitsemaan; verkkarit, kansitakin ja vyölaukun. Nämä pakattuna rinkkaan matkustin satamaan, jossa Anne odotti minua portin ulkopuolella ja ohjasi minut laivaan. Satamassa on matkustajille tullimuodollisuudet, eli kopit ilottomine passintarkastajineen. Mutta tällä kertaa minä en ollut matkustaja, vaan olin lähdössä oikeasti merille, joten kukaan ei ollut kiinnostunut passistani. Ensivaikutelma laivasta oli, että sekin oli ankea ja ruma, mutta iso, mikä tuntui helpottavalta, sillä syyskuun tuuli puhalsi aika lujaa etelästä ja vettä satoi. Martha on rahtilaiva, joten tilat olivat käytännöllisen persoonattomat ja suurin osa pinta-alasta oli varattu lastille.

Menessäni laivalle, osa suomalaisista vaihtoi juuri vuoroa ja yksi uusi filippiiniläinen aloitti kuuden kuukauden työrupeamansa samaan aikaan. Merimiehillä oli yllään työvaatteet, konepuolella haalarit ja kansipuolella neonväriset suojavaatteet. Tapasin messissä kapteenin, joka oli pukeutunut virallisen univormun sijasta rennosti varustamon villapaitaan. Hän antoi minulle luvan liikkua laivalla vapaasti, kuitenkin pysyen poissa vaarallisista paikoista, etten teloisi itseäni tai putoaisi mereen. Ihmisiä tuli ja meni. Kaikki esittelivät itsensä ja minusta tuntui että en ikinä tule muistamaan kaikkien ihmisten nimiä. Havaitsin, että tavattaessa tervehditään aina. Tervehdys ei välttämättä ole muuta kuin hymy, mutta vastaantulija kuitenkin noteerataan jotenkin. Aluksi minusta tuntui hassulta, kun samaa ihmistä tervehtii viidennen kerran aamun kuluessa, mutta siihen tottui nopeasti.

Joka paikassa tuntui olevan koodilla lukittuja ja vesitiiviitä ovia. Laivan sisuksissa risteili lukemattomia portaita sekä kapeita käytäviä, ja seinissä oli kahvoja ja kaiteita kuin vanhainkodissa, mutta niiden merkitys selvisi myöhemmin laivan keinuessa. Kiipesimme komentosillalle katsomaan laivan lähtöä satamasta. Satoi edelleen vettä ja eteläinen tuuli oli navakkaa. Minulla oli epätodellinen olo ja tunne siitä, että olin astumassa johonkin uuteen ja jännittävään tuntemattomaan.

Laivan korkein paikka oli komentosilta eli *bryga* ja siellä hallitsi kapteeni. Se oli tila, josta laivaa ohjattiin ja pidettiin yhteyttä muuhun liikenteeseen merellä. *Brygalla* oli yleensä hiljaista, valoisan aikaan merellä paikalla oli usein vain vahtia ajava perämies. Kapteeni oli läsnä aina satamaan tullessa ja sieltä lähdettäessä, vuorokauden ajasta riippumatta. Komentosillan unettavassa tunnelmassa keskityin lähinnä havainnoimaan eli seisoin hiljaa sivussa varoen koskemasta mihinkään ja lähinnä merta korkeuksista ihailen.

Konehuoneessa oli uskomattoman siistiä, mutta kuuma ja kahden pääkoneen synnyttämä meteli oli kova. Konehuone sijaitsi laivan perässä, joten meteli ei kuulunut aluksen etuosassa sijaitsevaan *torppaan* eli asuinrakennukseen, jonka ylimmässä kerroksessa oli *bryga*. Konehuoneen miehistö teki päivävuoroa ja vietti päivänsä lounasta lukuun ottamatta pääasiassa konehuoneessa eli omassa tilassaan.

Keittiössä eli *byssassa* hallitsi filippiiniläinen kokki suomalaisen talousapulaisen kanssa. *Byssa* oli puhdas, laitosmainen ja lähes steriili. Siellä oli valtavat kylmäkaapit ruuan säilytykseen sekä jääkaappi, johon oli aina varattu ruokatarpeita välipaloja varten. *Byssaa* on perinteisesti pidetty laivan tietotoimistona, sillä etenkin aikaisemmin pitkillä merimatkoilla kokki oli usein kapteenin lisäksi ainoa, jolla oli aavistus mihin laiva on menossa. Kokin tuli tietää miten ruokavarat annostellaan ja koska seuraava täydennys tulee. *Byssa* on edelleen varmaan laivan helpoin paikka muiden ammattiryhmien vierailuun, vaikka tietotoimistona se ei M/S Marthalla toiminut. Suomalaiset kysyivät tulevasta suoraan kapteenilta ja filippiiniläisiä laivan sijainti ei tuntunut kiinnostavan.

*Messi* on ruokailutila, muuten siellä ei vietetty aikaa. Vuorokautta rytmittivät säännölliset työajat sekä ruokailut, jotka tapahtuivat minuutilleen samaan aikaan päivästä riippumatta. Ruokailu oli tärkeä hetki, jolloin koko laiva kokoontui yhtä aikaa samaan messiin aterioimaan. Ruoka haettiin seisovasta pöydästä ja jokainen jonotti vuoroaan, edes



kapteenilla ei ollut tapana kiilata muiden ohi. Sisustus oli nuhjuisen oloinen, DDR-tyylinen ja karu, seinillä ei ollut julisteita tai tauluja, tosin ikkunoista avautui merinäköala.

Aikaisemmin laivoilla oli eri messit päällystölle ja miehistölle, mutta nykyisin suomalaisilla laivoilla syödään samassa tilassa. *Messi* oli kuitenkin jaettu kirjoittamattomin säännöin osiin ja eri ryhmillä oli eri pöydät; suomalainen päällystö istui omassa, miehistö omassa ja filippiiniläiset huoneen toisella laidalla omassa pöydissään. *Messin* keskellä oleva pöytä erotti suomalaiset ja filippiiniläiset, raja oli selvä ja toiselle puolelle ei menty. ”It’s like a wall!”<sup>74</sup> Suomalaisilla oli ruokapöydässä omat paikat, mutta filippiiniläiset istuivat missä sattui olemaan tilaa, mutta kuitenkin aina omalla puolellaan. Suomalaiset istuivat omalla paikallaan, jopa selin toisiinsa, vaikka sattuivat olemaan *messissä* kahdestaan. Marthan filippiiniläisistä ajatus istua aina samalla paikalla tai arvoasteikon mukaan tuntui oudolta:” But if we are eating we are all together. Why should I eat alone when somebody else is there? I’ll go there and make jokes, we are talking...”<sup>75</sup>

Hyttejä on kahdessa kerroksessa, joista ylemmässä asui päällystö, heti komentosillan alapuolella. Päällystöllä on miehistöä isommat tilat, ja kapteenilla sekä konepäälliköllä on hytissä toimistonsa. Meidät tutkijat majoitettiin yläkertaan vierekkäisiin hytteihin, jotka olivat samanlaisia kuin miehistöllä. Niissä on sänky, kirjoituspöytä, nojatuoli, vaatekaappi, pieni kylpyhuone ja jokaisessa oli venttiili (ikkuna). Merimiehillä on käytössään televisio ja dvd-laite sekä jääkaappi. Hytin oven sai lukkoon, mutta suomalaiset pitivät yleensä ovensa auki, ja se suljettiin vain nukkuessa tai jos halusi olla rauhassa. Lukkoa ei tuntunut kukaan käyttävän. Filippiiniläiset yleensä sulkivat ovensa hyttiin mennessään, muutamilla oli avoimen oven edessä suihkuverho. Turhaa tilaa hytissä ei juuri ollut, mutta toisaalta laivalta saa melkein kaiken tarvittavan; ruuan, juoman, työ- ja petivaatteet, joten omaisuutta ei tarvitse kantaa mukana. Tuntui hieman oudolta ajatella, että filippiiniläiset asuvat näin pienessä tilassa koko puolen vuoden mittaisen työrupeamansa laivalla.

Merimiesten tila ja ympäristö ovat samoja koko ajan; meri ja laiva. Vaikka satamat vaihtuvat, ne muistuttavat toisiaan kontteineen ja nostureineen. Ajan myötä oma ymmärrykseni tilaan ja sen käytön merkitykseen kasvoi. Tilana laiva jakautui fyysisesti, mutta lisäksi sosiaalisesti ja kulttuurisesti selkeästi eri osiin. Jako ryhmiin tapahtui

---

<sup>74</sup> J-F-4 2013.

<sup>75</sup> J-F-2 2013.

työtehtävän mukaan kansi-, kone- ja talousosastoon, aseman mukaan päällystöön tai miehistöön sekä myös kansalaisuuden mukaan filippiiniläisiin ja suomalaisiin. Nämä ryhmät jakautuivat pieniksi ryhmiksi esimerkiksi iän tai yhteisten mieltymysten perusteella. M/S Marthalla oli otettu heti laivan valmistuttua käyttöön sekamiehitys, joten tilojen jako filippiiniläisten ja suomalaisten kesken oli tapahtunut ajan ja tarpeen myötä, ei perinteitä noudattaen ja mennyttä ”suomalaisaikaa” muistellen.

Merimiehen vuorokautta säätelevät työvuorot ja jokainen päivä on aikataulultaan samanlainen työpäivä. Aika menettää laivalla merkityksensä totutussa mielessä. Laiva on 24 tuntia vuorokaudessa toimiva laitos. Marthan kello on aina Suomen ajassa, kännykkä ei useinkaan toiminut, joten virallista aikaa ei usein tiennyt eikä sillä ollut suurta väliä, sillä rutiinit ja lähdöt sekä tulot ilmoitettiin ja hoidettiin Suomen ajan mukaan. Ainoa missä kelloa ja ”oikeaa aikaa” tarvitsi, oli maissa käydessä. Huomasin itsessäni laitostumisen piirteitä jo ensimmäisinä meripäivinä. Kysyin messilikalta ohimennen missä olemme menossa, johon hän vastasi hieman kummastuneena kysymyksestäni, ettei hän tiedä. Ajalla ja paikalla ei yhtäkkiä ollutkaan niin väliä.

Täällä aika todellakin menettää merkityksensä. Työn lisäksi ainoat, millä on säännölliset aikataulut ovat ruoka- ja kahvitauot. Asiat eivät tapahdu just niin kuin sovittiin tai piti. Laivan lähdöistä, saapumisista ja sijanjeista on jokaisella oma versionsa. Missä ja milloin on turhia kysymyksiä, kaikki menee omalla painollaan. Näin kävi myös grillijuhlien kanssa. Tänään kello seitsemän. No siinä yhdeksän maissa jengi kokoontui ulos ja sytytti grillin.<sup>76</sup>

Minun päivääni rytmittivät lähinnä ruokailut ja jokailtainen sauna. Muuten olin vapaa tekemään tutkimustyöni puitteissa mitä huvitti ja milloin huvitti. Tutkijan roolissa minulla oli mahdollisuus liikkua laivalla vapaasti ja saatoin koska vain mennä *brygalle*, konehuoneeseen tai *byssaan*. Laivalla työskentelevä merimies ei näin yleensä tehnyt, esimerkiksi konemiehet eivät nousseet *brygalle* tai kansimiehet menneet konehuoneeseen, ellei heitä sinne erikseen pyydetty. Vapaa liikkuminen eri tiloissa ei ollut kiellettyä, mutta niin ei ollut selvästikään tapana tehdä.

Sauna lämmitettiin Marthalla joka ilta ja kaikki suomalaiset (miehet) kävivät kylpemässä. Eräs suomalainen haastateltava puhui kymmenen minuuttia saunan merkityksestä merimiehelle. Hänen mukaansa se on paikka, jossa puhutaan kaikesta maan ja taivaan

---

<sup>76</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

välillä, etupäässä töistä, mutta muustakin.<sup>77</sup> Filippiiniläisistä lähinnä vain kokki kävi saunassa, mutta hän oli tarkistanut ensin suomalaisilta toimintaohjeet, eli kuinka kauan siellä pitää olla, viisi, seitsemän vai kymmenen minuuttia? Kuinka kuumaksi sauna pitää säätää ja pitääkö sen jälkeen käydä suihkussa? Muutkin filippiiniläiset saunoivat joskus, mutta useissa haastatteluissa ja keskusteluissa tuli kuitenkin ilmi, että heitä nolotti olla alasti muiden edessä, samoin kuin heitä nolotti muiden alastomuus. Siksi he saunoivatkin yleensä keskenään, miedossa lämmössä ja uimahousut jalassa.

### 3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai

Merimiehen elämä jakaantuu elämään maissa ja merellä. Filippiiniläisille se merkitsee usein odottamista, hän saattaa odottaa työtä pitkään ja joutuu joskus ottamaan pestin koulutusta ja taitoa alempiarvoiseen sekä -palkkaiseen tehtävään. Ja kun laivalle pääsee, alkaa pitkä odotus kotiin pääsystä. Filippiiniläinen merimies tekee töitä kuusi kuukautta joka päivä, ilman vapaapäiviä. Filippiiniläinen 26-vuotias kahden lapsen isä kertoo haastattelussa:

J: You don't think about your long contract? You just do your job...

H: Just do the job and finish the day and you go to sleep. And then you wake up and it's another day (nauraa)! One day less to the end. That's how we finish the contract.<sup>78</sup>

Kolme viikkoa kerrallaan työskentelevistä suomalaisista filippiiniläisten puolivuotiset *törnit* saattavat tuntua oudolta. ”Vaikka en ny tunteilemaan alkaiskaan, niin onhan se... Et mä ehdin käydä kotona parhaimmillaan kolme kertaa, niin aina ku mä tuun takas, samat naamat on yhä täällä.”<sup>79</sup>

M/S Marthan eri osastoissa työskentelevillä oli erilaiset työrytmit, vain komentosilta oli aina miehitetty. Jokapäiväinen työaika vaihteli ammatin mukaan (ei etnisen taustan, toisin kuin *törnin* pituus). Kukin ammattiryhmä vietti työpäivänsä omassa tilassaan ja omiensa parissa. Satamissa töitä tehtiin tarpeen mukaan ja kelloon katsomatta, merellä rutiinit olivat samat päivästä toiseen. Juhlapyhätkin ovat työpäiviä.

<sup>77</sup> A-S-3 2013.

<sup>78</sup> J-F-4 2013. Käytän jatkossa haastattelusitaateissa lyhenteitä J (Johanna) ja H (haastateltava).

<sup>79</sup> J-S-1 2013.

Laivaa hallitsi kapteeni, silloinkin kun hän ei ollut fyysisesti läsnä, hän on laivan ylin auktoriteetti merellä. Kapteeni on laivan ollessa merellä tavallaan aina töissä, ja hänet kutsutaan paikalle ongelmatilanteissa, esimerkiksi jos nopeutta pitää tuulen vuoksi hidastaa tai näkyvyys on huono ja liikennettä paljon. Hän on vastuussa koko laivasta, henkilökunnasta, navigoinnista sekä lastista. Kapteeni vastuulla on, että laivalla noudatetaan sekä varustamon että kansainvälisiä lakeja ja säädöksiä, sekä siitä, että laivalla säilyy kuri ja järjestys. M/S Marthan kapteeni ohjasi itse laivaa ainoastaan satamaan ja satamasta, sekä erittäin huonossa säässä sekä hankalissa paikoissa. Avomerellä laivaa ajoi valoisalla ja hyvässä säässä yleensä joku perämiehistä yksin, mutta pimeällä ja huonossa kelissä seuraksi tuli kansimies.

Kansipuolella vain *poosu* eli kansipuolen työnjohtaja oli päivätöissä, muut tekivät merellä säännöllistä vuorotyötä kellon ympäri. Kansipuolen miehistö teki päivällä *poosun* määräämiä töitä, joihin kuului muun muassa laivan loputonta maalausta, ruosteen poistamista ja muuta kunnossapitoa, lastin kiinnitysten tarkastamista, sekä satamissa aluksen kiinnityksistä tai irrotuksista huolehtimista. Yöllä matruusit tekivät säännöllisiä palovahtikiertoja ja toimivat tähyistäjänä laivaa ajavan perämiehen työparina. Työt kansipuolella oli jaettu siten, että filippiiniläisen vahtiperämiehen parina oli yleensä filippiiniläinen ja suomalaisen yliperämiehen parina suomalainen matruusi.

Konepäällikkö (*siiffi*) oli päävastuussa laivan kahden koneen toiminnasta apunaan ja työnjohtajana ykköskonemestari. Konepuoli oli miehitetty kahdeksasta viiteen, mutta usein konemiehetkin joutuivat ylitöihin satamissa tai erilaisten teknisten vikojen sattuessa. Konehuoneessa jokaisella oli oma tehtävänsä, mutta minulle, eli ulkopuoliselle ja yleensäkin tekniikkaan perehtymättömälle syntyi vaikutelma, että filippiiniläisistä muodostuva konepuolen miehistö lähinnä sorvasi jotain tai pesi ja kiillotti paikkoja. Laivalle on mahdotonta saada varaosia keskellä merta, joten konehuoneessa pyrittiin korjaamaan ja tekemään mahdollisimman paljon itse.

Keittiö oli kokin valtakuntaa, apunaan hänellä oli talousapulainen (*messilikka tai -kalle*). Talousapulainen auttoi ruuanlaitossa leipomalla ja tekemällä salaattit sekä jälkiruuat, hänen toimenkuvaansa kuului pöytien kattaus sekä siivous. M/S Marthalla talousapulainen siivosi

rekkahtit sekä kapteenin, yliperämiehen ja konepäällikön hytit. Vain laivan keittiö toimi samalla tavalla sijainnista riippumatta, ja ruokailut olivat aina samaan aikaan. Kokki työskenteli aamukuudesta yhteen, jonka jälkeen hänellä oli pari tuntia vapaata, kunnes työaika jatkui taas kolmesta kuuteen.

Marthan filippiiniläiset pitivät ryhmätyöstä, suomalaiset ovat enemmän yksinäisiä susia. Filippiiniläisen alipäällystön jäsenen mielestä työskentely yhdessä on piristävää, mukavampaa ja ilman muuta niin tehdään jos mahdollista. Suomalainen päällystön jäsen puolestaan mainitsi jopa ongelmaksi filippiiniläisten ryhmässä työskentelyn ja sen, ettei työtä haluta tai osata tehdä itsenäisesti.

H: Ja muutenkin ne on laumasieluja... nehän tykkää tehdä töitä yhdessä...

J: Mut onhan tää työ yksinäistä, yks on yhdessä ja toinen toisessa nurkassa.

H: No joo, mut jos ne sais itse päättää, niin pian ne nyhjáis laumassa siellä yhdessä nurkassa! (nauraa). Mutta nyt toiset ohjaa heidän työtään ja heidät tavallaan ajetaan erilleen.<sup>80</sup>

Samaa sanoi toinen suomalainen:

Filpparimiehistö teettää enemmän töitä. Ei miehistö, siinähan ne skraappaa ja maalaa kun suomalaisetkin, mutta päällystö. Esimerkiksi lääketilaus, jonka suomalainen (vahtiperämies) hoiti ja otti vastaan itsenäisesti. Ilmoitti vaan förstille, että tilattu on. Filppari ei hoida itse, vaan tekee listan paperille mitä tarvii ja antaa sen esimiehelleen, joka hoitaa tilauksen ja kuittauksen. Filppareilla on iso kynnys olla yhteydessä laivan ulkopuolelle. Samoin esimerkiksi claimin tekeminen on heille liian vaativaa. Ei ne osaa ajatella itse, eikä halua.<sup>81</sup>

Suomalaisen haastattelun mukaan suomalaiset vahtiperämiehet työskentelevät itsenäisemmin kuin filippiiniläiset, jotka ajavat laivaa (merellä) ja tekevät mitä käsketään. Laivan lastaus on yliperämiehen vastuulla, mutta esimerkiksi ruoka- tai lepotaukojen aikana työn on yleensä hoitanut toinen perämies. Määräsatamia saattaa olla useita ja lastin oltava siksi oikeassa paikassa, samoin on huolehdittava laivan vakaudesta tarkkojen laskelmien avulla. Kaikki filippiiniläiset perämiehet eivät erään haastattelun mukaan tähän pysty.

X pystyisi pienellä koulimisella ryhtymään yliperämieheksi, hän kykenee itsenäiseen ajatteluun. XX taas on sellainen, että pitää käydä nopeasti syömässä ja takasin, koska se (lastaus) menee kuitenkin perseelleen. Kaks aikaisempaa filpparia oli tosin vielä pahempia versioita, ne tekee tunnissa niin pahoja virheitä, että siinä

---

<sup>80</sup> J-S-1 2013.

<sup>81</sup> A-S-1 2013.

menee kuusi tuntia korjata niiden virheet.<sup>82</sup>

Filippiiniläiset ovat hyvin tarkkoja sääntöjen suhteen. Lontoolaisessa sairaalassa ihmettelin kollegoideni intoa täyttää (minusta) turhia kaavakkeita loputtomiin, ja noudattaa ohjeita sekä määräyksiä kirjaimellisesti. Merimiehet olivat minusta hieman yllättäenkin samanlaisia:

Kysyin maalauskeikan jälkeen filippiiniläiseltä matruusilta, että miten saan maaliset käteni puhtaaksi. Vastaus oli, että ”We have tinner, but it’s dangerous. Perhaps you can wash with soap.” Mun teki mieli kysyä, että milläs sinä peset, sillä maali on jyrkää laivamaalia, joka ei lähde millään irti. Kysyin kuitenkin mieluummin suomalaiselta poosulta, joka lorautti mulle tilkan tinneriä rähtiin ja jo lähti! Matruusi. ei ilmeisesti uskaltanut ottaa vastuuta siitä, että mun käsille kävis jotain. Poosun mielestä taas oli luonnollista putsata maali pois sillä millä se lähtee.<sup>83</sup>

Kapteenikin kiinnitti huomiota turvamääräyksiensä säntilliseen noudattamiseen: ”Nää pitää omasta turvallisuudestaan huolen, niillä on esimerkiksi painepesurilla vedeltäessä kuulosuojaimet, aina kaikki by the book. Joskus tekee mieli sanoa, että ei nyt ihan noin tarvis...” Turvallisuussääntöjen noudattaminen oli kuitenkin ymmärrettävää, sillä pahinta mitä filippiiniläiselle merimiehelle voi tapahtua on työkyvyn ja siten tulojen menetys.

Filippiiniläinen perämies, joka oli laivan turvallisuusvastaava, oli selvästi lukenut ja omaksunut turvamääräykset ja huolehti siitä, että niitä noudatettiin. Toisaalta se, että hän ei ollut aivan Euroopan kartalla vähensi hänen uskottavuuttaan tutkasta tulevan säteilyn vaaroista varoittaessaan:

Menin Englannin kanaalia lähestyttäessä *brygalle* jossa päivysti filippiiniläinen kakkosperämies. Juteltiin niitä näitä, ja kysyin joko olemme ohittaneet Doverin. Perämies viitasi leveästi hymyillen Ranskan suuntaan ja sanoi, että tuollahan se on... Pyysin lupaa mennä katolle katselemaan maisemia. Perämies sanoi, että voihan siellä käydä, mutta tutkasta tulee säteilyä, niin että siellä voi vain piipahtaa. Tämän kippari unohti sanoa minulle, kun katselin maisemia Tanskan salmissa, hän käski vaan olla putoamatta mereen. Kiipesin katolle ja huomasin, että siellä oli iso punainen teksti ”radiation”.<sup>84</sup>

Tärkeintä laivalla on kuitenkin se, että työt tulevat tehtyä, ajallaan ja hyvin. ”Mut mä väitän, että, jos mulla olis tää laiva täysin suomalaisella porukalla, ei se yhtään sen paremmassa kondiksessa olis... Melkeinpä voisin epäillä, ettei oltais näinkään hyvässä tilanteessa

---

<sup>82</sup> A-S-1 2013.

<sup>83</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>84</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

suomalaisella porukalla.”<sup>85</sup> Filippiiniläisten työhön oltiin periaatteessa tyytyväisiä, sillä nämä tekivät mitä pyydettiin ja nurisematta. Suomalaiset saattavat olla esimiehen kannalta hankaliakin toimiessaan itsenäisesti ja epämuodollisesti.

### 3.3. Hierarkia

M/S Marthan ylin päällystö sekä kansipuolen työnjohtaja olivat suomalaisia. Tuli väistämättä mieleen, että työt oli jaettu niin, ettei suomalaisen tarvitse ottaa käskyjä filippiiniläiseltä. Marthan työajat ja työparit, lähinnä perämiesten vahtimiehet, oli todennäköisesti tarkoituksella suunniteltu niin, että yleensä filippiiniläiset työskentelivät keskenään ja suomalaiset keskenään.

J: Voisko sellainen järjestely olla mahdollista, että olis filippiiniläinen päällystö ja suomalainen miehistö?

H: EI! Ei, millään. Se ei pysty toimimaan, koska ne kulttuurit ei pysty pelaamaan niinpäin. Ja mun ymmärtääkseni filppareilla on ehkä yks huono ominaisuus, että... ne ei tee itsenäisiä päätöksiä mitä päällikköasemassa täytyy kuitenkin tehdä. Että siinä vaiheessa kun tietyt faktat on kasassa, pitää tehdä vaikeita ja tiukkojakin itsenäisiä päätöksiä... Nää panee palaverin pystyyn.<sup>86</sup>

Peter Du Rietzin mukaan ruotsalaisten voi olla vaikeaa ottaa käskyjä vastaan aasialaisilta, mutta hierarkia ja asenteet toimivat myös toisinpäin. Esimerkiksi Isolden päällystössä työskennellyt burmalainen ei välttämättä suostunut tekemään ”alempia töitä” kuten keittämään kahvia, vaikka laivan ruotsalainen kapteeni voikin huoletta, arvokkuuttaan ja kasvojaan menettämättä tehdä niin.<sup>87</sup>

Marthalla kokki oli ainoa filippiiniläinen, joka oli suomalaisen esimies, mutta suomalaisen messilikan mielestä tämä ei haitannut. Kokki komensi hänen mukaansa vähemmän kuin suomalaiset kollegansa, tosin tämä saattoi johtua kokin persoonasta.<sup>88</sup> Filippiiniläinen alipäällystön jäsen kertoi asemastaan muita ylempänä:

For me it's like a signature or some name. But if I'm working with others I just level myself to them. Because I cannot tell them to level themselves to me, I'm more higher. Maybe they are going to get angry or humiliated or something. So it's much better to work with them in a normal way, so you can laugh after work. And it's very

---

<sup>85</sup> J-S-1 2013.

<sup>86</sup> J-S-1 2013.

<sup>87</sup> Du Rietz 2001, 86.

<sup>88</sup> J-S-2 2013.

easy to finish your job because if somebody's getting angry at you... it's very hard to work with other people. Especially in this ship, you already have a small space... And every time you see that person and you get angry at them your space goes smaller and smaller. And every day you can see him, for the six months! It's like a torture for yourself (nauraa).<sup>89</sup>

M/S Marthalla filippiiniläiset sanoivat pyrkivänsä sopeutumaan ja joustamaan omiensa ja hierarkiassa alempana olevien kanssa. Kuuden kuukauden *törni* on pitkä aika, ja kuten edellä siteerattu kertoo, elämä voi olla vaikeaa, jos ei ole muiden kanssa hyvissä väleissä.

Sekamiehitys suomalaisten kanssa tavallaan yhdisti filippiiniläiset yhdeksi ryhmäksi ja vähensi heidän keskinäisiä kulttuurierojaan. Haastatteluissa tuli ilmi, että M/S Marthan filippiiniläiset eivät haluaisi työskennellä laivalla, jossa on pelkästään filippiiniläinen miehistö. ”In Filipino culture, there's always somebody who wants to be higher. Saying: I want this... and going to say bad things about other people so he can be higher.”<sup>90</sup>

Suomalainen päällystön jäsen oli työskennellyt sekamiehityksissä jo pitkään ja hänenkin mukaansa filippiiniläinen miehistö ei halua maanmiestään kapteeniksi, sillä tämä käyttäytyy yleensä kuin diktaattori.<sup>91</sup> Helen Sampson on tehnyt saman havainnon; pelkästään filippiiniläisistä kostuvan miehistön kesken syntyy helposti suosikkiasetelmia, jotka perustuvat ensisijassa filippiiniläiseen kulttuuritaustaan, eli lähinnä siihen miltä saarelta kukin on kotoisin.<sup>92</sup>

Iris Acejo on tehnyt tutkimusta laivalla, jossa ylin päällystö oli intialaisia ja muu miehistö Filippiineiltä. Hänen mukaansa kanssakäyminen oli hyvin työorientoitunutta ja muodollista, kanssakäymiseen ei rohkaistu ja molemmat viettivät aikansa omiensa parissa. Merimiehiä arvioitiin heidän työskentelynsä perusteella. Intialaisilla oli tapana tuoda esille asemaansa päällystönä, lähinnä omaa statustaan korostaakseen. Filippiiniläinen alipäällystö hakeutuikin omiensa seuraan vapaa-ajalla. Näin haluttiin osoittaa solidaarisuutta ja säilyttää harmonia maanmiesten kanssa.<sup>93</sup>

Geert Hofstede on tarkastellut eri työyhteisöjä valtaeron (power distance) käsitteen avulla. Hofsteden luokittelun perusteella M/S Marthan suomalaiset ja filippiiniläiset on helppo laittaa omiin ryhmiinsä, jopa laivan hierarkkisessa kontekstissa. Yhteisössä, jossa on suuret

<sup>89</sup> J-F-4 2013.

<sup>90</sup> J-F-1 2013.

<sup>91</sup> A-S-1 2013.

<sup>92</sup> Sampson 2003, 274.

<sup>93</sup> Acejo 2012, 78–80.



valtaerot, valtarakenteet ovat osa yhteiskuntaa, hierarkia on jäykkää ja epätasa-arvo on hyväksyttyä tai jopa kuuluu asiaan. Työntekijät odottavat passiivisina, että heidän ylempänsä kertovat mitä tehdä seuraavaksi ja he tekevät kritisoidumatta mitä käsketään. Väliportaan pikkupomoja on paljon, ja tieto sekä käskyt kulkevat hierarkkisesti oman esimiehen kautta ylempään tai alemmaksi. Kunnioitettu johtaja on auktoriteetti tai isähahmo, jonka vallankäyttöä ei kyseenalaisteta. Pienen valtaeron yhteisöissä työntekijät kokevat olevansa samanarvoisia, status ei ole itsestäänselvyys, asetelmat voivat muuttua ja alaisesta tulla johtaja. Ylempien etuoikeuksia ei katsota hyvällä ja ylempät eivät yleensä pyri korostamaan asemaansa esimerkiksi pukeutumisella tai autoritäärisellä käytöksellä. Valta perustuu työtehtävään, mutta myös rajoittuu siihen. Työntekijät voivat vaikuttaa työhönsä koskeviin päätöksiin, vaikka johtaja onkin viimekädessä se, joka päättää. Eri valtakulttuureista tulevien kohdatessa työympäristössä toisen tapa toimia voi tuntua vieraalta ja selkeisiin ohjeisiin tottunut voi tuntea epävarmuutta joutuessaan tekemään itsenäisiä päätöksiä.<sup>94</sup>

Hierarkkisuus rahtilaivoissa ja merimiesyhteisöissä perustuu ensisijaisesti turvallisuuteen ja sujuvaan työskentelyyn, mutta se vaikuttaa myös merimiesyhteisön toimivuuteen, sosiaalisiin suhteisiin ja siihen, että jokainen käyttäytyy ammattiroolilleen sopivalla tavalla.<sup>95</sup> Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan on itse luotava filippiiniläisiin sellainen yhteys, että nämä uskaltavat kysyä tai kertoa ongelmista. Autoritäärinen käyttäytyminen tai itsevaltiaana esiintyminen ja huutaminen, räyhääminen ja möykkääminen eivät tähän rohkaise. Hänen mielestään tällainen käytös ennemminkin aiheuttaa virheiden peittelyä ja sitä, ettei tärkeistäkään asioista uskalleta tulla kysymään ja asioita yritetään sitten epätoivoisesti ratkaista yksin tai porukalla. Kasvojen menettämistä ja nolaamista, varsinkin julkisesti, pelätään. Mutta jos välit ovat ystävälliset, filippiiniläiset kysyvät kyllä rohkeasti.

J: No mitäs kun he ovat saattaneet tottua siihen, että päällikkö on tällainen auktoriteetti koppalakki päässä?

H: No, voihan heille näyttää toisenlaistakin toimintakulttuuria (nauraa)!<sup>96</sup>

Laivaa voidaan pitää luokkayhteiskuntana minikoossa, kaikki ovat ”samassa veneessä, mutta toiset soutavat ja toiset pitävät perää.” Se on hierarkkinen yhteisö, jossa jokaisella on

<sup>94</sup> Hofstede et al 2010, 73–74.

<sup>95</sup> Talasmäki 2006, 67.

<sup>96</sup> J-S-1 2013.

määritellyt työtehtävät sekä oma, tiettyjen normien mukainen ammattiin sekä koulutukseen liittyvä rooli ja status yhteisössä. Laivan ammattikulttuuria painottavassa ympäristössä hierarkian merkitys korostuu. Asema laivalla on tarkkaan määritelty, mutta se perustuu enemminkin työn tuomaan statukseen kuin esimerkiksi ikään tai sukupuoleen, rahaan (laivalla ei tarvita), vaatteisiin (kaikilla on työvaatteet), asuntoon (kaikilla sama), autoon tai muihin statussymboleihin. Nykypäivänä asema voi perustua etniseen taustaan ja sekamiehityksiä tarkastellessa voisikin esittää, että laivalla työskentelevät ”me” ja ”muut”.

### 3.4. Vapaa-aika

Vapaa-aikaa pyritään mahdollisuuksien mukaan viettämään muiden kanssa. Marthalla jako eri ryhmiin kansalaisuuden perusteella oli kuitenkin selvä. Niin suomalaisilla kuin filippiiniläisillä oli mahdollisuus halutessaan viettää vapaa-aikansa vain ”omien” parissa ja merimiesten ei edes odotettu seurustelevan ”naapureiden” kanssa työn ulkopuolella. Marthalla vapaa-aikaa vietettiin eri tiloissa, filippiiniläiset päivähuoneessa ja suomalaiset klubiksi nimetyllä kerhohuoneella, entisellä kuntosalilla josta kuntoiluvälineet oli kannettu kellariin ja tila sisustettu mukavasti istuskelua ja seurustelua varten.

Minusta tää on hyvä, että täällä ei vapaa-aikana väkisin pyritä siihen yhteisloon. Jos sitä on, sitä on, mut ettei siihen tarvi mitenkään pinnistämällä ruveta. Koska vapaa-aika on meille sekä heille samaa vapaa-aikaa. Ja kaikennäkönen, tällanen jutustelu, paskanpuhuminen, niin... vaikka meillä nyt on hyvä englannin kielen taito, sekä niillä, että meillä, niin on se silti eri juttu läppää heittää ja touhuskella äidinkielellä kuin englanniksi.<sup>97</sup>

Ilmiö on yleinen, sillä Du Rietz teki saman havainnon ruotsalaisten kanssa ja antropologi Gunnar Lamvik sekamiehitetyllä norjalaisaluksella. Hän toteaa, että laivan norjalainen päällystö ei viettänyt vapaa-aikaansa filippiiniläisten kanssa.<sup>98</sup> Jos laivan miehistö koostuu vain kahdesta tai kolmesta kansalaisuudesta, on yleistä, että hierarkiasta ja ammatilliseen statukseen perustuvasta jaosta joustetaan, ja ruokailu- ja vapaa-ajanviettotilat jakaantuvat sen mukaan mistä on kotoisin. On helpompaa jutella, vitsailla ja puhua kotimaan asioista samantaustaisen ihmisen kanssa.<sup>99</sup>

Suomalaisia kokoontui lähes joka ilta ”klubille”, osa piipahti ja osa istui pitempään.

<sup>97</sup> J-S-1 2013.

<sup>98</sup> Lamvik 2002, 63.

<sup>99</sup> Sampson 2003, 266.

Miehistön kaksi naista pysyivät yleensä poissa, he olivat varmaan kuulleet samat tarinat jo tarpeeksi monta kertaa. Suomalaiset puhuivat keskenään suomea, vaikka joukossa oli äidinkielenään ruotsia tai viroa puhuvia. Suomalaisten illanvietoissa katsottiin saunan jälkeen televisiota, puhuttiin paljon työasioista, muisteltiin menneitä, otettiin muutama olut ja kuunneltiin humppaa. Vaikka illalla saatettiin käsitellä hyvinkin henkilökohtaisia asioita, niistä ei kuitenkaan enää seuraavana päivänä aamukahvilla puhuttu.

Iris Acejon mukaan filippiiniläiset pyrkivät käyttäytymään ”filippiiniläisittäin”. Siihen kuuluu tärkeänä osana sosiaalisuus ja yhdessä toimiminen. Yhteisiin illanistujaisiin tulee osallistua osoittaakseen, että tulee muiden kanssa toimeen.<sup>100</sup> Muiden seurassa ainakin pistäydytään, vaikka filippiiniläistenkin kesken on eroja: “Also we Filipinos, we are different culture as well, and different what we do after work. Some of us just want to stay in the cabin.”<sup>101</sup> Filippiiniläiset lauloivat karaokea, katselivat elokuvia, pelasivat korttia pienillä panoksilla, söivät ja ottivat muutaman oluen. Karaoke oli suosittua, ja päivähuoneesta kuuluikin iltaisin hengeä rakkauslaulut sekä The Beatles. Suomalainen varustamo ei ilmeisesti ollut ottanut huomioon musiikin merkitystä filippiiniläisille, sillä useissa keskusteluissa puhuttiin siitä, kuinka Marthalta puuttui kunnan karaoke- tai videokelaitteet. Myös kitaraa kaivattiin, sillä heidän mukaansa ei ole oikea merimies, jos ei soita kitaraa. Työstä ei vapaa-aikana puhuttu.

The thing is if we’re having some BBQ, we just put work behind our back, to forget about it all. For like on gathering on board... We are different, actually we are different. If have gathering, have a small party, we are different because we are just talking and laughing and dancing (nauraa). If we’re having party we don’t talk about work. We are talking outside of the ship, what’s our plan for vacation, that’s what we are always talking about.<sup>102</sup>

Vapaa-aikana filippiiniläiset pyrkivät unohtamaan pitkän *törninsä* ja nauttimaan hetkestä. He olivat kaikki samassa tilanteessa, joten pystyivät ymmärtämään muiden koti-ikävä tai huolen kotona odottavista. Vakavista asioista ei kuitenkaan puhuttu ja monissa haastatteluissa korostui itsensä ja muiden viihdyttämisen merkitys.

Ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tapahtumia. Filippiiniläiset söivät omaa ja suomalaiset omaa ruokaansa, joita kokki valmisti kummankin ryhmän mieltymysten mukaan.

---

<sup>100</sup> Acejo 2012, 79.

<sup>101</sup> J-F-2 2013.

<sup>102</sup> J-F-2 2013.

Filippiineillä on neljä pääsaarta, joilla on jokaisella oma ruokakulttuurinsa. M/S Marthan kokilla oli kuitenkin pitkä kokemus eurooppalaisiltakin laivoilta, joten hän pystyi valmistamaan kaikkia miellyttävää ruokaa. Eurooppalaisen sekä aasian ruuan tarjoaminen ei ole kuitenkaan käytäntö kaikkien varustamojen eikä edes tämän varustamon kaikilla laivoilla. Filippiiniläisille valmistettiin aina riisiä, jonka lisäksi oli usein äyriäisiä ja kalaa filippiiniläisittäin. Filippiiniläiset eivät käytä valtavasti chiliä kuten useat muut aasialaiset, joten heidän ruokiaan suomalaistenkin oli helppo maistella. Useimmat kuitenkin pitäytyivät tutussa ruuassa.

Suomalaisille tarkoitettu ruoka oli usein lihaa tai kalaa eri muodoissa, keitettyjä tai ranskalaisia perunoita ja salaattia, joka oli aina samaa; salaatinlehtiä, tomaattia, kurkkua ja paprikaa. Etenkin filippiiniläisten mielestä oli tärkeää, että kokki on nimenomaan filippiiniläinen, suomalaisille taas tuntui riittävän, että ruoka on hyvää. Kokki piti yllä suomalaisia perinteitä tarjoamalla joka torstai hernekeittoa. Tämä tuntui olevan lähes pyhä asia, ja kapteeni totesikin naama melkein peruslukemilla, että ”kaksi kertaa saa tehdä paha hernekeittoa, kolmannella lentää ulos!” Ruuan laadulla oli suuri merkitys kaikille. Suomalaiset kertoivat, että kokki täytyy pitää hyvällä tuulella, ”jos kokki on onnellinen, laiva on onnellinen.”<sup>103</sup> Suomalaisten mukaan huomasi, että kokki ei ollut juuri nyt kauhean onnellinen ja sen myötä ruokakin vain keskivertoa. Pohtivat olisiko miehellä koti-ikävä. Kokille ei kuitenkaan jaeltu turhia kiitoksia ruuan laadusta, joten hän kyseli minulta jo toisena iltana huolestuneena pidetäänkö hänen keitoksistaan. Ammattiylpeä mies oli vilpittömän mielissään, kun kerroin suomalaisten olevan tyytyväisiä.

Filippiiniläiset ovat uskonnollisia, katolisia, mutta uskonnon harjoitus laivalla on vähäistä. Kokki tosin totesi merimiehen uskonnollisuuden liittyvän siihen, että merellä, missä ollaan luonnon armoilla, on uskottava johonkin, että on tiukassa paikassa mitä rukoilla. Suuressa keskieuropalaisessa satamassa laivalla vierailut suomalaisen merimieskirkon kuraattori ei vaikuttanut erityisen kiinnostuneelta filippiiniläisistä tai heidän tarpeistaan. Nämä kutsuivat häntä Padreksi, mikä huvitti ”padrea” suuresti. Kuraattori vieraili eri maalaisilla laivoilla säännöllisesti ja kertoi, että hänen kokemuksensa mukaan filippiiniläisillä on suomalaisilla laivoilla hyvät olot, sillä joissain laivoissa heitä kohdellaan kuin koiria. Myös muita vierailijoita pistäytyi eri satamissa. Merimieskirkko sekä MEPA (merimiespalvelu)

---

<sup>103</sup> A-S-3 2013.

toimittivat laivalle lehtiä, kirjoja sekä elokuvia, mutta luettava oli pääasiassa suomeksi tai ruotsiksi.

Aikaisemmin satamavierailut olivat monelle merille lähteneistä tärkeä syy hakeutua alalle; työn ohessa näki maailmaa. Vielä 1900-luvun loppuvuosikymmeninä monet kapteenit järjestivät miehistölle kiertoajeluja satamapysähdysten aikana. Työtahti on kuitenkin kiristynyt ja väki laivoilla vähennetty minimiin, joten mahdollisuudet tutustua satamakaupunkeihin ovat nykyisin vähäiset. Satamat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, joten etenkin iltaisin niihin on vaikea ja kallista päästä.<sup>104</sup> Satamat itsessään eivät palveluja tai viihdettä tarjoa, ne ovat yleensä ulkopuolisilta suljettuja alueita täynnä nostureita, kontteja sekä muuta rahtia ja monissa liikkuminen on rajoitettua, lähinnä turvallisuussyistä.

M/S Martha pysähtyi aikataulumuutosten vuoksi useaksi päiväksi keskieuropalaiseen satamaan, jolloin miehistökin pääsi vapaa-ajallaan maihin ja päiväretkelle lähikaupunkiin. Ajatus retkestä tuli *poosulta* lounaspöydässä ja muut innostuivat asiaa hetken mietittyään ideasta. Päätettiin pyytää kyytiä merimieskirkolta, jonka edustaja oli aikaisemmin kertonut vieneensä lähikaupunkiin Marthan sisarlaivan miehistöä. Pääsin mukaan, sillä kirkon minibussissa oli yksi paikka vapaana. Päivä oli iloinen, vierailimme kirkoissa, museossa ja hyvää merimiestapaa noudattaen terasseillakin. Päivän päätteeksi teimme kanavaristeilyn. Ihmiset olivat vapaalla ja todella hilpeitä, ja kaikki olivat sitä mieltä, että näitä retkiä pitäisi tehdä useamminkin. Kaikki retkelle osallistujat olivat suomalaisia. Ehkä filippiiniläiset jostain syystä kokivat, että se ei ollut tarkoitettu heille, vaikka messin seinällä olikin osallistumiskutsu englanniksi. Syynä saattoi olla suomalaisten innostus retkeen, he laittoivat nimensä ensimmäiseksi, joten kaikki filippiiniläiset eivät olisi mahtuneet mukaan. Ja jonkunhan piti jäädä vahtimaan laivaa.

Kapteeni kertoi, että hänen edellisillä sekamiehityslaivoilla miehistö kävi yhdessä kaupungilla kansalaisuudesta huolimatta, mutta tällä laivalla niin ei ole. Yleensä filippiiniläiset eivät lähde maihin, tai sitten he menevät keskenään esimerkiksi merimieskirkon kyydissä. Mietimmekin suomalaisten merimiesten kanssa onko kyse rahasta, sillä vaikka he tienaavat kotimaansa hintatasoon nähden hyvin, on Eurooppa

---

<sup>104</sup> Gerstenberger 2008, 25–27.

filippiiniläiselle merimiehelle kallis paikka. Marthan filippiiniläiset olivat melko nuoria, monet ensimmäistä kertaa eurooppalaisella laivalla ja ehkä pelkäsivät lähteä kaupungille, etenkin iltaisin. Monet vetosivat koti-ikävään: ”If I’m going out, I’m already missing my family. I’m enjoying here and my family is staying in Manila. It makes me feel more sad.”<sup>105</sup> Marthan filippiiniläisten keskuudessa oli kuitenkin löydetty hyvät ja edulliset ostospaikat tietyissä satamissa ja niissä vierailtiin säännöllisesti. Esimerkiksi suomalaisissa kaupungeissa pyrittiin käymään Gigantissa, josta sai ostaa verovapaita tuotteita edullisesti. Muuten ostoslistalla oli lähinnä tuliaisia perheelle ja henkilökohtaisia tuotteita, joita ei laivalta saanut. Du Rietz havaitsi saman ilmiön Isoldella. Hänen mukaansa aasialaiset pysyivät laivalla siksi, että satamat olivat yleensä kaukana kaupunkien keskustoista ja taksimatka sinne maksoi filippiiniläisittäin paljon. Kaupunkien keskustoissa oli kallista, joten useat säästivät mieluummin nämäkin rahat.<sup>106</sup>

Laivalla vietetään myös juhlia. Marthalla vietimme päivähuoneessa filippiiniläisen kansimiehen syntymäpäiviä, jossa oli tarjolla ruokaa, juomaa ja karaokea. Lahjoja ei kuitenkaan annettu. Kaikki oli kutsuttu ja kaikki pistäytyivät paikalla. Aluksi juteltiin hieman vaivaantuneen oloisesti englanniksi, mutta pian ryhmät jakoutuivat, ja toiselta puolelta huonetta kuului naurua sekä iloista tagalogin pulinaa ja toiselta hiljaisempaa vakavammansävyistä suomea. Suomalainen päällystön jäsen kertoi haastattelussa, että suomalaisten syntymäpäiviä juhlistetaan eri tavalla, hieman karummin. Yleensä päivänsankari pyytää päälliköltä luvan, saako hän laittaa konjakkipullon iltaruualle pöytään, ja juhlinta on siinä.<sup>107</sup>

Grillijuhlat ovat traditio laivalla, ja niitä järjestetään heti kun päästään lämpimille vesille. Merimiesten vapaa-ajanviettoa Etelä-Amerikan linjoilla tutkineen Sallamaria Tikkasen mukaan grillijuhlaperinne alkoi 1960-luvulla Argentiinassa vierailleilla suomalaisilla laivoilla. Laivat viipyvät satamissa enää lyhyen aikaa, joten odotetut käynnit paikallisissa pihvipaikoissa korvattiin järjestämällä laivalla lihansyöntijuhlat. Grillaaminen alkoi yleistyä tuolloin Suomessa ja se hyväksyttiin laivoilla ”miehekkäänä” ruuanlaitonmuotona.<sup>108</sup> M/S Marthalla grillijuhlia järjestettiin kolmen viikon aikana

---

<sup>105</sup> J-F-4 2013.

<sup>106</sup> Du Rietz 2001, 164.

<sup>107</sup> J-S-1 2013.

<sup>108</sup> Tikkanen 1993, 50–51.

kahdesti, ruokaa oli valtavasti ja sen hankkimiseen nähtiin vaivaa. Vietimme iltapäivän espanjalaisessa hypermarketissa ostamassa grillattavaa kaikkien makuun ja onneksi käytössämme oli erään miehistön jäsenen maasturi, sillä muuten lihat, äyriäiset, kalat ja makkarat eivät olisi mahtuneet kyytiin. Kokki valmisti salaattit ja grillattavat, ja grilli kuumeni jo alkuiltapäivästä helteisellä Biskajanlahdella. Kaikki olivat paikalla, myös ylin päällystö. Esimerkiksi M/S Isoldella, Du Rietzin mukaan juhlissa on tapana, että kapteeni on vahdissa, jotta miehistö voi rauhassa rentoutua ilman tunnetta että heitä vahditaan.<sup>109</sup> Kaikilla tuntui kuitenkin olevan mukavaa ja juhla katkaisi arjen rutiinit. Miehistö sai hieman rentoutua useita päiviä kestäneen satamapyörityksen jälkeen.

### 3.5. Kommunikaatio

“It’s not important where the crew is from, it’s important how to communicate. Every nation has different ideas, traditions and we need to respect them how to communicate.”<sup>110</sup> Kommunikaatiota ja sen sujuvuutta pidettiin Marthalla etnistä alkuperää tärkeämpänä. Useat korostivat, että toisia ja toisten mielipiteitä tulee kunnioittaa, ja kulttuuriset erot huomioida jokapäiväisessä kanssakäymisessä sekä keskustelussa.

M/S Marthalla työkielenä on englanti. Filippiiniläisillä on kielitesti ennen Suomen lipun alle tuloa, mutta suomalaisten oletetaan osaavan englantia ja heiltä ei vaadita kielitaitotestiä. Filippiiniläiset osaavat englantia toisena kotikielensä enemmän tai vähemmän hyvin ja suomalaiset ovat tietoisia englannin käytöstä työkielenä, kun he hakevat sekamiehitetylle laivalle. Kieli onkin konepäällikön mukaan suurin syy siihen, etteivät jotkut suomalaiset halua näille laivoille. Siis kielitaito, ei niinkään ennakkoluulo filippiiniläisiä kohtaan, vaikka sitäkin esiintyy. Marthalla ei työaikana kuitenkaan pitäydytty aina englannissa.

Lähdettiin katsomaan konehuoneeseen, kun kakkoskoneeseen vaihdettiin osaa. Wärtsilän korjausmies oli tullut Suomesta ja varaosa Hollannista. W-mies oli kuin paikalle lennätetty huippukirurgi, joka oli tullut tekemään vaativan toimenpiteen. Konepomot avustivat. Isoja metallipaloja käsiteltiin hellästi, hinkattiin räteillä ja

---

<sup>109</sup> Du Rietz 2001, 125.

<sup>110</sup> J-F-2 2013.

öljyä siveltiin käsin, filppareita ei tähän hommaan huolitettu. He toimivat assistentteina, keräsivät roskia ja toivat mitä tarvittiin. Puhuttiin suomea, filpparit eivät puhuneet mitään. Ringin keskellä istui tärkeänä W-mies, sitten suomalaiset ja filpparit kurkkivat sivusta ja yrittivät oppia jotain.<sup>111</sup>

Tämä toimenpide tehtiin Marthalla ensimmäisen kerran, joten molemmat konepuolen suomalaispäälliköt olivat paikalla oppimassa miten se tapahtuu. Ilmeisesti katsottiin, että on parempi, että ulkopuolinen korjausmies opettaa asian ensin suomalaisille, jotka sitten jakavat tietonsa filippiiniläisille omalla ajallaan ja tavallaan. Filippiiniläinen konemies kertoo samasta tapahtumasta:

H: It's very hard if you want to talk to somebody, if there's Finnish and another Finnish they talk to each others, and you like, Oh shit, I'm lost!

J: They do the same thing when you are working as well?

H: Yes. Especially when that one technician from Wotsila (Wärtsilä) came, they started speak Finnish then you didn't know what's the next procedure and what's happening. He was explaining what to do and what's going to happen and why did he do that, but you couldn't understand.

J: And you didn't learn anything!

H: And I didn't learn anything.. So I just ask the first engineer after they speak what did they say? (nauraa)

J: But you couldn't say, that can you speak English?

H: (Nauraa).. But the good thing was that he could explain it to me. In a nice way. He didn't get irritated or "never mind.." but he did explain that. (nauraa) But it'd be much better if they speak English.<sup>112</sup>

Filippiiniläiset kokivat suomalaisten tavan puhua suomea keskenään ongelmaksi. He eivät kuitenkaan ottaneet asiaa puheeksi esimiehensä kanssa, vaan odottivat että asioista kerrotaan heille englanniksi. Edellä haastateltu konemies oli kiinnostunut työstään ja halusi oppia uusia asioita, mutta hänelle ei aina suotu mahdollisuutta siihen.

Marthalla kaikki puhuivat periaatteessa työtä tehdessä merimiesenglantia, mutta vapaa-ajan keskusteluissa huomasi eroja kommunikoinnissa. Puhuttiin omaa kieltä, mutta sanaton viestintä ja kommunikointi olivat erilaisia. Filippiiniläiset hymyilivät ja koskettelivat toisiaan puhuessaan ja he tulivat fyysisesti lähemmäs kuin mihin suomalainen on tottunut. Minusta tuntui esimerkiksi haastattelutilanteessa jopa vaivaannuttavalta, kun filippiiniläinen haastateltavani tuli istumaan viereen sohvalle, liian lähelle.

Laivoilla on usein kutsuttu ihmisiä ammattinimikkeen ja työnkuvan mukaan. M/S

<sup>111</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>112</sup> J-F-4 2013.



Marthalla käytettiin työkavereista yleensä etunimiä, jos ne muistettiin. Suomen kielessä ei ole tapana puhutella toista nimellä keskustelun kuluessa, mutta useissa kulttuureissa, kuten filippiiniläisillä tämä kuuluu asiaan. Joidenkin suomalaisten oli vaikea muistaa filippiiniläisten nimiä, joten osalla heistä oli suomalaiset lempinimet. Näin heistä voitiin puhua ”selän takana” vapaasti, ilman että nämä ymmärsivät kenestä on kyse. Mekin saimme Marthalla lempinimet; Annea kutsuttiin proffaksi ja minä olin punapää. Meitä yhdessä tituleerattiin kohteliaasti ”kansitieteilijöiksi”.

Filippiiniläiset puhuivat toisistaan sekä suomalaisesta talousapulaisesta ja matruusista (eli laivan naisista) etunimillä, muista käytettiin englanninkielistä ammattinimikettä. Kapteenin etunimen eteen he lisäsivät tittelin ”captain” tai ”sir” puhuessaan suoraan hänelle. Konepäällikkö kertoi, että vaikka hän on työskennellyt samojen filippiiniläisten kanssa lähes puoli vuotta, he kutsuvat häntä edelleen ”chief engineeriksi” tai sanalla sir. Hänen oli ollut hieman vaikea tottua siihen, etenkin kun suomalaisten kanssa työskennellessä kommentti saattoi olla: ”Mitä sä siinä päätäs auot? Ei mulla oo nyt aikaa sun kanssa jutella... Tittelin käyttöön ei hänen mukaansa kuitenkaan liity mitään jännitettä, se vaan kuuluu heidän kulttuuriinsa, että tullaan kun pyydetään, sanotaan, että hello Chief ja annettuun tehtävään vastataan että yes sir.” Du Rietzin mukaan Isoldella aasialaiset eivät kutsuneet laivan ruotsalaista päällystää etunimillä vaan tittelin mukaan. Syynä hänen mukaansa saattoi olla sekin, että toisen nimi on vaikea, eikä sitä haluttu lausua väärin.<sup>113</sup>

Kommunikaatio, sekä virallinen että epävirallinen, on elintärkeää laivalla paitsi sen turvallisen operoinnin, virallisen informaation ja ohjeiden annon, mutta myös suljetussa tilassa elävien ihmisten sosiaalisten suhteiden ja yleisen hyvinvoinnin kannalta. Vapaa-ajalla ja työtä tehdessäkin voidaan mahdollisuuksien mukaan keskustella muustakin kuin työstä, esimerkiksi perheestä tai maailman menosta. Huumori ja ”small talk” ovat tärkeitä epävirallisessa kommunikoinnissa. Knut Weibustin mukaan tämä on helpompaa, mikäli koko miehistöllä on sama kulttuuritausta. Ohjeiden ja informaation kysyminen ja niiden vastaanottaminen ylemmiltä on tärkeää, mutta se voiko kysyä ja siten paljastaa tietämättömyytensä vaihtelee eri kulttuureittain ja persoonittain.<sup>114</sup> Filippiiniläisen haastatellun mukaan suomalaisilta on helppo pyytää neuvoja ja ohjeita. Hänen

---

<sup>113</sup> Du Rietz 2001, 63.

<sup>114</sup> Weibust 1969, 235–236.

kokemuksensa mukaan, jos esimerkiksi intialaiselta päällystöltä kysyi jotain, he käskivät lukemaan ohjekirjoja ja ihmettelivät, ettetkö tätäkään tiedä.<sup>115</sup> Toisaalta ohjeiden kysyminen ei tuntunut kaikista edes tarpeelliselta:

I don't ask. Because I know my job, I know my work, I know how to deal with other people. As long as you can communicate with them, you can speak English, well not so well English but if you can communicate with them, you understand them, they understand you, that is the most important thing.<sup>116</sup>

Se ettei tunneta toisten kulttuurista, historiallista ja sosiaalista taustaa voi aiheuttaa väärinymmärryksiä ja ristiriitoja miehistön keskuudessa. Väärinymmärrykset johtuvat usein siitä, ettei tunneta toisten tapoja ja tottumuksia, ajattelutapoja, tapoja ilmaista itseään, ruumiinkieltä, käytöskoodeja ja sosiaalisia arvoja. Filippiinit ovat aasialaisia ja heidän kulttuuriinsa kuuluu, että kasvojaan ei saa menettää tai sanoa ei, en tiedä tai etten ymmärrä ("yesyes - kulttuuri").<sup>117</sup> Geert Hofstede on kiinnittänyt asiaan huomiota. Hänen mukaansa avoimet ristiriidat eivät sovi filippiiniläiseen kollektiiviseen kulttuuriin ja "ein" sanominen on ristiriita. Samoin "kyllä" ei välttämättä tarkoita suostumusta, vaan ennemminkin "kyllä, kuulin mitä sanoit." Äänen korottamista tai riitelyä vältetään, sillä "...with Filipinos, if you are shouting, if you are fighting, you are not a good guy."<sup>118</sup> Suomalaisessa individualistisessa yhteisössä taas arvostetaan rehellisyyttä ja sitä, että omat mielipiteet ilmaistaan ja asioista puhutaan suoraan. Kritiikkikin tulisi ottaa kannustavana sekä rakentavana, ja sitä on osattava antaa tarvittaessa.<sup>119</sup> Virheistä huomauttaminen on taktiikkalaji ja vaatii hienotunteisuutta. Suomalainen päällystön jäsen oli kuitenkin sitä mieltä, että negatiivisenkin palautteen antaminen on kuitenkin helpompaa filippiiniläiselle kuin suomalaiselle.<sup>120</sup>

Aluksen turvallinen operointi vaatii tehokkaan sekä kielellisesti, kulttuurisesti että henkilötasolla toimivan kommunikoinnin. Kulttuuriset seikat tulisi ottaa huomioon jo koulutuksessa. Tutkimuksen mukaan tärkeimpiä syitä toimimattomaan kommunikointiin merenkulussa ovat kielimuuri, kulttuurierot, psykologiset esteet, persoonallisuus ja

---

<sup>115</sup> J-F-4 2013.

<sup>116</sup> J-F-1 2013.

<sup>117</sup> Wang & Gu 2005, 344–345.

<sup>118</sup> A-F-2 2013.

<sup>119</sup> Hofstede et al 2010, 106–107.

<sup>120</sup> J-S-1 2013.

henkilöstön väliset suhteet.<sup>121</sup> Jan Horckin mukaan kommunikoinnissa käytetään tiettyjä tiedostamattomiakin signaaleja ja koodeja. Jos toisen käyttämät koodit ovat vieraita, on kommunikaatio vaikeaa ja voi syntyä sekaannuksia tai väärinymmärryksiäkin.

Kommunikaatioon kuuluva sanaton viestintä eli ilmeet, eleet, äänenpainot sekä se miten asia ilmaistaan tekevät osaltaan ihmisestä tietyn kulttuurin edustajia. Nämä ongelmat voivat johtaa väärinymmärryksiin, epäluottamukseen ja jopa eri kulttuureista tulevien välisiin konflikteihin, jotka ilmenevät työssä, jokapäiväisessä elämässä ja etenkin hätätapauksissa. Sanonnan mukaan ”jokainen panikoi omalla kielellään” ja hätätilanteessa sekamiehitetyllä laivalla tämä voi tarkoittaa melkoista kielten sekamelskaa.<sup>122</sup>

Laivan suljetussa tilassa syntyy helposti ristiriitatilanteita ja niistä on kyettävä puhumaan. Weibustin mukaan, mikäli miehistön kesken ilmenee ongelmia, asiasta kertoo päällystölle yleensä virallisesti tai epävirallisesti valittu puhemies. Tämä on yleensä vanhempi ja kokenempi merimies.<sup>123</sup> Laivaelämää vankilametaforan valossa tutkineen Mira Karjalaisen mukaan laumassa pitää olla johtaja. Mieluiten se, jolle se työn puolesta kuuluu, ”ettei synny klikkejä ja joku suuri persoona ala pomottamaan”. Karjalaisen mukaan hierarkia voi estää henkilökemian vaikutuksen työntekoon, sillä työkavereitaan ei voi valita. Kemioilla on kuitenkin merkitystä ihmisten välisessä kanssakäymisessä, mutta ongelmista ei yleensä puhuta, asioita käsitellä, analysoida ja ratkaista lähinnä hierarkian tai vahvojen perinteiden vuoksi. Laivalla ei ole ollut tapana kritisoida ylempien turhiltakaan tuntuvia käskyjä, vaan niistä on valitettu myöhemmin omassa porukassa.<sup>124</sup> Peter Du Rietz havaitsi *Isoldella*, että aasialaiset kansipuolen merimiehet kommunikoivat ylempien kanssa poosun välityksellä. Samoin viestit heille tuli välittää *poosun* kautta. Laivalla, jonka miehistö on ruotsalaisia tämä ei olisi ollut tarpeen, vaan esimerkiksi matruusi olisi yleensä tullut kertomaan ongelmansa suoraan päällystölle.<sup>125</sup>

Sekamiehitys on ilmeisesti muuttanut hierarkian vaikutusta kommunikaatioon parempaan suuntaan. Marthalla suomalaisia on vähän, hierarkia heidän välillään vähäistä, etenkin vapaa-aikana ja suomalaiset juttelivat avoimen oloisesti kapteenin tai konepäällikön kanssa.

---

<sup>121</sup> Wang & Gu 2005, 341, 343.

<sup>122</sup> Horck 2006, 59, 61.

<sup>123</sup> Weibust 1969, 238.

<sup>124</sup> Karjalainen 1999, 76, 78.

<sup>125</sup> Du Rietz 2001, 53.

*Poosu* tuntui kuitenkin olevan henkilökohtaisten ja ammatillisten ominaisuuksiensa vuoksi jonkinlainen auktoriteetti miehistön keskuudessa. Jos filippiiniläisillä oli keskuudestaan valittu puhemies, se ei ollut selvinnyt suomalaisille. Edes kapteeni ei tiennyt kuka tämä voisi olla. Asiaa pohdittiin suomalaisten kesken ja ehdokkaita oli useita.

### 3.6. "Onnellinen laiva"

In every place there is some old culture... Ok, if he's from this part, I just adjust myself. Because you can't tell them to adjust me.<sup>126</sup>

Merimiehet ovat perinteisesti olleet ylpeitä laivastaan ja tämä on osaltaan auttanut yhteisöllisyyden muodostumisessa. Haastattelemani konepuolen merimies kertoi, että suomalaisille "meidän laiva" on edelleen erityinen. Hänen mukaansa asiasta ei oikein voi puhua filippiiniläisten kanssa, sillä näiden seuraava työrupeama ei yleensä osu samalle laivalle tai edes samalle varustamolle, joten heillä ei synny samanlaista kiintymystä alukseen.<sup>127</sup> Johanna Markkula sanoo samaa sosiaaliantropologian pro gradu -tutkielmassaan. Hänen mukaansa kansalaisuus ei ole tärkein tekijä yhteisöllisyyden synnyssä laivalla, vaan pääpaino on työn jatkuvuudella. Sekamiehityksissä ulkomaalaisten palkkaaminen tapahtuu yleensä yhden matkan ajaksi, joten laivaan tai työtovereihin ei ehdi kiintyä.<sup>128</sup>

Stuart Hall on tarkastellut "meidän ja muiden" diskurssia. Hänen mukaansa ihmisillä on tapana kategorioida toisensa ja itsensä eri ryhmiin esimerkiksi uskonnon, ihonvärin tai kansalaisuuden perusteella. Hall perustelee "meidän ja muiden" merkitystä teoreettisten selitysmallien avulla. Hänen mukaansa sanojen merkitykset syntyvät sanojen välisistä eroista, joita ilman merkitystä ei ole olemassa. Ei ole mustaa ilman valkoista. Samoin ei ole "meitä" ilman "muita", vaan ilman "muita" jäisi vain "meitä".<sup>129</sup> Kulttuurianalyttisessä keskustelussa identiteeteistä keskeisiksi teemoiksi ovat nousseet etnisyys, luokka ja sukupuoli. Polarisointi meihin ja muihin tarkoittaa usein sitä, että me peilaamme itseämme

---

<sup>126</sup> J-F-4 2013.

<sup>127</sup> J-S-1 2013.

<sup>128</sup> Markkula 2011 299.

<sup>129</sup> Hall 1999, 152–157.

muiden erilaisuuden kautta.<sup>130</sup> Kulttuurianalyttisen näkemyksen mukaan esimerkiksi etnisyys ei ole jotain ”sisäsyntyistä” ja itsestään selvää. Se näyttäytyy ja muovautuu eri tilanteiden mukaan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa.<sup>131</sup> Jaotteluun ja suhtautumiseen ”muihin” vaikuttavat mielestäni kuitenkin myös yksilölliset erot, kuten ikä, kokemus ja persoonallisuus sekä M/S Marthalla etninen tausta.

Purjelaivojen miehistöjä tutkineen Marika Rosenströmin mukaan jako ”meihin” ja ”heihin” on ollut merimieskulttuurissa vahva. On muun muassa eroteltu merimiehet maakravuista, miehistö päällystöstä sekä syvämerenpurjehtijat Itämerenpurjehtijoista. Vaikka suomalaiset merimiehet olivatkin viime vuosituhannen alussa halpatyövoimaa laivoilla, he eivät arvostaneet ulkomaalaisia työtovereitaan. He pitivät itseään kovaluontoisempina ja taitavampina kuin esimerkiksi eteläeurooppalaiset merimiehet.<sup>132</sup>

Merimieskulttuurin määrittely on hankalaa ja ongelmaksi voi muodostua se miten erottaa henkilökohtaiset eli yksilölliset erot kulttuurieroista ja miten ne linkittyvät toisiinsa. Merimiesyhteisö muuttuu ihmisten mukana, mutta pitää sisällään pysyviä arvoja ja toimintatapoja. Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan elämää merellä voidaan kutsua poikkeustilaksi. Laiva on epänormaali ja äärimmäinen paikka elää, sille on lähes mahdotonta löytää vertailukohdetta muualta. Laivan sosiaaliset suhteet ovat erikoiset, sillä merenkulun ammattilainen elää pitkiäkin aikoja pienessä ja suljetussa yhteisössä, tavallisesta poikkeavassa todellisuudessa.<sup>133</sup> Merimiesyhteisön oleellinen osa on yhteistyö, ja yhteisössä normit ovat tärkeitä, ja sen jäsenten tulee huomioda ja kunnioittaa sitä, mikä on hyväksyttyä ja suotavaa ja mikä ei.<sup>134</sup> Toisten käyttäytymisen, ajattelun, uskonnon ja jopa ruokailutottumusten tunteminen sekä kunnioitus, muiden työn arvostus ovat onnistuneen yhteiselon ja -työn edellytys.<sup>135</sup>

Laivaa voidaan kuvailla hypertilaksi (hyperspace). Rahtilaivalla ei välttämättä ole kotimaata, vaan se toimii periaatteessa samalla tavalla riippumatta sen omistajasta, reitistä tai miehistöstä. Laiva rakennetaan yhdessä maassa, sen omistaa toisen maalainen varustamo, miehistö tulee taas uusista maista ja se seilaa kansainvälisillä vesillä. Miehistö ei

---

<sup>130</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 64.

<sup>131</sup> Arvidsson 2009, 42.

<sup>132</sup> Rosenström 1996, 114–116.

<sup>133</sup> Lamvik 2002, 66.

<sup>134</sup> Talasmäki 2006, 43.

<sup>135</sup> Wang, Gu 2005, 348.

siten välttämättä tunne olevansa esimerkiksi Euroopassa tai Aasiassa, vaan suurin merkitys on sillä, että ollaan merellä. Laivalla ei eletä ”kulttuurisessa tyhjiössä”, mutta tärkeintä siellä on maantieteellisten tai poliittisten rajojen sijasta ammattikulttuuri.<sup>136</sup> Tavat ja tottumukset eivät vaikuta työntekoon, sillä jokaisella on omat tarkkaan nimetyt työnsä. Laivat eivät ole välttämättä sidottuja lippumaahan tai sen kulttuuriin mitenkään. Miehistö voi olla ympäri maailmaa, ilman että lippuvaltion kansalaisia on mukana. Vaikka miehistöllä onkin mahdollisuuksia oman kulttuurin ilmaisuun ja harjoittamiseen (ruoka, kieli, vapaa-aika), työn yhtenäistäminen ja instituutiomalli rajoittavat eri kulttuurien esiintymistä ja niiden vaikutuksia.<sup>137</sup>

Sosiaalipsykologi Geert Hofstede puhuu organisaatiokulttuurista, jota voidaan käyttää rahtilaivaa tarkastellessa. Tämä kulttuuri poikkeaa kansallisesta, ns. normaalista kulttuurista, sillä kukaan ei ole syntynyt ja kasvanut laivalla, siellä vietetään vain työaika ja lopulta jokainen tulee jättämään sen. Kukin yksilö ja ryhmä tuo organisaationsa kulttuuriin omia piirteitään.<sup>138</sup> Merimiehiä ei erota maissa työskentelevistä niinkään se millaista työtä he tekevät, erilainen työkulttuuri syntyy lähinnä laivan eristäytyneen tilan myötä.<sup>139</sup>

Etnologi Peter Du Rietzin mukaan sekamiehitetty laiva kertoo siitä, mitä tapahtuu isommassa mittakaavassa maissa, eri kulttuureista sekä etnisistä taustoista tulevat ihmiset elävät ja työskentelevät yhdessä yhä useammin. Aina tämä ei toimi toivotulla tavalla ja jokin ryhmä voi tuntea itsensä eristyneeksi ja konfliktejakin voi syntyä.<sup>140</sup> Peter Du Rietzin mukaan kulttuurien kohtaaminen ei aina ole ristiriidatonta. Hänen kirjoittaa etnografiassaan, että M/S Isolden ruotsalaisen päällystön tavoitteena on opettaa aasialainen miehistö, etenkin konepuolella, työskentelemään ja jopa ajattelemaan ruotsalaisittain. M/S Marthan suomalainen merimies pohtii haastattelussaan, että ”yritätkö opettaa filippiiniläiset suomalaisiksi vai alatko itse ulkomaalaiseksi.”<sup>141</sup> Marthalla filippiiniläiset olivat kuitenkin omasta mielestään heitä, jotka sopeutuvat ja joustavat.

---

<sup>136</sup> Sampson 2003, 256, 259.

<sup>137</sup> Fajardo 2011, 138.

<sup>138</sup> Hofstede & al 2010, 47.

<sup>139</sup> Gerstenberger 2008, 30.

<sup>140</sup> Du Rietz 2001, 172–173.

<sup>141</sup> A-S-1 2013.

If you like Germans, it's Germans for you... But usually the main important thing is what kind of people they are... We Filipinos are very different than other crew members, we can adjust to what kind of nationality you are, we can adjust to the attitude of the guys.<sup>142</sup>

Filippiiniläiset korostivat usein, että he pystyvät työskentelemään erilaisissa työyhteisöissä: ”We just adjust ourselves to the culture.” M/S Marthalla toisista ei kuitenkaan tiedetty paljoa, joten sopeutuminen muiden kulttuuriin tuntui haasteelliselta ajatukselta. Filippiiniläisten osalta tämä näkyi lähinnä siinä, että he hoitivat työnsä valittamatta ja hymyillen. Suomalaiset puolestaan odottivat heidän työskentelevän itsenäisesti, omatoimisesti sekä kysyvän mikäli jokin asia on epäselvä.

Geert Hofsteden mukaan eri yhteisöt, yhteiskunnat ja kulttuurit voidaan jakaa kollektiivisiin tai individualistisiin sen mukaan arvostetaanko niissä enemmän ihmisen yksilöllisyyttä vai yhteisöllisyyttä. Tämän jaon mukaan filippiiniläiset edustavat ensin mainittua yhteisöä, jossa ryhmän merkitys on tärkeä, muiden mielipiteitä kysytään ja ne otetaan huomioon päätöksenteossa. Ryhmäksi lasketaan etenkin perhe, joka käsittää individualistisen yhteisön ydinperhettä huomattavasti laajemman joukon sukulaisia. Perhe ja oma ryhmä toimii suojana elämän vastoinkäymisille, heistä pidetään huolta ja perheelle ollaan lojaaleja jopa uhrautumiseen asti. Individualistisessa, kuten suomalaisessa yhteisössä, perheeksi lasketaan yleensä vain ydinperhe. Lapset koulutetaan, jotta he pystyvät huolehtimaan itsestään ja vanhemmat elättävät itse itsensä, vanhanakin. Jo lapsena opitaan sanomaan ei ja ajattelemaan itseä ennen kaikkea yksilönä eikä yhteisön jäsenenä. Ihminen päättää itsenäisesti asioistaan ja kantaa vastuun päätöksistään.<sup>143</sup>

Filippiiniläisten *oletetaan* laivalle tullessaan tietävän suomalaisten tavat ja tottumukset. Esimerkiksi vaikka ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tilaisuuksia, kokille ei oltu erikseen kerrottu suomalaisten makumieltymyksistä tai ruuista. Kulttuurierot vaikuttivat käytännön työssä kuitenkin varmaan eniten juuri hänen työhönsä. Kokilla oli edelliseltä pestiltään ruotsalainen keittokirja, mutta ainoa Marthalta löytynyt alan teos oli suomenkielinen. Silti ruoka oli hyvää ja aika lähellä suomalaista. Lähestyvän joulun takia kokki kyseli minulta suomalaisista jouluruuista. Hän ei ollut kuullutkaan laatikoista, joten etsin ja käänsin englanniksi netistä Martta-liiton ohjeet lanttu-, porkkana- ja perunalaatikoille. Tähdensin,

---

<sup>142</sup> J-F-2 2013.

<sup>143</sup> Hofstede & al 2010, 91.

että näitä ruokia tarjoillaan vain jouluna, ja muina aikoina tarjottuna aiheuttaisivat hilpeyttä sekä hämmennystä.

Suomalaiset ja filippiiniläiset eivät saaneet tietoa toistensa kulttuurista M/S Marthalle tullessaan, heidän ilmeisesti oletettiin sopeutuvan toisiinsa. Toisaalta minusta tuntui, ettei filippiiniläisiä kauheasti tuntunut kiinnostavankaan tutustua maahamme. He olivat laivalla töissä, saivat palkkansa ja se oli tärkeintä. Filippiiniläinen kansimies tosin kertoi saaneensa lähteissään ohjeistusta: ”They told me in agency, that (in Finland) they are almost the same than Swedish. But close to Russian border, maybe they get something from there too (nauraa)...”<sup>144</sup>

Filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään sekamiehitetyissä laivoissa, mutta monelle suomalaisille tilanne ja käytäntö olivat uusia. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan häneltä kysyttiin työhaastattelussa, että mitä mieltä hän on filippiiniläisistä ja uskooko hän tulevansa toimeen toisen kulttuurin edustajien kanssa samassa työyhteisössä. Monet olivatkin kiinnostuneita vierasmaalaisista kollegoistaan, mutta kontaktin hakeminen saattoi tuntua vaikealta. ”Olisihan se kiva tietää, mitä nää filpparit ajattelee ja tutustua niihin paremmin. Mutta enhän mä voi työaikana ruveta kyselemään niitten perheestä tai semmosesta. Ja sitte ruoka-ajat ja vapaalla ollaan erikseen.”<sup>145</sup>

Suomalaisia tuntui hieman häiritsevän se, että he eivät ymmärtäneet mitä filippiiniläiset puhuivat; ”mistä sitä tietää mitä ne juonii tai valittaa?” Osaltaan se, että kontaktia toisiin ei haettu voi johtua laivan miehisestä kulttuurista, jossa työnteko on pääasia ja merimiesten taustoista, perheestä ja entisestä elämästä ei ole perinteisesti puhuttu.

Filippiiniläiset sanoivat haastatteluissa ja epävirallisissa keskusteluissa, että suomalaisten ja heidän välillä on kulttuurieroja. Kukaan ei kuitenkaan tarkemmin osannut täsmentää mitä nämä erot olivat ja miten ne ilmenevät, monet totesivat vain: ”We’re just different”. Se mitä he puhuivat keskenään, jäi arvotukseksi. Sekamiehitetyksiä ruotsalaisilla laivoilla tutkineen Johanna Markkulan mukaan merimiehet halusivat ymmärtää toisiaan, mutta suurimmat väärinkäsitykset syntyivät erilaisista odotuksista hierarkian, sosiaalisten suhteiden ja

---

<sup>144</sup> J-F-3 2013.

<sup>145</sup> J-S-1 2013.



työkäytäntöjen suhteen.<sup>146</sup>

Kulttuurien erilaisuus oli yleinen keskustelunaihe laivalla. Marthalla keskustelua käytiin ”omien” kesken, eli suomalaiset puhuivat etupäässä filippiiniläisten erilaisista työskentelytavoista. Monille suomalaisille työskentely eri kulttuurista tulevien kanssa oli syy hakeutua nimenomaan Marthalle.

J: Onks sillä merkitystä, et nää on nimenomaan filppareita?

H: Kyl mun mielestä sillä on jonkin sortin merkitys... Tietenkään kun itellään ei ole kokemusta kun näiden filpparien kans... Niillä on hyvä kielitaito, ja pääsääntöisesti ne on ihan hyvin koulutettuja ja osaavia. Mutta ehkä sitten ne on hyvin palvelualttiita ja ystävällisiä ja tunnollisia... Ja nämä eivät kyseenalaista! Nää ei kyseenalaista sitä, jos niille jonkun työn antaa, ne tekee sen! Et jos vertaa suomalaiseen, et ne on oppinnu sen ammattiliiton puolelta, et koskaan ei oo hyvä... Et näitten kans on joskus helpompaakin kun suomalaisten kanssa.<sup>147</sup>

M/S Marthalla niin suomalaiset kuin filippiiniläisetkin merimiehet totesivat usein, että miehistö tekee laivan ja luo sen ilmapiirin. Työyhteisöllä ja sen ilmapiirillä on suuri merkitys viihtyvyydelle. Hyvä ilmapiiri tekee laivalla työskentelyn helpommaksi, mutta mikä tekee ilmapiiristä hyvän?

The most important thing is the crew. Even if you get a big salary but the crew is not nice, it's useless... If you have nine months, even your three months feels like a year. That's why it's better if you are on board on the ship, you feel at home, you love your job and be happy. And that's very important, because if somebody is not good... That's why I'm happy I'm on board here, everybody is ok, captain is good, Finnish crew is good and all of us Filipinos, we are communicating. So even I'm already six months I feel like only three months.<sup>148</sup>

“Happy ship” on yleisesti käytetty termi kuvailtaessa laivan ilmapiiriä. Ruotsalaisella laivalla turvallisuuskulttuuria tutkineen Christer Eldhin mukaan laivan onnellisuuteen vaikuttaa hyvä henki miehistön kesken ja se, että yhteistyö toimii. Laivan tekniset ominaisuudet vaikuttavat työntekoon ja siten yleiseen tyytyväisyyteen.<sup>149</sup> Merimiehet viettävät laivalla pitkiä aikoja, joten se on useille toinen koti, ”home away from home”. Haastatellut vertasivatkin laivayhteisöä perheeseen: ”Rahtilaivalla me ollaan perhe, kaikki ovat tärkeitä, siksi täällä viihtyy. Tää on happy ship!”<sup>150</sup> Myös kokki käytti perhemetaforaa,

<sup>146</sup> Markkula 2011, 299.

<sup>147</sup> J-S-1 2013.

<sup>148</sup> J-F-2 2013.

<sup>149</sup> Eldh 2004, 149.

<sup>150</sup> A-S-3 2013.

hänen mukaansa laivan kapteenia voidaan pitää ”perheen” isänä ja hän on laivan äiti. Ja kun lapset kiukuttelevat, he yleensä kiukuttelevat äidille.<sup>151</sup> Kodin tuntua ei kuitenkaan haettu mitenkään tietoisesti, esimerkiksi laivalle ei tuotu henkilökohtaisia tavaroita ja monista työyhteisöistä poiketen siellä ei ollut edes omia kahvimukeja.

Kokin mukaan tärkeä ilmapiirin muodostaja on päällystön asenne ja suhtautuminen miehistöön:

J: What makes the environment good?

H: It depends on captain and the chief engineers, they should be nice also. In summary it will take understanding, helping one another, that's the most important thing.<sup>152</sup>

Kapteenin kulttuuritausta ja kansallisuus vaikuttavat filippiiniläisiä merimiehiä tutkineen Kale Bantigue Fajardon haastattelemien merimiesten mukaan johtamistyyliin, kommunikointiin ja järjestyksenpitotyyliin. Ja tämä taas vaikuttaa laivan jokapäiväiseen arkeen, työhön ja yleiseen ilmapiiriin.<sup>153</sup> Merimiehen tyytyväisyyteen työssä ja elämiseen laivalla vaikuttaa ennen kaikkea päällystön käytös; se miten he suhtautuvat työhönsä sekä muihin laivan merimiehiin. Kapteenilla ja hänen asennoitumisellaan on tässä suuri merkitys.<sup>154</sup>

Useissa haastatteluissa korostettiin toisen kunnioittamisen sekä hyvän käytöksen merkitystä. Asiat toimivat jos toisille ei huudettu, muita ei tarkoituksella loukattu tai syrjitty. Vastavuoroisuus on tärkeää, sillä aina hymyilevät ja ystävälliset filippiiniläiset voivat tarpeen vaatiessa olla ikäviä: ”If you treat Filipino in a nice way, he is double nice to you. But if you are bad, he can be bad also, more than you.”<sup>155</sup> Laivan rajoitetussa tilassa tavoitteena on, tai tulisi olla ärsyttämättä muita. Vaikka henkilö olisikin vihainen tai huonolla tuulella, hänen tulee hillitä tunteensa ja kyetä yhteistyöhön.<sup>156</sup>

Useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa korostui toisen kunnioituksen sekä luottamuksen merkitys. Merellä voi tapahtua mitä vain ja työkaveriin on voitava luottaa. Yhteisö toimii yhteisen päämäärän saavuttamiseksi ja tärkeintä kaikille on saada laiva ja sen

---

<sup>151</sup> J-F-1 2013.

<sup>152</sup> J-F-1 2013.

<sup>153</sup> Fajardo 2011, 139.

<sup>154</sup> Acejo 2012, 78.

<sup>155</sup> J-F-1 2013.

<sup>156</sup> Eldh 2004, 151.

lasti turvallisesti ja ajoissa perille seuraavaan satamaan. Marthan kokki oli sitä mieltä, että asiat toimivat, jos eri osapuolet kunnioittavat toisiaan, sillä olosuhteet ovat kaikille kuitenkin samat

There is a saying that in every mountain there is a snake. But even though there is snakes I can play with them. It's a matter of respect. I'm not rude, I'm not arrogant with them, if they don't like to be bothered I don't bother them. If they want to talk, I talk to them nicely. I make jokes with them, have fun with them, drink with them. That's the way it is, that's the life at sea. It's very hard really, but you still have to enjoy yourself! This is like a jail, you know! There is a saying "This is our coffin". It is, because in the middle of the ocean, if you commit an accident, you never know if there's a fire, even though if you can escape, but sharks are there, rough seas are there, cold weather is there. So it's very hard... But it's alright, we live with that.<sup>157</sup>

Koska merenkulku on kansainvälistä ja monikansallista, voidaan merimiehiäkin helposti pitää suvaitsevaisempina kuin muita ammattiryhmiä.<sup>158</sup> Filippiiniläisten mukaan he ovat kuitenkin kokeneet rasismiakin työssään, mutta eivät suomalaisilla laivoilla. Tai ehkä siitä ei ollut sopivaa puhua suomalaiselle. Australialaisilla ja japanilaisilla laivoilla työskennelleen konemiehen mukaan rasismi laivoilla on yleistä, mutta Marthalla asiat olivat hyvin." Some guys are not like you guys, they have this old white power thing."<sup>159</sup> Myös suomalaiset olivat sitä mieltä, ettei rasismia juurikaan ilmene, ainakaan Marthalla.

J: Onks siinä eroa, kun juttelee sellasten kans, jotka elää itse tätä sekamiehitystodellisuutta kun niiden jotka vaan lukee tai kuulee asiasta muualta?  
 H: On! On totta kai...  
 J: Että ne jolla on kokemusta, onks niillä positiivisempi suhtautuminen?  
 H: Joo, on oikeesti.<sup>160</sup>

Ennakkoluuloja sekä huhupuheita filippiiniläisistä esiintyi haastatellun mukaan enemmän niillä, joilla ei ole omakohtaista kokemusta heidän kanssaan työskentelystä.

---

<sup>157</sup> J-F-1 2013

<sup>158</sup> Steel 2013, 249.

<sup>159</sup> J-F-4 2013.

<sup>160</sup> J-S-1 2013.

## 4. LAIVALTA

### 4.1. Kenttätöiden jälkeen

Kenttätökokemus oli tutkimusaiheeni kannalta erittäin avartava. Laivalla minulla oli “loistava fiilis” merellä olosta, ihmisistä, kaikesta mitä näki ja koki, ja siitä, että minulla oli harvinainen tilaisuus tutustua rahtilaivaan ja sen miehistön arkeen. Ajoittain minut valtasi kuitenkin epäluottamus omiin kenttätöläisen kykyihini. En jaksanut olla kiinnostunut kaikesta koko ajan ja oli päiviä, jolloin halusin vain tuijottaa merta. Myös suljetun paikan kammo iski matkan puolivälissä, tunne, että laivalta on päästävä pois juuri nyt. Onneksi olimme merellä ja se ei ollut mahdollista.

Matkalla Antwerpeniin, en tiedä missä ollaan, eikä kiinnosta. Tyyni on meri. Nyt just on sellainen tunne, että haluan pois täältä. Eron tästä laivasta, tästä jengistä... Nyt iski täydellinen turta. Jos tämä reitti taas pitenis, karkaisin täältä. En jaksaisi yhtään enää. Just nyt.<sup>161</sup>

Ensimmäinen viikko laivalla kului siihen, että opin tuntemaan tilat ja muodostamaan jonkinlaisen kuvan laivalla työskentelevistä. Toisella viikolla pääsin mukaan käytännön työhön ja jotenkin koin asemani hyväksytyimmäksi kuin aluksi. Kolmannella viikolla tuttuuden tunne syveni, mutta loppupäivinä alkoi painaa lähtöahdistus. Kolme viikkoa oli sopiva aika tälle kenttätöille. Miehistö pysyi samana ja ajasta muodostui selkeä kokonaisuus eli matka Helsingistä maailmalle ja takaisin. Laura Hirven mukaan puhuessaan etnografisesta tutkimuksesta, tutkija puhuu yleensä kentälle menosta ja kohteen valinnasta. Kuitenkin intensiivisen kenttätöjakson jälkeen kentältä lähtöä tulee reflektoida, sillä tutkija tarvitsee aikaa ja etäisyyttä kentästä kyetäkseen analysoimaan aineistoaan.<sup>162</sup> Olin kenttätöissä syksyllä 2013 ja graduni valmistuu puolentoista vuoden kuluttua. Vaati aikaa irtautua tutkimuskohteesta ja nähdä kenttätöjakso kokonaisuutena ilman, että intensiivinen kokemus vaikuttaa tutkimustulosten analysointiin.

Tutkijan roolini oli vapaa, eikä minulla tai tutkimuksen kohteilla ollut ennakko-odotuksia tai valmista kaavaa miten asioiden pitäisi sujua. Minut otettiin hyvin vastaan ja sulauduin joukkoon yllättävän kivuttomasti, vaikka kaikki eivät haastatteluihin suostuneetkaan tai

---

<sup>161</sup> Kenttätöpäiväkirja 2013.

<sup>162</sup> Hirvi 2012, 35–36.

selvästi varoivat puheitaan ”kansitieteilijöiden” ollessa paikalla. Aikaa oli eikä haastatteluja tarvinnut suunnitella pitkälle etukäteen. Useimmille sopiva hetki oli nyt tai vaikkapa tänä iltana saunan jälkeen. M/S Marthan miehistö suhtautui yliopistotaustaani pienellä vinoilulla, mutta etupäässä uteliaisuudella. Kansatiede tuntui olevan kaikille täysin tuntematon tieteenala, ja kiinnostusta varsinaiseen tutkimusaiheeseen tuli lähinnä päälliköiden taholta. Olimme lähettäneet tutkimussuunnitelmat etukäteen kapteenille, joka oli laittanut ne ilmeisesti yleiseen jakoon, sillä kaikilla tuntui olevan jonkinlainen käsitys siitä, mitä me laivalla teimme. Filippiiniläiset eivät tuntuneet täysin ymmärtävän tutkimusaihettani, mutta toisaalta heille sekamiehitykset on tuttu ja itsestään selvä asia. En huomannut kysyä, olivatko he edes tietoisia, että käytäntö on ollut Suomessa vasta muutaman vuoden ja meille uusi asia. Suomalaisia sekamiehitys, työskentely filippiiniläisten kanssa sekä heidän erilaiset tapansa toimia tuntui askarruttavan enemmän ja aihe herätti runsaasti keskustelua sekä kritiikkiäkin.

Organisaation toiminnan kannalta on tarpeen tietty järjestys. Omaa kulttuurista järjestystä saatetaan pitää luonnollisena ja muiden sekasortoisena, tarkoituksettomana tai jopa ”epäkulttuurina”<sup>163</sup> Laivan suljetussa ympäristössä kaaokselle tai epäjärjestykselle ei ole tilaa, vaan kaikkien on sitouduttava yhteisiin kirjoitettuihin ja kirjoittamattomiin sääntöihin sekä normeihin. Marthalla vallitsi tavallaan kulttuurinen kaaos. Sekamiehitys oli ollut laivalla vasta vajaan vuoden, joten toisten tapaan toimia ja ajatella vielä totuteltiin. Vaikka kaikille tärkeintä onkin työ ja laivan sujuva operointi, molemmat kulttuurit etsivät vielä yhteisössä sekä yhteistyössä paikkaansa. Yhteistyön sujuvuuteen vaikutti kuitenkin selvästi se, että filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään muista kulttuureista tulevien merimiesten kanssa. He itse totesivat useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa olevansa sopeutuvia sekä joustavia.

Englannilla tuli hyvin toimeen useimpien filippiiniläisten kanssa. He puhuivat kuitenkin keskenään tagalogia, joten kenttätyötäni ajatellen minulta jäi kielimuurin takia ymmärtämättä paljon. Voisi kuvitella, että filippiiniläiset keskustelivat ja jopa kritisoivat asioita vapaasti keskenään muiden ymmärtämättä, kun taas englanniksi oltiin korrektimpia

Anne Ala - Pölläsen paikallaolo oli tärkeää kenttätyön onnistumisen kannalta. Pystyin

---

<sup>163</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 48.

reflektoimaan ja käymään tilanteita läpi koko prosessin ajan toisen samaan tilaan suljetun, mutta ulkopuolisen kanssa. Kysymykset, heränneet ajatukset, keskustelut ja akateemiset pohdinnat antoivat etäisyyttä kenttätöön intensiivisyyteen ja jatkuvaan läsnäoloon tutkimuskohteessa. Käytännössä oli mukavaa, että oli joku jonka kanssa karata kaupungille laivan viipyessä satamassa pitempään.

Suomalaiset merimiehet eivät yleensä juhlineet läksiäisiä, hehän tulisivat taas kolmen viikon kuluttua takaisin. Filippiiniläiset saattoivat järjestää pienimuotoiset illanistujaiset, mutta tämäkään ei ollut aina tapana. Me ”kansitieteilijät” halusimme kuitenkin kiittää miehistöä ja järjestimme läksiäisjuhlat toiseksi viimeisenä iltana laivan vielä ollessa avomerellä. Nautimme juomaa sekä kokin kanssa valmistettua ruokaa päivähuoneessa, ja ohjelmassa oli luonnollisesti karaokea. Annoimme filippiiniläisille lahjaksi karaoke-dvd:n ja suomalaisille joulukuuseen ripustettavaa belgialaista suklaata. Juhlissa pistäytyivät kaikki ja tunnelma oli hyvä. Oma aikani laivalla oli saman pituinen kuin suomalaisten työrupeama, useimmilla filippiiniläisillä oli takana useita kuukausia ja saman verran vielä edessä.

## **4.2. Loppupäätelmät**

Mietin etukäteen miten tulen pärjäämään laivalla, miten minut otetaan vastaan ja hyväksytäänkö minun tunkeutumiseni heidän tilaansa. Hyväksynnässä tärkeä tekijä oli yhteinen vapaa-ajan vietto, jolloin merimiehet juttelivat vapaasti sekä kyselivät ja kommentoivat olemistani. Syy laivalle menoon oli ensisijaisesti materiaalin hankkiminen tutkielmaani, mutta kieltämättä ajatus pääsystä merille ja yleensä ulkopuolisilta suljettuun tilaan eli rahtilaivaan tuntui kiehtovalta, jopa seikkailulta, mitä se olikin.

Sekamiehityskäytäntöön oltiin yleisesti tyytyväisiä molemmiin puolin, vaikka ristiriitajakin ilmeni. Kaksi eri kulttuureista tulevaa ryhmää työskenteli ja eli samassa suljetussa tilassa, joten toisten tavat olivat tulleet tutuiksi. Useat Marthan filippiiniläiset olivat tottuneet sekamiehityksiin ja heidän mielestään kansalaisuuksien välillä on eroja. Haastatteluissa ilmeni, että suomalaisten kanssa on helppo työskennellä, sillä heidän kanssaan pystyy kommunikoimaan eikä diskriminointia juurikaan esiinny. Suomalaiset puolestaan pitivät filippiiniläisiä työteliinä ja helppoina työtovereina. Kritisointia aiheutti heidän tapansa

tehdä töitä sekä päätöksiä ryhmässä, mikä tuntui individualistisista suomalaisista oudolta ja antoi mielikuvan epävarmuudesta. Filippiiniläisten tapa hyväksyä annetut tehtävät kyseenalaistamatta herätti ristiriitaisia mielipiteitä. Suomalaiset ottivat esimerkiksi yleensä vahtiperämiesten hoitaman lastauksen, jota heidän mukaansa ei voinut antaa filippiiniläisten tehtäväksi ilman valvontaa. Samoin satamissa laituriin eli *kaijaan* saapuminen hoidettiin suomalaisvoimin. suomalaisiin kollegoihin luotettiin, mutta merimiesten mukaan filippiiniläisistä ei koskaan tiennyt olivatko he ymmärtäneet ohjeet, sillä vastaus oli aina ”yes” ja hymy. Suomalaiset hoitivat asioiden sujuvuuden vuoksi tehtäviä, jotka olisivat kuuluneet filippiiniläisille ja tämä herätti luonnollisesti negatiivisia tunteita. Minulle ei selvinnyt olivatko filippiiniläiset itse tietoisia tilanteesta ja ihmettelivätkö he, miksi joku muu tekee heidän työtään.

Sosiologi Steve McKay on tarkastellut filippiiniläisten vahvaa asemaa merenkulun halpatyövoiman tuottajana. Hänen mukaansa filippiiniläisten etuna on paitsi englannin kielen taito, myös pitkän kolonialistisen historian tuoma kyky sopeutua erilaisiin olosuhteisiin sekä totella annettuja määräyksiä. Historialliset seikat vaikuttavat edelleen filippiiniläisten suosioon merenkulun globaaleilla markkinoilla etenkin maan taloudellisen epätasa-arvon vuoksi, mutta McKay mainitsee tärkeäksi syyksi Filippiinien valtion tarkoituksella luoman kuvan ahkerista, luotettavista sekä alistuvaisista työntekijöistä.<sup>164</sup>

Sosiologi Maija Urposen mukaan se, että Suomella ei koskaan ole ollut siirtomaita, on synnyttänyt ajattelutavan, ettei meillä esiinny esimerkiksi kolonialismin ajalta periytyvää rasistista painolastia. Ääneen lausumaton johtopäätös on, että rasismi on tullut Suomeen vasta lisääntyneen maahanmuuton myötä ja on siis alkuperältään jotakin suomalaisille ja suomalaisuuteen kuulumatonta sekä vierasta.<sup>165</sup> Filippiiniläiset tekevät laivalla samaa työtä kuin suomalaiset, mutta huonommalla palkalla ja huonommilla sosiaalisilla eduilla. He tekevät vähintään puoli vuotta kestäviä työrupeamia, joista jokainen päivä on työpäivä eli laivalla on aina maanantai. Tämän jälkeen heillä yleensä on varaa olla kotona vain pari kuukautta.

Ollessani kenttätöissä laivalla en pohtinut sekamiehitystä kriittisesti, sillä kaikki osapuolet tuntuivat olevan tilanteeseen tyytyväisiä. Kyseessä on tavallaan pattitilanne, sillä jos

---

<sup>164</sup> McKay 2007, 617–633.

<sup>165</sup> Urponen 2010, 278.

sekamiehityksiä ei olisi, nämä 95 laivaa ja reilut viisisataa työpaikkaa olisivat päätyneet muualle kuin Suomeen. Mutta silti se, että yleisesti hyväksytään eriarvoisuus taloudellisen hyödyn kustannuksella, tuntuu vieraalta suomalaisessa tasa-arvoisessa yhteiskunnassa.

Tarkastellessani myöhemmin kenttätöyömateriaaliani sekä muuta aineistoa aiheesta, aloin kuitenkin kiinnittää huomiota epätasa-arvoon M/S Marthan merimiesten keskuudessa. Sekamiehitysjärjestelmä perustuu toiseuden riistolle, nykyajan kolonialismille, jota yritetään pukea hyväksi teoiksi ja oikeuttaa esimerkiksi useissa keskusteluissa ja haastatteluissa esiin tulleella seikalla; ”Filippiiniläisillä merimiehillähän on täällä hyvä palkka suhteessa filippiiniläisten keskipalkkaan”. Tämän etnosentrisenkin havainnon myötä tutkielmassani nousi esiin jälkikolonialismin ajatus. Jälkikolonialismiin kuuluu ajatus siitä, että ei-eurooppalaiset kansat otetaan sivistyneiden kansojen palvelukseen. Näitä toisia pidetään alkukantaisina ja holhottavina, sekä usein halvan työvoiman loputtomana reservinä.<sup>166</sup> Sekamiehityskäytäntöä voisi verrata siihen, että tuotantoa siirretään halpatyömaihin. Tässä vaan tuodaan halvempi työvoima tänne.

En havainnut kenttätöyöjaksollani M/S Marthan merimiesten keskuudessa rasismia. Toisaalta, mitä on rasismi? Tämän käsitteen pohtimiseen tutkielmani aiheenrajaus ja sivumäärä eivät riitä Filippiiniläisiä arvosteltiin selän takana aika ronskistikin tai suomalaisen suorasukaisesti. Näitä kommentteja on minusta kuitenkin turhaa pitää rasistisina, jos ei elä siinä maailmassa ja ole filippiiniläisten kanssa töissä. Nämä merimiehet toimivat eri tavalla kuin suomalaiset ja jos on esimerkiksi tottunut työkuultuuriin, jossa jokainen tekee päätökset oma-aloitteisesti ja itse, sekä osaa muutenkin työnsä ilman neuvoja ja valvontaa, tämä uusi tilanne tuntuu varmaan oudolta.

Jäin miettimään filippiiniläisistä täysin yleisesti käytettyä sanaa ”filppari”. Jopa varustamon edustaja käytti tätä sanaa. Sen käyttöön ei tuntunut liittyvän mitään rasistista ja se on helppo lausua. Toisaalta asiasta ei voinut kysyä suoraan suomen kieltä taitamattomilta filippiiniläisiltä, onko sana heistä korrekki, joten tulevaisuus tulee näyttämään jatkuuko sanan käyttö neutraalina, vai liitetäänkö siihen samanlainen rasistinen leima kuin esimerkiksi mustalainen tai neekeri-sanaan.

---

<sup>166</sup> Said 2011/1978, passim.



### 4.3. Yhteenveto

Laiva on ensisijaisesti merimiesten työpaikka. Laivalla kuitenkin asutaan sekä vietetään vapaa-aika, joten sen merkitys tilana on tärkeä. Hytti on jokaisen oma tila, johon muut eivät tule kutsumatta, ja jossa voi olla yksin suljettuaan oven. Muuten kaikki tilat ovat julkisia. Tilana rahtilaiva on jaettu eri työpisteisiin, joissa jokaisella on tarkkaan määrätyt tehtävät. Periaatteessa kaikki tilat ovat kaikille avoimia, mutta käytännössä muiden reiviirillä ei tarpeettomasti vierailta. Vapaa-ajan tilat ovat kaikille avoimia sekä yhteisiä, mutta sekamiehityksen tuoma jako suomalaisiin sekä filippiiniläisiin näkyy merimiesten valinnoissa. Molemmat ryhmät viettävät aikaa omiensa kanssa, omissa tiloissaan.

Ruokailu oli tilanne, jossa eri yhteisöt erottuivat selkeästi omaksi ryhmäkseen. Filippiiniläiset söivät *messissä* omalla ja suomalaiset omalla puolellaan, tilaa jakoi konkreettisesti tarjoilupöytä. Raja oli ilmaan piirretty, mutta sitä ei ylitetty. Vapaa-aikaa vietettiin omissa tiloissa, jotka olivat M/S Marthan merimiesten mukaan syntyneet luonnollisesti. Sekä filippiiniläiset että suomalaiset halusivat viettää iltansa ”omien” parissa ja puhua omaa kieltään. Päivähuoneen karaokelaitteet olivat lähes joka ilta filippiiniläisten ahkerassa käytössä, kun taas suomalaiset kokoontuivat saunan jälkeen ”klubille” katsomaan televisiota sekä juttelemaan päivän tapahtumista. Oli täysin sallittua poiketa toisten tilassa, mutta näin ei yleensä ja ilman erillistä kutsua tai syytä tehty. Usein tunnelma muuttui, kun kieli vaihtui englanniksi. Yleensä yhteistä kieltä puhuttiin hetki, kunnes siirryttiin omaan kieleen ja oman ryhmän pariin.

Kaikki M/S Marthalla korostivat kommunikaation sujuvuutta ja sen merkitystä koko yhteisön hyvinvoinnin kannalta. Kommunikaatiossa on tärkeintä kieli, joka tällä laivalla oli periaatteessa yhteinen eli englanti. Kuitenkin vapaa-aikana ja oman ryhmän parissa puhuttiin omaa kieltä, mikä tuntui kaikista oikealta sekä luonnolliselta. Oli kuitenkin selkeä ero suomalaisten ja filippiiniläisten välillä, esimerkiksi siinä, miten ylempiarvoista puhuteltiin. Filippiiniläiset eivät jättäneet edes epämuodollisimmassa tilanteissa pois titteliä ”sir” kapteenia tai konepäällikköä puhutellessaan. Suomalaiset taas kutsuivat työtovereitaan asemasta riippumatta etu- tai lempinimeltä.

Vapaa-ajan vietto tapahtui pääasiassa omankielisten parissa. Jako ryhmiin oli tapahtunut kuin itsestään ja tuntui sopivan molemmille, väkisin ei yritetty istua yhdessä.

Vapaa-ajalla hierarkia unohtui ja keskustelu vapautui. Olisi tuntunut suorastaa hassulta, jos päällystöön kuuluvat filippiiniläiset vahtiperämiehet olisivat viettäneet vapaa-aikaansa suomalaisen päällystön kanssa (jotka eivät pahemmin titteleistä piitänneet) vain asemansa vuoksi. Marthalla oli ollut sekamiehitys vasta vajaan vuoden. Tämä oli laivan toinen

filippiiniläisryhmä, ja he olivat Marthalla ensimmäistä kertaa. Suomalaiset tunsivat toisensa ja tuntuivat viihtyvän keskenään, mutta filippiiniläisten ja suomalaisten välillä varsinaisia ystävyysuhteita tai edes lähempää tuttavuutta ei huomannut. Hieman muita vanhemmat ja kauan seilanneet suomalainen *poosu* sekä filippiiniläinen kokki tosin kertoivat olevansa ystäviä, mutta muuten merimiesten välit vaikuttivat ammatillisen asiallisilta. Suomalaisen merimiehen mukaan filippiiniläiseen ei synny samanlaista kaverisuhdetta kuin suomalaiseen, vaikka tämä olisikin hyvä tyyppi. Tieto siitä, että toinen on paikalla vain kuusi kuukautta, jonka jälkeen ei välttämättä tavata enää koskaan voi estää tiiviimpien ystävyysuhteiden muodostumisen. Koska merimiesten *törn*it päättyvät usein eri aikoihin ja miehistö vaihtuu säännöllisesti, ihmissuhteita laivalla voi kuvata lauseella ”Ystävyys loppuu laivasillalla”.

Marthan miehistö elää tavallaan transnationaalisisessa tilassa, poissa kotoa ja valtakuntien rajoja ylittellen, mutta jotenkin laivan mielsi suomalaiseksi tilaksi ja suomalaisten ylirajaisuus ei korostunut samalla tavalla kuin filippiiniläisten. Suomalaisuuden vaikutelman loi varmaan suomalainen päällystö, suomalaisten ylempi asema laivalla, suomenkieliset kyltit ja tiedotteet. Laivan perässä liehuvalla lipulla ei ollut niinkään merkitystä. Sekä suomalaiset että filippiiniläiset merimiehet ovat etnisestä taustastaan riippumatta jäseniä laivayhteisössä, mutta Marthalla huomasin, että suomalaiset olivat ottaneet tavallaan isännän ja filippiiniläiset vierailijoiden roolin. Tämä saattaa johtua siitä, että suomalaisilla laivoilla usein väliaikaisesti työskentelevät filippiiniläiset merimiehet eivät ole juurikaan kosketuksissa maahamme ja kulttuurimme. Minulle tuli tunne, että, että filippiiniläisiin suhtauduttiin laivalla lievän alentuvasti, vähän kuin lapsiin.

Tässä oli kuitenkin eroa kansi- ja konepuolen välillä. Konepuolen työt ovat samankaltaisia kuin maissa esimerkiksi voimaloissa, joten heidän merimiesidentiteettinsä ei ehkä ole niin vahva kuin kansipuolella, jotka ovat ainakin omasta mielestään oikeita merimiehiä. Konemiehet tekivät töitä muiden näkymättömissä, toisin kuin kansimiehet, etenkin laivaa ajavat kakkosperämiehet, joiden töitä kaikki pystyivät seuraamaan ja kritisoi maankin tarvittaessa. Konepuolella tuntui vallitsevan toimivampi yhteistyön ilmapiiri, joka saattoi johtua paitsi päällikön asenteesta myös siitä, että he olivat tiivis ryhmä *montussaan*. Esimiesten kanssa oltiin jatkuvasti tekemisissä ja päivän kahvitauotkin vietettiin oman porukan kesken omissa kahvihuoneissa.

Onnellisuus ja hyvinvointi, tai niiden tavoittelu ovat ihmisen universaaleja tavoitteita. Filippiiniläiset totesivat usein, että “We Filipino people are happy people” ja että he toivovat, että he itse ja kaikki muutkin ovat onnellisia. Tähän tulee pyrkiä kaikissa tilanteissa. Filippiiniläiset totesivat elävänsä tässä hetkessä, yrittäen ottaa ilon irti aina kun se on mahdollista. M/S Marthan merimiehet totesivat laivan olevan onnellinen, ”happy ship”. Tutkielmani perustuu yhteen ’case studyyn’ eli kolmeviikkoiseen kenttätyöhöni M/S Marthalla. Se on minun näkemykseni ja tulkintani siitä miten sekamiehitys näyttäytyy ja ilmenee tällä laivalla. Tutkielmassani on paljon samankaltaisia havaintoja kuin Peter Du Rietzin etnografiassa maailmanympärysmatkalta M/S Isoldella, mutta laajempia yleistyksiä tutkielmani pohjalta on vaikea tehdä. Jokainen laiva on sellainen, millaiseksi sen miehistö sen tekee, ja etenkin päällystöllä on tässä suuri vaikutus. Olimme onnekkaita kenttätyökohteen valinnassa, sillä sekä merimiehet että varustamon edustaja totesivat Marthan olevan ’happy ship’. Tämä asenne näkyi ja tuntui laivalla, jossa miehistö vaikutti viihtyvän ja meidätkin otettiin hyvin vastaan sekä mukaan joukkoon.

Sekamiehitykset ovat uusi ilmiö Suomessa ja siksi tutkittavaa aiheesta riittää. M/S Marthalla syntyneestä aineistosta nousee esiin useita teemoja, joita en ole tarkastellut tämän tutkielman puitteissa. Yhteisöjen vertailua voisi syventää käsittelemällä aihetta merimiesten identiteetin kannalta, sekä tarkastella lähemmin etnisyyttä yhteisön, yhteisöllisyyden ja identiteetin muovaajina.

Sopeutuminen yhteiseloon oli kaikille tärkeä tavoite ja etenkin filippiiniläiset puhuivat tästä paljon. Suomalaisia ei valmenneta työskentelyyn filippiiniläisten kanssa eikä päinvastoin, sekamiehitysten vain oletetaan toimivan. Filippiiniläiset ovat tavallaan globaaleja siirtotyöläisiä, ”global Filipinos”. He työskentelevät suomalaisvarustamon laivalla, mutta eivät välttämättä edes käy aluksen kotimaassa. He eivät ole maahanmuuttajia, eivätkä yleensä edes halua sellaisiksi, sillä heillä on perhe, suku ja ystävät kotona. He ovat laivalla töissä, eikä heillä ole tarvetta kotoutua ja assimiloitua suomalaiseen kulttuuriin, saati oppia kieltä. Monelle on varmaan ihan sama, minkä lipun alla he seilaavat, kunhan palkka tulee. Näillä merimiehillä ei ole syytä, tarvetta tai halutessaankaan yleensä edes mahdollisuutta assimiloitua tai integroitua suomalaiseen yhteiskuntaan, opiskella kieltä tai tutustua kulttuuriin, eikä sitä heiltä todennäköisesti edes odoteta.

Eri maista ja kulttuureista tulevien kertomukset yhteisestä työstä ja työpaikasta ovat mielenkiintoisia ja hyödyllisiä jatkotutkimuksen kannalta, mikäli haluamme yhteistyön jatkuvan sujuvana ja välttää konflikteja tulevaisuudessakin. Mikä meistä on itsestäänselvyys, saattaa olla muille käsittämätön tapa toimia. Näyttää siltä, että sekamiehitykset ovat tulleet jäädäkseen osaksi suomalaista kauppamerenkulkua.

## **LÄHTEET**

### **Haastattelut:**

Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu. Helsinki, kesäkuu 2013.

Varustamon edustaja, syksyllä 2013, kahteen otteeseen.

Anne Ala-Pölläsen haastattelut, tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S=suomalainen/EU

A-S-1. Päällystö, mies, noin 35 v.

A-S-2. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-S-3. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-F-1. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

Johanna Laineen haastattelut (kuusi haastattelua), tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S= suomalainen/EU

J-S-1. Päällystö, mies, noin 45 v.

J-S-2. Miehistö, nainen, noin 20 v.

J-F-3. Miehistö, mies, noin 60 v.

J-F-4. Alipäällystö, mies noin 35 v.

J-F-5. Miehistö, mies, noin 50 v.

J-F-6. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

**Kenttätyöpäiväkirja**, Johanna Laineen hallussa.

### **Internet-lähteet:**

Official website of the Philippines Overseas Employment Administration.

<http://www.poea.gov.ph>. Luettu 29.3.2015.

Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/>

Luettu 10.11.2014.

Tutkimuseettisen neuvottelukunnan www-sivusto. <http://www.tenk.fi/> Luettu 10.11.2014.

Ulkoasiainministeriön WWW-sivusto. <http://www.formin.fi/> Luettu 29.3.2015.

### **Painamaton kirjallisuus**

Karjalainen, Mira 1999: *Merimiehen matkakertomus – laivaelämä vankila-metaforan valossa*. Pro gradu-tutkielma. Helsingin yliopisto: Uskontotieteen laitos.

Talasmäki, Hanna 2006: *Nykyajan suomalainen merimiesyhteisö – antropologinen yhteisötutkimus rahtialus M/S Eiran merimiesyhteisöstä*. Pro gradu-tutkielma. Jyväskylän yliopisto: Historian ja etnologian laitos.

### **Painettu kirjallisuus**

Acejo, Iris 2012: Seafarers and transnationalism: ways of belongingness ashore and aboard, *Journal of Intercultural Studies* 2012/vol.33, 69–84.

Arvidsson, Alf 2009: *Etnologi. Perspektiv och forskningsfält*. Lund: Studentlitteratur AB.

Arvastson, Gösta & Ehn, Billy (toim.) 2009: *Etnografiska observationer*. Lund: Studentlitteratur.

Constantino, Renato 2006/1978: *The Philippines. Vol. 2: The Continuing Past*. Quezon City: The Foundation for Nationalist Studies.

Davies, Charlotte Aull 2008: *Reflexive Ethnography. A guide to researching selves and others*. 2<sup>nd</sup> edition. London & New York: Routledge.

Davydova, Olga 2009: *Suomalaisena, venäläisenä ja kolmantena: etnisyydiskursseja transnationaalisisessa tilassa*. Joensuun yliopiston humanistisia julkaisuja no 57.

Du Rietz, Peter 2001: *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie; 45. Stockholm: Sjöhistoriska museet.

Ehn, Billy 2014: *Arjen yllätyksiä – Huomaamattoman etnografia ja kulttuurianalyysi. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar 2001: *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerups.

Eldh, Christer 2004: *Den riskfyllda gemenskapen. Att hantera säkerhet på ett passagerarfartyg*. Lund: Arkiv förlag.

Fajardo, Kale 2011: *Filipino Crosscurrents. Oceanographies of seafaring, masculinities, and globalization*. University of Minnesota Press.

Fingeroos, Outi & Jouhki, Jukka 2014: *Etnologinen kenttätyö ja tutkimus: Metodien monimuotoisuuden pohdintaa ja esimerkkitapauksia. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Gadamer, Hans-Georg 1989: *Truth and Method*. Second edition. London: Sheed & Ward.

Gadamer, Hans-Georg 2004: *Hermeneutiikka. Ymmärtäminen tieteissä ja filosofiassa*. Suom. Ismo Nikander. Tampere: Vastapaino.

Gerstenberger, Heide 2008: Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. *Täkillä , koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt. Nautica Fennica 2007 – 2008*. Helsinki: Museovirasto.

Geertz, Clifford 1973: *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books, cop.

Hall, Stuart 1999: *Identiteetti*. Herkman, Juha & Lehtonen, Mikko (suom. ja toim.) Tampere: Vastapaino.

Hirsjärvi, Sirkka, Hurme, Helena 2000: *Teemahaastattelu. teoria ja käytäntö*. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirvi, Laura 2012: Multi-sited Fieldwork amongst Sikhs in Finland and California. *Where is the Field? The Experience of Migration Viewed through the Prism of Ethnographic Fieldwork*. Hirvi, Laura & Snellman, Hanna (toim.). *Studia Fennica Ethnologica* 14, 2012. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hofstede, Geert & Minkov, Michael 2010: *Cultures and Organizations: Software of the Mind: international cooperation and its importance for survival*. USA: McGraw Hill Professional. Dawsonera: Verkkojulkaisu. ISBN-13: 9780071770156.

Horck, Jan 2006: *A mixed crew complement – A maritime safety challenge*. Malmö Studies in Educational Sciences: Licentiate Dissertation Series 2006/vol.3.

Horck, Jan 2010: *Meeting diversities in maritime education: A blend from World Maritime University*. Malmö Studies in Educational Sciences No. 54. Malmö University.

Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika 2014: Etnografian ulottuvuudet ja mahdollisuudet. *Moniulotteinen etnografia*. Helsinki: Ethnos ry.

Knudsen, Fabienne, Loloma Froholdt, Lisa 2009: *The consequences of "Culture's Consequences": A Critical Approach to Culture as Collective Programming Applied to Cross-cultural Crews*. *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol 8 (2009), No.2, 105–121.

Kaukiainen, Yrjö 2008: *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Lamvik, Gunnar 2002: *The Filipino Seafarer. A Life between Sacrifice and Shopping*. Dept. of Social Anthropology. Norwegian University of Science and Technology.

Malkki, Liisa 2012: *Kulttuuri, paikka ja muuttoliike*. Tampere: Vastapaino.

Markkula, Johanna 2011: Any port in a storm: responding to crisis in the world of shipping. *Social Anthropology/Anthropologie Sociale* 2011/vol.19, 297–304.

Martikainen, Tuomas 2006: *Ylirajainen kulttuuri. Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

McKay, Steven 2007: Filipino Sea Men: Constructing Masculinities in an Ethnic Labour Niche. *Journal of Ethnic and Migration studies*, 33, vol 4.

Paaskoski, Leena 2008: *Herrana metsässä*. Kansatieteellinen tutkimus metsänhoitajuudesta. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Parrenas, Rhacel Salazar 2001: *Servants of globalization. Women, migration, and domestic work*. Stanford, California: Stanford University press.

Rosenström, Marika 1996: *Fartyget, himlen och havet: verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland Nr 597. Folkkultursarkivet Nr 16. Helsinki: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Ruotsala, Helena 2005: Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. *Polkuja etnologian menetelmiin*. Korkiakangas, Pirjo, Olsson Pia, Ruotsala, Helena (toim). Ethnos toimite 11, 2005. Helsinki: Ethnos ry.

Said, Edward W 2011/1978: *Orientalismi*. Suom.Kati Pitkänen. Helsinki: Gaudeamus University Press.

Sampson, Helen 2003: Transnational Drifters or Hyperspace Dwellers: An exploration of the lives of Filipino seafarers aboard and ashore. *Ethnic and Racial Studies*/vol.26, 253–277.

Steel, Tytti 2013: *Risteäviä eroja sataman arjessa*. Helsinki: Kansatieteellisiä tutkimuksia Helsingin yliopistossa 17. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-9013-4> (PDF)

Stewart, Pamela J. & Strathern, Andrew J. 2014: *Working in the field : anthropological experiences across the world*. New York, NY: Palgrave Pivot.

Suomen Varustamot ry. Toimintakertomus 2013.

Tikkanen, Sallamaria 1993: Vapaa-ajan viettoa Suomen etelä-Amerikan Linjan laivoilla. *Nautica Fennica 1993*. Helsinki: Museovirasto.

Uola, Kirsi 2004: *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari. Suomalainen merikirjallisuus – oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Urponen, Maija 2010: *Ylirajaisia suhteita. Helsingin olympialaiset, Armi Kuusela ja ylikansallinen historia*. Helsinki: Yliopistopaino. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-6449-4> (PDF)

Y.Q,Wang & P,Gu 2005: Reducing intercultural communication barriers between seafarers with different cultural background . *Maritime security and MET: Six Annual General Assembly (AGA) of the International Association of Maritime Universities, hosted by the World Maritime University. Malmö, Sweden*. WIT Press, Southampton, Boston.

Weibust, Knut 1969: *Deep sea sailors. A study in Maritime ethnology*. Stockholm: Nordiska museet.





## SISÄLLYSLUETTELO

1. LAIVALLE .....	1
1.1. Johdanto .....	1
1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta .....	3
1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet .....	5
1.4. Aineiston hankinta ja analysointi .....	10
1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät .....	13
1.5.1. Kenttätyöt .....	13
1.5.2. Haastattelut .....	15
1.5.3. Osallistuva havainnointi .....	18
1.5.4. Kenttätyöpäiväkirja ja profiilit .....	20
2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA .....	22
2.1. Sekamiehitys .....	22
2.2. Filippiiniläiset .....	26
2.3. Diaspora ja transnationalismi .....	29
3. LAIVALLA .....	33
3.1. M/S Martha .....	33
3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai .....	37
3.3. Hierarkia .....	41
3.4. Vapaa-aika .....	44
3.5. Kommunikaatio .....	49
3.6. "Onnellinen laiva" .....	54
4. LAIVALTA .....	62
4.1. Kenttätöiden jälkeen .....	62
4.2. Loppupäätelmät .....	64
4.3. Yhteenveto .....	67
LÄHTEET .....	71

## **”FILIPPIINILÄIS-SUOMALAISTA YHTEISELOA”**

### **ETNOGRAFIA SEKAMIEHITYKSESTÄ SUOMALAISELLA RAHTILAIVALLA**

#### **1. LAIVALLE**

##### **1.1. Johdanto**

Rahtilaiva lähti eteläsuomalaisesta satamasta pimeänä syksyisenä iltana. Tällä kertaa aluksen reitti kulki halki Itämeren ja Pohjanmeren aina Espanjaan asti, ja se pysähtyi matkalla useissa Euroopan satamissa ottamassa tai purkamassa lastia. Laiva on uusi ro-ro (roll on - roll off) -tyyppinen rahtialus, joka kuljettaa konttien lisäksi erilaista pyörillä liikuteltavaa lastia. Laivan perässä liehui voimakasta etelätuulta uhmaten Suomen lippu, ja kyljessä sen nimen alla luki kotipaikkana Helsinki. Ulospäin laiva vaikutti suomalaiselta, mutta lähemmin tarkasteltuna se oli monen kansallisuuden sekä kulttuurin kohtaamispaikka. Tutkielmani perustuu kolmeviikkoiseen kenttätyöjaksoon, jonka aikana olin laivalla havainnoimassa nykymerenkulkua.

Tutkimusaiheeni on sekamiehitykset suomalaisella rahtilaivalla. Sekamiehityksellä tarkoitetaan mahdollisuutta käyttää EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisia suomalaisen rahtilaivan henkilöstöä palkatessa. Suurin osa näistä merimiehistä tulee Filippiineiltä. Käytäntö hyväksyttiin vuonna 2009, joten suomalaisessa merenkulussa asia on uusi ja sitä on tutkittu vasta vähän. Olin kenttätöissä Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssin Anne Ala-Pölläsen kanssa, ja nimesimme laivan M/S Marthaksi. Tämä pseudonyymi tulee suomalaisten merimiesten keskuudessa suositusta tanskalaisesta 1960-luvun höyrylaivaelokuvasta, jonka hahmot ovat karikatyyreja oman merimiesammattinsa edustajista. Laivan miehistölle oli kunnia-asia, ettemme poistuneet laivalta näkemättä tätä filmiä. Merimiesten anonymiteetin suojaksi en mainitse laivan oikeaa nimeä ja varustamoakaan henkilöiden ammattia, ellei se tutkielman kannalta ole oleellista. Esimerkiksi kokin asema on tässä tutkielmassa tärkeä sekä tutkittavana että laivayhteisön jäsenenä, joten hänen positionsa mainitseminen on mielestäni tärkeää.

Tarkastelen miten sekamiehitys ilmenee käytännössä laivalla. Tarkastellessani sekamiehitystä ja sen vaikutusta laivayhteisöön tulen samalla tarkastelleeksi omaa kasvuani tutkijana, ja sitä miten ymmärrykseni aiheeseen lisääntyy tutkielman edetessä. Olen rakentanut tutkielmani kronologisesti ajatukselle; laivalle, laivalla, laivalta. Tutkielmani etenee kahdessa tasossa; abstraktilla tasolla tarkastelen yleisesti kulttuurien kohtaamista sekamiehitetyssä laivayhteisössä. Konkreettisemmalla tasolla esitän oman tulkintani tapahtumista.

Tutkimuksen empiirinen osa alkaa Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelulla. Tämä, samoin kuin myöhempi epävirallinen keskustelu M/S Marthan varustamon edustajan kanssa toimii taustatietona sekamiehityksistä Suomessa. Tarkastelen Laivalle - osiossa sekamiehityskäytäntöä Suomessa, sekä filippiiniläisiä merimiehiä ja heidän rekryointiaan laivoillemme. Laivalla - kappale on varsinainen etnografia, eli kertomus siitä miten sekamiehitys ja kulttuurien kohtaaminen näyttäytyi M/S Marthalla arjessa sekä vapaa-aikana eri näkökulmista tarkasteltuna. Laivalta - luvussa reflektoin ja analysoin tarkemmin havaintojani sekä aineistosta nousevia teemoja.

M/S Marthalla työskentelevää miehistöä oli yhteensä kuusitoista, joista filippiiniläisiä oli yhdeksän ja loput suomalaisia. Lisäksi laivalla oli kaksi suomalaista harjoittelijaa. Laivahierarkiassa merimiehet jaetaan päällystöön (kapteeni, yliperämies, vahtiperämiehet, konepäällikkö, konemestarit) sekä miehistöön, johon kuuluvat loput laivan kansi-, kone- ja talouspuolen työntekijöistä. Puhun kuitenkin yleisesti merimiehistä tai miehistöstä tarkoittaessani kaikkia Marthalla työskenteleviä ihmisiä, myös kahta laivalla työskennellyttä naista. Käytän haastattelusitaateissa ja kenttätyöpäiväkirjan otteissa filippiiniläisistä puhekielessä esiintyvää sanaa ”filppari”, sillä ilmaisua käytettiin niin työnantajapuolen kuin Marthan merimiestenkin kanssa käydyissä keskusteluissa yleisesti.

### **M/S Marthan merimiehet**

#### **Suomalaiset:**

Päällystö: Kapteeni, yliperämies, konepäällikkö, ensimmäinen konemestari

Miehistö: Pursimies (poosu), matruusi, talousapulainen (messilikka tai -kalle).

**Filippiiniläiset:**

(Ali)päällystö: Vahtiperämiehet (toinen perämies), vahtikonemestari

Miehistö: Sähkömies, konekorjausmies, moottorimies, kokki

**1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta**

Tutkielmani perustuu kenttätyöhön ja rajaan aiheeni sekamiehitykseen M/S Marthalla. Tarkastelen sitä miten sekamiehitys tällä aluksella, tämän miehistön keskuudessa ja tällä matkalla näyttäytyi. Tutkimukseni pääkysymys on, mikä on sekamiehityksen vaikutus yhteisöllisyyteen, työhön sekä sosiaalisiin suhteisiin tällä suomalaisella rahtilaivalla? Alakysymyksillä pyrin avaamaan teemaa; Onko M/S Martha niin sanottu ”onnellinen laiva”, merimieskielessä usein esiintyvä ”Happy Ship”? Onko laivan suljetussa ympäristössä eri kulttuureista tulevien merimiesten välillä yhteisöllisyyttä, mistä se muodostuu, ja tavoitellaanko sitä. Miten ihmiset kohtaavat yhteisössä ja miten yhteistyö toimii laivayhteisössä arkielämän tasolla; työssä ja vapaa-ajassa? Onko filippiiniläisten ja suomalaisten työ- ja vapaa-ajan toimissa eroja, mistä syntyvät, miten ne ilmenevät ja miten ne vaikuttavat työyhteisössä? Tutkielma on oma näkökulmani ja tulkintani merimiesten elämään M/S Marthalla; mitä minä näin, mitä laivalla tapahtui ja mitä nämä kertovat monikulttuurisesta työyhteisöstä sekä yhteisöllisyydestä?

Suomalaiset merimiehet opiskelevat ammattiin ja hakevat laivalle töihin, mutta filippiiniläisten tie suomalaiselle laivalle on monimutkaisempi. Tutkielman kannalta onkin oleellista selvittää filippiiniläisten taustat. Heidän osuutensa tutkielmassa korostuu, sillä ilman heidän taustojaan on mahdotonta tarkastella ja ymmärtää Marthan sekamiehitettyä arkea ja sen miehistön sosiaalisia suhteita.

Miehitys rahtilaivoilla on nykyään supistettu minimiin, joten jokainen on tärkeä ja jokaiseen tulee voida luottaa työn sujuvuuden, turvallisuuden sekä yleisen tyytyväisyyden vuoksi. Sekamiehityssopimusten mukaan EU:n ulkopuolelta tuleva työvoima palkataan laivalle määrätyn ajaksi, joten varustamo, laiva ja lippu sen perässä eivät useinkaan ole heille samat kuin aikaisemmalla työrupeamalla, ”*törnillä*”. Yhteisöllisyyden muodostuminen sekä tutustuminen, sitoutuminen tai kiintyminen työtovereihin tai alukseen

ei siten edusta välttämättä samanlaista jatkuvuutta kuin samalla laivalla säännöllisesti seilaavilla suomalaisilla merimiehillä. Työ laivalla on ryhmätyötä, jossa kaikilla on sama merellinen ympäristö, samat myrskyt ja satamat sekä sama tavoite, eli saada lasti ajoissa ja turvallisesti perille.

M/S Marthalla yhdistävänä tekijänä toimi merimiehen ammatti ja työympäristö.

Merimiesten henkilökohtaisilla ominaisuuksilla on vaikutusta yhteisöllisyyteen ja mikä merkityksiä sille annetaan, mutta taustalla vaikuttava ammattikulttuuri on muokannut työskentelyn laivalla samankaltaiseksi aluksesta tai sen merimiehistä riippumatta. Ryhmän jäsenet vaihtuvat ja viipyvät työssään vain hetken, mutta yhteisön kulttuuri elää omanlaisenaan. Yhteisön jäsenten roolit muotoutuvat pitkälti yhteisön jäsenen hierarkkisesta ja ammatillisesta statuksesta. Kuitenkin henkilökohtaisilla suhteilla ja persoonallisilla ominaisuuksilla on suuri vaikutus työyhteisön ja jäsenen roolin muotoutumisessa merimiesyhteisössä.

En ole itse työskennellyt tai ennen kenttätöitani edes käynyt rahtilaivassa, joten ennen kentälle lähtöä pohdin miten sopeutuminen laivaympäristöön ja havainnointi sekä haastattelut minulle täysin vieraassa ympäristössä tulisivat onnistumaan. Minulla on kuitenkin omakohtaista kokemusta filippiiniläisten kanssa työskentelystä, joten ymmärrän suomalaisten merimiesten tunteet uusia työtovereita kohtaan. Työskentelin pitkään sairaanhoitajana Lontoossa, jonne palkattiin 2000-luvun alussa filippiiniläisiä helpottamaan kroonista hoitajapulaa. Nämä hoitajat olivat hyvin koulutettuja ja puhuivat hyvää englantia, mutta heidän tapansa kommunikoida ja toimia eri tilanteissa oli erilainen, kuin mihin olin tottunut. Huomasin itsestäni ja työtovereistani, että monelle Lontoossa työskentelevälle ja siellä monikulttuurisuuteen tottuneelle, filippiiniläisten hoitajien yhtäkkäinen tulva tuntui oudolta ja omaa työpaikkaakin uhkaavalta.

Suljetussa yhteisössä kielen, kommunikaation sekä yhteistyön merkitys on suuri. Näihin vaikuttavat muun muassa puhuttu kieli, sen piilomerkitykset sekä eri kulttuurien tavat ilmaista itseään. Ei ole itsestään selvää mitä sanotaan, kenelle sanotaan ja mitä jätetään sanomatta, keneltä tietoa kysytään tai otetaan vastaan. Ammattikieli, huumori, kielen piilomerkitykset, eri tavat ilmaista esimerkiksi negatiivisia ajatuksia tai silkka kielitaidon puute voivat aiheuttaa ongelmatilanteitakin eri kulttuureista tulevien merimiesten työssä sekä sosiaalisissa suhteissa työpaikalla. Tavoitteenani on tarkastella sitä, miten

kommunikaatio monikulttuurisessa ryhmässä ilmenee käytännön työssä, esimerkiksi informaation, ohjeiden ja käskyjen välittymisessä.

Ruotsalainen merenkulun opettaja sekä tutkija Jan Horck on todennut, että tutkijan on vaikea tehdä tutkimusta, mikäli laivaympäristö sekä merimiehen arki ovat hänelle vieras maailma. Tutkijan on hänen mukaansa vaikea ymmärtää ja sisäistää laivan suljettua yhteisöä, sen toimintaa, kieltä ja perinteitä.<sup>1</sup> Minusta se, että laiva oli vieras ympäristö, oli kuitenkin hyvä asia tutkielmani kannalta, sillä pystyin suhtautumaan laivan arkeen ja tapahtumiin vailla ennakoasenteita. Vaikka elin sisällä laivan arjessa, olin kuitenkin ulkopuolinen tutkija.

Alkuperäinen merietnologinen tutkimussuunnitelmani sekä tutkimusmetodini vaihtuivat kun kiinnostuin sekamiehitysteemasta. Tutkimuskysymykseni sekä näkökulmani aiheeseen elivät ja muuttuivat vielä tutkimus- sekä kirjoitusprosessin aikanakin. Hermeneuttisen kehän<sup>2</sup> ajatusmallin mukaisesti minulla oli aluksi tietty ennakoajatus tutkimusaiheestani. Alun perin tarkoitukseni oli keskittyä sekamiehityksissä vain suomalaisten miehistöpuolen merimiesten näkökulmaan asiaan, sillä ajattelin tutkielman paisuvan muuten liikaa. Taustatiedon lisääntyessä huomasin kuitenkin jo ennen laivalle lähtöä, että tutkielmasta tulee yksipuolinen ja suppea ilman filippiiniläisten sekä suomalaisen päällystön näkökulmaa. Lisäksi aineisto olisi jäänyt pieneksi, sillä Marthalla oli vain kolme suomalaista miehistön jäsentä.

### **1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet**

Sekamiehitys on rahtilaivoillamme uusi asia, joten aiheesta on tehty Suomessa vasta vähän tutkimusta. Lähinnä merenkulun ammattikorkeakoulujen opiskelijoiden piirissä tehdyt tutkimukset ovat kvantitatiivisia, etupäässä tilastoja sekamiehityksistä tai mielipidemittauksia, joissa käytäntöä arvioidaan numeraalisilla asteikoilla. Tutkimuksissa on keskitytty suomalaisiin varustamoihin tai merimiehiin, filippiiniläisten merimiesten ääni ja mielipiteet eivät tule näissä tutkielmissa esille.

---

<sup>1</sup> Horck 2006, 169.

<sup>2</sup> Kts Gadamer 1989, 2004.

Euroopassa sekä muualla maailmassa merimiehiä ja sekamiehityksiäkin on tutkittu paljon. Tutkimusta tehdään muun muassa WMU:ssa (World Maritime University) sekä SIRC:ssä (Seafarers International Research Centre), jotka ovat keskittyneet merenkulun tutkimukseen myös humanistisesta näkökulmasta. Käytän tutkielmassani molempien julkaisuja sekä tutkimuksia.

Ruotsissa monikulttuuriset miehistöt ovat olleet käytäntö jo pitempään ja aihetta on tutkittu laajemmin. Tukholman merimuseon tutkija, etnologi Peter Du Rietzin tarkastelee sekamiehityksiä etnografisessa tutkielmassaan *Isolde av Singapore*. M/S Isolde oli liputettu Singaporeen, mutta sen päällystöstä neljä oli edelleen ruotsalaisia. Hän oli mukana rahtilaiivalla useamman kuukauden, jonka aikana hän tarkasteli eri kulttuureista tulevien merimiesten kohtaamista laivan arjessa. Oman kolmeviikkoiseni perusteella tämä etnografia tuntui hyvin tutulta, joten se on mielenkiintoinen vertaistutkimus paljon omia havaintojani muistuttavien tutkimustulosten takia.

Vaikka M/S Marthan miehistö muodostui vain kahdesta eri ryhmästä, voidaan mielestäni kuitenkin puhua kulttuurien moninaisuudesta. Suomalaiset ja filippiiniläiset merimiehet tekevät samaa työtä samassa suljetussa tilassa, mutta heidän lähtökohtansa ja taustansa ovat kuitenkin erilaiset. Miten tämä monikulttuurinen työyhteisö elää arkea ja työskentelee yhdessä? Kulttuurien vertailu on haastavaa. Etnografista vertailua on tehty muun muassa etsimällä erilaisista kulttuureista yhteisiä piirteitä ja tarkastelemalla miten ne ilmenevät. Tutkimuksessa voidaan korostaa mahdollisia eroja ja yrittää tulkita niitä.<sup>3</sup> Oma tulkintani M/S Marthan sekamiehityksestä on lähempänä jälkimmäistä vertailumallia. Kuvailen mitä filippiiniläiset ja suomalaiset sanovat itsestään ja toisista, ja miten he näkevät oman ryhmänsä verrattuna toisiin.

Kulttuuri voidaan määritellä tietyn ryhmän jakamiksi tiedostetuiksi tai tiedostamattomiksi koodeiksi, käsityksiksi ja arvoiksi, jotka ilmenevät ja muovautuvat ihmisten sosiaalisessa kanssakäymisessä. Kulttuuri on tavallaan kollektiivista tietoutta, määrätyn yhteisön omaisuutta.<sup>4</sup> Kulttuuriin voidaan katsoa kuuluvan sekä näkyviä että näkymättömiä piirteitä. Näkyviä piirteitä ovat muun muassa ruokatavat, pukeutuminen ja tapakulttuuri; näkymättömiä esimerkiksi arvot ja arvostukset, moraali sekä uskonto. Kulttuuri voidaan

---

<sup>3</sup> Stewart & Strathern 2014, 79.

<sup>4</sup> Ehn & Löfgren 2001, 9.



määritellä suhteellisen pysyväksi ja uusille sukupolville siirrettäväksi, mutta toisaalta se voi muuttua ajan kuluessa. Vanhaa jää pois ja jotain uutta tulee sen tilalle.<sup>5</sup>

Clifford Geertz kehottaa hylkäämään ajatuksen, että kulttuuri muodostuu pelkästään ihmisten tavoista, tottumuksista ja perinteistä. Hänen mukaansa kulttuuria tulisi tarkastella kontrollimekanismina, ohjeina ja sääntöinä, jotka ohjaavat ihmisen käyttäytymistä sekä toimintaa ja joista ihminen on riippuvainen. Geertzin mukaan ihmisen toimintaa tulisi tarkastella sekä kulttuuristen että sosiaalisten aspektien kautta, mieltäen nämä itsenäisiksi, mutta toisistaan riippuvaisiksi tekijöiksi. Toisaalta on olemassa uskomuksista, symboleista sekä arvoista muodostuva malli, jonka avulla ihminen tarkastelee ja ymmärtää maailmaa, ilmaisee tunteitaan ja tekee päätöksiä. Siinä missä kulttuurin katsotaan ohjaavan ihmisen toimintaa, sosiaalinen rakenne on se muoto, jossa kulttuuri näkyy.<sup>6</sup>

Yhdessä tehty työ on ollut usein tarkastelun lähtökohtana kansatieteellisessä ammattiryhmiä ja niiden kulttuuria käsittelevässä tutkimuksessa. Arkisessa vuorovaikutuksessa työntekijöiden kokemukset, näkemykset sekä arvot kohtaavat. Metsänhoitajien ammattikulttuuria tutkineen kansatieteilijä Leena Paaskosken mukaan kulttuuria tulee tarkastella dynaamisena prosessina. Ryhmän yhteinen kulttuuri syntyy ja elää sen jäsenten välisessä vuorovaikutuksessa. Ammattikulttuuriin kuuluvat tavat, perinteet, arvot ja arvostukset sekä käsitykset ammattikunnan merkityksestä ja tehtävästä. Paaskoski puhuu ammattiperinnöstä, kulttuurisesta pääomasta, joka omaksutaan, tunnustetaan ja jota ylläpidetään sekä tietoisesti että tiedostamatta. Tärkeää on, että koko ammattikunta ”tunnustaa” yhteisen kulttuurin, vaikka sillä ei kaikille olekaan samanlaista merkitystä ja sitä tulkitaan eri tavoin. Ammattikulttuuri ei siis ole tutkijoiden keksintöä, vaan se tiedostetaan ammattikunnan sisällä yhteishenkenä ja yhteisinä arvoina.<sup>7</sup>

Merimiesten ammatissa yhteisö elää ja toimii laivalla yhdessä niin työssä kuin vapaa-aikanakin. Merimiehen ammattiroolin muodostumisessa ja kehittämisessä vaikuttaa niin merimiesyhteisön ulkopuolelle jäänyt lähtöyhteisö kuin suhde tuloyhteisöön, aluksen muihin merimiehiin. Liittymällä merimiesyhteisöön merimies osittain luopuu lähtöyhteisön identiteetistä ja samaistuu ammattirooliinsa eli merimieheyteen.<sup>8</sup> Ammatillinen yhteisö

---

<sup>5</sup> Martikainen et al 2006, 11–12.

<sup>6</sup> Geertz 1973, 44, 144.

<sup>7</sup> Paaskoski 2008, 11, 80–81.

<sup>8</sup> Uola 2004, 339.

muodostuu ihmisistä, jotka tekevät yhdessä samankaltaista työtä ja joilla on samat tavoitteet ja päämäärät, ja jotka ovat omaksuneet useita samoja arvoja, normeja ja näkemyksiä. Yhteisöllä tulee olla jotain, mikä erottaa sen muista yhteisöistä.<sup>9</sup>

Leena Paaskosken mukaan (metsänhoitajien) ammattikulttuuri on abstraktio, joka on olemassa vain ryhmän jäsenten kollektiivisten kokemusten perusteella. Ammattikulttuuri on tärkeä osa yhteisöllisyyden muodostumisessa ja sen ylläpitämisessä. Etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren puhuvat ryhmän yhteisöllisyydestä kollektiivisena tietoisuutena. Kulttuuria luodaan aktiivisesti tavoitteena vahvistaa ryhmän yhteenkuuluvuutta, mutta yhteiset kokemukset sekä jaettu arki muodostavat tiedostamatontakin yhteisöllisyyttä.<sup>10</sup> Tutkijan tulee huomioida eri kulttuurikäsitysten sidonnaisuus yhteiskunnallisiin sekä taloudellisiin rakenteisiin eli esimerkiksi alhaiseen elintasoon ja työttömyyteen.<sup>11</sup> Filippiiniläisten syyt lähteä kotisaariltaan maailman merille liittyvät nimenomaan näihin seikkoihin, joten käsitelen niitä tutkielmassani myöhemmin.

Työ laivalla on yhteistyötä ja yhteisön merkitys on tärkeä. Sekamiehityksessä molemmat ryhmät tuovat omia piirteitään laivan työ- ja merimieskulttuuriin. Sosiaalipsykologi Geert Hofstede on tarkastellut näkökulmia valtaeroihin eri kulttuureissa tutkimuksessaan IBM-yhtiössä, mutta hänen teorioitaan on sovellettu paljon merenkulun ja etenkin sekamiehitysten tutkimukseen. Hän tarkasteli monikulttuurisia työyhteisöjä, joissa usein korostuvat vallan ja hierarkian käsitteet, maskuliinisuus sekä feminiinisyys, yksilön ja yhteisön suhde sekä se, miten kommunikaatio eri ryhmien välillä toimii.<sup>12</sup> Etnologi Peter du Rietz on käyttänyt Hofsteden mallia tutkimuksessaan. Hänen mukaansa valtaeroihin vaikuttavat suhtautuminen valtaan ja johtajiin, ja yhteiskunnissa joissa tämä valtaero on suuri, johtajankin rooli on suuri. Näissä käskyjä annetaan ja niitä noudatetaan. Hän tarkastelee individualismin ja kollektivismien käsitteitä työnteossa, eli toimitaanko mieluummin itsenäisesti vai ryhmässä. Käsitteisiin liittyvät perheen ja suvun merkitys sekä sitä kenelle ollaan lojaaleja. Hofstede mainitsee tärkeänä elementtinä eroja tarkastellessa epävarmuuden näyttämisen ja etenkin sen välttämisen. Toisissa kulttuureissa riskejä uskalletaan ottaa, toisissa taas niitä vältetään epäonnistumisen ja kasvojen menettämisen

---

<sup>9</sup> Arvidsson 2009, 16–17.

<sup>10</sup> Ehn & Löfgren 2001, 8–11.

<sup>11</sup> Geertz 1973, 361.

<sup>12</sup> Hofstede et al 2010, 30.

pelossa.<sup>13</sup> Hofsteden tutkimuksesta nousee esille tämänkin tutkielman kannalta olennaisia käsitteitä kuten hierarkia sekä yhteisöllisyys.<sup>14</sup> Tarkastelen näitä teemoja myöhemmin omissa kappaleissaan.

Hofsteden teorian kritiikitöntä käyttöä monikulttuuristen miehistöjen tutkimuksessa on kuitenkin arvosteltu. Hofsteden kulttuurikäsitystä on pidetty liian deterministisenä, pysyvänä ja sukupolvelta toiselle luonnollisena siirtyvänä. Hän puhuu kulttuurista ”kollektiivisena ohjelmointina”, jonka mukaan ihmisen käyttäytyminen, arvot sekä normit määräytyvät opitun mallin mukaan. Tietyn maan kansalaisuus ja etninen tausta vaikuttavat ihmisen käyttäytymiseen, ja sitä voidaan ennustaa edellä mainittujen seikkojen perusteella. Tietyn ryhmän kulttuuria pidetään itsestäänselvyytenä ja kaikille kuuluvana ja sen sisäiset eroavaisuudet jätetään huomiotta. Muun muassa Filippiinit on kuitenkin hyvin heterogeeninen valtio, jossa on useita eri etnisiä vähemmistöjä tapoineen ja kielineen. Hofsteden kriitikkojen mukaan kulttuuri ei välttämättä liity kansallisuuteen tai kansallisuus yhteisön kulttuuriin, mutta hänen mallinsa avulla voidaan luoda erilaisia stereotypioita ja hyväksyä rakenteellisia epäoikeudenmukaisuuksiakin niputtamalla sekamiehitysten tuomat mahdolliset ongelmat kulttuurikäsitteen alle.<sup>15</sup>

Merenkulkija ja WMU:n tutkija sekä opettaja Jan Horck on tarkastellut sekamiehistöjen vaikutusta laivojen turvallisuuskulttuuriin lähinnä eri kulttuureista olevien merenkulun tutkimuksen opiskelijoiden kautta. Hänen mukaansa ongelmia saattaa syntyä kommunikaatiovaikeuksista, jotka juontavat juurensa paitsi yhteisen kielen puuttumisen lisäksi miehistön eri kulttuuritaustoista. Toisten tekemisiä, sanomisia, ilmeitä, eleitä ja tapoja ei ymmärretä tai ne tulkitaan väärin. Kommunikaatiolla tai sen vaikeuksien aiheuttamilla väärinkäsityksillä on merkitystä paitsi miehistön sosiaalisiin suhteisiin myös turvallisuuteen aluksella.<sup>16</sup> Se, että on tietoinen muista kulttuureista, vaatii Horckin mukaan ymmärrystä omasta kulttuurista ja sen muodostumisesta. Muita tulkitaan ainakin jossain määrin oman kulttuurin näkemysten kautta. Tämä saattaa aiheuttaa väärinymmärryksiäkin, mikäli ei huomioida kulttuurisia eroja esimerkiksi kommunikaatiotyylissä, vallan ja hierarkian ymmärtämisessä, uskonnossa sekä

---

<sup>13</sup> Du Rietz 2001, 177–178.

<sup>14</sup> Hofstede et al 2010, passim.

<sup>15</sup> Knudsen & Loloma Froholdt 2009, 105–107, 114.

<sup>16</sup> Horck 2006, 30, 46.

suhtautumisessa aikaan ja työntekoon yleisesti. Nämä asiat tulisikin huomioida jo merenkulun koulutusta suunniteltaessa.<sup>17</sup>

Aineistostani nousee esiin ajatuksia herättävä jälkikolonialismin käsite. Antropologi Edward Saidin mukaan jälkikolonialismi kritisoi sitä, että läntisten maailman harjoittama kolonialismi, eli kehitysmaiden taloudellinen ja kulttuurinen riisto on ymmärretty ja esitetty luonnollisena. Jälkikolonialismin tärkeimpiä käsitteitä on etnosentrismi eli muiden arviointi oman kansan ja kulttuurin perspektiivistä. Se ei välttämättä ole rasistinen termi, vaan tarkoittaa länsimaissa, lähinnä Euroopassa kehitettyjen käsitteiden ja kategorioiden soveltamista muihin kansoihin ja kulttuureihin.<sup>18</sup>

#### **1.4. Aineiston hankinta ja analysointi**

Primääriaineisto tutkielmassani on kenttätyömateriaali eli haastattelut ja havainnointiaineisto sekä niihin perustuva kenttätyöpäiväkirja. Aikaisempi tutkimus, Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu sekä keskustelu Marthan varustamon edustajan kanssa toimivat apuvälineinä aineiston analyysissä, tarkastellessani aiheen taustoja ja sekamiehityksiä yleisellä tasolla. Etnografisen tutkielmani lähtökohtana on hermeneuttinen tutkimusote. Siihen liittyy materiaalin hankinta ja etenkin kenttätöihin lähteminen ilman tarkkoja tutkimuskysymyksiä tai teoriaa aineiston analysointiin. Tutkielman edetessä saan lisää tietoa eri lähteistä, jolloin oma ymmärrykseni aiheesta kasvaa, tutkielma elää ja muovautuu tiedon, havainnointien, kokemusten, tulkinnan sekä niiden reflektoinnin myötä. Ymmärrykseni sekamiehitysteemaan kehittyi aikaisempaa tutkimusta sekä kirjallisuutta tarkastellessa. Kokemukseni työskentelystä filippiiniläisten kanssa ja tietynlainen ymmärrys heidän työkuulttuuristaan ei voinut olla vaikuttamatta havaintoihini sekä tulkintoihini. Vaikka laiva- ja sairaalaympäristö eroavat toisistaan, on niissä paljon yhtäläisyyksiä, kuten hierarkkinen organisaatio, jossa on jokaiselle tarkkaan määritellyt roolit.

Filosofisen hermeneutiikan kehittäjän Hans-Georg Gadamerin mukaan hermeneuttiseen

---

<sup>17</sup> Horck 2010, 112.

<sup>18</sup> Said 2011/1978, passim.

prosessiin kuuluu vuorovaikutus tutkijan sekä tutkittavien ymmärryksen sekä maailmankuvan välillä. Tutkija ei pelkää toista sanottua tai koettua, vaan tulkitsee sitä, lähtökohtana toisen ymmärtäminen.<sup>19</sup> Tulkinnat ovat aina kulttuurisidonnaisia, joten tutkimuskohteen ymmärtämiseksi tutkijan tulee perehtyä sen kulttuuriseen kontekstiin, sekä liittämään tutkimus tiettyyn aikaan, paikkaan sekä sosiaaliseen yhteyteen.<sup>20</sup> Hermeneuttisen säännön mukaan kokonaisuutta tulee ymmärtää yksittäisten seikkojen ja yksittäisiä kokonaisuuden perusteella.<sup>21</sup>

Billy Ehn ja Orvar Löfgren tarkastelevat Kulturanalyser - teoksessaan tilan ja ajan, yhteiskunnan ja sosiaalisen maiseman, arvojen, työn sekä moraalien käsitteitä.<sup>22</sup> Nämä käsitteet sopivat hyvin myös laivan suljetun ja eristyneen tilan sekä kulttuurin tarkasteluun. Taustatiedon valossa sekamiehitys näyttäytyi aluksi minulle melko abstraktina käsitteenä. Tutkielman edetessä, kenttätöissä sekä tuloksia analysoidessani kulttuurianalyysi auttoi löytämään asioita ja ilmiöitä, joihin ei välttämättä muuten kiinnittäisi huomiota, ja tarkastelemaan sekä analysoimaan niitä nimenomaan kulttuurintutkimuksen näkökulmasta. Kulttuurianalyysin avulla pyrin tarkastelemaan asioihin kätkeytyviä piilomerkityksiä ja mitä tapahtuu silloin kun ei varsinaisesti näytä tapahtuvan mitään. Tilan merkitys on tärkeä, ja se on jaoteltu laivalla selkeästi, rahtilaivalla suurin osa pinta-alasta liittyy sen tärkeimpään toimintaan eli rahdin kuljetukseen. Jako julkiseen ja yksityiseen on periaatteessa yksinkertainen, yksityistä on vain hytti ja kaikki muu on julkista. Tarkastelen eri tilojen merkityksiä omassa luvussaan; kuka tekee mitä, missä ja kenen kanssa. Kulttuurianalyysissä on tärkeää tarkastella jännitteitä kulttuurin ja yhteisön rakenteen, ihmisten omakohtaisten kokemuksen ja yleisen mallin, yksityisen ja yleisen sekä sen välillä, mitä ihmiset sanovat ja mitä he tekevät.<sup>23</sup>

Billy Ehnin mukaan etnografi on aina altis vaikutuksille ja tietämättäänkin ennakkoluuloinen. Hänen mukaansa tutkijan tulee muistaa tapahtumia analysoidessa, että hän on itse osa tapahtumaa, ja se mitä kentällä näkee, kokee ja ymmärtää, riippuu omasta paikasta tilanteessa. Tutkijan mahdollisuus liikkua kentällä ja se, miten pääsee mukaan eri tilanteisiin ja miten hän ne rekisteröi mielessään, vaikuttavat yleiskuvan syntymiseen. On

---

<sup>19</sup> Gadamer 1989, 308.

<sup>20</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 14.

<sup>21</sup> Gadamer 2004, 29.

<sup>22</sup> Ehn & Löfgren 2001, 28–29.

<sup>23</sup> Ehn & Löfgren 2001, 13.

eri asia seisooko vieressä sivustakatsojana vai osallistuuko tapahtumaan jotenkin. Tutkimuksen tekoon ja sen tuloksiin liittyvät sekä vaikuttavat kuitenkin ennakko-odotukset, asioiden kulttuurinen merkitys sekä etukäteistieto aiheesta sekä tutkijan tausta ja koulutus. Ehnin mukaan jo ihmisten ja asioiden nimeäminen sekä luokittelu ovat tulkintaa ja vaikuttavat havaintoihin.<sup>24</sup> Helena Ruotsalan mukaan tutkija on aina osa omaa kulttuurista kontekstiaan, johon kuuluu äidinkieli sekä tietty kulttuurillinen käsite- ja arvomaailma. Tutkimuksen tekoon ja sen tulosten analysointiin vaikuttavat tutkijan oma arvomaailma sekä elämäkokemus, mutta myös tietyt fyysiset tekijät kuten ikä, ihonväri sekä sukupuoli.<sup>25</sup>

Clifford Geertzin mukaan etnografi tarkkailee, tallentaa ja analysoi eli ”kirjoittaa auki” havainnoimansa sosiaalisen todellisuuden ja tapahtumat. Etnografia on tulkitsevaa kuvailua, jossa ohimenevä tilanne kuvaillaan etsimällä merkitykselliset seikat ja rakenteet, joita pystytään analysoimaan sekä tarkastelemaan yhä uudelleen.<sup>26</sup> Tutkijan tausta sekä kulttuurinen konteksti vaikuttavat tutkimukseen koko prosessin ajan, niin kenttätöissä kuin kirjoittamisessa sekä tulosten analysoinnissa.

Etnologinen reflektio tarkoittaa ” *tutkimuksen suunnitteluun, tekoon ja raportointiin vaikuttavien subjektiivisten, menetelmällisten ja tiedon olemusta koskevien tekijöiden tiedostamista ja arviointia.* ” Reflektointi on metodi ymmärtämiselle sekä keino tuoda esille miten tutkija on työssään edennyt lähtökohdista lopputulokseen.<sup>27</sup> Itsereflektion merkitys on korostunut kansatieteessä viime vuosikymmeninä. Tutkijan on pystyttävä analysoimaan omaa tutkijan rooliaan, sekä sitä miten hänen läsnäolonsa vaikuttaa tutkittavaan yhteisöön.

---

<sup>24</sup> Ehn 2014, 73–74 .

<sup>25</sup> Ruotsala 2005, 53.

<sup>26</sup> Geertz 1973, 19–20.

<sup>27</sup> Fingeroos & Jouhki, 2014, 88, 90.

## 1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät

### 1.5.1. Kenttätyöt

Aiheeni kannalta kenttätyöt olivat minulle hyvä tapa tarkastella tutkimusaiheeni, sillä olemalla itse paikalla pääsisin havainnoimaan miten sekamiehitys käytännössä toimii. Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssi Anne Ala-Pöllänen oli lähdössä rahtilaivalle tekemään tutkimusta väitöskirjaansa varten, ja koska en aikaisemmin ollut tehnyt osallistuvaa havainnointia kenttätöissä enkä ollut rahtilaivalla, totesimme, että ensimmäinen kerta olisi hyvä tehdä kokeneemman tutkijan seurassa. Päädyimme molempien tutkimuksen kannalta sopivaan suomalaisvarustamoon, jonka edustaja sanoi heidän olevan kiinnostuneita tukemaan tutkimuksiamme tarjoamalla mahdollisuuden kenttätöihin. Erityisen mielekkääksi hän koki oman aiheeni, koska siitä ei ole Suomessa vielä paljoakaan kokemusta, saati tutkimusta. Keskustelimme M/S Marthan varustamon edustajan kanssa sekä ennen kenttätöitä että niiden jälkeen. Olimme toimittaneet hänelle etukäteen tutkimussuunnitelmamme sekä laivalle lähetettävät informaatiokirjeet. Ensimmäisellä kerralla keskustelimme tutkimusaiheistamme sekä käytännön kysymyksistä ja järjestelyistä. Laivalta palattuamme kävimme varustamossa uudelleen ”kohteliaisuuskäynnillä” sekä antamassa palautetta siltä osin kuin koimme tutkimuskohteemme henkilöiden anonymiteetin sallivan.

Vertailimme eri reittivaihtoehtoja, joista osa oli Itämerellä säännöllistä väliä kulkevia, ja osa kauemmas Eurooppaan suuntaavia laivoja. Olimme molemmat sitä mieltä, että pitempi linja ja siten enemmän aikaa merellä helpottaisi tutkimustyötämme, sillä lyhyemmillä linjoilla usein toistuvat satamiin tulot ja niistä lähdöt ovat merimiehille hektisiä tilanteita, kun taas merellä tahti on rennompi. Varustamo maksoi ylläpitomme, mutta ehtona oli, että mikäli laivaan tulisi rekkakuskeja, olisimme velvollisia luovuttamaan hyttimme heille ja odottamaan seuraavaa varustamon alusta. Tämä olisi ollut epäsuotuisaa tutkimuksiemme kannalta, koska aika oli kuitenkin verrattain lyhyt. Pidemmällä linjalla rekkakuskeja on varustamon edustajan mukaan harvoin, joten tämäkin vaikutti päätökseemme lähteä syksyiselle Biskajalle. Kun päätös sopivasta laivasta oli tehty, tulomme hyväksytettiin laivan molemmilla kapteeneilla, joilla ei ollut mitään asiaa vastaan.

Lähetimme laivalle suomen- ja englanninkieliset kirjeet, jossa kerroimme tulostamme. Niissä sitouduimme suojaamaan tutkittavien henkilöllisyyden sekä olemaan ilmoittamatta tutkimuksissamme laivan ja varustamon nimiä. Yritimme näin vähentää henkilöstön mahdollisesti meitä kohtaan tuntemia epäluuloja, ja korostaa sitä, että teemme tutkimusta yliopistolle emmekä varustamolle. Kirjeet olivat laivan messin seinällä kaikkien luettavana, missä ne pikkuhiljaa peittyivät muiden lappusten alle.

Sovimme, että olisin laivalla yhden reissun ajan, mikä alustavan aikataulun mukaan kestäisi kaksi viikkoa. Tämä tuntui hyvältä ajalta, sillä mielestäni viikossa ei välttämättä ehtisi tutustua ihmisiin ja vieraaseen ympäristöön, mutta kahdessa viikossa oppisin edes vähän ymmärtämään merimiesten arkea ja kahden eri kulttuurin yhteistyöskentelyä. Kuitenkin juuri kun olin lähdössä laivalle, sen reitti muuttui, ja kenttätyöjaksoni piteni kolmeen viikkoon. Tämä ei ollut minulle lainkaan epämieluisin muutos, ja pakkasin mukaan kirjoja suunnitellen kirjoittavani tutkielmaani ylimääräisellä viikolla. Tämä jäi kuitenkin suunnitelmaksi, sillä vaikka aluksi aika tuntui pysähtyneen kokonaan, huomasin yllättäen, että kolme viikkoa oli kulunut ja kirjat edelleen avaamattomina rinkassa.

Etnografisessa tutkimuksessa tutkija viettää yleensä pidemmän aikaa yhteisössä, ja keskeisinä elementteinä ovat tutkittavien elämä ja heidän kokemuksensa. Etnografialle ei ole olemassa yhtä yleisesti hyväksyttyä määritelmää, ja myös tiedonhankintamenetelmät ja -välineet sekä niiden analysointimallit vaihtelevat. Charlotte Aull Daviesin mukaan etnografialla tarkoitetaan sekä tutkimusmenetelmää että lopullista kirjallista tuotosta.<sup>28</sup> Se on hyödyllinen tutkimusote haluttaessa tuoda esille erilaisia ja monitahoisia kulttuurisia ilmiöitä ja ilmiöiden merkityksiä yhteisöille ja yksilöille.<sup>29</sup>

Etnografia perustuu empirialle, ja kenttätöissä hankittu materiaali määrittelee tulosten lisäksi koko tutkimusprosessia. Etnografian kirjoittamisen eri vaiheisiin kuuluu havainnoitujen tapahtumien, ihmisten ja miljööön kuvaus sekä kenttätyökohteessa että myöhemmin tuloksia analysoitaessa. Niiden sekä haastattelujen, aiemman tutkimuksen ja muun mahdollisen aineiston avulla tehdään analyttinen päättely valitusta teoreettisesta näkökulmasta.<sup>30</sup> Aineiston analyysi on tutkittavien kertomuksista avautuvien kulttuurin

---

<sup>28</sup> Davies 2008, 4–5 .

<sup>29</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 7–8.

<sup>30</sup> Arvastson & Ehn 2009, 29.



osien ja suhteiden etsintää ja niiden esiin tuomista. Tähän liittyy niin sanottu hiljainen tai piilotieto, jota tutkittavat eivät välttämättä tietoisesti ilmaise, vaan tutkijan on osattava löytää se.<sup>31</sup>

Tulkinta, jonka esitän laivakokemukseni, haastattelujen sekä havainnoinnin perusteella, on oma näkökulmani kulttuurien kohtaamiseen M/S Marthalla. Pyrin tarkastelemaan mitä materiaalini kertoo minulle laivan yhteisöllisyydestä sekä sen ilmenemisestä arkisessa kulttuurissa. Tavoitteenani oli, että minulle syntyisi kolmessa viikossa ymmärrys tutkimusaiheestani ja -kohteestani.

Tutkittavien anonymiteetin vuoksi en mainitse varustamon tai laivan oikeaa nimeä enkä kenttätöiden tarkkaa ajankohtaa. Merimiehen työ on kaikissa ammateissa periaatteessa samanlaista joka laivalla, joten puhuessani kokista tai *poosusta*, on ammattinimikkeen perusteella vaikea tunnistaa haastateltavaa. Noudatan tutkielmassani Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohjeita ja suosituksia hyvästä tieteellisestä käytännöstä.<sup>32</sup>

Tutkimusaineisto, eli haastattelut litterointeineen sekä kenttätyöpäiväkirja, on tutkijan hallussa. Litteroinnit on tarkoitus siirtää myöhemmin tutkimuskäyttöön Suomen merimuseoon, johon haastatellut ovat antaneet kirjallisen suostumuksensa.

### 1.5.2. Haastattelut

Aloitin kenttätyöt haastatteleamalla Suomen Varustamot ry:n eli työnantajapuolen edustajaa kesällä 2013. Haastateltavani on ollut alusta asti työnantajapuolella sopimassa sekamiehityksistä sekä vierailut useaan otteeseen Filippiineillä tutustumassa paikalliseen merenkulkualan koulutukseen sekä työntekijöiden välitystoimintaan. Olin informoinut haastateltavaani etukäteen tutkielmani aiheesta lähettämällä hänelle tutkimussuunnitelmani referaatin. Olin tehnyt aiheesta hieman taustaselvitystä sekä alustavan kysymysrunon, mutta tästä, kuten useista muistakin tekemistäni haastatteluista kehittyi strukturoimaton

---

<sup>31</sup> Hirsjärvi & Hurme 2000, 160.

<sup>32</sup> ”Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi.” Tutkimuseettisen neuvottelukunnan WWW-sivu. <http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/eettisetperiaatteet.pdf>. Luettu 10.11.2014.

teemahaastattelu. Keskustelu sekamiehityksistä eteni spontaanisti, lähinnä haastateltavan ehdoilla tämän puhuessa hänelle tutusta aiheesta omin sanoin. Sain kysymättä vastaukset kaikkiin suunnittelemiini kysymyksiin ja lisäksi paljon hyödyllistä lisäinformaatiota.

Kuten jo mainitsin, tutkimusaiheen valittuani päätin keskittyä ainoastaan suomalaisiin miehistön jäseniin, rajaten päällystön pois, mutta laivalle päästyäni suomalainen miehistö talousapulaista lukuun ottamatta kieltäytyi haastatteluista. Perusteluiksi nämä kaksi kieltäytyjää ilmoittivat, että he eivät pidä haastatteluista. Haastattelin yhtä suomalaista miehistön ja yhtä päällystön jäsentä sekä kolmea filippiiniläistä miehistön edustajaa ja yhtä alipäällystön jäsentä. Koska useimmat haastattelut tapahtuivat merimiesten vapaa-ajalla, päätimme Anne Ala-Pölläsen kanssa, ettemme välttämättä haastattele samoja henkilöitä kahdesti, vaan käytämme toistemme materiaalia tutkimuksissamme. Haastattelut kestivät puolesta tunnista vajaaseen kahteen tuntiin, haastateltavan persoonasta ja puheliaisuudesta riippuen. Filippiiniläisestä kokista muodostui kenttätöittäni aikana selkeä avainhenkilö ja filippiiniläisyyden tulkitsija, jonka kanssa vietin aikaa niin hänen työ- kuin vapaa-aikanaankin.

Jätin tarkoituksella haastattelut viimeiselle viikolle, mikä tuntui laivalla ollessa toimivalta ajatukselta. Olin ensimmäistä kertaa rahtilaivalla ja sen toiminta sekä tilat ihmisineen olivat minulle aluksi täysin vieraita. Halusin ensin tutustua ihmisiin sekä keskustelujen ja osallistuvan havainnoinnin myötä ymmärtää miten tämä laivayhteisö ja sekamiehitys toimivat käytännössä. Jälkikäteen ajateltuna olisin varmaan saanut enemmän tietoa, jos olisin tehnyt haastattelut heti ja täydentänyt niitä ymmärryksen kasvaessa kenttätöiden kuluessa. Valitsin kuitenkin mielestäni oikein, sillä oli helpompi kysyä sekä keskustella haastateltavien kanssa, kun ihmiset ja miljöö olivat minullekin tuttuja. Tuttuus haastattelutilanteessa oli eduksi, sillä pystyimme puhumaan ihmisistä, työstä, arjesta sekä tapahtumista oikeilla nimillä.

Noudatin ennalta tekemääni haastattelurunkoa haastateltavasta riippuen enemmän tai vähemmän. Muokkasin sitä jokaisen haastateltavan mukaan ja sen myötä kun ymmärrykseni Marthan laivayhteisöstä sekä laivan arjesta lisääntyi. Kysymykset käsittelivät henkilö- ja työhistoriaa, sitä miten haastateltava oli päätenyt tälle laivalle ja mitkä olivat hänen kokemuksensa sekamiehityksestä. Kaikki haastatteluihin suostuneet olivat kiinnostuneita tutkimuksestani, ja kertoivat elämästään avoimesti. Tosin useiden

kanssa olin keskustellut samasta aiheesta jo aiemmin. Helena Ruotsala määrittelee haastattelun sosiaalisesti vuorovaikutustilanteeksi, jolla saadaan tietoa tutkimusaiheesta. Haastattelun ongelma on, että se on ainutkertainen ja järjestetty tilanne, jota ei voi toistaa, vaikka täydentäviin kysymyksiin olisikin jatkossa mahdollisuus.<sup>33</sup>

Tein useimmat haastattelut laivan *rekkamessissä* eli kuljettajien ruokailu- ja vapaa-ajantilassa. Marthalla ei ollut rekkvoja kuljettajineen kenttätöitteni aikana, joten tila oli yleensä tyhjillään, hiljainen ja rauhallinen. Sain olla haastateltavan kanssa kahden, mikä oli harvinaista laivan yleisissä tiloissa, joihin kuka vaan saattoi tulla milloin tahansa ja varoittamatta. Konepäällikköä haastattelin tämän hytissä, jossa hänellä, kuten kapteenillakin, oli oma erillinen toimisto.

Haastattelin suomalaisia suomeksi ja filippiiniläisiä englanniksi, jota kaikki osasivat enemmän tai vähemmän hyvin. Olen liittänyt tutkielmaani haastattelujen sitaatit sillä kielellä millä ne on tehty, näin selviää kumpaa ryhmää haastateltava edustaa. Englannin kieli tuntui haastattelutilanteessa yllättäen helpommalta kuin suomi. Osaltaan asiaan vaikutti se, että filippiiniläiset kertoivat suomalaisia avoimemmin ajatuksistaan ja kokemuksistaan, mutta minusta oli helpompaa kysyä vaikeistakin asioista, kuten koti-ikävästä, vieraalla kielellä. Jotkut haastateltavat selvästi jännittivät tilannetta siitä huolimatta, että tein ne viimeisellä viikolla, jolloin olimme jo tutustuneet toisiimme. Valitsin filippiiniläiset haastateltavat etupäässä kielitaidon perusteella. Silti esimerkiksi kansimiehistöön kuuluvan haastattelu oli melko tuskastuttavaa tämän puutteellisen englannin vuoksi. Filippiiniläisten tarinat alkoivat nopeasti toistaa itseään; kaikki puhuivat niin haastatteluissa kuin epävirallisissa keskusteluissa heille tärkeästä asiasta eli koti-ikävästä ja perheestään mieluummin kuin kokemuksistaan sekamiehityksestä tai sosiaalisista suhteista laivalla.

Joissain keskusteluissa sekä haastatteluissakin korostui narratiivisuus ihmisten kertoessa elämäntarinoitaan. Vietin paljon aikaa laivan filippiiniläisen kokin kanssa ja hänen haastattelunsa oli erityisen mieleenpainuva. Istuimme usein juttelemassa, joskus muiden kanssa ja joskus kahdestaan. Tämän vuosikymmeniä seilanneen miehen kanssa oli helppo keskustella mistä aiheesta tahansa ja hän oli loistava tarinankertoja. Kokki oli sujuva kertoja

---

<sup>33</sup> Ruotsala 2005, 65–66.

ja helppo haastateltava. Oli mielenkiintoista huomata, miten tämä merimies kertoi elämästään aivan samalla tavalla illalla tupakkapaikalla kuin virallisemmassa haastattelutilanteessakin. Haastattelu on intiimi tilanne, jossa toinen kertoo henkilökohtaiset asiansa kahden kesken. Olin kuullut monet hänen jutuistaan jo useampaan kertaan, mutta se että nauhuri oli päällä, oli hänelle ilmeisen tärkeä asia. Kokki oli selvästi mielissään siitä, että joku oli oikeasti kiinnostunut hänen tarinoistaan.

### **1.5.3. Osallistuva havainnointi**

Osallistumiseni aste vaihteli eri tilanteiden ja tilojenkin mukaan. Ilmoitin heti laivalle tullessani toiveeni, että olisin kiinnostunut tekemään ”oikeita töitä” ja päästä näkemään läheltä miten suomalaisten ja filippiiniläisten yhteistyö sekä kommunikointi käytännössä toimivat. Ajattelin, että työn ohessa on helpompi keskustella merimiesten kanssa. Pääsin maalaamaan keltaisella itseni, haalarini sekä hieman laivaakin. Tein myös muita kansimiehen töitä, joissa en ollut vaaraksi itselleni tai muille. Alkuperäinen tavoitteeni jutustella työn ohessa ei kuitenkaan oikein toteutunut, sillä työ oli yksinäistä, ja jokainen työskenteli itsenäisesti omassa tilassaan. Tällä seikalla ei kuitenkaan ollut merkitystä tutkimuskysymykseni kannalta, sillä kansimiehen työ on yhtä itsenäistä ja yksinäistä oli laivalla sekamiehitys tai ei. Pääsin käytännön työssä kuitenkin oikeaan tunnelmaan, ja Biskajalla laivan kantta maalatessani sain edes aavistuksen siitä mitä merimiehen työ on. Ymmärrykseni lisääntyessä minulle selvisi, että laivaa raapataan, maalataan ja pestään makealla vedellä jatkuvasti siksi, ettei se ruostu ja lika kulkeudu sisälle. Olin luullut, että niin tehdään, jotta laiva olisi nätimpi. En paljastanut muille tietämättömyyttäni, mutta mielestäni se kuvaa hyvin sitä, millaisin ennakkotiedoin olin laivalle tullut.

Komentosillalla ja konehuoneessa osallistuminen työhön oli mahdotonta, mutta sain kerran kunniatehtävän käynnistää laivan satamasta lähtiessämme.

Menin klo 20 sovitusti konehuoneeseen lähdön ajaksi. Olin aiemmin tinkinyt, että saan startata laivan. Konepäällikkö ystävällisenä ja perusteellisena miehenä selitti juurta jaksain kaikki kommervenkit mitä starttiin kuuluu. Sitten sain painaa ”start engine”-nappia! Leuhkin tästä muille ja vastaus oli, että ilmankos lähti vähän nykien.<sup>34</sup>

Antropologi Bronislaw Malinowski, jota voidaan pitää kenttätöön uranuurtajana, korosti osallistuvaa havainnointia etnografisen kenttätöön mallina jo 1900-luvun alussa. Charlotte Aull Daviesin mukaan Malinowski piti tärkeänä sitä, että tutkija elää tutkittaviensa kanssa ja saa päivittäisten kontaktien avulla konkreettista tietoa tutkimuskohteidensa jokapäiväisestä elämästä.<sup>35</sup> Havainnointi ei ole vain visuaalinen toiminta, vaan siihen liittyy ihmisen kokonaisvaltainen kokemus. Havainnoinnin avulla saadaan tietoa siitä miten ihmiset käyttäytyvät jokapäiväisessä elämässä. Se auttaa vertaamaan sitä mitä ihmiset tekevät ja mitä he sanovat tekevänsä. Samalla havainnoitsija huomaa asioita, joita tekijä ei välttämättä edes huomaa tekevänsä. Havainnointi sopii hyvin vuorovaikutuksen tarkasteluun, sillä sen avulla voi tavoittaa sellaista mitä tutkittavat henkilöt eivät halua tai osaa kertoa. Asiaan kuuluu kuitenkin, että tutkittava on tietoinen siitä, että häntä tarkkaillaan ja muuttaa tarkoituksella käyttäytymistään tai puhettaan. Tilanteet ovat usein ennalta arvaamattomia, nopeita, ainutkertaisia ja tapahtuvat tässä ja nyt. Observoijan onkin oltava joka hetki varuillaan, sillä tapahtunutta ei voi toistaa.

Osallistuvan havainnoinnin avulla tarkastelin työntekoa, arkea ja vapaa-aikaa laivalla. Tavoitteenani oli päästä sisään yhteisöön ja osallistua mahdollisuuksien mukaan merimiesten arkeen, jotta pystyisin ymmärtämään minulle ennestään tuntematonta laivan työkuultuuria ja sosiaalisia suhteita. Osallistuvan havainnoinnin avulla pyrin saamaan tietoa ja sisäpiirin informaatiota, jota pystyisin hyödyntämään tulevilla haastatteluisilla, eli puhumaan asioista niiden ”oikeilla nimillä” sekä ymmärtämään mitä merimiehet sanoivat puhuessaan omalla ammattisanastolla työstään. Sain liikkua vapaasti Marthalla ja esittää tyhmiäkin kysymyksiä. Kaikki oli minulle uutta, joten pelkoa siitä, että menettäisin kolmessa viikossa tarkkailijan ja tutkijan roolini liialla mukaan menemisellä ei ollut. Oli toisaalta hyvä, etten tiennyt laivatyöstä juuri mitään etukäteen, sillä opin joka päivä jotain

<sup>34</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>35</sup> Davies 2008, 79.

uutta ja ahaa-elämykset seurasivat toisiaan.

Tein kenttätöitä varten havainnoitsijan tarkastuslistan, joka perustuu Gösta Arvastsonin ja Billy Ehnin esittämään tarkkailijan neljään pääkohtaan; tilaan, ihmisiin, esineisiin ja puheeseen.<sup>36</sup> Tilaa ja esineitä tarkastellessani kiinnitin huomiota siihen mitä eri tiloissa tapahtuu, miten ja mihin tarkoitukseen niitä käytetään, kuka niitä käyttää ja miten tila on fyysisesti järjestetty. Ihmisten toiminnan ja heidän välisen vuorovaikutuksen tarkkailussa kiinnitin huomion siihen mitä tehdään, kenen kanssa, mitä, kenelle ja miten asioista puhutaan.

#### 1.5.4. Kenttätöypäiväkirja ja profiilit

Tanskan salmet mentiin pimeässä. Kippari oli puikoissa ja jutteli rauhalliseen tyyliinsä, filppari kakkonen ei sanonut mitään. En pimeässä edes nähnyt kumpi siellä oli. Seisokelin brygan katolla, laivan korkeimmalla kohdalla ja ihailin Köpiksen valoja ja mereen katoavaa Juutinrauman siltaa. Hienoa tää kenttätö!<sup>37</sup>

Pidin tietokoneella kenttätöypäiväkirjaa, joka toimii etnografisen tutkielmani runkona.

Aloitin päiväkirjan jo maissa sopiessamme varustamon edustajan kanssa laivalle menosta ja jatkoin reflektointia vielä useita päiviä paluun jälkeen. Aluksi kirjoitin päiväkirjaan joka ilta tarkasti päivän tapahtumat, laivan sijainnin ja liikkeet, sään ja muuta konkreettista.

Loppuaikana en kirjoittanut kenttätöypäiväkirjaa päivittäin, vaan vain siltä tuntua, sillä kolmannella viikolla asiat ja tapahtumat alkoivat mielestäni toistaa itseään.

Tutkimuskohteeni ei ollut itse alus vaan sen miehistö, jolle laiva toimi yhdistävänä tekijänä.

Ymmärryksen lisääntyessä suhtautumiseni havainnointiin ja dokumentointiin muuttuivat, mutta käytännössä myös käyttämäni välineet. Minulla oli tietokoneen lisäksi vihko ”nopeita” muistiinpanoja varten, ja sen osuus dokumentoinnissa kasvoi kenttätöön edetessä. Kirjasin käsin sinikantiseen vihkooni kuulemiani kommentteja, käytyjä keskusteluja ja eri tilanteita. Pidin muistiinpanovälineitä hyttissäni, sillä kirjoittaminen esimerkiksi messissä tai iltaa istuessa olisi tuntunut minusta oudolta ja olisi varmaan synnyttänyt merimiesten keskuudessa hilpeyttä, uteliaisuutta tai jopa ärtymystä, vastarintaa ja vaikenemista. Vaikka

---

<sup>36</sup> Arvastson & Ehn 2009, 88.

<sup>37</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

merimiehet tiesivät, että olen laivalla tekemässä tutkimusta, tutkimuseettisesti tilanne, jossa istuin kuuntelemassa heidän tarinoitaan tuntui ajoittain hieman kiusalliselta.

Kenttätyöpäiväkirja on tärkeä metodi etnografisessa tutkimuksessa, sillä ilman muistiinpanoja tutkimuksen etenemisestä kenttätyöt voivat jäädä tutkijalle vain matkaksi tai kokemukseksi. Muistiinpanot kentältä toimivat muistin tukena ja voivat olla hyvinkin analyyttisiä tai sekavia mietteitä, tilanteesta ja kirjoittajasta riippuen.<sup>38</sup> Kenttätyöpäiväkirja auttoi kenttätyökokemuksen analysoinnissa sekä jäsentämisessä. Erilaisten huomioiden kautta korostui se, mikä toistui aineistossani ja mitkä seikat olin kokenut merkittäväksi sekamiehitetyssä yhteisössä.

Loin jokaisesta laivalla työskentelevästä oman profiilin, johon kirjoitin havaintoja kyseisen henkilön habituksesta, kommenteista, mielipiteistä ja luonteenpiirteistä. Nämä profiilit toimivat lähinnä muistin tukena tutkielmassani. Laivalla oli sama 16 hengen miehistö yhtä vaihtoa lukuun ottamatta kenttätyöjaksoni ajan, joten kolmessa viikossa oppi ainakin jokaisen nimen. Henkilökuvat muuttuivat kenttätöiden edistyessä useamman kohdalla, mikä johtui ainakin osittain siitä, että tutustuimme toisiimme paremmin ja alkujäykkyys katosi. Esimerkkinä eräästä kansipuolen merimiehestä kirjoitin:

Juro suomalainen mies, jolla on vahvat mielipiteet, fiksu ukko. Vanhan kansan merimies, seilannut ikänsä. Muuttuu päivä päivältä mukavammaksi, hieman isällinen asenne. Pitää kyllä varoa mitä tälle miehelle sanoo. Ja yleensä siltä ei kannata kysellä, puhuu kun puhuu. Jos kysyy, etenkin jotain tyhmää, vastaa ylimielisesti. Ei juuri puhu ruokapöydässä, mutta kuuntelee kyllä, joskus tuhahtaa tai kommentoi.

Kaikista ei tullut yhtä paljon kuvailua, toisista en kirjoittanut juuri mitään muuta kuin nimen ja ammatin. Liitin profileihin kuvauksen, mitä kyseinen henkilö tekee työssään. Tosin etenkin konepuolen filippiiniläisten toimenkuvat jäivät minulle epäselviksi. Konepuolella kaikilla oli siniset haalarit ja näitä sinihaalarisia hymyileviä filippiiniläisiä työkaluineen tuntui vilahtelevan siellä täällä Marthan uumenissa.

---

<sup>38</sup> Ruotsala 2005, 70–71.

## 2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA

### 2.1. Sekamiehitys

Merimiehen ammattiin on liitetty kaukomaat, vieraat satamat sekä kulttuurit, ja tämä kansainvälisyys on nykyisin todellisuutta monen suomalaisen merimiehen työpaikalla, laivalla. Vielä pari vuotta sitten Suomen lipun alla seilanneissa rahtilaivoissa oli yleensä suomalainen miehistö, mutta nyt tilanne on muuttunut ja laivan henkilöstöön voi kuulua ihmisiä ympäri maailmaa. Merenkulussa on tapahtunut viimeisten vuosikymmenien aikana suuria rakenteellisia muutoksia; tuotantoa on siirretty halvan työvoiman maihin, ja rahteja kuljetetaan maailman satamista toisiin jättikokoisissa laivoissa. Valtameriä hallitsevat suuret varustamot, joilla on suuret laivastot.

Suomen varustamot ry (työnantajapuoli) pääsi sopuun merenkulun työntekijäjärjestöjen kanssa sekamiehitysten hyväksymisestä vuonna 2009, viimeisenä EU-maana. Syyt sekamiehitysten hyväksymiseen olivat taloudelliset. Työnantajapuoli korosti perusteluissaan tarvetta pitää yllä sekä kasvattaa suomalaista kauppalaivastoa liputtamalla tänne uusia sekä jo liikenteessä olevia laivoja. Tämä takaa usealle suomalaisellekin työpaikan, sillä jos alus olisi liputettu muualle, ei varustamolla olisi velvollisuutta palkata suomalaisia. Jo liikenteessä olevan Suomen lipun alla seilaavan laivan suomalaista miehistöä ei voida vaihtaa halvempaan, mutta nykyisin uusille laivoille neuvotellaan yleisesti sekamiehitys. Samoin aikaisemmin ulosliputettuja laivoja on tuotu sekamiehitettyinä takaisin suomalaiseen rekisteriin. Vuoden 2014 lopussa yhdentoista varustamon 51 alusta liikennöi sekamiehitettynä. Yhteensä suomalaisia varustamoita on 22 ja aluksia 95. Käytäntö hyväksyttiin vain rahtilaivoille, matkustaja-alukset eivät kuulu sopimuksen piiriin, niissä tulee edelleen olla EU miehistö. Varustamoliiton kanta oli, että Suomea uhkaa työvoimapula. Jotta suomalaista kauppalaivastoa voidaan ylläpitää, tarvitaan säästöjä ja niitä saadaan henkilöstökuluja vähentämällä. Siksi tarvitaan sekamiehitys.<sup>39</sup> Ennen sekamiehitys sopimuksia suomalaisia laivoja ulosliputettiin<sup>40</sup> jopa

---

<sup>39</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>40</sup> Ulosliputuksella tarkoitetaan aluksen rekisteröimistä maihin, joissa taloudellinen hyöty pystytään maksimoimaan. Varustamo on velvoitettu noudattamaan sen maan sääntöjä minkä lipun alle laiva on rekisteröity (FOC eli Flag of convenience). Usein ns. mukavuuslipun käyttö tarkoittaa tiukkojen



siinä määrin, että suomalaisen kauppalaivaston pelättiin katoavan kokonaan. Laivoja liputettiin usein muihin EU-maihin, joissa halvemman työvoiman käyttö oli mahdollista, ja monessa suomalaisvarustamon laivassa olikin filippiiniläismiehitys ja ne seilasivat muiden lippujen alla.<sup>41</sup>

Sekamiehitys tuli Suomeen viimeisenä EU – maana. Etenkin miehistön ammattijärjestö Suomen merimiesunioni (SMU) vastusti asiaa pitkään. Sen kanta oli suomalaisen ammattiyhdistysperinteen mukainen; kaikille tulee maksaa samasta työstä sama palkka. EU:n ulkopuoliselle merimiehelle maksetaan huomattavasti vähemmän kuin suomalaisille (EU) vastaavasta työstä, kuitenkin kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liiton ITF:n määrittelemiä minimipalkkoja noudattaen. Pienemmän palkan lisäksi filippiiniläisen merimiehen tekee suomalaista halvemmaksi se, ettei heille tarvitse maksaa palkkaa loma-ajalta.

Sekamiehitysten vaikutukset kohdistuvat erityisesti SMU:n jäseniin, sillä EU:n ulkopuolinen työvoima palkataan pääasiassa miehistötehtäviin. Merenkulku ja varustamotoiminta ovat kuitenkin liiketoimintaa, joten turvatakseen ainakin osan suomalaisista merenkulun työpaikoista ja estääkseen laivojen ulosliputukset Merimiesunioni taipui EU:n ulkopuolisen halvemmän työvoiman tuloon laivoille.<sup>42</sup> Neuvottelujen toiset työntekijöiden osapuolet eli Laivanpäällystöliitto ja Konepäällystöliitto suhtautuivat asiaan myötämielisemmin. Heidän edustamansa työntekijäryhmät säilyttäisivät sekamiehityksestä huolimatta yleensä työpaikkansa, sillä lain mukaan suomalaisen, sekamiehitetyinkin kauppalaivaston päällikkönä, konepäällikkönä sekä yliperämiehenä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen.<sup>43</sup>

EU:n ulkopuolelta tuleva miehistö on etupäässä Filippiineiltä, mutta joukossa on muun muassa entisen Neuvostoliiton alueen kansalaisia, intialaisia ja afrikkalaisia. Filippiiniläiset ovat haluttua työvoimaa hyvän koulutuksensa ja kielitaitonsa ansiosta. Heillä on

---

työsäädösten, ammattiyhdistysmääräysten ja verotuksen kiertämistä sekä mahdollistaa halvan työvoiman rekrytoinnin aluksille. Joskus tämä voi tapahtua jopa turvallisuus- tai ympäristöseikkojen kustannuksella.

<sup>41</sup> Kaukiainen 2008, 523–524 .

<sup>42</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>43</sup> ”Merilaki 674/1994” Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674> Luettu 10.11.2014.

vuosikymmenien perinne ja toimiva organisaatio merimiesten välityksessä kansainvälisiin töihin. Suomalaisille aluksille värvätyt merimiehet tulevat tunnetun ja hyväksi havaitun välitysfirman (PTC) kautta, joka takaa sen, että koulutus, kielitaito, fyysinen ja psyykinen kunto ovat vaativaan työhön sopivia.<sup>44</sup>

Laivalla työskentely on jatkumo, jossa merimies aloittaa peruskoulutuksen ja harjoittelun jälkeen alimmista tehtävistä ja etenee urallaan kokemuksen sekä lisäkoulutuksen kautta. Sekamiehityssopimukseen kuuluu ehto palkata laivalle suomalaisia harjoittelijoita, mutta tällä hetkellä monet miehistön sekä alipäällystön paikat ovat filippiiniläisillä. Varustamoissa ei ole tarpeeksi harjoittelupaikkoja suomalaisille, eikä siten kasvamassa väkeä konemestareiksi, yliperämiehiksi ja kapteeneiksi.<sup>45</sup> M/S Marthan varustamon edustajan mukaan Ruotsin malli olisi ollut parempi koulutuksen sekä tulevaisuuden kannalta. Ruotsissa EU:n ulkopuolisen työvoiman kiintiöt ovat varustamo- eikä laivakohtaisia, joten siellä on mahdollista esimerkiksi yhden laivan miehittäminen filippiiniläisillä, toisen jäädessä kokonaan kotimaiseksi. Tällä mallilla saataisiin meilläkin varustamon mukaan eri vakanssien harjoittelupaikkoja, ja pystyttäisiin siltä osin takaamaan suomalaisen merenkulun tulevaisuus.<sup>46</sup>

Toisaalta tarkkaan määritellyt paikat ovat ongelma myös filippiiniläisille, sillä heillä ei ole tällä hetkellä mahdollisuutta päästä ylemmän päällystön tehtäviin suomalaisella laivalla.

This ship is new and the crew all is good. I think I'll come back here, I can stay here long time. The only thing here is that there is no Filipino chief mate, so if I have a license for chief mate I think I cannot stay here.<sup>47</sup>

Suomalaisilla on 1/1 vuorottelujärjestelmä, mikä tarkoittaa, että samalle vakanssille palkataan kaksi henkilöä, jotka vuorottelevat työ- ja lomavuorot. M/S Marthalla suomalaisten työjakso eli *törni* on periaatteessa kolme viikkoa, jota seuraa kolme viikkoa vapaata. Vaihtopari korvaa oman parinsa ja tekee oman kolmeviikkoisensa. Sekamiehitys on vakanssikohtainen ja jokaiselle laivalle on määriteltä vakanssit EU:hun kuuluville sekä siihen kuulumattomille, esimerkiksi kokki on aina filippiiniläinen ja sähkömies suomalainen. Samoin kuin suomalainen korvaa aina suomalaisen, filippiiniläinen korvaa

---

<sup>44</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>45</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>46</sup> Varustamon edustajan haastattelu 2013.

<sup>47</sup> J-F-2 2013. ( J: Johanna Laine, F: filippiiniläinen, 2: haastateltava).

aina filippiiniläisen. Ideaalitalanne sekä varustamon että merimiehen kannalta olisi, että filippiiniläisillä olisi samanlainen vuorottelujärjestelmä kuin suomalaisilla. Tämän myötä pysyvyyden tunne ja yhteisöllisyyden muodostuminen olisi nykyistä helpompaa. Käytännössä tämä ei kuitenkaan ole mahdollista nykyisen järjestelmän puitteissa. Filippiiniläinen tekee yleensä kuuden kuukauden sopimuksen, jonka jälkeen hänet maksetaan ulos ja lennätetään kotiin. Uuden sopimuksen hän voi tehdä halutessaan heti tai sitten kun rahat loppuvat. Vapaa-ajaltaan hän ei saa palkkaa, kuten suomalaiset kollegansa, joten heillä ei ole varaa olla vapaalla kuin muutama kuukausi. Näitä merimiehiä voisi kutsua merenkulun globaaleiksi pätkätyöläisiksi, joiden seuraavasta työrupeamasta tai laivasta ei ole yleensä tietoa tai varmuutta.

Sekamiehitys laivoilla ei ole uusi ilmiö, vaan käytäntöä esiintyi jo purjelaiva-aikana. Knut Weibust toteaa etnologisessa tutkimuksessaan purjelaivojen miehistöistä, että esimerkiksi brittiläisillä laivoilla päällystö oli usein kotimaasta, mutta miehistö muualta. Tämä johtui osaksi huonoista työ- ja elinolosuhteista ”maston etupuolella”, miehistön asuintiloissa, joten britit eivät sinne halunneet. 1900-luvun alun miehistö oli usein Pohjoismaista, joista hankittiin sen ajan halpatyövoima laivoille.<sup>48</sup>

Sekamiehitykset ovat herättäneet paljon keskustelua mediassa sekä merenkulkijoiden piirissä, puolesta ja vastaan. Merimiesten keskustelupalstoilla internetissä (esimerkiksi Facebookin Merimies-ryhmä) sekamiehitys mainitaan usein ja keskustelun aiheena on yleensä, että ”filpparit” vievät suomalaisten työpaikat. Filippiiniläisiä merimiehiä ei kuitenkaan syyllistetä, vaan varustamo, joka heidät palkkaa. Merimiesten näkemyksissä tuntuukin olevan huomattava ero varustamoliiton eli työnantajapuolen kantaan nähden, jonka tavoite tuntui olevan nimenomaan suomalaisten työpaikkojen, koulutusmahdollisuuksien ja yleensä suomalaisen kauppamerenkulun turvaaminen.

---

<sup>48</sup> Weibust 1969, 41.

## 2.2. Filippiiniläiset

When I left my child was sitting by the window, asking “Where’s my daddy?” My wife had to tell him that daddy is not coming...<sup>49</sup>

Tämän tutkielman aiheen kannalta on oleellista tarkastella hieman lähemmin filippiiniläisiä merimiehiä. Miksi he lähtevät arktisille vesille puoleksi vuodeksi ja mikä on heidän taustansa? Haastattelujeni perusteella keskeisin syy lähtemiseen työn perässä ulkomaille on halu parantaa omaa sekä perheen taloudellista asemaa. Lasten koulutukseen sekä terveystalouteen tarvitaan rahaa, ja tämä ei ole useinkaan mahdollista ilman ulkomailta työskentelevän rahalähetyksiä. Palkka ulkomaisissa laivoissa on huomattavasti parempi kuin Filippiineillä, jossa työttömyysprosentti on suuri.

Vielä muutama vuosikymmen sitten ulkomaalainen ja varsinkin aasialainen oli harvinainen näky Suomessa. Monelle 1950-luvun suomalaiselle ensikosketus filippiiniläisiin oli varmaan Armi Kuuselan avioliitto Gil Hilarion kanssa. Filippiineistä muistettaneen yleensä entisen presidentti Marcosin Imelda-vaimon kenkävarastot, 1980-luvulla Suomeen tuodut postimyyntimorsiamet sekä maata säännöllisesti koettelevat luonnonkatastrofit.

Filippiinit on lähes 7000 saaresta ja muodostuva valtio, jonka väkiluku oli vuonna 2012 noin 100 miljoonaa. Maa itsenäistyi vuonna 1946, oltuaan ensin 300 vuotta Espanjan, sitten viitisenkymmentä vuotta Yhdysvaltain siirtomaana. Filippiiniläisen historioitsijan Renato Constantinin mukaan filippiiniläiset identifioivat itsensä mieluummin amerikkalaisiksi kuin aasialaisiksi ja tämän identifikaation mukana omaksuivat amerikkalaisten rodullisen ylemmydentunnon aasialaisia ja aasialaisuutta kohtaan.<sup>50</sup> Filippiineillä puhutaan noin 170 eri kieltä, mutta virallinen kieli on filipino (tagalog). Maan virkakielenä on kuitenkin englantia, jota käytetään yleisesti opetuskielenä.<sup>51</sup>

Filippiiniläisten rooli merenkulussa on merkittävä; 90 % maapallon kuljetuksista tapahtuu laivoilla ja noin 1.2 miljoonasta merimiehestä viidesosa on filippiiniläisiä. Vuonna 2008 noin 260 000 filippiiniläistä oli merillä töissä, ja heistä 98 % on miehiä.<sup>52</sup> Harvat naiset

<sup>49</sup> A-F-1 2013. (A: Anne Ala-Pöllänen, F: filippiiniläinen, 1: haastateltava).

<sup>50</sup> Urponen 2010, 214. Ref. Constantino 2006/1978, 1–3, 37–38, 41–43.

<sup>51</sup> ”Filippiinit”. Ulkoasiainministeriön www-sivu.

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=44517&culture=fi-FI&contentlan=1&displayall=1>

Luettu 29.3.2015.

<sup>52</sup> Fajardo 2011, 179.

työskentelevät etupäässä matkustajalaivoilla talouspuolella. Filippiiniläisen merimiehen tie laivalle on pitkä ja byrokraattinen. Koulutus kestää ammatista riippuen kahdesta neljään vuotta, jonka jälkeen heidän tulee hankkia paikallinen merimiespassi 'Seaman's identification and record book' ja rekisteröityä merenkulun viranomaisille 'Maritime Industry Authorityyn'. Tämän jälkeen haetaan vielä yhdestä virastosta 'Technical Education and Skills Development Authorityltä' todistus, että kaikki kurssit on suoritettu, jonka jälkeen voi hakea lupaa työskennellä ulkomailla. Kaikki tämä vaatii aikaa, energiaa ja rahaa paitsi leimoihin, myös tarvittavien virkamiesten "voiteluun" toiminnan nopeuttamiseksi. Vasta sitten voidaan mennä rekrytointifirmaan ja anoa pestiä ulkomaalaiselle laivalle. Kullakin välitysfirmalla on kuitenkin omat (maksulliset) kurssit, jotka tulee suorittaa ennen laivalle pääsyä, joten odotus saattaa kestää jopa kuukausia. Mutta vaikka merimiehistä on ylitarjontaa, monet ovat valmiit tähän raskassoutuiseen prosessiin, koska kotimaassa töitä ei ole tarjolla ja palkka on ulkomailla parempi.<sup>53</sup>

Ulkomaille lähtevät sitoutuvat POEA:n (the Philippine Overseas Employment Administration) vaatimusten mukaan lähettämään 80 % kuukausipalkastaan kotimaahan.<sup>54</sup> Filippiineillä näistä ulkomailla työskentelevistä (OFW, Oversea Filipino worker) on luotu tavallaan kansallissankareita, jotka kotiin lähettämillään rahoilla ylläpitävät valtion taloutta.<sup>55</sup> Rahaa lähetetään kotiin, omalle perheelle, mutta myös vanhemmille tai sisaruksille. Filippiiniläisten merimiesten transnationaalisuudesta ja assimiloitumisesta väitellyt talouden tutkija Iris Acejo mainitsee, että koska vanhemmat ovat kustantaneet merimiehen koulutuksen, hän on velvollinen vastavuoroisesti maksamaan palkastaan heidän elämänsä. Kyse on tavallaan kiitollisuudenvelasta, mutta rahaa lähetetään kotiin siksi, että Filippiinien laki niin velvoittaa. Useilla merimiehillä on esimerkiksi sisaruksen sponsoroitu lapsi, jonka opiskelun he kustantavat.<sup>56</sup> Rahan lähettäminen kotiin on ulkomailla työskentelevälle filippiiniläiselle itsestäänselvyys. Huomasin itse Lontoossa filippiiniläiskollegoideni ihmetyksen, jopa närkästyksen kertoessani heille, että pidän palkkani kokonaan itse, enkä lähetä Suomeen penniäkään.

<sup>53</sup> Fajardo 2011, 118–119.

<sup>54</sup> "Standard terms and conditions governing the employment of Filipino seafarers on board ocean going vessels."

Philippine Overseas Employment Administration www-sivu. <http://www.poea.gov.ph/docs/sec.pdf> Luettu 29.3.2015.

<sup>55</sup> Parrenas 2001, 53.

<sup>56</sup> Acejo 2012, 76.

Filippiinien valtio haluaa varmistaa, että siteet kotimaahan säilyvät ja ettei ulkomaille lähtenyt muuta sinne pysyvästi. Ulkomailla työskenteleviä filippiiniläisiä rohkaistaan vierailemaan kotimaassaan ja heille on myönnetty oikeus ostaa tietty määrä verovapaita tuotteita tietyn ajan. Tagaloginkielinen termi 'Balik Bayan' tarkoittaa tällaista maailmalta kotimaahan hetkeksi palaavaa.<sup>57</sup> Jopa Filippiinien maahantulokaavakkeessa kysytään tulijan statusta, onko tämä filippiiniläinen, turisti vai 'Balik Bayan'. Ulkomaille lähteneet pitävät yleensä kuitenkin Filippiinejä "kotina". Koti on paikka, johon joskus palataan lopullisesti, ja sinne paluun jälkeen he eivät enää ole rahalahetyksineen "Filippiinien valtion myymää vientitavaraa".<sup>58</sup>

Helen Sampsonin mukaan transnationaali ei tarkoita kosmopoliittia, sillä laivalla työskentelevät eivät välttämättä ole vuorovaikutuksessa muiden kuin samalla laivalla työskentelevien kanssa.<sup>59</sup> Eli vaikka merimiehet vierailevat monissa satamissa, maissa ei usein käydä lainkaan, eikä kosketusta paikallisiin synny. Suomalaisilla laivoilla työskenteleviä filippiiniläisiä voisi kuvata vanhahtavilla termeillä siirto- tai vierastyöläinen. He tulevat laivalle hetkeksi, tekevät työnsä ja palaavat kotiin. Ekspatriaatti tuntuu merimiehistä puhuttaessa vieraalta, vaikka antropologi Liisa Malkki määrittelee tämän filippiiniläisiinkin sopivasti hyvin koulutetuksi henkilöksi, joka on lähtenyt kotimaastaan vapaaehtoisesti ja aikoo palata sinne tulevaisuudessa. Ekspatriaatti - käsitteeseen sisältyy kuitenkin sivumerkitys henkilön hyvästä yhteiskunnallisesta asemasta, mikä ei ole todellisuutta laivalla. Kotimaahan palattuaan merimieskin voi tosin nauttia ekspatriaatin statuksesta, ainakin muutaman kuukauden odotellessaan seuraavaa *törniä*.<sup>60</sup>

M/S Marthan filippiiniläisten rekrytointi tapahtuu välitysfirmassa Manilassa. Varustamo ilmoittaa tarvitsevansa esimerkiksi sähkömiehen ja välitysfirma lähettää tämän haluttuun satamaan. Päätökset miehistövalinnoistakin tehdään Manilassa, ja laivalta voidaan vain esittää toiveita tulevasta henkilökunnasta. Haastatteleman konepäällikkö kertoi, että suomalaisilla on "viidakkorumpu" varustamossa aiemmin työskennelleistä filippiiniläisistä; kuka on hyvä ja kuka ei. Lisäksi kapteeni antaa kustakin filippiiniläisestä kirjallisen arvion *törnin* päättyessä, ja mikäli arvio on huono, paluuta tälle varustamolle ei ole.

---

<sup>57</sup> Sampson 2003, 257.

<sup>58</sup> Parrenas 2001, 55.

<sup>59</sup> Sampson 2003, 254.

<sup>60</sup> Malkki 2012, 16.

Ääritapauksessa huonosti käyttäytyvä tai työskentelevä merimies voidaan lähettää omalla kustannuksella kotiin kesken *törmin*. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan tämä saattaa olla yksi syy, miksi filippiiniläiset ovat niin hyväkäyttöisiä:

Toisaalta tässä tulee tää raadollisuus esiin. Että me voidaan antaa filpparille kenkää, jos tarve niin vaatii ja perustelut on hyvät. Että ne on enemmän pelkkiä työkäsiä täällä kuin suomalainen väki... Että kyllä suomalaiselle potkujen hankkiminen on huomattavasti vaikeampaa. Perustelut pitäis olla vieläkin paremmat ja näyttöä pitemmältä aikaa.<sup>61</sup>

Toisaalta myös filippiiniläiset kertoivat haastatteluissa, että hekin keskustelevat muiden merimiesten kanssa eri varustamoista ja arvioivat niiden hyviä ja huonoja puolia ennen ulkomaanpestin ottamista.

Suomalaisella laivalla jokaisella on tarkkaan määrätty tehtävä, koulutuksen mukaisesta ammatinkuvasta riippuen ja merenkulun ammatteihin edellytetään kansainvälisten sopimusten ja kansallisten määräysten mukainen koulutus, pätevyyskirja sekä säädösten mukainen terveydentila. Suomalaisen merimiehen tie laivalle vaikuttaa helpolta filippiiniläisiin verrattuna, sillä edellä mainitut ehdot täytettyään hän voi hakea haluamaltaan varustamolta töitä. Toki ammattitaitoa tulee ylläpitää lakisääteisin sekä vapaaehtoisin koulutuksin, mutta meillä byrokratia on vähäisempää.

### 2.3. Diaspora ja transnationalismi

Koti-ikävä oli osa arkea ja yleinen teema M/S Marthan filippiiniläisten puheissa. Du Rietz esittää kuitenkin, että pitkiä *törnejä* tekevien on joskus vaikea mieltää missä koti on. Marthan filippiiniläiset viettävät parin kuukauden lomansa Filippiineillä, mutta muuten elämä on laivalla. Laiva kuitenkin yleensä vaihtuu joka *törnille*, joten siihen ei synny samanlaista kiintymystä tai kodin tunnetta kuin säännöllisesti samalla laivalla seilaavilla. Jos merimiehellä on perhe, koti yleensä yhdistetään siihen paikkaan missä perhe asuu.<sup>62</sup> Useimmilla Marthan filippiiniläisillä oli kuitenkin haave muuttaa takaisin Filippiineille mahdollisimman pian. Monet haaveilivat omasta yrityksestä, yleensä ravintolasta. Lähes viisikymmentävuotias kansimies suunnitteli lopettavansa seilaamisen ja perustavansa

<sup>61</sup> J-S-1 2013.

<sup>62</sup> Du Rietz 2001, 150.

pienen ravintolan kolmen vuoden kuluttua: ”I will save all my money. But not now. I have no money, I’m sending it all to my wife. But maybe next year I will start saving.”<sup>63</sup>

M/S Marthalla oli kolme yleisessä käytössä olevaa tietokonetta, lisäksi päällystöllä oli yhteissään omansa. Koneet täyttyivät iltaisin ja tauoilla etupäässä filippiiniläisistä, jotka viestittelivät kotiin. Vaikka filippiiniläisten ja suomalaisten taustoissa sekä työsuhteen pituudessa on eroja, molemmilla kansalaisuuksilla on sama ongelma, puoliso ei pidä, jos *törni* venähtää. Nettiyhteys oli hidask, mutta yleensä toimi. Suomalaiset käyttivät kännyköitä yhteydenpidossa kotiin, mutta filippiiniläisille tämä oli kallista. He tiesivät kuitenkin mistä kannattaa ostaa puhelimiin halpoja sim-kortteja, joihin on ladattu tietty määrä puheaikaa ja puhelut Filippiineille olivat edullisia.

Filippiiniläiset ovat poissa perheensä sekä sukulaisten ja ystävien luota, eivätkä siten jaa näiden jokapäiväisiä kokemuksia tai ole osa paikallista jokapäiväistä sosiaalista ja kulttuurista kontekstia. Ilot ja surut he joutuvat seuraamaan sivusta. Monet halusivat asua ja tehdä töitä kotimaassaan, mutta tämä ei ole yleensä taloudellisesti mahdollista.<sup>64</sup> Useat haastatellut puhuivat uhrautumisesta:

You want to be close to your family first. But the problem is you don’t have any more money, so you need to sacrifice more. Better to save some money first and afterwards if you have some savings it’s up to you if you want to shift to another course or to other profession.<sup>65</sup>

Kommunikointi kotona odottavien perheenjäsenten kanssa on tärkeää ja nykytekniikan kehitys on ollut merkittävä helpotus etenkin filippiiniläisille, jotka pystyvät internetin ja skypen välityksellä olemaan yhteydessä kotiin, osallistumaan päätöksentekoon sekä jakamaan ilot ja surut siellä. Mitä enemmän merellä kuukausia viipyvät pitävät yhteyttä kotiin, sitä enemmän he kokevat olevansa läsnä perheen, sukulaisten ja kotiseudun arjessa, vaikka fyysisesti ovatkin tuhansien kilometrien päässä heistä. Filippiiniläismerimiesten transnationaalisuutta SIRC:ssa tutkineen Iris Acejon mukaan yleisimmät puheenaiheet kotiväen kanssa ovat lapset ja heidän hyvinvointinsa sekä taloudelliset asiat.<sup>66</sup>

Diasporalla tarkoitetaan henkilön riippuvuussuhdetta kahteen tai useampaan paikkaan ja

---

<sup>63</sup> J-F-3 2013.

<sup>64</sup> Fajardo 2011, 128, 147.

<sup>65</sup> J-F-4 2013.

<sup>66</sup> Acejo 2012, 71, 73–74.



joka vaikuttaa vahvasti asianosaisten elämään.<sup>67</sup> Filippiiniläisiä on töissä ympäri maailmaa useita miljoonia. He edustavat (väliaikaisen) työvoiman diasporaa, joka on pitkälle luokka- ja sukupuolistratifioitunutta. Miehet ja naiset eivät lähde ulkomaille töihin yhdessä, vaan maasta on sukupuolen mukaan kaksi eri virtaa. Suomessa asuvia venäläisiä tutkineen Olga Davydovan mukaan diasporan käsitteeseen kuuluu tiivis emotionaalinen ja aineellinen yhteys ”kotiin”, jatkuva kaipuu sekä tarkoitus palata sinne myöhemmin.<sup>68</sup> Myös diasporan kohdemailla on hierarkiat ja työskentelyä eri maissa arvostetaan eri lailla, esimerkiksi USA on arvostetumpi kuin Lähi-Idän maat.<sup>69</sup>

Norjalainen antropologi Gunnar Lamvik kritisoi väitöskirjassaan siirtolaisuuden tarkastelua pelkästään muuttona paikasta toiseen. Hänen mukaansa nykyajan siirtolaisuuteen liittyy vahva transnationalismin eli ylirajaisuuden idea; ihminen syntyy ja kasvaa jossain, mutta tekee päivätyönsä jossain muualla. Siirtotyöläisyyteen kuuluu etenkin nykyisin se, että ”poissaoleva” elää vahvasti oman yhteisönsä arkea. Filippiiniläiset merimiehet eivät muuta pois kotimaastaan, ainoastaan poistuvat sieltä työperiodinsa ajaksi. Tänä aikana he tavallaan ajelehtivat molempien paikkojen, kotimaansa sekä laivan välillä, olematta kiinteä osa kumpaakaan yhteisöä.<sup>70</sup> Monikansallisia miehistöjä tutkineen Helen Sampsonin mukaan transnationaalinen yhteisö voi muodostua ammattiryhmissä, jotka työskentelevät kansainvälisillä markkinoilla, ylittävät rajoja ja työskentelevät sekä ovat tekemisissä ihmisten kanssa, jotka toimivat samoin.<sup>71</sup>

Filippiiniläisiä siirtotyöläisiä tutkineen Rhacel Salazar Parreñasin mukaan yhteisöllisyyttä synnyttävät samankaltaiset kokemukset eri puolilla maailmaa ja yksilön on helppo samaistua maanmiehensä kokemuksiin. Näistä kokemuksista syntyy yhteinen ”diasporassa elävien filippiiniläisten transnationaalinen etninen identiteetti”. Esimerkiksi Tyynellä valtamerellä seilaava merimies tekee periaatteessa samaa työtä kuin Itämerelläkin, tausta on sama, samoin kokemukset pitkistä *törneistä* ja koti-ikävästä. Yhteisöllisyyden katsotaan muodostuvan osittain transnationaalisuudesta, eli yhteydestä kotimaahan, johon liittyy jatkuva ihmisten, tavaroiden, rahan ja informaation liike nykyisestä olinpaikasta

---

<sup>67</sup> Martikainen & al 2006, 25.

<sup>68</sup> Davydova 2009, 52.

<sup>69</sup> Parreñas 2001, 59.

<sup>70</sup> Lamvik 2002, 13.

<sup>71</sup> Sampson 2003, 253.

kotipaikkaan.<sup>72</sup>

Suuri osa transnationalismin ja siirtolaisuuden tutkimuksesta on keskittynyt pysyviin siirtolaisiin, ihmisiin jotka asettuvat uuteen paikkaan pitemmäksi aikaa. Merimiesten työrupeamat yhdellä laivalla ja saman lipun alla eivät välttämättä synnytä tarvetta tai halua assimiloitua kyseisen maan kulttuuriin. Assimilaatio voidaan ymmärtää käsitteenä, jonka mukaan tulokkaiden oletetaan ja odotetaan oppivan ”maan tavoille” tietyn ajan kuluessa. Merimiehet ovat kuitenkin liikkeellä koko ajan, ja usein heillä ei ole edes mahdollisuutta tutustua maahan, johon laiva on liputettu. Laivatyön eristäytynyt luonne ja tiukat työajat estävät yleensä sosiaalisen kanssakäynnin muiden laivan merimiesten sekä paikallisväestön kanssa. Assimilaatio liittyy tarkkaan määriteltyihin valtiollisiin rajoihin ja nämä rajat eivät päde laivalla. Merimiehille sulautuminen ja sopeutuminen tarkoittavat sopeutumista senhetkisen työpaikan oloihin, josta irtaudutaan kotiin palatessa.<sup>73</sup>

Filippiiniläiset lähtevät ulkomaille töihin, mutta säilyttävät silti vahvat siteet kotimaahansa ja omaan kulttuuriinsa. Merimiehet elävät tavallaan kahdessa kulttuurissa yhtäaikaan; henkilökohtaisessa elämässä hänellä on kiinteä yhteys kotimaahan, mutta kotoa poissaollessa eletään asuinpaikan (laivan) arjessa sekä kulttuurissa. Maailmalle lähdetään, mutta ”oikea koti” säilyy Filippiineillä, eli voidaan puhua filippiiniläisten diasporasta. Ulkomailla eletään transnationalistisesti oman yhteisön arkea, mutta kotona odottaviin pidetään yhteyttä ja sinne palataan aina mahdollisuuksien mukaan. Maailmalla työskentelevien kesken muodostuu tietty yhteisöllisyys, sillä useat jakavat samat kokemukset. Etenkin merimiehillä tämä yhteisen kokemuksen tunne on voimakas, sillä työskentely laivalla on periaatteessa samanlaista joka paikassa ja toisen asemaan voi helposti samaistua.

---

<sup>72</sup> Parrenas 2001, 11–13.

<sup>73</sup> Acejo 2012, 70–71.

### **3. LAIVALLA**

Tässä käsittelyluvussa tarkastelen sekamiehitystä tarkemmin kenttätöittäni näkökulmasta. Kerron itse matkasta, laivasta tilana tai maisemana, merimiesten työstä ja vapaa-ajasta, hierarkiasta, kommunikaatiosta sekä identiteeteistä ja siitä miten nämä yhdessä ja erikseen vaikuttavat yhteisöllisyyteen, arkeen ja elämään eri kulttuureista olevien ihmisten muodostamassa yhteisössä.

#### **3.1. M/S Martha**

Satama, josta Martha lähti, on uusi, mutta ankea ja karu, jopa ruma. Satamasta lähtee muutamia matkustaja-aluksiakin, mutta pääasiassa liikenne muodostuu rahtilaivoista. Anne Ala-Pöllänen oli ollut laivalla jo viikon ja lähettänyt minulle ohjeet mitä tulisin tarvitsemaan; verkkarit, kansitakin ja vyölaukun. Nämä pakattuna rinkkaan matkustin satamaan, jossa Anne odotti minua portin ulkopuolella ja ohjasi minut laivaan. Satamassa on matkustajille tullimuodollisuudet, eli kopit ilottomine passintarkastajineen. Mutta tällä kertaa minä en ollut matkustaja, vaan olin lähdössä oikeasti merille, joten kukaan ei ollut kiinnostunut passistani. Ensivaikutelma laivasta oli, että sekin oli ankea ja ruma, mutta iso, mikä tuntui helpottavalta, sillä syyskuun tuuli puhalsi aika lujaa etelästä ja vettä satoi. Martha on rahtilaiva, joten tilat olivat käytännöllisen persoonattomat ja suurin osa pinta-alasta oli varattu lastille.

Menessäni laivalle, osa suomalaisista vaihtoi juuri vuoroa ja yksi uusi filippiiniläinen aloitti kuuden kuukauden työrupeamansa samaan aikaan. Merimiehillä oli yllään työvaatteet, konepuolella haalarit ja kansipuolella neonväriset suojavaatteet. Tapasin messissä kapteenin, joka oli pukeutunut virallisen univormun sijasta rennosti varustamon villapaitaan. Hän antoi minulle luvan liikkua laivalla vapaasti, kuitenkin pysyen poissa vaarallisista paikoista, etten teloisi itseäni tai putoaisi mereen. Ihmisiä tuli ja meni. Kaikki esittelivät itsensä ja minusta tuntui että en ikinä tule muistamaan kaikkien ihmisten nimiä. Havaitsin, että tavattaessa tervehditään aina. Tervehdys ei välttämättä ole muuta kuin hymy, mutta vastaantulija kuitenkin noteerataan jotenkin. Aluksi minusta tuntui hassulta, kun samaa ihmistä tervehtii viidennen kerran aamun kuluessa, mutta siihen tottui nopeasti.

Joka paikassa tuntui olevan koodilla lukittuja ja vesitiiviitä ovia. Laivan sisuksissa risteili lukemattomia portaita sekä kapeita käytäviä, ja seinissä oli kahvoja ja kaiteita kuin vanhainkodissa, mutta niiden merkitys selvisi myöhemmin laivan keinuessa. Kiipesimme komentosillalle katsomaan laivan lähtöä satamasta. Satoi edelleen vettä ja eteläinen tuuli oli navakkaa. Minulla oli epätodellinen olo ja tunne siitä, että olin astumassa johonkin uuteen ja jännittävään tuntemattomaan.

Laivan korkein paikka oli komentosilta eli *bryga* ja siellä hallitsi kapteeni. Se oli tila, josta laivaa ohjattiin ja pidettiin yhteyttä muuhun liikenteeseen merellä. *Brygalla* oli yleensä hiljaista, valoisan aikaan merellä paikalla oli usein vain vahtia ajava perämies. Kapteeni oli läsnä aina satamaan tullessa ja sieltä lähdettäessä, vuorokauden ajasta riippumatta. Komentosillan unettavassa tunnelmassa keskityin lähinnä havainnoimaan eli seisoin hiljaa sivussa varoen koskemasta mihinkään ja lähinnä merta korkeuksista ihailen.

Konehuoneessa oli uskomattoman siistiä, mutta kuuma ja kahden pääkoneen synnyttämä meteli oli kova. Konehuone sijaitsi laivan perässä, joten meteli ei kuulunut aluksen etuosassa sijaitsevaan *torppaan* eli asuinrakennukseen, jonka ylimmässä kerroksessa oli *bryga*. Konehuoneen miehistö teki päivävuoroa ja vietti päivänsä lounasta lukuun ottamatta pääasiassa konehuoneessa eli omassa tilassaan.

Keittiössä eli *byssassa* hallitsi filippiiniläinen kokki suomalaisen talousapulaisen kanssa. *Byssa* oli puhdas, laitosmainen ja lähes steriili. Siellä oli valtavat kylmäkaapit ruuan säilytykseen sekä jääkaappi, johon oli aina varattu ruokatarpeita välipaloja varten. *Byssaa* on perinteisesti pidetty laivan tietotoimistona, sillä etenkin aikaisemmin pitkillä merimatkoilla kokki oli usein kapteenin lisäksi ainoa, jolla oli aavistus mihin laiva on menossa. Kokin tuli tietää miten ruokavarat annostellaan ja koska seuraava täydennys tulee. *Byssa* on edelleen varmaan laivan helpoin paikka muiden ammattiryhmien vierailuun, vaikka tietotoimistona se ei M/S Marthalla toiminut. Suomalaiset kysyivät tulevasta suoraan kapteenilta ja filippiiniläisiä laivan sijainti ei tuntunut kiinnostavan.

*Messi* on ruokailutila, muuten siellä ei vietetty aikaa. Vuorokautta rytmittivät säännölliset työajat sekä ruokailut, jotka tapahtuivat minuutilleen samaan aikaan päivästä riippumatta. Ruokailu oli tärkeä hetki, jolloin koko laiva kokoontui yhtä aikaa samaan messiin aterioimaan. Ruoka haettiin seisovasta pöydästä ja jokainen jonotti vuoroaan, edes

kapteenilla ei ollut tapana kiilata muiden ohi. Sisustus oli nuhjuisen oloinen, DDR-tyylinen ja karu, seinillä ei ollut julisteita tai tauluja, tosin ikkunoista avautui merinäköala.

Aikaisemmin laivoilla oli eri messit päällystölle ja miehistölle, mutta nykyisin suomalaisilla laivoilla syödään samassa tilassa. *Messi* oli kuitenkin jaettu kirjoittamattomin säännöin osiin ja eri ryhmillä oli eri pöydät; suomalainen päällystö istui omassa, miehistö omassa ja filippiiniläiset huoneen toisella laidalla omassa pöydissään. *Messin* keskellä oleva pöytä erotti suomalaiset ja filippiiniläiset, raja oli selvä ja toiselle puolelle ei menty. ”It’s like a wall!”<sup>74</sup> Suomalaisilla oli ruokapöydässä omat paikat, mutta filippiiniläiset istuivat missä sattui olemaan tilaa, mutta kuitenkin aina omalla puolellaan. Suomalaiset istuivat omalla paikallaan, jopa selin toisiinsa, vaikka sattuivat olemaan *messissä* kahdestaan. Marthan filippiiniläisistä ajatus istua aina samalla paikalla tai arvoasteikon mukaan tuntui oudolta:” But if we are eating we are all together. Why should I eat alone when somebody else is there? I’ll go there and make jokes, we are talking...”<sup>75</sup>

Hyttejä on kahdessa kerroksessa, joista ylemmässä asui päällystö, heti komentosillan alapuolella. Päällystöllä on miehistöä isommat tilat, ja kapteenilla sekä konepäälliköllä on hytissä toimistonsa. Meidät tutkijat majoitettiin yläkertaan vierekkäisiin hytteihin, jotka olivat samanlaisia kuin miehistöllä. Niissä on sänky, kirjoituspöytä, nojatuoli, vaatekaappi, pieni kylpyhuone ja jokaisessa oli venttiili (ikkuna). Merimiehillä on käytössään televisio ja dvd-laite sekä jääkaappi. Hytin oven sai lukkoon, mutta suomalaiset pitivät yleensä ovensa auki, ja se suljettiin vain nukkuessa tai jos halusi olla rauhassa. Lukkoa ei tuntunut kukaan käyttävän. Filippiiniläiset yleensä sulkivat ovensa hyttiin mennessään, muutamilla oli avoimen oven edessä suihkuverho. Turhaa tilaa hytissä ei juuri ollut, mutta toisaalta laivalta saa melkein kaiken tarvittavan; ruuan, juoman, työ- ja petivaatteet, joten omaisuutta ei tarvitse kantaa mukana. Tuntui hieman oudolta ajatella, että filippiiniläiset asuvat näin pienessä tilassa koko puolen vuoden mittaisen työrupeamansa laivalla.

Merimiesten tila ja ympäristö ovat samoja koko ajan; meri ja laiva. Vaikka satamat vaihtuvat, ne muistuttavat toisiaan kontteineen ja nostureineen. Ajan myötä oma ymmärrykseni tilaan ja sen käytön merkitykseen kasvoi. Tilana laiva jakautui fyysisesti, mutta lisäksi sosiaalisesti ja kulttuurisesti selkeästi eri osiin. Jako ryhmiin tapahtui

---

<sup>74</sup> J-F-4 2013.

<sup>75</sup> J-F-2 2013.

työtehtävän mukaan kansi-, kone- ja talousosastoon, aseman mukaan päällystöön tai miehistöön sekä myös kansalaisuuden mukaan filippiiniläisiin ja suomalaisiin. Nämä ryhmät jakautuivat pieniksi ryhmiksi esimerkiksi iän tai yhteisten mieltymysten perusteella. M/S Marthalla oli otettu heti laivan valmistuttua käyttöön sekamiehitys, joten tilojen jako filippiiniläisten ja suomalaisten kesken oli tapahtunut ajan ja tarpeen myötä, ei perinteitä noudattaen ja mennyttä ”suomalaisaikaa” muistellen.

Merimiehen vuorokautta säätelevät työvuorot ja jokainen päivä on aikataulultaan samanlainen työpäivä. Aika menettää laivalla merkityksensä totutussa mielessä. Laiva on 24 tuntia vuorokaudessa toimiva laitos. Marthan kello on aina Suomen ajassa, kännykkä ei useinkaan toiminut, joten virallista aikaa ei usein tiennyt eikä sillä ollut suurta väliä, sillä rutiinit ja lähdöt sekä tulot ilmoitettiin ja hoidettiin Suomen ajan mukaan. Ainoa missä kelloa ja ”oikeaa aikaa” tarvitsi, oli maissa käydessä. Huomasin itsessäni laitostumisen piirteitä jo ensimmäisinä meripäivinä. Kysyin messilikalta ohimennen missä olemme menossa, johon hän vastasi hieman kummastuneena kysymyksestäni, ettei hän tiedä. Ajalla ja paikalla ei yhtäkkiä ollutkaan niin väliä.

Täällä aika todellakin menettää merkityksensä. Työn lisäksi ainoat, millä on säännölliset aikataulut ovat ruoka- ja kahvitaumat. Asiat eivät tapahdu just niin kuin sovittiin tai piti. Laivan lähdöistä, saapumisista ja sijanista on jokaisella oma versionsa. Missä ja milloin on turhia kysymyksiä, kaikki menee omalla painollaan. Näin kävi myös grillijuhlien kanssa. Tänään kello seitsemän. No siinä yhdeksän maissa jengi kokoontui ulos ja sytytti grillin.<sup>76</sup>

Minun päivääni rytmittivät lähinnä ruokailut ja jokailtainen sauna. Muuten olin vapaa tekemään tutkimustyöni puitteissa mitä huvitti ja milloin huvitti. Tutkijan roolissa minulla oli mahdollisuus liikkua laivalla vapaasti ja saatoin koska vain mennä *brygalle*, konehuoneeseen tai *byssaan*. Laivalla työskentelevä merimies ei näin yleensä tehnyt, esimerkiksi konemiehet eivät nousseet *brygalle* tai kansimiehet menneet konehuoneeseen, ellei heitä sinne erikseen pyydetty. Vapaa liikkuminen eri tiloissa ei ollut kiellettyä, mutta niin ei ollut selvästikään tapana tehdä.

Sauna lämmitettiin Marthalla joka ilta ja kaikki suomalaiset (miehet) kävivät kylpemässä. Eräs suomalainen haastateltava puhui kymmenen minuuttia saunan merkityksestä merimiehelle. Hänen mukaansa se on paikka, jossa puhutaan kaikesta maan ja taivaan

---

<sup>76</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

välillä, etupäässä töistä, mutta muustakin.<sup>77</sup> Filippiiniläisistä lähinnä vain kokki kävi saunassa, mutta hän oli tarkistanut ensin suomalaisilta toimintaohjeet, eli kuinka kauan siellä pitää olla, viisi, seitsemän vai kymmenen minuuttia? Kuinka kuumaksi sauna pitää säätää ja pitääkö sen jälkeen käydä suihkussa? Muutkin filippiiniläiset saunoivat joskus, mutta useissa haastatteluissa ja keskusteluissa tuli kuitenkin ilmi, että heitä nolotti olla alasti muiden edessä, samoin kuin heitä nolotti muiden alastomuus. Siksi he saunoivatkin yleensä keskenään, miedossa lämmössä ja uimahousut jalassa.

### 3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai

Merimiehen elämä jakaantuu elämään maissa ja merellä. Filippiiniläisille se merkitsee usein odottamista, hän saattaa odottaa työtä pitkään ja joutuu joskus ottamaan pestin koulutusta ja taitoa alempiarvoiseen sekä -palkkaiseen tehtävään. Ja kun laivalle pääsee, alkaa pitkä odotus kotiin pääsystä. Filippiiniläinen merimies tekee töitä kuusi kuukautta joka päivä, ilman vapaapäiviä. Filippiiniläinen 26-vuotias kahden lapsen isä kertoo haastattelussa:

J: You don't think about your long contract? You just do your job...

H: Just do the job and finish the day and you go to sleep. And then you wake up and it's another day (nauraa)! One day less to the end. That's how we finish the contract.<sup>78</sup>

Kolme viikkoa kerrallaan työskentelevistä suomalaisista filippiiniläisten puolivuotiset *törnit* saattavat tuntua oudolta. ”Vaikka en ny tunteilemaan alkaiskaan, niin onhan se... Et mä ehdin käydä kotona parhaimmillaan kolme kertaa, niin aina ku mä tuun takas, samat naamat on yhä täällä.”<sup>79</sup>

M/S Marthan eri osastoissa työskentelevillä oli erilaiset työrytmit, vain komentosilta oli aina miehitetty. Jokapäiväinen työaika vaihteli ammatin mukaan (ei etnisen taustan, toisin kuin *törnin* pituus). Kukin ammattiryhmä vietti työpäivänsä omassa tilassaan ja omiensa parissa. Satamissa töitä tehtiin tarpeen mukaan ja kelloon katsomatta, merellä rutiinit olivat samat päivästä toiseen. Juhlapyhätkin ovat työpäiviä.

<sup>77</sup> A-S-3 2013.

<sup>78</sup> J-F-4 2013. Käytän jatkossa haastattelusitaateissa lyhenteitä J (Johanna) ja H (haastateltava).

<sup>79</sup> J-S-1 2013.

Laivaa hallitsi kapteeni, silloinkin kun hän ei ollut fyysisesti läsnä, hän on laivan ylin auktoriteetti merellä. Kapteeni on laivan ollessa merellä tavallaan aina töissä, ja hänet kutsutaan paikalle ongelmatilanteissa, esimerkiksi jos nopeutta pitää tuulen vuoksi hidastaa tai näkyvyys on huono ja liikennettä paljon. Hän on vastuussa koko laivasta, henkilökunnasta, navigoinnista sekä lastista. Kapteeni vastuulla on, että laivalla noudatetaan sekä varustamon että kansainvälisiä lakeja ja säädöksiä, sekä siitä, että laivalla säilyy kuri ja järjestys. M/S Marthan kapteeni ohjasi itse laivaa ainoastaan satamaan ja satamasta, sekä erittäin huonossa säässä sekä hankalissa paikoissa. Avomerellä laivaa ajoi valoisalla ja hyvässä säässä yleensä joku perämiehistä yksin, mutta pimeällä ja huonossa kelissä seuraksi tuli kansimies.

Kansipuolella vain *poosu* eli kansipuolen työnjohtaja oli päivätöissä, muut tekivät merellä säännöllistä vuorotyötä kellon ympäri. Kansipuolen miehistö teki päivällä *poosun* määräämiä töitä, joihin kuului muun muassa laivan loputonta maalausta, ruosteen poistamista ja muuta kunnossapitoa, lastin kiinnitysten tarkastamista, sekä satamissa aluksen kiinnityksistä tai irrotuksista huolehtimista. Yöllä matruusit tekivät säännöllisiä palovahtikiertoja ja toimivat tähytäjinä laivaa ajavan perämiehen työparina. Työt kansipuolella oli jaettu siten, että filippiiniläisen vahtiperämiehen parina oli yleensä filippiiniläinen ja suomalaisen yliperämiehen parina suomalainen matruusi.

Konepäällikkö (*siiffi*) oli päävastuussa laivan kahden koneen toiminnasta apunaan ja työnjohtajana ykköskonemestari. Konepuoli oli miehitetty kahdeksasta viiteen, mutta usein konemiehetkin joutuivat ylitöihin satamissa tai erilaisten teknisten vikojen sattuessa. Konehuoneessa jokaisella oli oma tehtävänsä, mutta minulle, eli ulkopuoliselle ja yleensäkin tekniikkaan perehtymättömälle syntyi vaikutelma, että filippiiniläisistä muodostuva konepuolen miehistö lähinnä sorvasi jotain tai pesi ja kiillotti paikkoja. Laivalle on mahdotonta saada varaosia keskellä merta, joten konehuoneessa pyrittiin korjaamaan ja tekemään mahdollisimman paljon itse.

Keittiö oli kokin valtakuntaa, apunaan hänellä oli talousapulainen (*messilikka tai -kalle*). Talousapulainen auttoi ruuanlaitossa leipomalla ja tekemällä salaattit sekä jälkiruuat, hänen toimenkuvaansa kuului pöytien kattaus sekä siivous. M/S Marthalla talousapulainen siivosi



rekkahytit sekä kapteenin, yliperämiehen ja konepäällikön hytit. Vain laivan keittiö toimi samalla tavalla sijainnista riippumatta, ja ruokailut olivat aina samaan aikaan. Kokki työskenteli aamukuudesta yhteen, jonka jälkeen hänellä oli pari tuntia vapaata, kunnes työaika jatkui taas kolmesta kuuteen.

Marthan filippiiniläiset pitivät ryhmätyöstä, suomalaiset ovat enemmän yksinäisiä susia. Filippiiniläisen alipäällystön jäsenen mielestä työskentely yhdessä on piristävää, mukavampaa ja ilman muuta niin tehdään jos mahdollista. Suomalainen päällystön jäsen puolestaan mainitsi jopa ongelmaksi filippiiniläisten ryhmässä työskentelyn ja sen, ettei työtä haluta tai osata tehdä itsenäisesti.

H: Ja muutenkin ne on laumasieluja... nehän tykkää tehdä töitä yhdessä...

J: Mut onhan tää työ yksinäistä, yks on yhdessä ja toinen toisessa nurkassa.

H: No joo, mut jos ne sais itse päättää, niin pian ne nyhjáis laumassa siellä yhdessä nurkassa! (nauraa). Mutta nyt toiset ohjaa heidän työtään ja heidät tavallaan ajetaan erilleen.<sup>80</sup>

Samaa sanoi toinen suomalainen:

Filpparimiehistö teettää enemmän töitä. Ei miehistö, siinähan ne skraappaa ja maalaa kun suomalaisetkin, mutta päällystö. Esimerkiksi lääketilaus, jonka suomalainen (vahtiperämies) hoiti ja otti vastaan itsenäisesti. Ilmoitti vaan förstille, että tilattu on. Filppari ei hoida itse, vaan tekee listan paperille mitä tarvii ja antaa sen esimiehelleen, joka hoitaa tilauksen ja kuittauksen. Filppareilla on iso kynnys olla yhteydessä laivan ulkopuolelle. Samoin esimerkiksi claimin tekeminen on heille liian vaativaa. Ei ne osaa ajatella itse, eikä halua.<sup>81</sup>

Suomalaisen haastattelun mukaan suomalaiset vahtiperämiehet työskentelevät itsenäisemmin kuin filippiiniläiset, jotka ajavat laivaa (merellä) ja tekevät mitä käsketään. Laivan lastaus on yliperämiehen vastuulla, mutta esimerkiksi ruoka- tai lepotaukojen aikana työn on yleensä hoitanut toinen perämies. Määräsatamia saattaa olla useita ja lastin oltava siksi oikeassa paikassa, samoin on huolehdittava laivan vakaudesta tarkkojen laskelmien avulla. Kaikki filippiiniläiset perämiehet eivät erään haastattelun mukaan tähän pysty.

X pystyisi pienellä koulimisella ryhtymään yliperämieheksi, hän kykenee itsenäiseen ajatteluun. XX taas on sellainen, että pitää käydä nopeasti syömässä ja takasin, koska se (lastaus) menee kuitenkin perseelleen. Kaks aikaisempaa filpparia oli tosin vielä pahempia versioita, ne tekee tunnissa niin pahoja virheitä, että siinä

---

<sup>80</sup> J-S-1 2013.

<sup>81</sup> A-S-1 2013.

menee kuusi tuntia korjata niiden virheet.<sup>82</sup>

Filippiiniläiset ovat hyvin tarkkoja sääntöjen suhteen. Lontoolaisessa sairaalassa ihmettelin kollegoideni intoa täyttää (minusta) turhia kaavakkeita loputtomiin, ja noudattaa ohjeita sekä määräyksiä kirjaimellisesti. Merimiehet olivat minusta hieman yllättäenkin samanlaisia:

Kysyin maalauskeikan jälkeen filippiiniläiseltä matruusilta, että miten saan maaliset käteni puhtaaksi. Vastaus oli, että ”We have tinner, but it’s dangerous. Perhaps you can wash with soap.” Mun teki mieli kysyä, että milläs sinä peset, sillä maali on jyrkää laivamaalia, joka ei lähde millään irti. Kysyin kuitenkin mieluummin suomalaiselta poosulta, joka lorautti mulle tilkan tinneriä rättiin ja jo lähti! Matruusi. ei ilmeisesti uskaltanut ottaa vastuuta siitä, että mun käsille kävis jotain. Poosun mielestä taas oli luonnollista putsata maali pois sillä millä se lähtee.<sup>83</sup>

Kapteenikin kiinnitti huomiota turvamääräyksiensä säntilliseen noudattamiseen: ”Nää pitää omasta turvallisuudestaan huolen, niillä on esimerkiksi painepesurilla vedeltäessä kuulosuojaimet, aina kaikki by the book. Joskus tekee mieli sanoa, että ei nyt ihan noin tarvis...” Turvallisuussääntöjen noudattaminen oli kuitenkin ymmärrettävää, sillä pahinta mitä filippiiniläiselle merimiehelle voi tapahtua on työkyvyn ja siten tulojen menetys.

Filippiiniläinen perämies, joka oli laivan turvallisuusvastaava, oli selvästi lukenut ja omaksunut turvamääräykset ja huolehti siitä, että niitä noudatettiin. Toisaalta se, että hän ei ollut aivan Euroopan kartalla vähensi hänen uskottavuuttaan tutkasta tulevan säteilyn vaaroista varoittaessaan:

Menin Englannin kanaalia lähestyttäessä *brygalle* jossa päivysti filippiiniläinen kakkosperämies. Juteltiin niitä näitä, ja kysyin joko olemme ohittaneet Doverin. Perämies viitasi leveästi hymyillen Ranskan suuntaan ja sanoi, että tuollahan se on... Pyysin lupaa mennä katolle katselemaan maisemia. Perämies sanoi, että voihan siellä käydä, mutta tutkasta tulee säteilyä, niin että siellä voi vain piipahtaa. Tämän kippari unohti sanoa minulle, kun katselin maisemia Tanskan salmissa, hän käski vaan olla putoamatta mereen. Kiipesin katolle ja huomasin, että siellä oli iso punainen teksti ”radiation”.<sup>84</sup>

Tärkeintä laivalla on kuitenkin se, että työt tulevat tehtyä, ajallaan ja hyvin. ”Mut mä väitän, että, jos mulla olis tää laiva täysin suomalaisella porukalla, ei se yhtään sen paremmassa kondiksessa olis... Melkeinpä voisin epäillä, ettei oltais näinkään hyvässä tilanteessa

---

<sup>82</sup> A-S-1 2013.

<sup>83</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>84</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

suomalaisella porukalla.”<sup>85</sup> Filippiiniläisten työhön oltiin periaatteessa tyytyväisiä, sillä nämä tekivät mitä pyydettiin ja nurisematta. Suomalaiset saattavat olla esimiehen kannalta hankaliakin toimiessaan itsenäisesti ja epämuodollisesti.

### 3.3. Hierarkia

M/S Marthan ylin päällystö sekä kansipuolen työnjohtaja olivat suomalaisia. Tuli väistämättä mieleen, että työt oli jaettu niin, ettei suomalaisen tarvitse ottaa käskyjä filippiiniläiseltä. Marthan työajat ja työparit, lähinnä perämiesten vahtimiehet, oli todennäköisesti tarkoituksella suunniteltu niin, että yleensä filippiiniläiset työskentelivät keskenään ja suomalaiset keskenään.

J: Voisko sellainen järjestely olla mahdollista, että olis filippiiniläinen päällystö ja suomalainen miehistö?

H: Ei! Ei, millään. Se ei pysty toimimaan, koska ne kulttuurit ei pysty pelaamaan niinpäin. Ja mun ymmärtääkseni filppareilla on ehkä yks huono ominaisuus, että... ne ei tee itsenäisiä päätöksiä mitä päällikköasemassa täytyy kuitenkin tehdä. Että siinä vaiheessa kun tietyt faktat on kasassa, pitää tehdä vaikeita ja tiukkojakin itsenäisiä päätöksiä... Nää panee palaverin pystyyn.<sup>86</sup>

Peter Du Rietzin mukaan ruotsalaisten voi olla vaikeaa ottaa käskyjä vastaan aasialaisilta, mutta hierarkia ja asenteet toimivat myös toisinpäin. Esimerkiksi Isolden päällystössä työskennellyt burmalainen ei välttämättä suostunut tekemään ”alempia töitä” kuten keittämään kahvia, vaikka laivan ruotsalainen kapteeni voikin huoletta, arvokkuuttaan ja kasvojaan menettämättä tehdä niin.<sup>87</sup>

Marthalla kokki oli ainoa filippiiniläinen, joka oli suomalaisen esimies, mutta suomalaisen messilikan mielestä tämä ei haitannut. Kokki komensi hänen mukaansa vähemmän kuin suomalaiset kollegansa, tosin tämä saattoi johtua kokin persoonasta.<sup>88</sup> Filippiiniläinen alipäällystön jäsen kertoi asemastaan muita ylempänä:

For me it's like a signature or some name. But if I'm working with others I just level myself to them. Because I cannot tell them to level themselves to me, I'm more higher. Maybe they are going to get angry or humiliated or something. So it's much better to work with them in a normal way, so you can laugh after work. And it's very

---

<sup>85</sup> J-S-1 2013.

<sup>86</sup> J-S-1 2013.

<sup>87</sup> Du Rietz 2001, 86.

<sup>88</sup> J-S-2 2013.

easy to finish your job because if somebody's getting angry at you... it's very hard to work with other people. Especially in this ship, you already have a small space... And every time you see that person and you get angry at them your space goes smaller and smaller. And every day you can see him, for the six months! It's like a torture for yourself (nauraa).<sup>89</sup>

M/S Marthalla filippiiniläiset sanoivat pyrkivänsä sopeutumaan ja joustamaan omiensa ja hierarkiassa alempana olevien kanssa. Kuuden kuukauden *törni* on pitkä aika, ja kuten edellä siteerattu kertoo, elämä voi olla vaikeaa, jos ei ole muiden kanssa hyvissä väleissä.

Sekamiehitys suomalaisten kanssa tavallaan yhdisti filippiiniläiset yhdeksi ryhmäksi ja vähensi heidän keskinäisiä kulttuurierojaan. Haastatteluissa tuli ilmi, että M/S Marthan filippiiniläiset eivät haluaisi työskennellä laivalla, jossa on pelkästään filippiiniläinen miehistö. ”In Filipino culture, there's always somebody who wants to be higher. Saying: I want this... and going to say bad things about other people so he can be higher.”<sup>90</sup>

Suomalainen päällystön jäsen oli työskennellyt sekamiehityksissä jo pitkään ja hänenkin mukaansa filippiiniläinen miehistö ei halua maanmiestään kapteeniksi, sillä tämä käyttäytyy yleensä kuin diktaattori.<sup>91</sup> Helen Sampson on tehnyt saman havainnon; pelkästään filippiiniläisistä kostuvan miehistön kesken syntyy helposti suosikkiasetelmia, jotka perustuvat ensisijassa filippiiniläiseen kulttuuritaustaan, eli lähinnä siihen miltä saarelta kukin on kotoisin.<sup>92</sup>

Iris Acejo on tehnyt tutkimusta laivalla, jossa ylin päällystö oli intialaisia ja muu miehistö Filippiineiltä. Hänen mukaansa kanssakäyminen oli hyvin työorientoitunutta ja muodollista, kanssakäymiseen ei rohkaistu ja molemmat viettivät aikansa omiensa parissa. Merimiehiä arvioitiin heidän työskentelynsä perusteella. Intialaisilla oli tapana tuoda esille asemaansa päällystönä, lähinnä omaa statustaan korostaakseen. Filippiiniläinen alipäällystö hakeutuikin omiensa seuraan vapaa-ajalla. Näin haluttiin osoittaa solidaarisuutta ja säilyttää harmonia maanmiesten kanssa.<sup>93</sup>

Geert Hofstede on tarkastellut eri työyhteisöjä valtaeron (power distance) käsitteen avulla. Hofsteden luokittelun perusteella M/S Marthan suomalaiset ja filippiiniläiset on helppo laittaa omiin ryhmiinsä, jopa laivan hierarkkisessa kontekstissa. Yhteisössä, jossa on suuret

<sup>89</sup> J-F-4 2013.

<sup>90</sup> J-F-1 2013.

<sup>91</sup> A-S-1 2013.

<sup>92</sup> Sampson 2003, 274.

<sup>93</sup> Acejo 2012, 78–80.

valtaerot, valtarakenteet ovat osa yhteiskuntaa, hierarkia on jäykkää ja epätasa-arvo on hyväksyttyä tai jopa kuuluu asiaan. Työntekijät odottavat passiivisina, että heidän ylempiensä kertovat mitä tehdä seuraavaksi ja he tekevät kritisoimatta mitä käsketään. Väliportaan pikkupomoja on paljon, ja tieto sekä käskyt kulkevat hierarkkisesti oman esimiehen kautta ylemmäs tai alemmas. Kunnioitettu johtaja on auktoriteetti tai isähahmo, jonka vallankäyttöä ei kyseenalaisteta. Pienen valtaeron yhteisöissä työntekijät kokevat olevansa samanarvoisia, status ei ole itsestäänselvyys, asetelmat voivat muuttua ja alaisesta tulla johtaja. Ylempien etuoikeuksia ei katsota hyvällä ja ylempät eivät yleensä pyri korostamaan asemaansa esimerkiksi pukeutumisella tai autoritäärisellä käytöksellä. Valta perustuu työtehtävään, mutta myös rajoittuu siihen. Työntekijät voivat vaikuttaa työhönsä koskeviin päätöksiin, vaikka johtaja onkin viimekädessä se, joka päättää. Eri valtakulttuureista tulevien kohdatessa työympäristössä toisen tapa toimia voi tuntua vieraalta ja selkeisiin ohjeisiin tottunut voi tuntea epävarmuutta joutuessaan tekemään itsenäisiä päätöksiä.<sup>94</sup>

Hierarkkisuus rahtilaivoissa ja merimiesyhteisöissä perustuu ensisijaisesti turvallisuuteen ja sujuvaan työskentelyyn, mutta se vaikuttaa myös merimiesyhteisön toimivuuteen, sosiaalisiin suhteisiin ja siihen, että jokainen käyttäytyy ammattiroolilleen sopivalla tavalla.<sup>95</sup> Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan on itse luotava filippiiniläisiin sellainen yhteys, että nämä uskaltavat kysyä tai kertoa ongelmista. Autoritäärinen käyttäytyminen tai itsevaltiaana esiintyminen ja huutaminen, räyhääminen ja möykkääminen eivät tähän rohkaise. Hänen mielestään tällainen käytös ennemminkin aiheuttaa virheiden peittelyä ja sitä, ettei tärkeistäkään asioista uskalleta tulla kysymään ja asioita yritetään sitten epätoivoisesti ratkaista yksin tai porukalla. Kasvojen menettämistä ja nolaamista, varsinkin julkisesti, pelätään. Mutta jos välit ovat ystävälliset, filippiiniläiset kysyvät kyllä rohkeasti.

J: No mitäs kun he ovat saattaneet tottua siihen, että päällikkö on tällainen auktoriteetti koppalakki päässä?

H: No, voihan heille näyttää toisenlaistakin toimintakulttuuria (nauraa)!<sup>96</sup>

Laivaa voidaan pitää luokkayhteiskuntana minikoossa, kaikki ovat ”samassa veneessä, mutta toiset soutavat ja toiset pitävät perää.” Se on hierarkkinen yhteisö, jossa jokaisella on

<sup>94</sup> Hofstede et al 2010, 73–74.

<sup>95</sup> Talasmäki 2006, 67.

<sup>96</sup> J-S-1 2013.

määritellyt työtehtävät sekä oma, tiettyjen normien mukainen ammattiin sekä koulutukseen liittyvä rooli ja status yhteisössä. Laivan ammattikulttuuria painottavassa ympäristössä hierarkian merkitys korostuu. Asema laivalla on tarkkaan määritelty, mutta se perustuu enemminkin työn tuomaan statukseen kuin esimerkiksi ikään tai sukupuoleen, rahaan (laivalla ei tarvita), vaatteisiin (kaikilla on työvaatteet), asuntoon (kaikilla sama), autoon tai muihin statussymboleihin. Nykypäivänä asema voi perustua etniseen taustaan ja sekamiehityksiä tarkastellessa voisikin esittää, että laivalla työskentelevät ”me” ja ”muut”.

### 3.4. Vapaa-aika

Vapaa-aikaa pyritään mahdollisuuksien mukaan viettämään muiden kanssa. Marthalla jako eri ryhmiin kansalaisuuden perusteella oli kuitenkin selvä. Niin suomalaisilla kuin filippiiniläisillä oli mahdollisuus halutessaan viettää vapaa-aikansa vain ”omien” parissa ja merimiesten ei edes odotettu seurustelevan ”naapureiden” kanssa työn ulkopuolella. Marthalla vapaa-aikaa vietettiin eri tiloissa, filippiiniläiset päivähuoneessa ja suomalaiset klubiksi nimetyllä kerhohuoneella, entisellä kuntosalilla josta kuntoiluvälineet oli kannettu kellariin ja tila sisustettu mukavasti istuskelua ja seurustelua varten.

Minusta tää on hyvä, että täällä ei vapaa-aikana väkisin pyritä siihen yhteisloon. Jos sitä on, sitä on, mut ettei siihen tarvi mitenkään pinnistämällä ruveta. Koska vapaa-aika on meille sekä heille samaa vapaa-aikaa. Ja kaikennäkönen, tällanen jutustelu, paskanpuhuminen, niin... vaikka meillä nyt on hyvä englannin kielen taito, sekä niillä, että meillä, niin on se silti eri juttu läppää heittää ja touhuskella äidinkielellä kuin englanniksi.<sup>97</sup>

Ilmiö on yleinen, sillä Du Rietz teki saman havainnon ruotsalaisten kanssa ja antropologi Gunnar Lamvik sekamiehitetyllä norjalaisaluksella. Hän toteaa, että laivan norjalainen päällystö ei viettänyt vapaa-aikaansa filippiiniläisten kanssa.<sup>98</sup> Jos laivan miehistö koostuu vain kahdesta tai kolmesta kansalaisuudesta, on yleistä, että hierarkiasta ja ammatilliseen statukseen perustuvasta jaosta joustetaan, ja ruokailu- ja vapaa-ajanviettotilat jakaantuvat sen mukaan mistä on kotoisin. On helpompaa jutella, vitsailla ja puhua kotimaan asioista samantaustaisen ihmisen kanssa.<sup>99</sup>

Suomalaisia kokoontui lähes joka ilta ”klubille”, osa piipahti ja osa istui pitempään.

<sup>97</sup> J-S-1 2013.

<sup>98</sup> Lamvik 2002, 63.

<sup>99</sup> Sampson 2003, 266.

Miehistön kaksi naista pysyivät yleensä poissa, he olivat varmaan kuulleet samat tarinat jo tarpeeksi monta kertaa. Suomalaiset puhuivat keskenään suomea, vaikka joukossa oli äidinkielenään ruotsia tai viroa puhuvia. Suomalaisten illanvietoissa katsottiin saunan jälkeen televisiota, puhuttiin paljon työasioista, muisteltiin menneitä, otettiin muutama olut ja kuunneltiin humppaa. Vaikka illalla saatettiin käsitellä hyvinkin henkilökohtaisia asioita, niistä ei kuitenkaan enää seuraavana päivänä aamukahvilla puhuttu.

Iris Acejon mukaan filippiiniläiset pyrkivät käyttäytymään ”filippiiniläisittäin”. Siihen kuuluu tärkeänä osana sosiaalisuus ja yhdessä toimiminen. Yhteisiin illanistujaisiin tulee osallistua osoittaakseen, että tulee muiden kanssa toimeen.<sup>100</sup> Muiden seurassa ainakin pistäydytään, vaikka filippiiniläistenkin kesken on eroja: “Also we Filipinos, we are different culture as well, and different what we do after work. Some of us just want to stay in the cabin.”<sup>101</sup> Filippiiniläiset lauloivat karaokea, katselivat elokuvia, pelasivat korttia pienillä panoksilla, söivät ja ottivat muutaman oluen. Karaoke oli suosittua, ja päivähuoneesta kuuluikin iltaisin hemeät rakkauslaulut sekä The Beatles. Suomalainen varustamo ei ilmeisesti ollut ottanut huomioon musiikin merkitystä filippiiniläisille, sillä useissa keskusteluissa puhuttiin siitä, kuinka Marthalta puuttui kunnan karaoke- tai videokelaitteet. Myös kitaraa kaivattiin, sillä heidän mukaansa ei ole oikea merimies, jos ei soita kitaraa. Työstä ei vapaa-aikana puhuttu.

The thing is if we’re having some BBQ, we just put work behind our back, to forget about it all. For like on gathering on board... We are different, actually we are different. If have gathering, have a small party, we are different because we are just talking and laughing and dancing (nauraa). If we’re having party we don’t talk about work. We are talking outside of the ship, what’s our plan for vacation, that’s what we are always talking about.<sup>102</sup>

Vapaa-aikana filippiiniläiset pyrkivät unohtamaan pitkän *törninsä* ja nauttimaan hetkestä. He olivat kaikki samassa tilanteessa, joten pystyivät ymmärtämään muiden koti-ikävä tai huolen kotona odottavista. Vakavista asioista ei kuitenkaan puhuttu ja monissa haastatteluissa korostui itsensä ja muiden viihdyttämisen merkitys.

Ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tapahtumia. Filippiiniläiset söivät omaa ja suomalaiset omaa ruokaansa, joita kokki valmisti kummankin ryhmän mieltymysten mukaan.

---

<sup>100</sup> Acejo 2012, 79.

<sup>101</sup> J-F-2 2013.

<sup>102</sup> J-F-2 2013.

Filippiineillä on neljä pääsaarta, joilla on jokaisella oma ruokakulttuurinsa. M/S Marthan kokilla oli kuitenkin pitkä kokemus eurooppalaisiltakin laivoilta, joten hän pystyi valmistamaan kaikkia miellyttävää ruokaa. Eurooppalaisen sekä aasian ruuan tarjoaminen ei ole kuitenkaan käytäntö kaikkien varustamojen eikä edes tämän varustamon kaikilla laivoilla. Filippiiniläisille valmistettiin aina riisiä, jonka lisäksi oli usein äyriäisiä ja kalaa filippiiniläisittäin. Filippiiniläiset eivät käytä valtavasti chiliä kuten useat muut aasialaiset, joten heidän ruokiaan suomalaistenkin oli helppo maistella. Useimmat kuitenkin pitäytyivät tutussa ruuassa.

Suomalaisille tarkoitettu ruoka oli usein lihaa tai kalaa eri muodoissa, keitettyjä tai ranskalaisia perunoita ja salaattia, joka oli aina samaa; salaatinlehtiä, tomaattia, kurkkua ja paprikaa. Etenkin filippiiniläisten mielestä oli tärkeää, että kokki on nimenomaan filippiiniläinen, suomalaisille taas tuntui riittävän, että ruoka on hyvää. Kokki piti yllä suomalaisia perinteitä tarjoamalla joka torstai hernekeittoa. Tämä tuntui olevan lähes pyhä asia, ja kapteeni totesikin naama melkein peruslukemilla, että ”kaksi kertaa saa tehdä paha hernekeittoa, kolmannella lentää ulos!” Ruuan laadulla oli suuri merkitys kaikille. Suomalaiset kertoivat, että kokki täytyy pitää hyvällä tuulella, ”jos kokki on onnellinen, laiva on onnellinen.”<sup>103</sup> Suomalaisten mukaan huomasi, että kokki ei ollut juuri nyt kauhean onnellinen ja sen myötä ruokakin vain keskivertoa. Pohtivat olisiko miehellä koti-ikävä. Kokille ei kuitenkaan jaeltu turhia kiitoksia ruuan laadusta, joten hän kyseli minulta jo toisena iltana huolestuneena pidetäänkö hänen keitoksistaan. Ammattiylpeä mies oli vilpittömän mielissään, kun kerroin suomalaisten olevan tyytyväisiä.

Filippiiniläiset ovat uskonnollisia, katolisia, mutta uskonnon harjoitus laivalla on vähäistä. Kokki tosin totesi merimiehen uskonnollisuuden liittyvän siihen, että merellä, missä ollaan luonnon armoilla, on uskottava johonkin, että on tiukassa paikassa mitä rukoilla. Suuressa keskieuropalaisessa satamassa laivalla vierailut suomalaisen merimieskirkon kuraattori ei vaikuttanut erityisen kiinnostuneelta filippiiniläisistä tai heidän tarpeistaan. Nämä kutsuivat häntä Padreksi, mikä huvitti ”padrea” suuresti. Kuraattori vieraili eri maalaisilla laivoilla säännöllisesti ja kertoi, että hänen kokemuksensa mukaan filippiiniläisillä on suomalaisilla laivoilla hyvät olot, sillä joissain laivoissa heitä kohdellaan kuin koiria. Myös muita vierailijoita pistäytyi eri satamissa. Merimieskirkko sekä MEPA (merimiespalvelu)

---

<sup>103</sup> A-S-3 2013.



toimittivat laivalle lehtiä, kirjoja sekä elokuvia, mutta luettava oli pääasiassa suomeksi tai ruotsiksi.

Aikaisemmin satamavierailut olivat monelle merille lähteneistä tärkeä syy hakeutua alalle; työn ohessa näki maailmaa. Vielä 1900-luvun loppuvuosikymmeninä monet kapteenit järjestivät miehistölle kiertoajeluja satamapysähdysten aikana. Työtahti on kuitenkin kiristynyt ja väki laivoilla vähennetty minimiin, joten mahdollisuudet tutustua satamakaupunkeihin ovat nykyisin vähäiset. Satamat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, joten etenkin iltaisin niihin on vaikea ja kallista päästä.<sup>104</sup> Satamat itsessään eivät palveluja tai viihdettä tarjoa, ne ovat yleensä ulkopuolisilta suljettuja alueita täynnä nostureita, kontteja sekä muuta rahtia ja monissa liikkuminen on rajoitettua, lähinnä turvallisuussyistä.

M/S Martha pysähtyi aikataulumuutosten vuoksi useaksi päiväksi keskieuropalaiseen satamaan, jolloin miehistökin pääsi vapaa-ajallaan maihin ja päiväretkelle lähikaupunkiin. Ajatus retkestä tuli *poosulta* lounaspöydässä ja muut innostuivat asiaa hetken mietittyään ideasta. Päätettiin pyytää kyytiä merimieskirkolta, jonka edustaja oli aikaisemmin kertonut vieneensä lähikaupunkiin Marthan sisarlaivan miehistöä. Pääsin mukaan, sillä kirkon minibussissa oli yksi paikka vapaana. Päivä oli iloinen, vierailimme kirkoissa, museossa ja hyvää merimiestapaa noudattaen terasseillakin. Päivän päätteeksi teimme kanavaristeilyn. Ihmiset olivat vapaalla ja todella hilpeitä, ja kaikki olivat sitä mieltä, että näitä retkiä pitäisi tehdä useamminkin. Kaikki retkelle osallistujat olivat suomalaisia. Ehkä filippiiniläiset jostain syystä kokivat, että se ei ollut tarkoitettu heille, vaikka messin seinällä olikin osallistumiskutsu englanniksi. Syynä saattoi olla suomalaisten innostus retkeen, he laittoivat nimensä ensimmäiseksi, joten kaikki filippiiniläiset eivät olisi mahtuneet mukaan. Ja jonkunhan piti jäädä vahtimaan laivaa.

Kapteeni kertoi, että hänen edellisillä sekamiehityslaivoilla miehistö kävi yhdessä kaupungilla kansalaisuudesta huolimatta, mutta tällä laivalla niin ei ole. Yleensä filippiiniläiset eivät lähde maihin, tai sitten he menevät keskenään esimerkiksi merimieskirkon kyydissä. Mietimmekin suomalaisten merimiesten kanssa onko kyse rahasta, sillä vaikka he tienaavat kotimaansa hintatasoon nähden hyvin, on Eurooppa

---

<sup>104</sup> Gerstenberger 2008, 25–27.

filippiiniläiselle merimiehelle kallis paikka. Marthan filippiiniläiset olivat melko nuoria, monet ensimmäistä kertaa eurooppalaisella laivalla ja ehkä pelkäsivät lähteä kaupungille, etenkin iltaisin. Monet vetosivat koti-ikävään: ”If I’m going out, I’m already missing my family. I’m enjoying here and my family is staying in Manila. It makes me feel more sad.”<sup>105</sup> Marthan filippiiniläisten keskuudessa oli kuitenkin löydetty hyvät ja edulliset ostospaikat tietyissä satamissa ja niissä vierailtiin säännöllisesti. Esimerkiksi suomalaisissa kaupungeissa pyrittiin käymään Gigantissa, josta sai ostaa verovapaita tuotteita edullisesti. Muuten ostoslistalla oli lähinnä tuliaisia perheelle ja henkilökohtaisia tuotteita, joita ei laivalta saanut. Du Rietz havaitsi saman ilmiön Isoldella. Hänen mukaansa aasialaiset pysyivät laivalla siksi, että satamat olivat yleensä kaukana kaupunkien keskustoista ja taksimatka sinne maksoi filippiiniläisittäin paljon. Kaupunkien keskustoissa oli kallista, joten useat säästivät mieluummin nämäkin rahat.<sup>106</sup>

Laivalla vietetään myös juhlia. Marthalla vietimme päivähuoneessa filippiiniläisen kansimiehen syntymäpäiviä, jossa oli tarjolla ruokaa, juomaa ja karaokea. Lahjoja ei kuitenkaan annettu. Kaikki oli kutsuttu ja kaikki pistäytyivät paikalla. Aluksi juteltiin hieman vaivaantuneen oloisesti englanniksi, mutta pian ryhmät jakoutuivat, ja toiselta puolelta huonetta kuului naurua sekä iloista tagalogin pulinaa ja toiselta hiljaisempaa vakavammansävyistä suomea. Suomalainen päällystön jäsen kertoi haastattelussa, että suomalaisten syntymäpäiviä juhlistetaan eri tavalla, hieman karummin. Yleensä päivän sankari pyytää päälliköltä luvan, saako hän laittaa konjakkipullon iltaruualle pöytään, ja juhlinta on siinä.<sup>107</sup>

Grillijuhlat ovat traditio laivalla, ja niitä järjestetään heti kun päästään lämpimille vesille. Merimiesten vapaa-ajanviettoa Etelä-Amerikan linjoilla tutkineen Sallamaria Tikkasen mukaan grillijuhlaperinne alkoi 1960-luvulla Argentiinassa vierailleilla suomalaisilla laivoilla. Laivat viipyvät satamissa enää lyhyen aikaa, joten odotetut käynnit paikallisissa pihvipaikoissa korvattiin järjestämällä laivalla lihansyöntijuhlat. Grillaaminen alkoi yleistyä tuolloin Suomessa ja se hyväksyttiin laivoilla ”miehekkäänä” ruuanlaitonmuotona.<sup>108</sup> M/S Marthalla grillijuhlia järjestettiin kolmen viikon aikana

---

<sup>105</sup> J-F-4 2013.

<sup>106</sup> Du Rietz 2001, 164.

<sup>107</sup> J-S-1 2013.

<sup>108</sup> Tikkanen 1993, 50–51.

kahdesti, ruokaa oli valtavasti ja sen hankkimiseen nähtiin vaivaa. Vietimme iltapäivän espanjalaisessa hypermarketissa ostamassa grillattavaa kaikkien makuun ja onneksi käytössämme oli erään miehistön jäsenen maasturi, sillä muuten lihat, äyriäiset, kalat ja makkarat eivät olisi mahtuneet kyytiin. Kokki valmisti salaattit ja grillattavat, ja grilli kuumeni jo alkuiltapäivästä helteisellä Biskajanlahdella. Kaikki olivat paikalla, myös ylin päällystö. Esimerkiksi M/S Isoldella, Du Rietzin mukaan juhlissa on tapana, että kapteeni on vahdissa, jotta miehistö voi rauhassa rentoutua ilman tunnetta että heitä vahditaan.<sup>109</sup> Kaikilla tuntui kuitenkin olevan mukavaa ja juhla katkaisi arjen rutiinit. Miehistö sai hieman rentoutua useita päiviä kestäneen satamapyörityksen jälkeen.

### 3.5. Kommunikaatio

“It’s not important where the crew is from, it’s important how to communicate. Every nation has different ideas, traditions and we need to respect them how to communicate.”<sup>110</sup> Kommunikaatiota ja sen sujuvuutta pidettiin Marthalla etnistä alkuperää tärkeämpänä. Useat korostivat, että toisia ja toisten mielipiteitä tulee kunnioittaa, ja kulttuuriset erot huomioida jokapäiväisessä kanssakäymisessä sekä keskustelussa.

M/S Marthalla työkielenä on englanti. Filippiiniläisillä on kielitesti ennen Suomen lipun alle tuloa, mutta suomalaisten oletetaan osaavan englantia ja heiltä ei vaadita kielitaitotestiä. Filippiiniläiset osaavat englantia toisena kotikielensä enemmän tai vähemmän hyvin ja suomalaiset ovat tietoisia englannin käytöstä työkielenä, kun he hakevat sekamiehitetylle laivalle. Kieli onkin konepäällikön mukaan suurin syy siihen, etteivät jotkut suomalaiset halua näille laivoille. Siis kielitaito, ei niinkään ennakkoluulo filippiiniläisiä kohtaan, vaikka sitäkin esiintyy. Marthalla ei työaikana kuitenkaan pitäydytty aina englannissa.

Lähdettiin katsomaan konehuoneeseen, kun kakkoskoneeseen vaihdettiin osaa. Wärtsilän korjausmies oli tullut Suomesta ja varaosa Hollannista. W-mies oli kuin paikalle lennätetty huippukirurgi, joka oli tullut tekemään vaativan toimenpiteen. Konepomot avustivat. Isoja metallipaloja käsiteltiin hellästi, hinkattiin räteillä ja

---

<sup>109</sup> Du Rietz 2001, 125.

<sup>110</sup> J-F-2 2013.

öljyä siveltiin käsin, filppareita ei tähän hommaan huolitettu. He toimivat assistentteina, keräsivät roskia ja toivat mitä tarvittiin. Puhuttiin suomea, filpparit eivät puhuneet mitään. Ringin keskellä istui tärkeänä W-mies, sitten suomalaiset ja filpparit kurkkivat sivusta ja yrittivät oppia jotain.<sup>111</sup>

Tämä toimenpide tehtiin Marthalla ensimmäisen kerran, joten molemmat konepuolen suomalaispäälliköt olivat paikalla oppimassa miten se tapahtuu. Ilmeisesti katsottiin, että on parempi, että ulkopuolinen korjausmies opettaa asian ensin suomalaisille, jotka sitten jakavat tietonsa filippiiniläisille omalla ajallaan ja tavallaan. Filippiiniläinen konemies kertoo samasta tapahtumasta:

H: It's very hard if you want to talk to somebody, if there's Finnish and another Finnish they talk to each others, and you like, Oh shit, I'm lost!

J: They do the same thing when you are working as well?

H: Yes. Especially when that one technician from Wotsila (Wärtsilä) came, they started speak Finnish then you didn't know what's the next procedure and what's happening. He was explaining what to do and what's going to happen and why did he do that, but you couldn't understand.

J: And you didn't learn anything!

H: And I didn't learn anything.. So I just ask the first engineer after they speak what did they say? (nauraa)

J: But you couldn't say, that can you speak English?

H: (Nauraa).. But the good thing was that he could explain it to me. In a nice way. He didn't get irritated or "never mind.." but he did explain that. (nauraa) But it'd be much better if they speak English.<sup>112</sup>

Filippiiniläiset kokivat suomalaisten tavan puhua suomea keskenään ongelmaksi. He eivät kuitenkaan ottaneet asiaa puheeksi esimiehensä kanssa, vaan odottivat että asioista kerrotaan heille englanniksi. Edellä haastateltu konemies oli kiinnostunut työstään ja halusi oppia uusia asioita, mutta hänelle ei aina suotu mahdollisuutta siihen.

Marthalla kaikki puhuivat periaatteessa työtä tehdessä merimiesenglantia, mutta vapaa-ajan keskusteluissa huomasi eroja kommunikoinnissa. Puhuttiin omaa kieltä, mutta sanaton viestintä ja kommunikointi olivat erilaisia. Filippiiniläiset hymyilivät ja koskettelivat toisiaan puhuessaan ja he tulivat fyysisesti lähemmäs kuin mihin suomalainen on tottunut. Minusta tuntui esimerkiksi haastattelutilanteessa jopa vaivaannuttavalta, kun filippiiniläinen haastateltavani tuli istumaan viereen sohvalle, liian lähelle.

Laivoilla on usein kutsuttu ihmisiä ammattinimikkeen ja työnkuvan mukaan. M/S

<sup>111</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>112</sup> J-F-4 2013.

Marthalla käytettiin työkavereista yleensä etunimiä, jos ne muistettiin. Suomen kielessä ei ole tapana puhutella toista nimellä keskustelun kuluessa, mutta useissa kulttuureissa, kuten filippiiniläisillä tämä kuuluu asiaan. Joidenkin suomalaisten oli vaikea muistaa filippiiniläisten nimiä, joten osalla heistä oli suomalaiset lempinimet. Näin heistä voitiin puhua ”selän takana” vapaasti, ilman että nämä ymmärsivät kenestä on kyse. Mekin saimme Marthalla lempinimet; Annea kutsuttiin proffaksi ja minä olin punapää. Meitä yhdessä tituleerattiin kohteliaasti ”kansitieteilijöiksi”.

Filippiiniläiset puhuivat toisistaan sekä suomalaisesta talousapulaisesta ja matruusista (eli laivan naisista) etunimillä, muista käytettiin englanninkielistä ammattinimikettä. Kapteenin etunimen eteen he lisäsivät tittelin ”captain” tai ”sir” puhuessaan suoraan hänelle. Konepäällikkö kertoi, että vaikka hän on työskennellyt samojen filippiiniläisten kanssa lähes puoli vuotta, he kutsuvat häntä edelleen ”chief engineeriksi” tai sanalla sir. Hänen oli ollut hieman vaikea tottua siihen, etenkin kun suomalaisten kanssa työskennellessä kommentti saattoi olla: ”Mitä sä siinä päätäs auot? Ei mulla oo nyt aikaa sun kanssa jutella... Tittelin käyttöön ei hänen mukaansa kuitenkaan liity mitään jännitettä, se vaan kuuluu heidän kulttuuriinsa, että tullaan kun pyydetään, sanotaan, että hello Chief ja annettuun tehtävään vastataan että yes sir.” Du Rietzin mukaan Isoldella aasialaiset eivät kutsuneet laivan ruotsalaista päällystää etunimillä vaan tittelin mukaan. Syynä hänen mukaansa saattoi olla sekin, että toisen nimi on vaikea, eikä sitä haluttu lausua väärin.<sup>113</sup>

Kommunikaatio, sekä virallinen että epävirallinen, on elintärkeää laivalla paitsi sen turvallisen operoinnin, virallisen informaation ja ohjeiden annon, mutta myös suljetussa tilassa elävien ihmisten sosiaalisten suhteiden ja yleisen hyvinvoinnin kannalta. Vapaa-ajalla ja työtä tehdessäkin voidaan mahdollisuuksien mukaan keskustella muustakin kuin työstä, esimerkiksi perheestä tai maailman menosta. Huumori ja ”small talk” ovat tärkeitä epävirallisessa kommunikoinnissa. Knut Weibustin mukaan tämä on helpompaa, mikäli koko miehistöllä on sama kulttuuritausta. Ohjeiden ja informaation kysyminen ja niiden vastaanottaminen ylemmiltä on tärkeää, mutta se voiko kysyä ja siten paljastaa tietämättömyytensä vaihtelee eri kulttuureittain ja persoonittain.<sup>114</sup> Filippiiniläisen haastatellun mukaan suomalaisilta on helppo pyytää neuvoja ja ohjeita. Hänen

---

<sup>113</sup> Du Rietz 2001, 63.

<sup>114</sup> Weibust 1969, 235–236.

kokemuksensa mukaan, jos esimerkiksi intialaiselta päällystöltä kysyi jotain, he käskivät lukemaan ohjekirjoja ja ihmettelivät, ettetkö tätäkään tiedä.<sup>115</sup> Toisaalta ohjeiden kysyminen ei tuntunut kaikista edes tarpeelliselta:

I don't ask. Because I know my job, I know my work, I know how to deal with other people. As long as you can communicate with them, you can speak English, well not so well English but if you can communicate with them, you understand them, they understand you, that is the most important thing.<sup>116</sup>

Se ettei tunneta toisten kulttuurista, historiallista ja sosiaalista taustaa voi aiheuttaa väärinymmärryksiä ja ristiriitoja miehistön keskuudessa. Väärinymmärrykset johtuvat usein siitä, ettei tunneta toisten tapoja ja tottumuksia, ajattelutapoja, tapoja ilmaista itseään, ruumiinkieltä, käytöskoodeja ja sosiaalisia arvoja. Filippiinit ovat aasialaisia ja heidän kulttuuriinsa kuuluu, että kasvojaan ei saa menettää tai sanoa ei, en tiedä tai etten ymmärrä ("yesyes - kulttuuri").<sup>117</sup> Geert Hofstede on kiinnittänyt asiaan huomiota. Hänen mukaansa avoimet ristiriidat eivät sovi filippiiniläiseen kollektiiviseen kulttuuriin ja "ein" sanominen on ristiriita. Samoin "kyllä" ei välttämättä tarkoita suostumusta, vaan ennemminkin "kyllä, kuulin mitä sanoit." Äänen korottamista tai riitelyä vältetään, sillä "...with Filipinos, if you are shouting, if you are fighting, you are not a good guy."<sup>118</sup> Suomalaisessa individualistisessa yhteisössä taas arvostetaan rehellisyyttä ja sitä, että omat mielipiteet ilmaistaan ja asioista puhutaan suoraan. Kritiikkikin tulisi ottaa kannustavana sekä rakentavana, ja sitä on osattava antaa tarvittaessa.<sup>119</sup> Virheistä huomauttaminen on taktiikkalaji ja vaatii hienotunteisuutta. Suomalainen päällystön jäsen oli kuitenkin sitä mieltä, että negatiivisenkin palautteen antaminen on kuitenkin helpompaa filippiiniläiselle kuin suomalaiselle.<sup>120</sup>

Aluksen turvallinen operointi vaatii tehokkaan sekä kielellisesti, kulttuurisesti että henkilötasolla toimivan kommunikoinnin. Kulttuuriset seikat tulisi ottaa huomioon jo koulutuksessa. Tutkimuksen mukaan tärkeimpiä syitä toimimattomaan kommunikointiin merenkulussa ovat kielimuuri, kulttuurierot, psykologiset esteet, persoonallisuus ja

---

<sup>115</sup> J-F-4 2013.

<sup>116</sup> J-F-1 2013.

<sup>117</sup> Wang & Gu 2005, 344–345.

<sup>118</sup> A-F-2 2013.

<sup>119</sup> Hofstede et al 2010, 106–107.

<sup>120</sup> J-S-1 2013.

henkilöstön väliset suhteet.<sup>121</sup> Jan Horckin mukaan kommunikoinnissa käytetään tiettyjä tiedostamattomiakin signaaleja ja koodeja. Jos toisen käyttämät koodit ovat vieraita, on kommunikaatio vaikeaa ja voi syntyä sekaannuksia tai väärinymmärryksiäkin.

Kommunikaatioon kuuluva sanaton viestintä eli ilmeet, eleet, äänenpainot sekä se miten asia ilmaistaan tekevät osaltaan ihmisestä tietyn kulttuurin edustajia. Nämä ongelmat voivat johtaa väärinymmärryksiin, epäluottamukseen ja jopa eri kulttuureista tulevien välisiin konflikteihin, jotka ilmenevät työssä, jokapäiväisessä elämässä ja etenkin hätätapauksissa. Sanonnan mukaan ”jokainen panikoi omalla kielellään” ja hätätilanteessa sekamiehitetyllä laivalla tämä voi tarkoittaa melkoista kielten sekamelskaa.<sup>122</sup>

Laivan suljetussa tilassa syntyy helposti ristiriitatilanteita ja niistä on kyettävä puhumaan. Weibustin mukaan, mikäli miehistön kesken ilmenee ongelmia, asiasta kertoo päällystölle yleensä virallisesti tai epävirallisesti valittu puhemies. Tämä on yleensä vanhempi ja kokenempi merimies.<sup>123</sup> Laivaelämää vankilametaforan valossa tutkineen Mira Karjalaisen mukaan laumassa pitää olla johtaja. Mieluiten se, jolle se työn puolesta kuuluu, ”*ettei synny klikkejä ja joku suuri persoona ala pomottamaan*”. Karjalaisen mukaan hierarkia voi estää henkilökemian vaikutuksen työntekoon, sillä työkavereitaan ei voi valita. Kemioilla on kuitenkin merkitystä ihmisten välisessä kanssakäymisessä, mutta ongelmista ei yleensä puhuta, asioita käsitellä, analysoida ja ratkaista lähinnä hierarkian tai vahvojen perinteiden vuoksi. Laivalla ei ole ollut tapana kritisoida ylempien turhiltakaan tuntuvia käskyjä, vaan niistä on valitettu myöhemmin omassa porukassa.<sup>124</sup> Peter Du Rietz havaitsi *Isoldella*, että aasialaiset kansipuolen merimiehet kommunikoivat ylempien kanssa poosun välityksellä. Samoin viestit heille tuli välittää *poosun* kautta. Laivalla, jonka miehistö on ruotsalaisia tämä ei olisi ollut tarpeen, vaan esimerkiksi matruusi olisi yleensä tullut kertomaan ongelmansa suoraan päällystölle.<sup>125</sup>

Sekamiehitys on ilmeisesti muuttanut hierarkian vaikutusta kommunikaatioon parempaan suuntaan. Marthalla suomalaisia on vähän, hierarkia heidän välillään vähäistä, etenkin vapaa-aikana ja suomalaiset juttelivat avoimen oloisesti kapteenin tai konepäällikön kanssa.

---

<sup>121</sup> Wang & Gu 2005, 341, 343.

<sup>122</sup> Horck 2006, 59, 61.

<sup>123</sup> Weibust 1969, 238.

<sup>124</sup> Karjalainen 1999, 76, 78.

<sup>125</sup> Du Rietz 2001, 53.

*Poosu* tuntui kuitenkin olevan henkilökohtaisten ja ammatillisten ominaisuuksiensa vuoksi jonkinlainen auktoriteetti miehistön keskuudessa. Jos filippiiniläisillä oli keskuudestaan valittu puhemies, se ei ollut selvinnyt suomalaisille. Edes kapteeni ei tiennyt kuka tämä voisi olla. Asiaa pohdittiin suomalaisten kesken ja ehdokkaita oli useita.

### 3.6. “Onnellinen laiva”

In every place there is some old culture... Ok, if he's from this part, I just adjust myself. Because you can't tell them to adjust me.<sup>126</sup>

Merimiehet ovat perinteisesti olleet ylpeitä laivastaan ja tämä on osaltaan auttanut yhteisöllisyyden muodostumisessa. Haastattelemani konepuolen merimies kertoi, että suomalaisille "meidän laiva" on edelleen erityinen. Hänen mukaansa asiasta ei oikein voi puhua filippiiniläisten kanssa, sillä näiden seuraava työrupeama ei yleensä osu samalle laivalle tai edes samalle varustamolle, joten heillä ei synny samanlaista kiintymystä alukseen.<sup>127</sup> Johanna Markkula sanoo samaa sosiaaliantropologian pro gradu -tutkielmassaan. Hänen mukaansa kansalaisuus ei ole tärkein tekijä yhteisöllisyyden synnyssä laivalla, vaan pääpaino on työn jatkuvuudella. Sekamiehityksissä ulkomaalaisten palkkaaminen tapahtuu yleensä yhden matkan ajaksi, joten laivaan tai työtovereihin ei ehdi kiintyä.<sup>128</sup>

Stuart Hall on tarkastellut ”meidän ja muiden” diskurssia. Hänen mukaansa ihmisillä on tapana kategorioida toisensa ja itsensä eri ryhmiin esimerkiksi uskonnon, ihonvärin tai kansalaisuuden perusteella. Hall perustelee ”meidän ja muiden” merkitystä teoreettisten selitysmallien avulla. Hänen mukaansa sanojen merkitykset syntyvät sanojen välisistä eroista, joita ilman merkitystä ei ole olemassa. Ei ole mustaa ilman valkoista. Samoin ei ole ”meitä” ilman ”muita”, vaan ilman ”muita” jäisi vain ”meitä”.<sup>129</sup> Kulttuurianalyttisessä keskustelussa identiteeteistä keskeisiksi teemoiksi ovat nousseet etnisyys, luokka ja sukupuoli. Polarisointi meihin ja muihin tarkoittaa usein sitä, että me peilaamme itseämme

---

<sup>126</sup> J-F-4 2013.

<sup>127</sup> J-S-1 2013.

<sup>128</sup> Markkula 2011 299.

<sup>129</sup> Hall 1999, 152–157.



muiden erilaisuuden kautta.<sup>130</sup> Kulttuurianalyttisen näkemyksen mukaan esimerkiksi etnisyys ei ole jotain ”sisäsyntyistä” ja itsestään selvää. Se näyttäytyy ja muovautuu eri tilanteiden mukaan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa.<sup>131</sup> Jaotteluun ja suhtautumiseen ”muihin” vaikuttavat mielestäni kuitenkin myös yksilölliset erot, kuten ikä, kokemus ja persoonallisuus sekä M/S Marthalla etninen tausta.

Purjelaivojen miehistöjä tutkineen Marika Rosenströmin mukaan jako ”meihin” ja ”heihin” on ollut merimieskulttuurissa vahva. On muun muassa eroteltu merimiehet maakravuista, miehistö päällystöstä sekä syvämerenpurjehtijat Itämerenpurjehtijoista. Vaikka suomalaiset merimiehet olivatkin viime vuosituhannen alussa halpatyövoimaa laivoilla, he eivät arvostaneet ulkomaalaisia työtovereitaan. He pitivät itseään kovaluontoisempina ja taitavampina kuin esimerkiksi eteläeurooppalaiset merimiehet.<sup>132</sup>

Merimieskulttuurin määrittely on hankalaa ja ongelmaksi voi muodostua se miten erottaa henkilökohtaiset eli yksilölliset erot kulttuurieroista ja miten ne linkittyvät toisiinsa. Merimiesyhteisö muuttuu ihmisten mukana, mutta pitää sisällään pysyviä arvoja ja toimintatapoja. Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan elämää merellä voidaan kutsua poikkeustilaksi. Laiva on epänormaali ja äärimmäinen paikka elää, sille on lähes mahdotonta löytää vertailukohdetta muualta. Laivan sosiaaliset suhteet ovat erikoiset, sillä merenkulun ammattilainen elää pitkiäkin aikoja pienessä ja suljetussa yhteisössä, tavallisesta poikkeavassa todellisuudessa.<sup>133</sup> Merimiesyhteisön oleellinen osa on yhteistyö, ja yhteisössä normit ovat tärkeitä, ja sen jäsenten tulee huomioda ja kunnioittaa sitä, mikä on hyväksyttyä ja suotavaa ja mikä ei.<sup>134</sup> Toisten käyttäytymisen, ajattelun, uskonnon ja jopa ruokailutottumusten tunteminen sekä kunnioitus, muiden työn arvostus ovat onnistuneen yhteiselon ja -työn edellytys.<sup>135</sup>

Laivaa voidaan kuvailla hypertilaksi (hyperspace). Rahtilaivalla ei välttämättä ole kotimaata, vaan se toimii periaatteessa samalla tavalla riippumatta sen omistajasta, reitistä tai miehistöstä. Laiva rakennetaan yhdessä maassa, sen omistaa toisen maalainen varustamo, miehistö tulee taas uusista maista ja se seilaa kansainvälisillä vesillä. Miehistö ei

---

<sup>130</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 64.

<sup>131</sup> Arvidsson 2009, 42.

<sup>132</sup> Rosenström 1996, 114–116.

<sup>133</sup> Lamvik 2002, 66.

<sup>134</sup> Talasmäki 2006, 43.

<sup>135</sup> Wang, Gu 2005, 348.

siten välttämättä tunne olevansa esimerkiksi Euroopassa tai Aasiassa, vaan suurin merkitys on sillä, että ollaan merellä. Laivalla ei eletä ”kulttuurisessa tyhjiössä”, mutta tärkeintä siellä on maantieteellisten tai poliittisten rajojen sijasta ammattikulttuuri.<sup>136</sup> Tavat ja tottumukset eivät vaikuta työntekoon, sillä jokaisella on omat tarkkaan nimetyt työnsä. Laivat eivät ole välttämättä sidottuja lippumaahan tai sen kulttuuriin mitenkään. Miehistö voi olla ympäri maailmaa, ilman että lippuvaltion kansalaisia on mukana. Vaikka miehistöllä onkin mahdollisuuksia oman kulttuurin ilmaisuun ja harjoittamiseen (ruoka, kieli, vapaa-aika), työn yhtenäistäminen ja instituutiomalli rajoittavat eri kulttuurien esiintymistä ja niiden vaikutuksia.<sup>137</sup>

Sosiaalipsykologi Geert Hofstede puhuu organisaatiokulttuurista, jota voidaan käyttää rahtilaivaa tarkastellessa. Tämä kulttuuri poikkeaa kansallisesta, ns. normaalista kulttuurista, sillä kukaan ei ole syntynyt ja kasvanut laivalla, siellä vietetään vain työaika ja lopulta jokainen tulee jättämään sen. Kukin yksilö ja ryhmä tuo organisaationsa kulttuuriin omia piirteitään.<sup>138</sup> Merimiehiä ei erota maissa työskentelevistä niinkään se millaista työtä he tekevät, erilainen työkulttuuri syntyy lähinnä laivan eristäytyneen tilan myötä.<sup>139</sup>

Etnologi Peter Du Rietzin mukaan sekamiehitetty laiva kertoo siitä, mitä tapahtuu isommassa mittakaavassa maissa, eri kulttuureista sekä etnisistä taustoista tulevat ihmiset elävät ja työskentelevät yhdessä yhä useammin. Aina tämä ei toimi toivotulla tavalla ja jokin ryhmä voi tuntea itsensä eristyneeksi ja konfliktejakin voi syntyä.<sup>140</sup> Peter Du Rietzin mukaan kulttuurien kohtaaminen ei aina ole ristiriidatonta. Hänen kirjoittaa etnografiassaan, että M/S Isolden ruotsalaisen päällystön tavoitteena on opettaa aasialainen miehistö, etenkin konepuolella, työskentelemään ja jopa ajattelemaan ruotsalaisittain. M/S Marthan suomalainen merimies pohtii haastattelussaan, että ”yritätkö opettaa filippiiniläiset suomalaisiksi vai alatko itse ulkomaalaiseksi.”<sup>141</sup> Marthalla filippiiniläiset olivat kuitenkin omasta mielestään heitä, jotka sopeutuvat ja joustavat.

---

<sup>136</sup> Sampson 2003, 256, 259.

<sup>137</sup> Fajardo 2011, 138.

<sup>138</sup> Hofstede & al 2010, 47.

<sup>139</sup> Gerstenberger 2008, 30.

<sup>140</sup> Du Rietz 2001, 172–173.

<sup>141</sup> A-S-1 2013.

If you like Germans, it's Germans for you... But usually the main important thing is what kind of people they are... We Filipinos are very different than other crew members, we can adjust to what kind of nationality you are, we can adjust to the attitude of the guys.<sup>142</sup>

Filippiiniläiset korostivat usein, että he pystyvät työskentelemään erilaisissa työyhteisöissä: ”We just adjust ourselves to the culture.” M/S Marthalla toisista ei kuitenkaan tiedetty paljoa, joten sopeutuminen muiden kulttuuriin tuntui haasteelliselta ajatukselta. Filippiiniläisten osalta tämä näkyi lähinnä siinä, että he hoitivat työnsä valittamatta ja hymyillen. Suomalaiset puolestaan odottivat heidän työskentelevän itsenäisesti, omatoimisesti sekä kysyvän mikäli jokin asia on epäselvä.

Geert Hofsteden mukaan eri yhteisöt, yhteiskunnat ja kulttuurit voidaan jakaa kollektiivisiin tai individualistisiin sen mukaan arvostetaanko niissä enemmän ihmisen yksilöllisyyttä vai yhteisöllisyyttä. Tämän jaon mukaan filippiiniläiset edustavat ensin mainittua yhteisöä, jossa ryhmän merkitys on tärkeä, muiden mielipiteitä kysytään ja ne otetaan huomioon päätöksenteossa. Ryhmäksi lasketaan etenkin perhe, joka käsittää individualistisen yhteisön ydinperhettä huomattavasti laajemman joukon sukulaisia. Perhe ja oma ryhmä toimii suojana elämän vastoinkäymisille, heistä pidetään huolta ja perheelle ollaan lojaaleja jopa uhrautumiseen asti. Individualistisessa, kuten suomalaisessa yhteisössä, perheeksi lasketaan yleensä vain ydinperhe. Lapset koulutetaan, jotta he pystyvät huolehtimaan itsestään ja vanhemmat elättävät itse itsensä, vanhanakin. Jo lapsena opitaan sanomaan ei ja ajattelemaan itseä ennen kaikkea yksilönä eikä yhteisön jäsenenä. Ihminen päättää itsenäisesti asioistaan ja kantaa vastuun päätöksistään.<sup>143</sup>

Filippiiniläisten *oletetaan* laivalle tullessaan tietävän suomalaisten tavat ja tottumukset. Esimerkiksi vaikka ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tilaisuuksia, kokille ei oltu erikseen kerrottu suomalaisten makumieltymyksistä tai ruuista. Kulttuurierot vaikuttivat käytännön työssä kuitenkin varmaan eniten juuri hänen työhönsä. Kokilla oli edelliseltä pestiltään ruotsalainen keittokirja, mutta ainoa Marthalta löytynyt alan teos oli suomenkielinen. Silti ruoka oli hyvää ja aika lähellä suomalaista. Lähestyvän joulun takia kokki kyseli minulta suomalaisista jouluruuista. Hän ei ollut kuullutkaan laatikoista, joten etsin ja käänsin englanniksi netistä Martta-liiton ohjeet lanttu-, porkkana- ja perunalaatikkolle. Tähdensin,

---

<sup>142</sup> J-F-2 2013.

<sup>143</sup> Hofstede & al 2010, 91.

että näitä ruokia tarjoillaan vain jouluna, ja muina aikoina tarjottuna aiheuttaisivat hilpeyttä sekä hämmennystä.

Suomalaiset ja filippiiniläiset eivät saaneet tietoa toistensa kulttuurista M/S Marthalle tullessaan, heidän ilmeisesti oletettiin sopeutuvan toisiinsa. Toisaalta minusta tuntui, ettei filippiiniläisiä kauheasti tuntunut kiinnostavankaan tutustua maahamme. He olivat laivalla töissä, saivat palkkansa ja se oli tärkeintä. Filippiiniläinen kansimies tosin kertoi saaneensa lähteissään ohjeistusta: ”They told me in agency, that (in Finland) they are almost the same than Swedish. But close to Russian border, maybe they get something from there too (nauraa)...”<sup>144</sup>

Filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään sekamiehitetyissä laivoissa, mutta monelle suomalaisille tilanne ja käytäntö olivat uusia. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan häneltä kysyttiin työhaastattelussa, että mitä mieltä hän on filippiiniläisistä ja uskooko hän tulevansa toimeen toisen kulttuurin edustajien kanssa samassa työyhteisössä. Monet olivatkin kiinnostuneita vierasmaalaisista kollegoistaan, mutta kontaktin hakeminen saattoi tuntua vaikealta. ”Olisihan se kiva tietää, mitä nää filpparit ajattelee ja tutustua niihin paremmin. Mutta enhän mä voi työaikana ruveta kyselemään niitten perheestä tai semmosesta. Ja sitte ruoka-ajat ja vapaalla ollaan erikseen.”<sup>145</sup>

Suomalaisia tuntui hieman häiritsevän se, että he eivät ymmärtäneet mitä filippiiniläiset puhuivat; ”mistä sitä tietää mitä ne juonii tai valittaa?” Osaltaan se, että kontaktia toisiin ei haettu voi johtua laivan miehisestä kulttuurista, jossa työnteko on pääasia ja merimiesten taustoista, perheestä ja entisestä elämästä ei ole perinteisesti puhuttu.

Filippiiniläiset sanoivat haastatteluissa ja epävirallisissa keskusteluissa, että suomalaisten ja heidän välillä on kulttuurieroja. Kukaan ei kuitenkaan tarkemmin osannut täsmentää mitä nämä erot olivat ja miten ne ilmenevät, monet totesivat vain: ”We’re just different”. Se mitä he puhuivat keskenään, jäi arvotukseksi. Sekamiehitetyksiä ruotsalaisilla laivoilla tutkineen Johanna Markkulan mukaan merimiehet halusivat ymmärtää toisiaan, mutta suurimmat väärinkäsitykset syntyivät erilaisista odotuksista hierarkian, sosiaalisten suhteiden ja

---

<sup>144</sup> J-F-3 2013.

<sup>145</sup> J-S-1 2013.

työkäytäntöjen suhteen.<sup>146</sup>

Kulttuurien erilaisuus oli yleinen keskustelunaihe laivalla. Marthalla keskustelua käytiin ”omien” kesken, eli suomalaiset puhuivat etupäässä filippiiniläisten erilaisista työskentelytavoista. Monille suomalaisille työskentely eri kulttuurista tulevien kanssa oli syy hakeutua nimenomaan Marthalle.

J: Onks sillä merkitystä, et nää on nimenomaan filppareita?

H: Kyl mun mielestä sillä on jonkin sortin merkitys... Tietenkään kun itellään ei ole kokemusta kun näiden filpparien kans... Niillä on hyvä kielitaito, ja pääsääntöisesti ne on ihan hyvin koulutettuja ja osaavia. Mutta ehkä sitten ne on hyvin palvelualttiita ja ystävällisiä ja tunnollisia... Ja nämä eivät kyseenalaista! Nää ei kyseenalaista sitä, jos niille jonkun työn antaa, ne tekee sen! Et jos vertaa suomalaiseen, et ne on oppinnu sen ammattiliiton puolelta, et koskaan ei oo hyvä... Et näitten kans on joskus helpompaakin kun suomalaisten kanssa.<sup>147</sup>

M/S Marthalla niin suomalaiset kuin filippiiniläisetkin merimiehet totesivat usein, että miehistö tekee laivan ja luo sen ilmapiirin. Työyhteisöllä ja sen ilmapiirillä on suuri merkitys viihtyvyydelle. Hyvä ilmapiiri tekee laivalla työskentelyn helpommaksi, mutta mikä tekee ilmapiiristä hyvän?

The most important thing is the crew. Even if you get a big salary but the crew is not nice, it's useless... If you have nine months, even your three months feels like a year. That's why it's better if you are on board on the ship, you feel at home, you love your job and be happy. And that's very important, because if somebody is not good... That's why I'm happy I'm on board here, everybody is ok, captain is good, Finnish crew is good and all of us Filipinos, we are communicating. So even I'm already six months I feel like only three months.<sup>148</sup>

“Happy ship” on yleisesti käytetty termi kuvailtaessa laivan ilmapiiriä. Ruotsalaisella laivalla turvallisuuskulttuuria tutkineen Christer Eldhin mukaan laivan onnellisuuteen vaikuttaa hyvä henki miehistön kesken ja se, että yhteistyö toimii. Laivan tekniset ominaisuudet vaikuttavat työntekoon ja siten yleiseen tyytyväisyyteen.<sup>149</sup> Merimiehet viettävät laivalla pitkiä aikoja, joten se on useille toinen koti, ”home away from home”. Haastatellut vertasivatkin laivayhteisöä perheeseen: ”Rahtilaivalla me ollaan perhe, kaikki ovat tärkeitä, siksi täällä viihtyy. Tää on happy ship!”<sup>150</sup> Myös kokki käytti perhemetaforaa,

<sup>146</sup> Markkula 2011, 299.

<sup>147</sup> J-S-1 2013.

<sup>148</sup> J-F-2 2013.

<sup>149</sup> Eldh 2004, 149.

<sup>150</sup> A-S-3 2013.

hänen mukaansa laivan kapteenia voidaan pitää ”perheen” isänä ja hän on laivan äiti. Ja kun lapset kiukuttelevat, he yleensä kiukuttelevat äidille.<sup>151</sup> Kodin tuntua ei kuitenkaan haettu mitenkään tietoisesti, esimerkiksi laivalle ei tuotu henkilökohtaisia tavaroita ja monista työyhteisöistä poiketen siellä ei ollut edes omia kahvimukeja.

Kokin mukaan tärkeä ilmapiirin muodostaja on päällystön asenne ja suhtautuminen miehistöön:

J: What makes the environment good?

H: It depends on captain and the chief engineers, they should be nice also. In summary it will take understanding, helping one another, that's the most important thing.<sup>152</sup>

Kapteenin kulttuuritausta ja kansallisuus vaikuttavat filippiiniläisiä merimiehiä tutkineen Kale Bantigue Fajardon haastattelemien merimiesten mukaan johtamistyyliin, kommunikointiin ja järjestyksenpitotyyliin. Ja tämä taas vaikuttaa laivan jokapäiväiseen arkeen, työhön ja yleiseen ilmapiiriin.<sup>153</sup> Merimiehen tyytyväisyyteen työssä ja elämiseen laivalla vaikuttaa ennen kaikkea päällystön käytös; se miten he suhtautuvat työhönsä sekä muihin laivan merimiehiin. Kapteenilla ja hänen asennoitumisellaan on tässä suuri merkitys.<sup>154</sup>

Useissa haastatteluissa korostettiin toisen kunnioittamisen sekä hyvän käytöksen merkitystä. Asiat toimivat jos toisille ei huudettu, muita ei tarkoituksella loukattu tai syrjitty. Vastavuoroisuus on tärkeää, sillä aina hymyilevät ja ystävälliset filippiiniläiset voivat tarpeen vaatiessa olla ikäviä: ”If you treat Filipino in a nice way, he is double nice to you. But if you are bad, he can be bad also, more than you.”<sup>155</sup> Laivan rajoitetussa tilassa tavoitteena on, tai tulisi olla ärsyttämättä muita. Vaikka henkilö olisikin vihainen tai huonolla tuulella, hänen tulee hillitä tunteensa ja kyetä yhteistyöhön.<sup>156</sup>

Useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa korostui toisen kunnioituksen sekä luottamuksen merkitys. Merellä voi tapahtua mitä vain ja työkaveriin on voitava luottaa. Yhteisö toimii yhteisen päämäärän saavuttamiseksi ja tärkeintä kaikille on saada laiva ja sen

---

<sup>151</sup> J-F-1 2013.

<sup>152</sup> J-F-1 2013.

<sup>153</sup> Fajardo 2011, 139.

<sup>154</sup> Acejo 2012, 78.

<sup>155</sup> J-F-1 2013.

<sup>156</sup> Eldh 2004, 151.

lasti turvallisesti ja ajoissa perille seuraavaan satamaan. Marthan kokki oli sitä mieltä, että asiat toimivat, jos eri osapuolet kunnioittavat toisiaan, sillä olosuhteet ovat kaikille kuitenkin samat

There is a saying that in every mountain there is a snake. But even though there is snakes I can play with them. It's a matter of respect. I'm not rude, I'm not arrogant with them, if they don't like to be bothered I don't bother them. If they want to talk, I talk to them nicely. I make jokes with them, have fun with them, drink with them. That's the way it is, that's the life at sea. It's very hard really, but you still have to enjoy yourself! This is like a jail, you know! There is a saying "This is our coffin". It is, because in the middle of the ocean, if you commit an accident, you never know if there's a fire, even though if you can escape, but sharks are there, rough seas are there, cold weather is there. So it's very hard... But it's alright, we live with that.<sup>157</sup>

Koska merenkulku on kansainvälistä ja monikansallista, voidaan merimiehiäkin helposti pitää suvaitsevaisempina kuin muita ammattiryhmiä.<sup>158</sup> Filippiiniläisten mukaan he ovat kuitenkin kokeneet rasismiakin työssään, mutta eivät suomalaisilla laivoilla. Tai ehkä siitä ei ollut sopivaa puhua suomalaiselle. Australialaisilla ja japanilaisilla laivoilla työskennelleen konemiehen mukaan rasismi laivoilla on yleistä, mutta Marthalla asiat olivat hyvin." Some guys are not like you guys, they have this old white power thing."<sup>159</sup> Myös suomalaiset olivat sitä mieltä, ettei rasismia juurikaan ilmene, ainakaan Marthalla.

J: Onks siinä eroa, kun juttelee sellasten kans, jotka elää itse tätä sekamiehitystodellisuutta kun niiden jotka vaan lukee tai kuulee asiasta muualta?  
 H: On! On totta kai...  
 J: Että ne jolla on kokemusta, onks niillä positiivisempi suhtautuminen?  
 H: Joo, on oikeesti.<sup>160</sup>

Ennakkoluuloja sekä huhupuheita filippiiniläisistä esiintyi haastatellun mukaan enemmän niillä, joilla ei ole omakohtaista kokemusta heidän kanssaan työskentelystä.

---

<sup>157</sup> J-F-1 2013

<sup>158</sup> Steel 2013, 249.

<sup>159</sup> J-F-4 2013.

<sup>160</sup> J-S-1 2013.

## 4. LAIVALTA

### 4.1. Kenttätöiden jälkeen

Kenttätökokemus oli tutkimusaiheeni kannalta erittäin avartava. Laivalla minulla oli “loistava fiilis” merellä olosta, ihmisistä, kaikesta mitä näki ja koki, ja siitä, että minulla oli harvinainen tilaisuus tutustua rahtilaivaan ja sen miehistön arkeen. Ajoittain minut valtasi kuitenkin epäluottamus omiin kenttätöläisen kykyihini. En jaksanut olla kiinnostunut kaikesta koko ajan ja oli päiviä, jolloin halusin vain tuijottaa merta. Myös suljetun paikan kammo iski matkan puolivälissä, tunne, että laivalta on päästävä pois juuri nyt. Onneksi olimme merellä ja se ei ollut mahdollista.

Matkalla Antwerpeniin, en tiedä missä ollaan, eikä kiinnosta. Tyyni on meri. Nyt just on sellainen tunne, että haluan pois täältä. Eron tästä laivasta, tästä jengistä... Nyt iski täydellinen turta. Jos tämä reitti taas pitenis, karkaisin täältä. En jaksaisi yhtään enää. Just nyt.<sup>161</sup>

Ensimmäinen viikko laivalla kului siihen, että opin tuntemaan tilat ja muodostamaan jonkinlaisen kuvan laivalla työskentelevistä. Toisella viikolla pääsin mukaan käytännön työhön ja jotenkin koin asemani hyväksytyimmäksi kuin aluksi. Kolmannella viikolla tuttuuden tunne syveni, mutta loppupäivinä alkoi painaa lähtöahdistus. Kolme viikkoa oli sopiva aika tälle kenttätöille. Miehistö pysyi samana ja ajasta muodostui selkeä kokonaisuus eli matka Helsingistä maailmalle ja takaisin. Laura Hirven mukaan puhuessaan etnografisesta tutkimuksesta, tutkija puhuu yleensä kentälle menosta ja kohteen valinnasta. Kuitenkin intensiivisen kenttätöjakson jälkeen kentältä lähtöä tulee reflektoida, sillä tutkija tarvitsee aikaa ja etäisyyttä kentästä kyetäkseen analysoimaan aineistoaan.<sup>162</sup> Olin kenttätöissä syksyllä 2013 ja graduni valmistuu puolentoista vuoden kuluttua. Vaati aikaa irtautua tutkimuskohteesta ja nähdä kenttätöjakso kokonaisuutena ilman, että intensiivinen kokemus vaikuttaa tutkimustulosten analysointiin.

Tutkijan roolini oli vapaa, eikä minulla tai tutkimuksen kohteilla ollut ennakko-odotuksia tai valmista kaavaa miten asioiden pitäisi sujua. Minut otettiin hyvin vastaan ja sulauduin joukkoon yllättävän kivuttomasti, vaikka kaikki eivät haastatteluihin suostuneetkaan tai

---

<sup>161</sup> Kenttätöpäiväkirja 2013.

<sup>162</sup> Hirvi 2012, 35–36.



selvästi varoivat puheitaan ”kansitieteilijöiden” ollessa paikalla. Aikaa oli eikä haastatteluja tarvinnut suunnitella pitkälle etukäteen. Useimmille sopiva hetki oli nyt tai vaikkapa tänä iltana saunan jälkeen. M/S Marthan miehistö suhtautui yliopistotaustaani pienellä vinoilulla, mutta etupäässä uteliaisuudella. Kansatiede tuntui olevan kaikille täysin tuntematon tieteenala, ja kiinnostusta varsinaiseen tutkimusaiheeseen tuli lähinnä päälliköiden taholta. Olimme lähettäneet tutkimussuunnitelmat etukäteen kapteenille, joka oli laittanut ne ilmeisesti yleiseen jakoon, sillä kaikilla tuntui olevan jonkinlainen käsitys siitä, mitä me laivalla teimme. Filippiiniläiset eivät tuntuneet täysin ymmärtävän tutkimusaihettani, mutta toisaalta heille sekamiehitykset on tuttu ja itsestään selvä asia. En huomannut kysyä, olivatko he edes tietoisia, että käytäntö on ollut Suomessa vasta muutaman vuoden ja meille uusi asia. Suomalaisia sekamiehitys, työskentely filippiiniläisten kanssa sekä heidän erilaiset tapansa toimia tuntui askarruttavan enemmän ja aihe herätti runsaasti keskustelua sekä kritiikkiäkin.

Organisaation toiminnan kannalta on tarpeen tietty järjestys. Omaa kulttuurista järjestystä saatetaan pitää luonnollisena ja muiden sekasortoisena, tarkoituksettomana tai jopa ”epäkulttuurina”<sup>163</sup> Laivan suljetussa ympäristössä kaaokselle tai epäjärjestykselle ei ole tilaa, vaan kaikkien on sitouduttava yhteisiin kirjoitettuihin ja kirjoittamattomiin sääntöihin sekä normeihin. Marthalla vallitsi tavallaan kulttuurinen kaaos. Sekamiehitys oli ollut laivalla vasta vajaan vuoden, joten toisten tapaan toimia ja ajatella vielä totuteltiin. Vaikka kaikille tärkeintä onkin työ ja laivan sujuva operointi, molemmat kulttuurit etsivät vielä yhteisössä sekä yhteistyössä paikkaansa. Yhteistyön sujuvuuteen vaikutti kuitenkin selvästi se, että filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään muista kulttuureista tulevien merimiesten kanssa. He itse totesivat useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa olevansa sopeutuvia sekä joustavia.

Englannilla tuli hyvin toimeen useimpien filippiiniläisten kanssa. He puhuivat kuitenkin keskenään tagalogia, joten kenttätyötäni ajatellen minulta jäi kielimuurin takia ymmärtämättä paljon. Voisi kuvitella, että filippiiniläiset keskustelivat ja jopa kritisoivat asioita vapaasti keskenään muiden ymmärtämättä, kun taas englanniksi oltiin korrektimpia

Anne Ala - Pölläsen paikallaolo oli tärkeää kenttätyön onnistumisen kannalta. Pystyin

---

<sup>163</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 48.

reflektoimaan ja käymään tilanteita läpi koko prosessin ajan toisen samaan tilaan suljetun, mutta ulkopuolisen kanssa. Kysymykset, heränneet ajatukset, keskustelut ja akateemiset pohdinnat antoivat etäisyyttä kenttätöön intensiivisyyteen ja jatkuvaan läsnäoloon tutkimuskohteessa. Käytännössä oli mukavaa, että oli joku jonka kanssa karata kaupungille laivan viipyessä satamassa pitempään.

Suomalaiset merimiehet eivät yleensä juhlineet läksiäisiä, hehän tulisivat taas kolmen viikon kuluttua takaisin. Filippiiniläiset saattoivat järjestää pienimuotoiset illanistujaiset, mutta tämäkään ei ollut aina tapana. Me ”kansitieteilijät” halusimme kuitenkin kiittää miehistöä ja järjestimme läksiäisjuhlat toiseksi viimeisenä iltana laivan vielä ollessa avomerellä. Nautimme juomaa sekä kokin kanssa valmistettua ruokaa päivähuoneessa, ja ohjelmassa oli luonnollisesti karaokea. Annoimme filippiiniläisille lahjaksi karaoke-dvd:n ja suomalaisille joulukuuseen ripustettavaa belgialaista suklaata. Juhlissa pistäytyivät kaikki ja tunnelma oli hyvä. Oma aikani laivalla oli saman pituinen kuin suomalaisten työrupeama, useimmilla filippiiniläisillä oli takana useita kuukausia ja saman verran vielä edessä.

## **4.2. Loppupäätelmät**

Mietin etukäteen miten tulen pärjäämään laivalla, miten minut otetaan vastaan ja hyväksytäänkö minun tunkeutumiseni heidän tilaansa. Hyväksynnässä tärkeä tekijä oli yhteinen vapaa-ajan vietto, jolloin merimiehet juttelivat vapaasti sekä kyselivät ja kommentoivat olemistani. Syy laivalle menoon oli ensisijaisesti materiaalin hankkiminen tutkielmaani, mutta kieltämättä ajatus pääsystä merille ja yleensä ulkopuolisilta suljettuun tilaan eli rahtilaivaan tuntui kiehtovalta, jopa seikkailulta, mitä se olikin.

Sekamiehityskäytäntöön oltiin yleisesti tyytyväisiä molemmiin puolin, vaikka ristiriitokin ilmeni. Kaksi eri kulttuureista tulevaa ryhmää työskenteli ja eli samassa suljetussa tilassa, joten toisten tavat olivat tulleet tutuiksi. Useat Marthan filippiiniläiset olivat tottuneet sekamiehityksiin ja heidän mielestään kansalaisuuksien välillä on eroja. Haastatteluissa ilmeni, että suomalaisten kanssa on helppo työskennellä, sillä heidän kanssaan pystyy kommunikoimaan eikä diskriminointia juurikaan esiinny. Suomalaiset puolestaan pitivät filippiiniläisiä työteliinä ja helppoina työtovereina. Kritisointia aiheutti heidän tapansa

tehdä töitä sekä päätöksiä ryhmässä, mikä tuntui individualistisista suomalaisista oudolta ja antoi mielikuvan epävarmuudesta. Filippiiniläisten tapa hyväksyä annetut tehtävät kyseenalaistamatta herätti ristiriitaisia mielipiteitä. Suomalaiset ottivat esimerkiksi yleensä vahtiperämiesten hoitaman lastauksen, jota heidän mukaansa ei voinut antaa filippiiniläisten tehtäväksi ilman valvontaa. Samoin satamissa laituriin eli *kaijaan* saapuminen hoidettiin suomalaisvoimin. suomalaisiin kollegoihin luotettiin, mutta merimiesten mukaan filippiiniläisistä ei koskaan tiennyt olivatko he ymmärtäneet ohjeet, sillä vastaus oli aina ”yes” ja hymy. Suomalaiset hoitivat asioiden sujuvuuden vuoksi tehtäviä, jotka olisivat kuuluneet filippiiniläisille ja tämä herätti luonnollisesti negatiivisia tunteita. Minulle ei selvinnyt olivatko filippiiniläiset itse tietoisia tilanteesta ja ihmettelivätkö he, miksi joku muu tekee heidän työtään.

Sosiologi Steve McKay on tarkastellut filippiiniläisten vahvaa asemaa merenkulun halpatyövoiman tuottajana. Hänen mukaansa filippiiniläisten etuna on paitsi englannin kielen taito, myös pitkän kolonialistisen historian tuoma kyky sopeutua erilaisiin olosuhteisiin sekä totella annettuja määräyksiä. Historialliset seikat vaikuttavat edelleen filippiiniläisten suosioon merenkulun globaaleilla markkinoilla etenkin maan taloudellisen epätasa-arvon vuoksi, mutta McKay mainitsee tärkeäksi syyksi Filippiinien valtion tarkoituksella luoman kuvan ahkerista, luotettavista sekä alistuvaisista työntekijöistä.<sup>164</sup>

Sosiologi Maija Urposen mukaan se, että Suomella ei koskaan ole ollut siirtomaita, on synnyttänyt ajattelutavan, ettei meillä esiinny esimerkiksi kolonialismin ajalta periytyvää rasistista painolastia. Ääneen lausumaton johtopäätös on, että rasismi on tullut Suomeen vasta lisääntyneen maahanmuuton myötä ja on siis alkuperältään jotakin suomalaisille ja suomalaisuuteen kuulumatonta sekä vierasta.<sup>165</sup> Filippiiniläiset tekevät laivalla samaa työtä kuin suomalaiset, mutta huonommalla palkalla ja huonommilla sosiaalisilla eduilla. He tekevät vähintään puoli vuotta kestäviä työrupeamia, joista jokainen päivä on työpäivä eli laivalla on aina maanantai. Tämän jälkeen heillä yleensä on varaa olla kotona vain pari kuukautta.

Ollessani kenttätöissä laivalla en pohtinut sekamiehitystä kriittisesti, sillä kaikki osapuolet tuntuivat olevan tilanteeseen tyytyväisiä. Kyseessä on tavallaan pattitilanne, sillä jos

---

<sup>164</sup> McKay 2007, 617–633.

<sup>165</sup> Urponen 2010, 278.

sekamiehityksiä ei olisi, nämä 95 laivaa ja reilut viisisataa työpaikkaa olisivat päätyneet muualle kuin Suomeen. Mutta silti se, että yleisesti hyväksytään eriarvoisuus taloudellisen hyödyn kustannuksella, tuntuu vieraalta suomalaisessa tasa-arvoisessa yhteiskunnassa.

Tarkastellessani myöhemmin kenttätöyöateriaaliani sekä muuta aineistoa aiheesta, aloin kuitenkin kiinnittää huomiota epätasa-arvoon M/S Marthan merimiesten keskuudessa. Sekamiehitysjärjestelmä perustuu toiseuden riistolle, nykyajan kolonialismille, jota yritetään pukea hyväksi teoiksi ja oikeuttaa esimerkiksi useissa keskusteluissa ja haastatteluissa esiin tulleella seikalla; ”Filippiiniläisillä merimiehillähän on täällä hyvä palkka suhteessa filippiiniläisten keskipalkkaan”. Tämän etnosentrisenkin havainnon myötä tutkielmassani nousi esiin jälkikolonialismin ajatus. Jälkikolonialismiin kuuluu ajatus siitä, että ei-eurooppalaiset kansat otetaan sivistyneiden kansojen palvelukseen. Näitä toisia pidetään alkukantaisina ja holhottavina, sekä usein halvan työvoiman loputtomana reservinä.<sup>166</sup> Sekamiehityskäytäntöä voisi verrata siihen, että tuotantoa siirretään halpatyömaihin. Tässä vaan tuodaan halvempi työvoima tänne.

En havainnut kenttätöyöjaksollani M/S Marthan merimiesten keskuudessa rasismia. Toisaalta, mitä on rasismi? Tämän käsitteen pohtimiseen tutkielmani aiheenrajaus ja sivumäärä eivät riitä Filippiiniläisiä arvosteltiin selän takana aika ronskistikin tai suomalaisen suorasukaisesti. Näitä kommentteja on minusta kuitenkin turhaa pitää rasistisina, jos ei elä siinä maailmassa ja ole filippiiniläisten kanssa töissä. Nämä merimiehet toimivat eri tavalla kuin suomalaiset ja jos on esimerkiksi tottunut työkuulttuuriin, jossa jokainen tekee päätökset oma-aloitteisesti ja itse, sekä osaa muutenkin työnsä ilman neuvoja ja valvontaa, tämä uusi tilanne tuntuu varmaan oudolta.

Jäin miettimään filippiiniläisistä täysin yleisesti käytettyä sanaa ”filppari”. Jopa varustamon edustaja käytti tätä sanaa. Sen käyttöön ei tuntunut liittyvän mitään rasistista ja se on helppo lausua. Toisaalta asiasta ei voinut kysyä suoraan suomen kieltä taitamattomilta filippiiniläisiltä, onko sana heistä korrekki, joten tulevaisuus tulee näyttämään jatkuuko sanan käyttö neutraalina, vai liitetäänkö siihen samanlainen rasistinen leima kuin esimerkiksi mustalainen tai neekeri-sanaan.

---

<sup>166</sup> Said 2011/1978, passim.

### 4.3. Yhteenveto

Laiva on ensisijaisesti merimiesten työpaikka. Laivalla kuitenkin asutaan sekä vietetään vapaa-aika, joten sen merkitys tilana on tärkeä. Hytti on jokaisen oma tila, johon muut eivät tule kutsumatta, ja jossa voi olla yksin suljettuaan oven. Muuten kaikki tilat ovat julkisia. Tilana rahtilaiva on jaettu eri työpisteisiin, joissa jokaisella on tarkkaan määrätyt tehtävät. Periaatteessa kaikki tilat ovat kaikille avoimia, mutta käytännössä muiden reiviirillä ei tarpeettomasti vierailta. Vapaa-ajan tilat ovat kaikille avoimia sekä yhteisiä, mutta sekamiehityksen tuoma jako suomalaisiin sekä filippiiniläisiin näkyy merimiesten valinnoissa. Molemmat ryhmät viettävät aikaa omiensa kanssa, omissa tiloissaan.

Ruokailu oli tilanne, jossa eri yhteisöt erottuivat selkeästi omaksi ryhmäkseen. Filippiiniläiset söivät *messissä* omalla ja suomalaiset omalla puolellaan, tilaa jakoi konkreettisesti tarjoilupöytä. Raja oli ilmaan piirretty, mutta sitä ei ylitetty. Vapaa-aikaa vietettiin omissa tiloissa, jotka olivat M/S Marthan merimiesten mukaan syntyneet luonnollisesti. Sekä filippiiniläiset että suomalaiset halusivat viettää iltansa ”omien” parissa ja puhua omaa kieltään. Päivähuoneen karaokelaitteet olivat lähes joka ilta filippiiniläisten ahkerassa käytössä, kun taas suomalaiset kokoontuivat saunan jälkeen ”klubille” katsomaan televisiota sekä juttelemaan päivän tapahtumista. Oli täysin sallittua poiketa toisten tilassa, mutta näin ei yleensä ja ilman erillistä kutsua tai syytä tehty. Usein tunnelma muuttui, kun kieli vaihtui englanniksi. Yleensä yhteistä kieltä puhuttiin hetki, kunnes siirryttiin omaan kieleen ja oman ryhmän pariin.

Kaikki M/S Marthalla korostivat kommunikaation sujuvuutta ja sen merkitystä koko yhteisön hyvinvoinnin kannalta. Kommunikaatiossa on tärkeintä kieli, joka tällä laivalla oli periaatteessa yhteinen eli englanti. Kuitenkin vapaa-aikana ja oman ryhmän parissa puhuttiin omaa kieltä, mikä tuntui kaikista oikealta sekä luonnolliselta. Oli kuitenkin selkeä ero suomalaisten ja filippiiniläisten välillä, esimerkiksi siinä, miten ylempiarvoista puhuteltiin. Filippiiniläiset eivät jättäneet edes epämuodollisimmissa tilanteissa pois tittelii ”sir” kapteenia tai konepäällikköä puhutellessaan. Suomalaiset taas kutsuivat työtovereitaan asemasta riippumatta etu- tai lempinimeltä.

Vapaa-ajan vietto tapahtui pääasiassa omankielisten parissa. Jako ryhmiin oli tapahtunut kuin itsestään ja tuntui sopivan molemmille, väkisin ei yritetty istua yhdessä.

Vapaa-ajalla hierarkia unohtui ja keskustelu vapautui. Olisi tuntunut suorastaa hassulta, jos päällystöön kuuluvat filippiiniläiset vahtiperämiehet olisivat viettäneet vapaa-aikaansa suomalaisen päällystön kanssa (jotka eivät pahemmin titteleistä piitanneet) vain asemansa vuoksi. Marthalla oli ollut sekamiehitys vasta vajaan vuoden. Tämä oli laivan toinen

filippiiniläisryhmä, ja he olivat Marthalla ensimmäistä kertaa. Suomalaiset tunsivat toisensa ja tuntuivat viihtyvän keskenään, mutta filippiiniläisten ja suomalaisten välillä varsinaisia ystävyyssuhteita tai edes lähempää tuttavuutta ei huomannut. Hieman muita vanhemmat ja kauan seilanneet suomalainen *poosu* sekä filippiiniläinen kokki tosin kertoivat olevansa ystäviä, mutta muuten merimiesten välit vaikuttivat ammatillisen asiallisilta. Suomalaisen merimiehen mukaan filippiiniläiseen ei synny samanlaista kaverisuhdetta kuin suomalaiseen, vaikka tämä olisikin hyvä tyyppi. Tieto siitä, että toinen on paikalla vain kuusi kuukautta, jonka jälkeen ei välttämättä tavata enää koskaan voi estää tiiviimpien ystävyyssuhteiden muodostumisen. Koska merimiesten *törn*it päättyvät usein eri aikoihin ja miehistö vaihtuu säännöllisesti, ihmissuhteita laivalla voi kuvata lauseella ”Ystävyys loppuu laivasillalla”.

Marthan miehistö elää tavallaan transnationaalisisessa tilassa, poissa kotoa ja valtakuntien rajoja ylittellen, mutta jotenkin laivan mielsi suomalaiseksi tilaksi ja suomalaisten ylirajaisuus ei korostunut samalla tavalla kuin filippiiniläisten. Suomalaisuuden vaikutelman loi varmaan suomalainen päällystö, suomalaisten ylempi asema laivalla, suomenkieliset kyltit ja tiedotteet. Laivan perässä liehuvalla lipulla ei ollut niinkään merkitystä. Sekä suomalaiset että filippiiniläiset merimiehet ovat etnisestä taustastaan riippumatta jäseniä laivayhteisössä, mutta Marthalla huomasin, että suomalaiset olivat ottaneet tavallaan isännän ja filippiiniläiset vierailijoiden roolin. Tämä saattaa johtua siitä, että suomalaisilla laivoilla usein väliaikaisesti työskentelevät filippiiniläiset merimiehet eivät ole juurikaan kosketuksissa maahamme ja kulttuurimme. Minulle tuli tunne, että, että filippiiniläisiin suhtauduttiin laivalla lievän alentuvasti, vähän kuin lapsiin.

Tässä oli kuitenkin eroa kansi- ja konepuolen välillä. Konepuolen työt ovat samankaltaisia kuin maissa esimerkiksi voimaloissa, joten heidän merimiesidentiteettinsä ei ehkä ole niin vahva kuin kansipuolella, jotka ovat ainakin omasta mielestään oikeita merimiehiä. Konemiehet tekivät töitä muiden näkymättömissä, toisin kuin kansimiehet, etenkin laivaa ajavat kakkosperämiehet, joiden töitä kaikki pystyivät seuraamaan ja kritisoi maankin tarvittaessa. Konepuolella tuntui vallitsevan toimivampi yhteistyön ilmapiiri, joka saattoi johtua paitsi päällikön asenteesta myös siitä, että he olivat tiivis ryhmä *montussaan*. Esimiesten kanssa oltiin jatkuvasti tekemisissä ja päivän kahvitauotkin vietettiin oman porukan kesken omassa kahvihuoneessa.

Onnellisuus ja hyvinvointi, tai niiden tavoittelu ovat ihmisen universaaleja tavoitteita. Filippiiniläiset totesivat usein, että “We Filipino people are happy people” ja että he toivovat, että he itse ja kaikki muutkin ovat onnellisia. Tähän tulee pyrkiä kaikissa tilanteissa. Filippiiniläiset totesivat elävänsä tässä hetkessä, yrittäen ottaa ilon irti aina kun se on mahdollista. M/S Marthan merimiehet totesivat laivan olevan onnellinen, ”happy ship”. Tutkielmani perustuu yhteen ’case studyyn’ eli kolmeviikkoiseen kenttätyöhöni M/S Marthalla. Se on minun näkemykseni ja tulkintani siitä miten sekamiehitys näyttäytyy ja ilmenee tällä laivalla. Tutkielmassani on paljon samankaltaisia havaintoja kuin Peter Du Rietzin etnografiassa maailmanympärysmatkalta M/S Isoldella, mutta laajempia yleistyksiä tutkielmani pohjalta on vaikea tehdä. Jokainen laiva on sellainen, millaiseksi sen miehistö sen tekee, ja etenkin päällystöllä on tässä suuri vaikutus. Olimme onnekkaita kenttätyökohteen valinnassa, sillä sekä merimiehet että varustamon edustaja totesivat Marthan olevan ’happy ship’. Tämä asenne näkyi ja tuntui laivalla, jossa miehistö vaikutti viihtyvän ja meidätkin otettiin hyvin vastaan sekä mukaan joukkoon.

Sekamiehitykset ovat uusi ilmiö Suomessa ja siksi tutkittavaa aiheesta riittää. M/S Marthalla syntyneestä aineistosta nousee esiin useita teemoja, joita en ole tarkastellut tämän tutkielman puitteissa. Yhteisöjen vertailua voisi syventää käsittelemällä aihetta merimiesten identiteetin kannalta, sekä tarkastella lähemmin etnisyyttä yhteisön, yhteisöllisyyden ja identiteetin muovaajina.

Sopeutuminen yhteiseloon oli kaikille tärkeä tavoite ja etenkin filippiiniläiset puhuivat tästä paljon. Suomalaisia ei valmenneta työskentelyyn filippiiniläisten kanssa eikä päinvastoin, sekamiehitysten vain oletetaan toimivan. Filippiiniläiset ovat tavallaan globaaleja siirtotyöläisiä, ”global Filipinos”. He työskentelevät suomalaisvarustamon laivalla, mutta eivät välttämättä edes käy aluksen kotimaassa. He eivät ole maahanmuuttajia, eivätkä yleensä edes halua sellaisiksi, sillä heillä on perhe, suku ja ystävät kotona. He ovat laivalla töissä, eikä heillä ole tarvetta kotoutua ja assimiloitua suomalaiseen kulttuuriin, saati oppia kieltä. Monelle on varmaan ihan sama, minkä lipun alla he seilaavat, kunhan palkka tulee. Näillä merimiehillä ei ole syytä, tarvetta tai halutessaankaan yleensä edes mahdollisuutta assimiloitua tai integroitua suomalaiseen yhteiskuntaan, opiskella kieltä tai tutustua kulttuuriin, eikä sitä heiltä todennäköisesti edes odoteta.

Eri maista ja kulttuureista tulevien kertomukset yhteisestä työstä ja työpaikasta ovat mielenkiintoisia ja hyödyllisiä jatkotutkimuksen kannalta, mikäli haluamme yhteistyön jatkuvan sujuvana ja välttää konflikteja tulevaisuudessakin. Mikä meistä on itsestäänselvyys, saattaa olla muille käsittämätön tapa toimia. Näyttää siltä, että sekamiehitykset ovat tulleet jäädäkseen osaksi suomalaista kauppamerenkulkua.



## **LÄHTEET**

### **Haastattelut:**

Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu. Helsinki, kesäkuu 2013.

Varustamon edustaja, syksyllä 2013, kahteen otteeseen.

Anne Ala-Pölläsen haastattelut, tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S=suomalainen/EU

A-S-1. Päällystö, mies, noin 35 v.

A-S-2. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-S-3. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-F-1. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

Johanna Laineen haastattelut (kuusi haastattelua), tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S= suomalainen/EU

J-S-1. Päällystö, mies, noin 45 v.

J-S-2. Miehistö, nainen, noin 20 v.

J-F-3. Miehistö, mies, noin 60 v.

J-F-4. Alipäällystö, mies noin 35 v.

J-F-5. Miehistö, mies, noin 50 v.

J-F-6. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

**Kenttätyöpäiväkirja**, Johanna Laineen hallussa.

### **Internet-lähteet:**

Official website of the Philippines Overseas Employment Administration.

<http://www.poea.gov.ph>. Luettu 29.3.2015.

Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/>

Luettu 10.11.2014.

Tutkimuseettisen neuvottelukunnan www-sivusto. <http://www.tenk.fi/> Luettu 10.11.2014.

Ulkoasiainministeriön WWW-sivusto. <http://www.formin.fi/> Luettu 29.3.2015.

### **Painamaton kirjallisuus**

Karjalainen, Mira 1999: *Merimiehen matkakertomus – laivaelämä vankila-metaforan valossa*. Pro gradu-tutkielma. Helsingin yliopisto: Uskontotieteen laitos.

Talasmäki, Hanna 2006: *Nykyajan suomalainen merimiesyhteisö – antropologinen yhteisötutkimus rahtialus M/S Eiran merimiesyhteisöstä*. Pro gradu-tutkielma. Jyväskylän yliopisto: Historian ja etnologian laitos.

### **Painettu kirjallisuus**

Acejo, Iris 2012: Seafarers and transnationalism: ways of belongingness ashore and aboard, *Journal of Intercultural Studies* 2012/vol.33, 69–84.

Arvidsson, Alf 2009: *Etnologi. Perspektiv och forskningsfält*. Lund: Studentlitteratur AB.

Arvastson, Gösta & Ehn, Billy (toim.) 2009: *Etnografiska observationer*. Lund: Studentlitteratur.

Constantino, Renato 2006/1978: *The Philippines. Vol. 2: The Continuing Past*. Quezon City: The Foundation for Nationalist Studies.

Davies, Charlotte Aull 2008: *Reflexive Ethnography. A guide to researching selves and others*. 2<sup>nd</sup> edition. London & New York: Routledge.

Davydova, Olga 2009: *Suomalaisena, venäläisenä ja kolmantena: etnisyydiskursseja transnationaalissa tilassa*. Joensuun yliopiston humanistisia julkaisuja no 57.

Du Rietz, Peter 2001: *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie; 45. Stockholm: Sjöhistoriska museet.

Ehn, Billy 2014: *Arjen yllätyksiä – Huomaamattoman etnografia ja kulttuurianalyysi. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar 2001: *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerups.

Eldh, Christer 2004: *Den riskfyllda gemenskapen. Att hantera säkerhet på ett passagerarfartyg*. Lund: Arkiv förlag.

Fajardo, Kale 2011: *Filipino Crosscurrents. Oceanographies of seafaring, masculinities, and globalization*. University of Minnesota Press.

Fingeroos, Outi & Jouhki, Jukka 2014: *Etnologinen kenttätyö ja tutkimus: Metodien monimuotoisuuden pohdintaa ja esimerkkitapauksia. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Gadamer, Hans-Georg 1989: *Truth and Method*. Second edition. London: Sheed & Ward.

Gadamer, Hans-Georg 2004: *Hermeneutiikka. Ymmärtäminen tieteissä ja filosofiassa*. Suom. Ismo Nikander. Tampere: Vastapaino.

Gerstenberger, Heide 2008: Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt. Nautica Fennica 2007 – 2008*. Helsinki: Museovirasto.

Geertz, Clifford 1973: *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books, cop.

Hall, Stuart 1999: *Identiteetti*. Herkman, Juha & Lehtonen, Mikko (suom. ja toim.) Tampere: Vastapaino.

Hirsjärvi, Sirkka, Hurme, Helena 2000: *Teemahaastattelu. teoria ja käytäntö*. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirvi, Laura 2012: Multi-sited Fieldwork amongst Sikhs in Finland and California. *Where is the Field? The Experience of Migration Viewed through the Prism of Ethnographic Fieldwork*. Hirvi, Laura & Snellman, Hanna (toim.). *Studia Fennica Ethnologica* 14, 2012. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hofstede, Geert & Minkov, Michael 2010: *Cultures and Organizations: Software of the Mind: international cooperation and its importance for survival*. USA: McGraw Hill Professional. Dawsonera: Verkkojulkaisu. ISBN-13: 9780071770156.

Horck, Jan 2006: *A mixed crew complement – A maritime safety challenge*. Malmö Studies in Educational Sciences: Licentiate Dissertation Series 2006/vol.3.

Horck, Jan 2010: *Meeting diversities in maritime education: A blend from World Maritime University*. Malmö Studies in Educational Sciences No. 54. Malmö University.

Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika 2014: Etnografian ulottuvuudet ja mahdollisuudet. *Moniulotteinen etnografia*. Helsinki: Ethnos ry.

Knudsen, Fabienne, Loloma Froholdt, Lisa 2009: *The consequences of "Culture's Consequences": A Critical Approach to Culture as Collective Programming Applied to Cross-cultural Crews*. *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol 8 (2009), No.2, 105–121.

Kaukiainen, Yrjö 2008: *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Lamvik, Gunnar 2002: *The Filipino Seafarer. A Life between Sacrifice and Shopping*. Dept. of Social Anthropology. Norwegian University of Science and Technology.

Malkki, Liisa 2012: *Kulttuuri, paikka ja muuttoliike*. Tampere: Vastapaino.

Markkula, Johanna 2011: Any port in a storm: responding to crisis in the world of shipping. *Social Anthropology/Anthropologie Sociale* 2011/vol.19, 297–304.

Martikainen, Tuomas 2006: *Ylirajainen kulttuuri. Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

McKay, Steven 2007: Filipino Sea Men: Constructing Masculinities in an Ethnic Labour Niche. *Journal of Ethnic and Migration studies*, 33, vol 4.

Paaskoski, Leena 2008: *Herrana metsässä*. Kansatieteellinen tutkimus metsänhoitajuudesta. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Parrenas, Rhacel Salazar 2001: *Servants of globalization. Women, migration, and domestic work*. Stanford, California: Stanford University press.

Rosenström, Marika 1996: *Fartyget, himlen och havet: verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland Nr 597. Folkkultursarkivet Nr 16. Helsinki: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Ruotsala, Helena 2005: Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. *Polkuja etnologian menetelmiin*. Korkiakangas, Pirjo, Olsson Pia, Ruotsala, Helena (toim). Ethnos toimite 11, 2005. Helsinki: Ethnos ry.

Said, Edward W 2011/1978: *Orientalismi*. Suom.Kati Pitkänen. Helsinki: Gaudeamus University Press.

Sampson, Helen 2003: Transnational Drifters or Hyperspace Dwellers: An exploration of the lives of Filipino seafarers aboard and ashore. *Ethnic and Racial Studies*/vol.26, 253–277.

Steel, Tytti 2013: *Risteäviä eroja sataman arjessa*. Helsinki: Kansatieteellisiä tutkimuksia Helsingin yliopistossa 17. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-9013-4> (PDF)

Stewart, Pamela J. & Strathern, Andrew J. 2014: *Working in the field : anthropological experiences across the world*. New York, NY: Palgrave Pivot.

Suomen Varustamot ry. Toimintakertomus 2013.

Tikkanen, Sallamaria 1993: Vapaa-ajan viettoa Suomen etelä-Amerikan Linjan laivoilla. *Nautica Fennica 1993*. Helsinki: Museovirasto.

Uola, Kirsi 2004: *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari. Suomalainen merikirjallisuus – oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Urponen, Maija 2010: *Ylirajaisia suhteita. Helsingin olympialaiset, Armi Kuusela ja ylikansallinen historia*. Helsinki: Yliopistopaino. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-6449-4> (PDF)

Y.Q,Wang & P,Gu 2005: Reducing intercultural communication barriers between seafarers with different cultural background . *Maritime security and MET: Six Annual General Assembly (AGA) of the International Association of Maritime Universities, hosted by the World Maritime University. Malmö, Sweden*. WIT Press, Southampton, Boston.

Weibust, Knut 1969: *Deep sea sailors. A study in Maritime ethnology*. Stockholm: Nordiska museet.



## SISÄLLYSLUETTELO

1. LAIVALLE .....	1
1.1. Johdanto .....	1
1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta .....	3
1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet .....	5
1.4. Aineiston hankinta ja analysointi .....	10
1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät .....	13
1.5.1. Kenttätyöt .....	13
1.5.2. Haastattelut .....	15
1.5.3. Osallistuva havainnointi .....	18
1.5.4. Kenttätyöpäiväkirja ja profiilit .....	20
2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA .....	22
2.1. Sekamiehitys .....	22
2.2. Filippiiniläiset .....	26
2.3. Diaspora ja transnationalismi .....	29
3. LAIVALLA .....	33
3.1. M/S Martha .....	33
3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai .....	37
3.3. Hierarkia .....	41
3.4. Vapaa-aika .....	44
3.5. Kommunikaatio .....	49
3.6. "Onnellinen laiva" .....	54
4. LAIVALTA .....	62
4.1. Kenttätöiden jälkeen .....	62
4.2. Loppupäätelmät .....	64
4.3. Yhteenveto .....	67
LÄHTEET .....	71

## **”FILIPPIINILÄIS-SUOMALAISTA YHTEISELOA”**

### **ETNOGRAFIA SEKAMIEHITYKSESTÄ SUOMALAISELLE RAHTILAIVALLA**

#### **1. LAIVALLE**

##### **1.1. Johdanto**

Rahtilaiva lähti eteläsuomalaisesta satamasta pimeänä syksyisenä iltana. Tällä kertaa aluksen reitti kulki halki Itämeren ja Pohjanmeren aina Espanjaan asti, ja se pysähtyi matkalla useissa Euroopan satamissa ottamassa tai purkamassa lastia. Laiva on uusi ro-ro (roll on - roll off) -tyyppinen rahtialus, joka kuljettaa konttien lisäksi erilaista pyörillä liikuteltavaa lastia. Laivan perässä liehui voimakasta etelätuulta uhmaten Suomen lippu, ja kyljessä sen nimen alla luki kotipaikkana Helsinki. Ulospäin laiva vaikutti suomalaiselta, mutta lähemmin tarkasteltuna se oli monen kansallisuuden sekä kulttuurin kohtaamispaikka. Tutkielmani perustuu kolmeviikkoiseen kenttätyöjaksoon, jonka aikana olin laivalla havainnoimassa nykymerenkulkua.

Tutkimusaiheeni on sekamiehitykset suomalaisella rahtilaivalla. Sekamiehityksellä tarkoitetaan mahdollisuutta käyttää EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisia suomalaisen rahtilaivan henkilöstöä palkatessa. Suurin osa näistä merimiehistä tulee Filippiineiltä. Käytäntö hyväksyttiin vuonna 2009, joten suomalaisessa merenkulussa asia on uusi ja sitä on tutkittu vasta vähän. Olin kenttätöissä Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssin Anne Ala-Pölläsen kanssa, ja nimesimme laivan M/S Marthaksi. Tämä pseudonyymi tulee suomalaisten merimiesten keskuudessa suositusta tanskalaisesta 1960-luvun höyrylaivaelokuvasta, jonka hahmot ovat karikatyyrejä oman merimiesammattinsa edustajista. Laivan miehistölle oli kunnia-asia, ettemme poistuneet laivalta näkemättä tätä filmiä. Merimiesten anonymiteetin suojaksi en mainitse laivan oikeaa nimeä ja varustamoakaan enkä henkilöiden ammattia, ellei se tutkielman kannalta ole oleellista. Esimerkiksi kokin asema on tässä tutkielmassa tärkeä sekä tutkittavana että laivayhteisön jäsenenä, joten hänen positionsa mainitseminen on mielestäni tärkeää.

Tarkastelen miten sekamiehitys ilmenee käytännössä laivalla. Tarkastellessani sekamiehitystä ja sen vaikutusta laivayhteisöön tulen samalla tarkastelleeksi omaa kasvuani tutkijana, ja sitä miten ymmärrykseni aiheeseen lisääntyy tutkielman edetessä. Olen rakentanut tutkielmani kronologisesti ajatukselle; laivalle, laivalla, laivalta. Tutkielmani etenee kahdessa tasossa; abstraktilla tasolla tarkastelen yleisesti kulttuurien kohtaamista sekamiehitetyssä laivayhteisössä. Konkreettisemmalla tasolla esitän oman tulkintani tapahtumista.

Tutkimuksen empiirinen osa alkaa Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelulla. Tämä, samoin kuin myöhempi epävirallinen keskustelu M/S Marthan varustamon edustajan kanssa toimii taustatietona sekamiehityksistä Suomessa. Tarkastelen Laivalle - osiossa sekamiehityskäytäntöä Suomessa, sekä filippiiniläisiä merimiehiä ja heidän rekryointiaan laivoillemme. Laivalla - kappale on varsinainen etnografia, eli kertomus siitä miten sekamiehitys ja kulttuurien kohtaaminen näyttäytyi M/S Marthalla arjessa sekä vapaa-aikana eri näkökulmista tarkasteltuna. Laivalta - luvussa reflektoin ja analysoin tarkemmin havaintojani sekä aineistosta nousevia teemoja.

M/S Marthalla työskentelevää miehistöä oli yhteensä kuusitoista, joista filippiiniläisiä oli yhdeksän ja loput suomalaisia. Lisäksi laivalla oli kaksi suomalaista harjoittelijaa. Laivahierarkiassa merimiehet jaetaan päällystöön (kapteeni, yliperämies, vahtiperämiehet, konepäällikkö, konemestarit) sekä miehistöön, johon kuuluvat loput laivan kansi-, kone- ja talouspuolen työntekijöistä. Puhun kuitenkin yleisesti merimiehistä tai miehistöstä tarkoittaessani kaikkia Marthalla työskenteleviä ihmisiä, myös kahta laivalla työskennellyttä naista. Käytän haastattelusitaateissa ja kenttätyöpäiväkirjan otteissa filippiiniläisistä puhekielessä esiintyvää sanaa ”filppari”, sillä ilmaisua käytettiin niin työnantajapuolen kuin Marthan merimiestenkin kanssa käydyissä keskusteluissa yleisesti.

### **M/S Marthan merimiehet**

#### **Suomalaiset:**

Päällystö: Kapteeni, yliperämies, konepäällikkö, ensimmäinen konemestari

Miehistö: Pursimies (poosu), matruusi, talousapulainen (messilikka tai -kalle).



**Filippiiniläiset:**

(Ali)päälylystö: Vahtiperämiehet (toinen perämies), vahtikonemestari

Miehistö: Sähkömies, konekorjausmies, moottorimies, kokki

**1.2. Tutkimuskysymykset ja tutkimusaiheen valinta**

Tutkielmani perustuu kenttätyöhön ja rajaan aiheeni sekamiehitykseen M/S Marthalla. Tarkastelen sitä miten sekamiehitys tällä aluksella, tämän miehistön keskuudessa ja tällä matkalla näyttäytyi. Tutkimukseni pääkysymys on, mikä on sekamiehityksen vaikutus yhteisöllisyyteen, työhön sekä sosiaalisiin suhteisiin tällä suomalaisella rahtilaivalla? Alakysymyksillä pyrin avaamaan teemaa; Onko M/S Martha niin sanottu ”onnellinen laiva”, merimieskielessä usein esiintyvä ”Happy Ship”? Onko laivan suljetussa ympäristössä eri kulttuureista tulevien merimiesten välillä yhteisöllisyyttä, mistä se muodostuu, ja tavoitellaanko sitä. Miten ihmiset kohtaavat yhteisössä ja miten yhteistyö toimii laivayhteisössä arkielämän tasolla; työssä ja vapaa-ajassa? Onko filippiiniläisten ja suomalaisten työ- ja vapaa-ajan toimissa eroja, mistä syntyvät, miten ne ilmenevät ja miten ne vaikuttavat työyhteisössä? Tutkielma on oma näkökulmani ja tulkintani merimiesten elämään M/S Marthalla; mitä minä näin, mitä laivalla tapahtui ja mitä nämä kertovat monikulttuurisesta työyhteisöstä sekä yhteisöllisyydestä?

Suomalaiset merimiehet opiskelevat ammattiin ja hakevat laivalle töihin, mutta filippiiniläisten tie suomalaiselle laivalle on monimutkaisempi. Tutkielman kannalta onkin oleellista selvittää filippiiniläisten taustat. Heidän osuutensa tutkielmassa korostuu, sillä ilman heidän taustojaan on mahdotonta tarkastella ja ymmärtää Marthan sekamiehitettyä arkea ja sen miehistön sosiaalisia suhteita.

Miehitys rahtilaivoilla on nykyään supistettu minimiin, joten jokainen on tärkeä ja jokaiseen tulee voida luottaa työn sujuvuuden, turvallisuuden sekä yleisen tyytyväisyyden vuoksi. Sekamiehityssopimusten mukaan EU:n ulkopuolelta tuleva työvoima palkataan laivalle määrätyn ajaksi, joten varustamo, laiva ja lippu sen perässä eivät useinkaan ole heille samat kuin aikaisemmalla työrupeamalla, ”*törnillä*”. Yhteisöllisyyden muodostuminen sekä tutustuminen, sitoutuminen tai kiintyminen työtovereihin tai alukseen

ei siten edusta välttämättä samanlaista jatkuvuutta kuin samalla laivalla säännöllisesti seilaavilla suomalaisilla merimiehillä. Työ laivalla on ryhmätyötä, jossa kaikilla on sama merellinen ympäristö, samat myrskyt ja satamat sekä sama tavoite, eli saada lasti ajoissa ja turvallisesti perille.

M/S Marthalla yhdistävänä tekijänä toimi merimiehen ammatti ja työympäristö.

Merimiesten henkilökohtaisilla ominaisuuksilla on vaikutusta yhteisöllisyyteen ja mikä merkityksiä sille annetaan, mutta taustalla vaikuttava ammattikulttuuri on muokannut työskentelyn laivalla samankaltaiseksi aluksesta tai sen merimiehistä riippumatta. Ryhmän jäsenet vaihtuvat ja viipyvät työssään vain hetken, mutta yhteisön kulttuuri elää omanlaisenaan. Yhteisön jäsenten roolit muotoutuvat pitkälti yhteisön jäsenen hierarkkisesta ja ammatillisesta statuksesta. Kuitenkin henkilökohtaisilla suhteilla ja persoonallisilla ominaisuuksilla on suuri vaikutus työyhteisön ja jäsenen roolin muotoutumisessa merimiesyhteisössä.

En ole itse työskennellyt tai ennen kenttätöitani edes käynyt rahtilaivassa, joten ennen kentälle lähtöä pohdin miten sopeutuminen laivaympäristöön ja havainnointi sekä haastattelut minulle täysin vieraassa ympäristössä tulisivat onnistumaan. Minulla on kuitenkin omakohtaista kokemusta filippiiniläisten kanssa työskentelystä, joten ymmärrän suomalaisten merimiesten tunteet uusia työtovereita kohtaan. Työskentelin pitkään sairaanhoitajana Lontoossa, jonne palkattiin 2000-luvun alussa filippiiniläisiä helpottamaan kroonista hoitajapulaa. Nämä hoitajat olivat hyvin koulutettuja ja puhuivat hyvää englantia, mutta heidän tapansa kommunikoida ja toimia eri tilanteissa oli erilainen, kuin mihin olin tottunut. Huomasin itsestäni ja työtovereistani, että monelle Lontoossa työskentelevälle ja siellä monikulttuurisuuteen tottuneelle, filippiiniläisten hoitajien yhtäkkäinen tulva tuntui oudolta ja omaa työpaikkaakin uhkaavalta.

Suljetussa yhteisössä kielen, kommunikaation sekä yhteistyön merkitys on suuri. Näihin vaikuttavat muun muassa puhuttu kieli, sen piilomerkitykset sekä eri kulttuurien tavat ilmaista itseään. Ei ole itsestään selvää mitä sanotaan, kenelle sanotaan ja mitä jätetään sanomatta, keneltä tietoa kysytään tai otetaan vastaan. Ammattikieli, huumori, kielen piilomerkitykset, eri tavat ilmaista esimerkiksi negatiivisia ajatuksia tai silkka kielitaidon puute voivat aiheuttaa ongelmatilanteitakin eri kulttuureista tulevien merimiesten työssä sekä sosiaalisissa suhteissa työpaikalla. Tavoitteenani on tarkastella sitä, miten

kommunikaatio monikulttuurisessa ryhmässä ilmenee käytännön työssä, esimerkiksi informaation, ohjeiden ja käskyjen välittymisessä.

Ruotsalainen merenkulun opettaja sekä tutkija Jan Horck on todennut, että tutkijan on vaikea tehdä tutkimusta, mikäli laivaympäristö sekä merimiehen arki ovat hänelle vieras maailma. Tutkijan on hänen mukaansa vaikea ymmärtää ja sisäistää laivan suljettua yhteisöä, sen toimintaa, kieltä ja perinteitä.<sup>1</sup> Minusta se, että laiva oli vieras ympäristö, oli kuitenkin hyvä asia tutkielmani kannalta, sillä pystyin suhtautumaan laivan arkeen ja tapahtumiin vailla ennakoasenteita. Vaikka elin sisällä laivan arjessa, olin kuitenkin ulkopuolinen tutkija.

Alkuperäinen merietnologinen tutkimussuunnitelmani sekä tutkimusmetodini vaihtuivat kun kiinnostuin sekamiehitysteemasta. Tutkimuskysymykseni sekä näkökulmani aiheeseen elivät ja muuttuivat vielä tutkimus- sekä kirjoitusprosessin aikanakin. Hermeneuttisen kehän<sup>2</sup> ajatusmallin mukaisesti minulla oli aluksi tietty ennakoajatus tutkimusaiheestani. Alun perin tarkoitukseni oli keskittyä sekamiehityksissä vain suomalaisten miehistöpuolen merimiesten näkökulmaan asiaan, sillä ajattelin tutkielman paisuvan muuten liikaa. Taustatiedon lisääntyessä huomasin kuitenkin jo ennen laivalle lähtöä, että tutkielmasta tulee yksipuolinen ja suppea ilman filippiiniläisten sekä suomalaisen päällystön näkökulmaa. Lisäksi aineisto olisi jäänyt pieneksi, sillä Marthalla oli vain kolme suomalaista miehistön jäsentä.

### **1.3. Aikaisempi tutkimus, keskeiset käsitteet**

Sekamiehitys on rahtilaivoillamme uusi asia, joten aiheesta on tehty Suomessa vasta vähän tutkimusta. Lähinnä merenkulun ammattikorkeakoulujen opiskelijoiden piirissä tehdyt tutkimukset ovat kvantitatiivisia, etupäässä tilastoja sekamiehityksistä tai mielipidemittauksia, joissa käytäntöä arvioidaan numeraalisilla asteikoilla. Tutkimuksissa on keskitytty suomalaisiin varustamoihin tai merimiehiin, filippiiniläisten merimiesten ääni ja mielipiteet eivät tule näissä tutkielmissa esille.

---

<sup>1</sup> Horck 2006, 169.

<sup>2</sup> Kts Gadamer 1989, 2004.

Euroopassa sekä muualla maailmassa merimiehiä ja sekamiehityksiäkin on tutkittu paljon. Tutkimusta tehdään muun muassa WMU:ssa (World Maritime University) sekä SIRC:ssä (Seafarers International Research Centre), jotka ovat keskittyneet merenkulun tutkimukseen myös humanistisesta näkökulmasta. Käytän tutkielmassani molempien julkaisuja sekä tutkimuksia.

Ruotsissa monikulttuuriset miehistöt ovat olleet käytäntö jo pitempään ja aihetta on tutkittu laajemmin. Tukholman merimuseon tutkija, etnologi Peter Du Rietzin tarkastelee sekamiehityksiä etnografisessa tutkielmassaan *Isolde av Singapore*. M/S Isolde oli liputettu Singaporeen, mutta sen päällystöstä neljä oli edelleen ruotsalaisia. Hän oli mukana rahtilaiivalla useamman kuukauden, jonka aikana hän tarkasteli eri kulttuureista tulevien merimiesten kohtaamista laivan arjessa. Oman kolmeviikkoiseni perusteella tämä etnografia tuntui hyvin tutulta, joten se on mielenkiintoinen vertaistutkimus paljon omia havaintojani muistuttavien tutkimustulosten takia.

Vaikka M/S Marthan miehistö muodostui vain kahdesta eri ryhmästä, voidaan mielestäni kuitenkin puhua kulttuurien moninaisuudesta. Suomalaiset ja filippiiniläiset merimiehet tekevät samaa työtä samassa suljetussa tilassa, mutta heidän lähtökohtansa ja taustansa ovat kuitenkin erilaiset. Miten tämä monikulttuurinen työyhteisö elää arkea ja työskentelee yhdessä? Kulttuurien vertailu on haastavaa. Etnografista vertailua on tehty muun muassa etsimällä erilaisista kulttuureista yhteisiä piirteitä ja tarkastelemalla miten ne ilmenevät. Tutkimuksessa voidaan korostaa mahdollisia eroja ja yrittää tulkita niitä.<sup>3</sup> Oma tulkintani M/S Marthan sekamiehityksestä on lähempänä jälkimmäistä vertailumallia. Kuvailen mitä filippiiniläiset ja suomalaiset sanovat itsestään ja toisista, ja miten he näkevät oman ryhmänsä verrattuna toisiin.

Kulttuuri voidaan määritellä tietyn ryhmän jakamiksi tiedostetuiksi tai tiedostamattomiksi koodeiksi, käsityksiksi ja arvoiksi, jotka ilmenevät ja muovautuvat ihmisten sosiaalisessa kanssakäymisessä. Kulttuuri on tavallaan kollektiivista tietoutta, määrätyn yhteisön omaisuutta.<sup>4</sup> Kulttuuriin voidaan katsoa kuuluvan sekä näkyviä että näkymättömiä piirteitä. Näkyviä piirteitä ovat muun muassa ruokatavat, pukeutuminen ja tapakulttuuri; näkymättömiä esimerkiksi arvot ja arvostukset, moraali sekä uskonto. Kulttuuri voidaan

---

<sup>3</sup> Stewart & Strathern 2014, 79.

<sup>4</sup> Ehn & Löfgren 2001, 9.

määritellä suhteellisen pysyväksi ja uusille sukupolville siirrettäväksi, mutta toisaalta se voi muuttua ajan kuluessa. Vanhaa jää pois ja jotain uutta tulee sen tilalle.<sup>5</sup>

Clifford Geertz kehottaa hylkäämään ajatuksen, että kulttuuri muodostuu pelkästään ihmisten tavoista, tottumuksista ja perinteistä. Hänen mukaansa kulttuuria tulisi tarkastella kontrollimekanismina, ohjeina ja sääntöinä, jotka ohjaavat ihmisen käyttäytymistä sekä toimintaa ja joista ihminen on riippuvainen. Geertzin mukaan ihmisen toimintaa tulisi tarkastella sekä kulttuuristen että sosiaalisten aspektien kautta, mieltäen nämä itsenäisiksi, mutta toisistaan riippuvaisiksi tekijöiksi. Toisaalta on olemassa uskomuksista, symboleista sekä arvoista muodostuva malli, jonka avulla ihminen tarkastelee ja ymmärtää maailmaa, ilmaisee tunteitaan ja tekee päätöksiä. Siinä missä kulttuurin katsotaan ohjaavan ihmisen toimintaa, sosiaalinen rakenne on se muoto, jossa kulttuuri näkyy.<sup>6</sup>

Yhdessä tehty työ on ollut usein tarkastelun lähtökohtana kansatieteellisessä ammattiryhmiä ja niiden kulttuuria käsittelevässä tutkimuksessa. Arkisessa vuorovaikutuksessa työntekijöiden kokemukset, näkemykset sekä arvot kohtaavat. Metsänhoitajien ammattikulttuuria tutkineen kansatieteilijä Leena Paaskosken mukaan kulttuuria tulee tarkastella dynaamisena prosessina. Ryhmän yhteinen kulttuuri syntyy ja elää sen jäsenten välisessä vuorovaikutuksessa. Ammattikulttuuriin kuuluvat tavat, perinteet, arvot ja arvostukset sekä käsitykset ammattikunnan merkityksestä ja tehtävästä. Paaskoski puhuu ammattiperinnöstä, kulttuurisesta pääomasta, joka omaksutaan, tunnustetaan ja jota ylläpidetään sekä tietoisesti että tiedostamatta. Tärkeää on, että koko ammattikunta ”tunnustaa” yhteisen kulttuurin, vaikka sillä ei kaikille olekaan samanlaista merkitystä ja sitä tulkitaan eri tavoin. Ammattikulttuuri ei siis ole tutkijoiden keksintöä, vaan se tiedostetaan ammattikunnan sisällä yhteishenkenä ja yhteisinä arvoina.<sup>7</sup>

Merimiesten ammatissa yhteisö elää ja toimii laivalla yhdessä niin työssä kuin vapaa-aikanakin. Merimiehen ammattiroolin muodostumisessa ja kehittämisessä vaikuttaa niin merimiesyhteisön ulkopuolelle jäänyt lähtöyhteisö kuin suhde tuloyhteisöön, aluksen muihin merimiehiin. Liittymällä merimiesyhteisöön merimies osittain luopuu lähtöyhteisön identiteetistä ja samaistuu ammattirooliinsa eli merimieheyteen.<sup>8</sup> Ammatillinen yhteisö

---

<sup>5</sup> Martikainen et al 2006, 11–12.

<sup>6</sup> Geertz 1973, 44, 144.

<sup>7</sup> Paaskoski 2008, 11, 80–81.

<sup>8</sup> Uola 2004, 339.

muodostuu ihmisistä, jotka tekevät yhdessä samankaltaista työtä ja joilla on samat tavoitteet ja päämäärät, ja jotka ovat omaksuneet useita samoja arvoja, normeja ja näkemyksiä. Yhteisöllä tulee olla jotain, mikä erottaa sen muista yhteisöistä.<sup>9</sup>

Leena Paaskosken mukaan (metsänhoitajien) ammattikulttuuri on abstraktio, joka on olemassa vain ryhmän jäsenten kollektiivisten kokemusten perusteella. Ammattikulttuuri on tärkeä osa yhteisöllisyyden muodostumisessa ja sen ylläpitämisessä. Etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren puhuvat ryhmän yhteisöllisyydestä kollektiivisena tietoisuutena. Kulttuuria luodaan aktiivisesti tavoitteena vahvistaa ryhmän yhteenkuuluvuutta, mutta yhteiset kokemukset sekä jaettu arki muodostavat tiedostamatontakin yhteisöllisyyttä.<sup>10</sup> Tutkijan tulee huomioida eri kulttuurikäsitysten sidonnaisuus yhteiskunnallisiin sekä taloudellisiin rakenteisiin eli esimerkiksi alhaiseen elintasoon ja työttömyyteen.<sup>11</sup> Filippiiniläisten syyt lähteä kotisaariltaan maailman merille liittyvät nimenomaan näihin seikkoihin, joten käsitelen niitä tutkielmassani myöhemmin.

Työ laivalla on yhteistyötä ja yhteisön merkitys on tärkeä. Sekamiehityksessä molemmat ryhmät tuovat omia piirteitään laivan työ- ja merimieskulttuuriin. Sosiaalipsykologi Geert Hofstede on tarkastellut näkökulmia valtaeroihin eri kulttuureissa tutkimuksessaan IBM-yhtiössä, mutta hänen teorioitaan on sovellettu paljon merenkulun ja etenkin sekamiehitysten tutkimukseen. Hän tarkasteli monikulttuurisia työyhteisöjä, joissa usein korostuvat vallan ja hierarkian käsitteet, maskuliinisuus sekä feminiinisyys, yksilön ja yhteisön suhde sekä se, miten kommunikaatio eri ryhmien välillä toimii.<sup>12</sup> Etnologi Peter du Rietz on käyttänyt Hofsteden mallia tutkimuksessaan. Hänen mukaansa valtaeroihin vaikuttavat suhtautuminen valtaan ja johtajiin, ja yhteiskunnissa joissa tämä valtaero on suuri, johtajankin rooli on suuri. Näissä käskyjä annetaan ja niitä noudatetaan. Hän tarkastelee individualismin ja kollektivismien käsitteitä työnteossa, eli toimitaanko mieluummin itsenäisesti vai ryhmässä. Käsitteisiin liittyvät perheen ja suvun merkitys sekä sitä kenelle ollaan lojaaleja. Hofstede mainitsee tärkeänä elementtinä eroja tarkastellessa epävarmuuden näyttämisen ja etenkin sen välttämisen. Toisissa kulttuureissa riskejä uskalletaan ottaa, toisissa taas niitä vältetään epäonnistumisen ja kasvojen menettämisen

---

<sup>9</sup> Arvidsson 2009, 16–17.

<sup>10</sup> Ehn & Löfgren 2001, 8–11.

<sup>11</sup> Geertz 1973, 361.

<sup>12</sup> Hofstede et al 2010, 30.

pelossa.<sup>13</sup> Hofsteden tutkimuksesta nousee esille tämänkin tutkielman kannalta olennaisia käsitteitä kuten hierarkia sekä yhteisöllisyys.<sup>14</sup> Tarkastelen näitä teemoja myöhemmin omissa kappaleissaan.

Hofsteden teorian kritiikitöntä käyttöä monikulttuuristen miehistöjen tutkimuksessa on kuitenkin arvosteltu. Hofsteden kulttuurikäsitystä on pidetty liian deterministisenä, pysyvänä ja sukupolvelta toiselle luonnollisena siirtyvänä. Hän puhuu kulttuurista ”kollektiivisena ohjelmointina”, jonka mukaan ihmisen käyttäytyminen, arvot sekä normit määräytyvät opitun mallin mukaan. Tietyn maan kansalaisuus ja etninen tausta vaikuttavat ihmisen käyttäytymiseen, ja sitä voidaan ennustaa edellä mainittujen seikkojen perusteella. Tietyn ryhmän kulttuuria pidetään itsestäänselvyytenä ja kaikille kuuluvana ja sen sisäiset eroavaisuudet jätetään huomiotta. Muun muassa Filippiinit on kuitenkin hyvin heterogeeninen valtio, jossa on useita eri etnisiä vähemmistöjä tapoineen ja kielineen. Hofsteden kriitikkojen mukaan kulttuuri ei välttämättä liity kansallisuuteen tai kansallisuus yhteisön kulttuuriin, mutta hänen mallinsa avulla voidaan luoda erilaisia stereotyyppioita ja hyväksyä rakenteellisia epäoikeudenmukaisuuksiakin niputtamalla sekamiehitysten tuomat mahdolliset ongelmat kulttuurikäsitteen alle.<sup>15</sup>

Merenkulkija ja WMU:n tutkija sekä opettaja Jan Horck on tarkastellut sekamiehistöjen vaikutusta laivojen turvallisuuskulttuuriin lähinnä eri kulttuureista olevien merenkulun tutkimuksen opiskelijoiden kautta. Hänen mukaansa ongelmia saattaa syntyä kommunikaatiovaikeuksista, jotka juontavat juurensa paitsi yhteisen kielen puuttumisen lisäksi miehistön eri kulttuuritaustoista. Toisten tekemisiä, sanomisia, ilmeitä, eleitä ja tapoja ei ymmärretä tai ne tulkitaan väärin. Kommunikaatiolla tai sen vaikeuksien aiheuttamilla väärinkäsityksillä on merkitystä paitsi miehistön sosiaalisiin suhteisiin myös turvallisuuteen aluksella.<sup>16</sup> Se, että on tietoinen muista kulttuureista, vaatii Horckin mukaan ymmärrystä omasta kulttuurista ja sen muodostumisesta. Muita tulkitaan ainakin jossain määrin oman kulttuurin näkemysten kautta. Tämä saattaa aiheuttaa väärinymmärryksiäkin, mikäli ei huomioida kulttuurisia eroja esimerkiksi kommunikaatiotyylissä, vallan ja hierarkian ymmärtämisessä, uskonossa sekä

---

<sup>13</sup> Du Rietz 2001, 177–178.

<sup>14</sup> Hofstede et al 2010, passim.

<sup>15</sup> Knudsen & Loloma Froholdt 2009, 105–107, 114.

<sup>16</sup> Horck 2006, 30, 46.

suhtautumisessa aikaan ja työntekoon yleisesti. Nämä asiat tulisikin huomioida jo merenkulun koulutusta suunniteltaessa.<sup>17</sup>

Aineistostani nousee esiin ajatuksia herättävä jälkikolonialismin käsite. Antropologi Edward Saidin mukaan jälkikolonialismi kritisoi sitä, että läntisten maailman harjoittama kolonialismi, eli kehitysmaiden taloudellinen ja kulttuurinen riisto on ymmärretty ja esitetty luonnollisena. Jälkikolonialismin tärkeimpiä käsitteitä on etnosentrismi eli muiden arviointi oman kansan ja kulttuurin perspektiivistä. Se ei välttämättä ole rasistinen termi, vaan tarkoittaa länsimaissa, lähinnä Euroopassa kehitettyjen käsitteiden ja kategorioiden soveltamista muihin kansoihin ja kulttuureihin.<sup>18</sup>

#### **1.4. Aineiston hankinta ja analysointi**

Primääriaineisto tutkielmassani on kenttätyömateriaali eli haastattelut ja havainnointiaineisto sekä niihin perustuva kenttätyöpäiväkirja. Aikaisempi tutkimus, Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu sekä keskustelu Marthan varustamon edustajan kanssa toimivat apuvälineinä aineiston analyysissä, tarkastellessani aiheen taustoja ja sekamiehityksiä yleisellä tasolla. Etnografisen tutkielmani lähtökohtana on hermeneuttinen tutkimusote. Siihen liittyy materiaalin hankinta ja etenkin kenttätöihin lähteminen ilman tarkkoja tutkimuskysymyksiä tai teoriaa aineiston analysointiin. Tutkielman edetessä saan lisää tietoa eri lähteistä, jolloin oma ymmärrykseni aiheesta kasvaa, tutkielma elää ja muovautuu tiedon, havainnointien, kokemusten, tulkinnan sekä niiden reflektoinnin myötä. Ymmärrykseni sekamiehitysteemaan kehittyi aikaisempaa tutkimusta sekä kirjallisuutta tarkastellessa. Kokemukseni työskentelystä filippiiniläisten kanssa ja tietynlainen ymmärrys heidän työkuulttuuristaan ei voinut olla vaikuttamatta havaintoihini sekä tulkintoihini. Vaikka laiva- ja sairaalaympäristö eroavat toisistaan, on niissä paljon yhtäläisyyksiä, kuten hierarkkinen organisaatio, jossa on jokaiselle tarkkaan määritellyt roolit.

Filosofisen hermeneutiikan kehittäjän Hans-Georg Gadamerin mukaan hermeneuttiseen

---

<sup>17</sup> Horck 2010, 112.

<sup>18</sup> Said 2011/1978, passim.



prosessiin kuuluu vuorovaikutus tutkijan sekä tutkittavien ymmärryksen sekä maailmankuvan välillä. Tutkija ei pelkästään toista sanottua tai koettua, vaan tulkitsee sitä, lähtökohtana toisen ymmärtäminen.<sup>19</sup> Tulkinnat ovat aina kulttuurisidonnaisia, joten tutkimuskohteen ymmärtämiseksi tutkijan tulee perehtyä sen kulttuuriseen kontekstiin, sekä liittää tutkimus tiettyyn aikaan, paikkaan sekä sosiaaliseen yhteyteen.<sup>20</sup> Hermeneuttisen säännön mukaan kokonaisuutta tulee ymmärtää yksittäisten seikkojen ja yksittäisiä kokonaisuuden perusteella.<sup>21</sup>

Billy Ehn ja Orvar Löfgren tarkastelevat Kulturanalyser - teoksessaan tilan ja ajan, yhteiskunnan ja sosiaalisen maiseman, arvojen, työn sekä moraalien käsitteitä.<sup>22</sup> Nämä käsitteet sopivat hyvin myös laivan suljetun ja eristyneen tilan sekä kulttuurin tarkasteluun. Taustatiedon valossa sekamiehitys näyttäytyi aluksi minulle melko abstraktina käsitteenä. Tutkielman edetessä, kenttätöissä sekä tuloksia analysoidessani kulttuurianalyysi auttoi löytämään asioita ja ilmiöitä, joihin ei välttämättä muuten kiinnittäisi huomiota, ja tarkastelemaan sekä analysoimaan niitä nimenomaan kulttuurintutkimuksen näkökulmasta. Kulttuurianalyysin avulla pyrin tarkastelemaan asioihin kätkeytyviä piilomerkityksiä ja mitä tapahtuu silloin kun ei varsinaisesti näytä tapahtuvan mitään. Tilan merkitys on tärkeä, ja se on jaoteltu laivalla selkeästi, rahtilaivalla suurin osa pinta-alasta liittyy sen tärkeimpään toimintaan eli rahdin kuljetukseen. Jako julkiseen ja yksityiseen on periaatteessa yksinkertainen, yksityistä on vain hytti ja kaikki muu on julkista. Tarkastelen eri tilojen merkityksiä omassa luvussaan; kuka tekee mitä, missä ja kenen kanssa. Kulttuurianalyysissä on tärkeää tarkastella jännitteitä kulttuurin ja yhteisön rakenteen, ihmisten omakohtaisten kokemuksen ja yleisen mallin, yksityisen ja yleisen sekä sen välillä, mitä ihmiset sanovat ja mitä he tekevät.<sup>23</sup>

Billy Ehnin mukaan etnografi on aina altis vaikutuksille ja tietämättäänkin ennakkoluuloinen. Hänen mukaansa tutkijan tulee muistaa tapahtumia analysoidessa, että hän on itse osa tapahtumaa, ja se mitä kentällä näkee, kokee ja ymmärtää, riippuu omasta paikasta tilanteessa. Tutkijan mahdollisuus liikkua kentällä ja se, miten pääsee mukaan eri tilanteisiin ja miten hän ne rekisteröi mielessään, vaikuttavat yleiskuvan syntymiseen. On

---

<sup>19</sup> Gadamer 1989, 308.

<sup>20</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 14.

<sup>21</sup> Gadamer 2004, 29.

<sup>22</sup> Ehn & Löfgren 2001, 28–29.

<sup>23</sup> Ehn & Löfgren 2001, 13.

eri asia seisooko vieressä sivustakatsojana vai osallistuuko tapahtumaan jotenkin. Tutkimuksen tekoon ja sen tuloksiin liittyvät sekä vaikuttavat kuitenkin ennakko-odotukset, asioiden kulttuurinen merkitys sekä etukäteistieto aiheesta sekä tutkijan tausta ja koulutus. Ehnin mukaan jo ihmisten ja asioiden nimeäminen sekä luokittelu ovat tulkintaa ja vaikuttavat havaintoihin.<sup>24</sup> Helena Ruotsalan mukaan tutkija on aina osa omaa kulttuurista kontekstiaan, johon kuuluu äidinkieli sekä tietty kulttuurillinen käsite- ja arvomaailma. Tutkimuksen tekoon ja sen tulosten analysointiin vaikuttavat tutkijan oma arvomaailma sekä elämäkokemus, mutta myös tietyt fyysiset tekijät kuten ikä, ihonväri sekä sukupuoli.<sup>25</sup>

Clifford Geertzin mukaan etnografi tarkkailee, tallentaa ja analysoi eli ”kirjoittaa auki” havainnoimansa sosiaalisen todellisuuden ja tapahtumat. Etnografia on tulkitsevaa kuvailua, jossa ohimenevä tilanne kuvaillaan etsimällä merkitykselliset seikat ja rakenteet, joita pystytään analysoimaan sekä tarkastelemaan yhä uudelleen.<sup>26</sup> Tutkijan tausta sekä kulttuurinen konteksti vaikuttavat tutkimukseen koko prosessin ajan, niin kenttätöissä kuin kirjoittamisessa sekä tulosten analysoinnissa.

Etnologinen reflektio tarkoittaa ” *tutkimuksen suunnitteluun, tekoon ja raportointiin vaikuttavien subjektiivisten, menetelmällisten ja tiedon olemusta koskevien tekijöiden tiedostamista ja arviointia.* ” Reflektointi on metodi ymmärtämiselle sekä keino tuoda esille miten tutkija on työssään edennyt lähtökohdista lopputulokseen.<sup>27</sup> Itsereflektion merkitys on korostunut kansatieteessä viime vuosikymmeninä. Tutkijan on pystyttävä analysoimaan omaa tutkijan rooliaan, sekä sitä miten hänen läsnäolonsa vaikuttaa tutkittavaan yhteisöön.

---

<sup>24</sup> Ehn 2014, 73–74 .

<sup>25</sup> Ruotsala 2005, 53.

<sup>26</sup> Geertz 1973, 19–20.

<sup>27</sup> Fingeroos & Jouhki, 2014, 88, 90.

## 1.5. Etnografiset tutkimusmenetelmät

### 1.5.1. Kenttätyöt

Aiheeni kannalta kenttätyöt olivat minulle hyvä tapa tarkastella tutkimusaiheeni, sillä olemalla itse paikalla pääsisin havainnoimaan miten sekamiehitys käytännössä toimii. Helsingin yliopiston merihistorian amanuenssi Anne Ala-Pöllänen oli lähdössä rahtilaivalle tekemään tutkimusta väitöskirjaansa varten, ja koska en aikaisemmin ollut tehnyt osallistuvaa havainnointia kenttätöissä enkä ollut rahtilaivalla, totesimme, että ensimmäinen kerta olisi hyvä tehdä kokeneemman tutkijan seurassa. Päädyimme molempien tutkimuksen kannalta sopivaan suomalaisvarustamoon, jonka edustaja sanoi heidän olevan kiinnostuneita tukemaan tutkimuksiamme tarjoamalla mahdollisuuden kenttätöihin. Erityisen mielekkääksi hän koki oman aiheeni, koska siitä ei ole Suomessa vielä paljoakaan kokemusta, saati tutkimusta. Keskustelimme M/S Marthan varustamon edustajan kanssa sekä ennen kenttätöitä että niiden jälkeen. Olimme toimittaneet hänelle etukäteen tutkimussuunnitelmamme sekä laivalle lähetettävät informaatiokirjeet. Ensimmäisellä kerralla keskustelimme tutkimusaiheistamme sekä käytännön kysymyksistä ja järjestelyistä. Laivalta palattuamme kävimme varustamossa uudelleen ”kohteliaisuuskäynnillä” sekä antamassa palautetta siltä osin kuin koimme tutkimuskohteemme henkilöiden anonymiteetin sallivan.

Vertailimme eri reittivaihtoehtoja, joista osa oli Itämerellä säännöllistä väliä kulkevia, ja osa kauemmas Eurooppaan suuntaavia laivoja. Olimme molemmat sitä mieltä, että pitempi linja ja siten enemmän aikaa merellä helpottaisi tutkimustyötämme, sillä lyhyemmillä linjoilla usein toistuvat satamiin tulot ja niistä lähdöt ovat merimiehille hektisiä tilanteita, kun taas merellä tahti on rennompi. Varustamo maksoi ylläpitomme, mutta ehtona oli, että mikäli laivaan tulisi rekkakuskeja, olisimme velvollisia luovuttamaan hyttimme heille ja odottamaan seuraavaa varustamon alusta. Tämä olisi ollut epäsuotuisaa tutkimuksiemme kannalta, koska aika oli kuitenkin verrattain lyhyt. Pidemmällä linjalla rekkakuskeja on varustamon edustajan mukaan harvoin, joten tämäkin vaikutti päätökseemme lähteä syksyiselle Biskajalle. Kun päätös sopivasta laivasta oli tehty, tulomme hyväksyttiin laivan molemmilla kapteeneilla, joilla ei ollut mitään asiaa vastaan.

Lähetimme laivalle suomen- ja englanninkieliset kirjeet, jossa kerroimme tulostamme. Niissä sitouduimme suojaamaan tutkittavien henkilöllisyyden sekä olemaan ilmoittamatta tutkimuksissamme laivan ja varustamon nimiä. Yritimme näin vähentää henkilöstön mahdollisesti meitä kohtaan tuntemia epäluuloja, ja korostaa sitä, että teemme tutkimusta yliopistolle emmekä varustamolle. Kirjeet olivat laivan messin seinällä kaikkien luettavana, missä ne pikkuhiljaa peittyivät muiden lappusten alle.

Sovimme, että olisin laivalla yhden reissun ajan, mikä alustavan aikataulun mukaan kestäisi kaksi viikkoa. Tämä tuntui hyvältä ajalta, sillä mielestäni viikossa ei välttämättä ehtisi tutustua ihmisiin ja vieraaseen ympäristöön, mutta kahdessa viikossa oppisin edes vähän ymmärtämään merimiesten arkea ja kahden eri kulttuurin yhteistyöskentelyä. Kuitenkin juuri kun olin lähdössä laivalle, sen reitti muuttui, ja kenttätyöjaksoni piteni kolmeen viikkoon. Tämä ei ollut minulle lainkaan epämieluisin muutos, ja pakkasin mukaan kirjoja suunnitellen kirjoittavani tutkielmaani ylimääräisellä viikolla. Tämä jäi kuitenkin suunnitelmaksi, sillä vaikka aluksi aika tuntui pysähtyneen kokonaan, huomasin yllättäen, että kolme viikkoa oli kulunut ja kirjat edelleen avaamattomina rinkassa.

Etnografisessa tutkimuksessa tutkija viettää yleensä pidemmän aikaa yhteisössä, ja keskeisinä elementteinä ovat tutkittavien elämä ja heidän kokemuksensa. Etnografialle ei ole olemassa yhtä yleisesti hyväksyttyä määritelmää, ja myös tiedonhankintamenetelmät ja -välineet sekä niiden analysointimallit vaihtelevat. Charlotte Aull Daviesin mukaan etnografialla tarkoitetaan sekä tutkimusmenetelmää että lopullista kirjallista tuotosta.<sup>28</sup> Se on hyödyllinen tutkimusote haluttaessa tuoda esille erilaisia ja monitahoisia kulttuurisia ilmiöitä ja ilmiöiden merkityksiä yhteisöille ja yksilöille.<sup>29</sup>

Etnografia perustuu empirialle, ja kenttätöissä hankittu materiaali määrittelee tulosten lisäksi koko tutkimusprosessia. Etnografian kirjoittamisen eri vaiheisiin kuuluu havainnoitujen tapahtumien, ihmisten ja miljööön kuvaus sekä kenttätyökohteessa että myöhemmin tuloksia analysoitaessa. Niiden sekä haastattelujen, aiemman tutkimuksen ja muun mahdollisen aineiston avulla tehdään analyttinen päättely valitusta teoreettisesta näkökulmasta.<sup>30</sup> Aineiston analyysi on tutkittavien kertomuksista avautuvien kulttuurin

---

<sup>28</sup> Davies 2008, 4–5 .

<sup>29</sup> Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 7–8.

<sup>30</sup> Arvastson & Ehn 2009, 29.

osien ja suhteiden etsintää ja niiden esiin tuomista. Tähän liittyy niin sanottu hiljainen tai piilotieto, jota tutkittavat eivät välttämättä tietoisesti ilmaise, vaan tutkijan on osattava löytää se.<sup>31</sup>

Tulkinta, jonka esitän laivakokemukseni, haastattelujen sekä havainnoinnin perusteella, on oma näkökulmani kulttuurien kohtaamiseen M/S Marthalla. Pyrin tarkastelemaan mitä materiaalini kertoo minulle laivan yhteisöllisyydestä sekä sen ilmenemisestä arkisessa kulttuurissa. Tavoitteenani oli, että minulle syntyisi kolmessa viikossa ymmärrys tutkimusaiheestani ja -kohteestani.

Tutkittavien anonymiteetin vuoksi en mainitse varustamon tai laivan oikeaa nimeä enkä kenttätöiden tarkkaa ajankohtaa. Merimiehen työ on kaikissa ammateissa periaatteessa samanlaista joka laivalla, joten puhuessani kokista tai *poosusta*, on ammattinimikkeen perusteella vaikea tunnistaa haastateltavaa. Noudatan tutkielmassani Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohjeita ja suosituksia hyvästä tieteellisestä käytännöstä.<sup>32</sup>

Tutkimusaineisto, eli haastattelut litterointeineen sekä kenttätyöpäiväkirja, on tutkijan hallussa. Litteroinnit on tarkoitus siirtää myöhemmin tutkimuskäyttöön Suomen merimuseoon, johon haastatellut ovat antaneet kirjallisen suostumuksensa.

### 1.5.2. Haastattelut

Aloitin kenttätyöt haastattelemalla Suomen Varustamot ry:n eli työnantajapuolen edustajaa kesällä 2013. Haastateltavani on ollut alusta asti työnantajapuolella sopimassa sekamiehityksistä sekä vierailut useaan otteeseen Filippiineillä tutustumassa paikalliseen merenkulkualan koulutukseen sekä työntekijöiden välitystoimintaan. Olin informoinut haastateltavaani etukäteen tutkielmani aiheesta lähettämällä hänelle tutkimussuunnitelmani referaatin. Olin tehnyt aiheesta hieman taustaselvitystä sekä alustavan kysymysrunon, mutta tästä, kuten useista muistakin tekemistäni haastatteluista kehittyi strukturoimaton

---

<sup>31</sup> Hirsjärvi & Hurme 2000, 160.

<sup>32</sup> ”Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi.” Tutkimuseettisen neuvottelukunnan WWW-sivu. <http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/eettisetperiaatteet.pdf>. Luettu 10.11.2014.

teemahaastattelu. Keskustelu sekamiehityksistä eteni spontaanisti, lähinnä haastateltavan ehdoilla tämän puhuessa hänelle tutusta aiheesta omin sanoin. Sain kysymättä vastaukset kaikkiin suunnittelemiini kysymyksiin ja lisäksi paljon hyödyllistä lisäinformaatiota.

Kuten jo mainitsin, tutkimusaiheen valittuani päätin keskittyä ainoastaan suomalaisiin miehistön jäseniin, rajaten päällystön pois, mutta laivalle päästyäni suomalainen miehistö talousapulaista lukuun ottamatta kieltäytyi haastatteluista. Perusteluiksi nämä kaksi kieltäytyjää ilmoittivat, että he eivät pidä haastatteluista. Haastattelin yhtä suomalaista miehistön ja yhtä päällystön jäsentä sekä kolmea filippiiniläistä miehistön edustajaa ja yhtä alipäällystön jäsentä. Koska useimmat haastattelut tapahtuivat merimiesten vapaa-ajalla, päätimme Anne Ala-Pölläsen kanssa, ettemme välttämättä haastattele samoja henkilöitä kahdesti, vaan käytämme toistemme materiaalia tutkimuksissamme. Haastattelut kestivät puolesta tunnista vajaaseen kahteen tuntiin, haastateltavan persoonasta ja puheliaisuudesta riippuen. Filippiiniläisestä kokista muodostui kenttätöittäni aikana selkeä avainhenkilö ja filippiiniläisyyden tulkitsija, jonka kanssa vietin aikaa niin hänen työ- kuin vapaa-aikanaankin.

Jätin tarkoituksella haastattelut viimeiselle viikolle, mikä tuntui laivalla ollessa toimivalta ajatukselta. Olin ensimmäistä kertaa rahtilaivalla ja sen toiminta sekä tilat ihmisineen olivat minulle aluksi täysin vieraita. Halusin ensin tutustua ihmisiin sekä keskustelujen ja osallistuvan havainnoinnin myötä ymmärtää miten tämä laivayhteisö ja sekamiehitys toimivat käytännössä. Jälkikäteen ajateltuna olisin varmaan saanut enemmän tietoa, jos olisin tehnyt haastattelut heti ja täydentänyt niitä ymmärryksen kasvaessa kenttätöiden kuluessa. Valitsin kuitenkin mielestäni oikein, sillä oli helpompi kysyä sekä keskustella haastateltavien kanssa, kun ihmiset ja miljöö olivat minullekin tuttuja. Tuttuus haastattelutilanteessa oli eduksi, sillä pystyimme puhumaan ihmisistä, työstä, arjesta sekä tapahtumista oikeilla nimillä.

Noudatin ennalta tekemääni haastattelurunkoa haastateltavasta riippuen enemmän tai vähemmän. Muokkasin sitä jokaisen haastateltavan mukaan ja sen myötä kun ymmärrykseni Marthan laivayhteisöstä sekä laivan arjesta lisääntyi. Kysymykset käsittelivät henkilö- ja työhistoriaa, sitä miten haastateltava oli päätenyt tälle laivalle ja mitkä olivat hänen kokemuksensa sekamiehityksestä. Kaikki haastatteluihin suostuneet olivat kiinnostuneita tutkimuksestani, ja kertoivat elämästään avoimesti. Tosin useiden

kanssa olin keskustellut samasta aiheesta jo aiemmin. Helena Ruotsala määrittelee haastattelun sosiaalisesti vuorovaikutustilanteeksi, jolla saadaan tietoa tutkimusaiheesta. Haastattelun ongelma on, että se on ainutkertainen ja järjestetty tilanne, jota ei voi toistaa, vaikka täydentäviin kysymyksiin olisikin jatkossa mahdollisuus.<sup>33</sup>

Tein useimmat haastattelut laivan *rekkamessissä* eli kuljettajien ruokailu- ja vapaa-ajantilassa. Marthalla ei ollut rekkvoja kuljettajineen kenttätöitteni aikana, joten tila oli yleensä tyhjillään, hiljainen ja rauhallinen. Sain olla haastateltavan kanssa kahden, mikä oli harvinaista laivan yleisissä tiloissa, joihin kuka vaan saattoi tulla milloin tahansa ja varoittamatta. Konepäällikköä haastattelin tämän hytissä, jossa hänellä, kuten kapteenillakin, oli oma erillinen toimisto.

Haastattelin suomalaisia suomeksi ja filippiiniläisiä englanniksi, jota kaikki osasivat enemmän tai vähemmän hyvin. Olen liittänyt tutkielmaani haastattelujen sitaatit sillä kielellä millä ne on tehty, näin selviää kumpaa ryhmää haastateltava edustaa. Englannin kieli tuntui haastattelutilanteessa yllättäen helpommalta kuin suomi. Osaltaan asiaan vaikutti se, että filippiiniläiset kertoivat suomalaisia avoimemmin ajatuksistaan ja kokemuksistaan, mutta minusta oli helpompaa kysyä vaikeistakin asioista, kuten koti-ikävästä, vieraalla kielellä. Jotkut haastateltavat selvästi jännittivät tilannetta siitä huolimatta, että tein ne viimeisellä viikolla, jolloin olimme jo tutustuneet toisiimme. Valitsin filippiiniläiset haastateltavat etupäässä kielitaidon perusteella. Silti esimerkiksi kansimiehistöön kuuluvan haastattelu oli melko tuskastuttavaa tämän puutteellisen englannin vuoksi. Filippiiniläisten tarinat alkoivat nopeasti toistaa itseään; kaikki puhuivat niin haastatteluissa kuin epävirallisissa keskusteluissa heille tärkeästä asiasta eli koti-ikävästä ja perheestään mieluummin kuin kokemuksistaan sekamiehityksestä tai sosiaalisista suhteista laivalla.

Joissain keskusteluissa sekä haastatteluissakin korostui narratiivisuus ihmisten kertoessa elämäntarinoitaan. Vietin paljon aikaa laivan filippiiniläisen kokin kanssa ja hänen haastattelunsa oli erityisen mieleenpainuva. Istuimme usein juttelemassa, joskus muiden kanssa ja joskus kahdestaan. Tämän vuosikymmeniä seilanneen miehen kanssa oli helppo keskustella mistä aiheesta tahansa ja hän oli loistava tarinankertoja. Kokki oli sujuva kertoja

---

<sup>33</sup> Ruotsala 2005, 65–66.

ja helppo haastateltava. Oli mielenkiintoista huomata, miten tämä merimies kertoi elämästään aivan samalla tavalla illalla tupakkapaikalla kuin virallisemmassa haastattelutilanteessakin. Haastattelu on intiimi tilanne, jossa toinen kertoo henkilökohtaiset asiansa kahden kesken. Olin kuullut monet hänen jutuistaan jo useampaan kertaan, mutta se että nauhuri oli päällä, oli hänelle ilmeisen tärkeä asia. Kokki oli selvästi mielissään siitä, että joku oli oikeasti kiinnostunut hänen tarinoistaan.

### **1.5.3. Osallistuva havainnointi**

Osallistumiseni aste vaihteli eri tilanteiden ja tilojenkin mukaan. Ilmoitin heti laivalle tullessani toiveeni, että olisin kiinnostunut tekemään ”oikeita töitä” ja päästä näkemään läheltä miten suomalaisten ja filippiiniläisten yhteistyö sekä kommunikointi käytännössä toimivat. Ajattelin, että työn ohessa on helpompi keskustella merimiesten kanssa. Pääsin maalaamaan keltaisella itseni, haalarini sekä hieman laivaakin. Tein myös muita kansimiehen töitä, joissa en ollut vaaraksi itselleni tai muille. Alkuperäinen tavoitteeni jutustella työn ohessa ei kuitenkaan oikein toteutunut, sillä työ oli yksinäistä, ja jokainen työskenteli itsenäisesti omassa tilassaan. Tällä seikalla ei kuitenkaan ollut merkitystä tutkimuskysymykseni kannalta, sillä kansimiehen työ on yhtä itsenäistä ja yksinäistä oli laivalla sekamiehitys tai ei. Pääsin käytännön työssä kuitenkin oikeaan tunnelmaan, ja Biskajalla laivan kantta maalatessani sain edes aavistuksen siitä mitä merimiehen työ on. Ymmärrykseni lisääntyessä minulle selvisi, että laivaa raapataan, maalataan ja pestään makealla vedellä jatkuvasti siksi, ettei se ruostu ja lika kulkeudu sisälle. Olin luullut, että niin tehdään, jotta laiva olisi nätimpi. En paljastanut muille tietämättömyyttäni, mutta mielestäni se kuvaa hyvin sitä, millaisin ennakkotiedoin olin laivalle tullut.



Komentosillalla ja konehuoneessa osallistuminen työhön oli mahdotonta, mutta sain kerran kunniatehtävän käynnistää laivan satamasta lähtiessämme.

Menin klo 20 sovitusti konehuoneeseen lähdön ajaksi. Olin aiemmin tinkinyt, että saan startata laivan. Konepäällikkö ystävällisenä ja perusteellisena miehenä selitti juurta jaksain kaikki kommervenkit mitä starttiin kuuluu. Sitten sain painaa ”start engine”-nappia! Leuhkin tästä muille ja vastaus oli, että ilmankos lähti vähän nykien.<sup>34</sup>

Antropologi Bronislaw Malinowski, jota voidaan pitää kenttätöön uranuurtajana, korosti osallistuvaa havainnointia etnografisen kenttätöön mallina jo 1900-luvun alussa. Charlotte Aull Daviesin mukaan Malinowski piti tärkeänä sitä, että tutkija elää tutkittaviensa kanssa ja saa päivittäisten kontaktien avulla konkreettista tietoa tutkimuskohteidensa jokapäiväisestä elämästä.<sup>35</sup> Havainnointi ei ole vain visuaalinen toiminta, vaan siihen liittyy ihmisen kokonaisvaltainen kokemus. Havainnoinnin avulla saadaan tietoa siitä miten ihmiset käyttäytyvät jokapäiväisessä elämässä. Se auttaa vertaamaan sitä mitä ihmiset tekevät ja mitä he sanovat tekevänsä. Samalla havainnoitsija huomaa asioita, joita tekijä ei välttämättä edes huomaa tekevänsä. Havainnointi sopii hyvin vuorovaikutuksen tarkasteluun, sillä sen avulla voi tavoittaa sellaista mitä tutkittavat henkilöt eivät halua tai osaa kertoa. Asiaan kuuluu kuitenkin, että tutkittava on tietoinen siitä, että häntä tarkkaillaan ja muuttaa tarkoituksella käyttäytymistään tai puhettaan. Tilanteet ovat usein ennalta arvaamattomia, nopeita, ainutkertaisia ja tapahtuvat tässä ja nyt. Observoijan onkin oltava joka hetki varuillaan, sillä tapahtunutta ei voi toistaa.

Osallistuvan havainnoinnin avulla tarkastelin työntekoa, arkea ja vapaa-aikaa laivalla. Tavoitteenani oli päästä sisään yhteisöön ja osallistua mahdollisuuksien mukaan merimiesten arkeen, jotta pystyisin ymmärtämään minulle ennestään tuntematonta laivan työkuultuuria ja sosiaalisia suhteita. Osallistuvan havainnoinnin avulla pyrin saamaan tietoa ja sisäpiirin informaatiota, jota pystyisin hyödyntämään tulevilla haastatteluisilla, eli puhumaan asioista niiden ”oikeilla nimillä” sekä ymmärtämään mitä merimiehet sanoivat puhuessaan omalla ammattisanastolla työstään. Sain liikkua vapaasti Marthalla ja esittää tyhmiäkin kysymyksiä. Kaikki oli minulle uutta, joten pelkoa siitä, että menettäisin kolmessa viikossa tarkkailijan ja tutkijan roolini liialla mukaan menemisellä ei ollut. Oli toisaalta hyvä, etten tiennyt laivatyöstä juuri mitään etukäteen, sillä opin joka päivä jotain

<sup>34</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>35</sup> Davies 2008, 79.

uutta ja ahaa-elämykset seurasivat toisiaan.

Tein kenttätöitä varten havainnoitsijan tarkastuslistan, joka perustuu Gösta Arvastsonin ja Billy Ehnin esittämään tarkkailijan neljään pääkohtaan; tilaan, ihmisiin, esineisiin ja puheeseen.<sup>36</sup> Tilaa ja esineitä tarkastellessani kiinnitin huomiota siihen mitä eri tiloissa tapahtuu, miten ja mihin tarkoitukseen niitä käytetään, kuka niitä käyttää ja miten tila on fyysisesti järjestetty. Ihmisten toiminnan ja heidän välisen vuorovaikutuksen tarkkailussa kiinnitin huomion siihen mitä tehdään, kenen kanssa, mitä, kenelle ja miten asioista puhutaan.

#### 1.5.4. Kenttätöypäiväkirja ja profiilit

Tanskan salmet mentiin pimeässä. Kippari oli puikoissa ja jutteli rauhalliseen tyyliinsä, filppari kakkonen ei sanonut mitään. En pimeässä edes nähnyt kumpi siellä oli. Seisokelin brygan katolla, laivan korkeimmalla kohdalla ja ihailin Köpiksen valoja ja mereen katoavaa Juutinrauman siltaa. Hienoa tää kenttätö!<sup>37</sup>

Pidin tietokoneella kenttätöypäiväkirjaa, joka toimii etnografisen tutkielmani runkona.

Aloitin päiväkirjan jo maissa sopiessamme varustamon edustajan kanssa laivalle menosta ja jatkoin reflektointia vielä useita päiviä paluun jälkeen. Aluksi kirjoitin päiväkirjaan joka ilta tarkasti päivän tapahtumat, laivan sijainnin ja liikkeet, sään ja muuta konkreettista.

Loppuaikana en kirjoittanut kenttätöypäiväkirjaa päivittäin, vaan vain siltä tuntua, sillä kolmannella viikolla asiat ja tapahtumat alkoivat mielestäni toistaa itseään.

Tutkimuskohteeni ei ollut itse alus vaan sen miehistö, jolle laiva toimi yhdistävänä tekijänä.

Ymmärryksen lisääntyessä suhtautumiseni havainnointiin ja dokumentointiin muuttuivat, mutta käytännössä myös käyttämäni välineet. Minulla oli tietokoneen lisäksi vihko ”nopeita” muistiinpanoja varten, ja sen osuus dokumentoinnissa kasvoi kenttätöön edetessä. Kirjasin käsin sinikantiseen vihkooni kuulemiani kommentteja, käytyjä keskusteluja ja eri tilanteita. Pidin muistiinpanovälineitä hyttissäni, sillä kirjoittaminen esimerkiksi messissä tai iltaa istuessa olisi tuntunut minusta oudolta ja olisi varmaan synnyttänyt merimiesten keskuudessa hilpeyttä, uteliaisuutta tai jopa ärtymystä, vastarintaa ja vaikenemista. Vaikka

---

<sup>36</sup> Arvastson & Ehn 2009, 88.

<sup>37</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

merimiehet tiesivät, että olen laivalla tekemässä tutkimusta, tutkimuseettisesti tilanne, jossa istuin kuuntelemassa heidän tarinoitaan tuntui ajoittain hieman kiusalliselta.

Kenttätyöpäiväkirja on tärkeä metodi etnografisessa tutkimuksessa, sillä ilman muistiinpanoja tutkimuksen etenemisestä kenttätyöt voivat jäädä tutkijalle vain matkaksi tai kokemukseksi. Muistiinpanot kentältä toimivat muistin tukena ja voivat olla hyvinkin analyyttisiä tai sekavia mietteitä, tilanteesta ja kirjoittajasta riippuen.<sup>38</sup> Kenttätyöpäiväkirja auttoi kenttätyökokemuksen analysoinnissa sekä jäsentämisessä. Erilaisten huomioiden kautta korostui se, mikä toistui aineistossani ja mitkä seikat olin kokenut merkittäväksi sekamiehitetyssä yhteisössä.

Loin jokaisesta laivalla työskentelevästä oman profiilin, johon kirjoitin havaintoja kyseisen henkilön habituksesta, kommenteista, mielipiteistä ja luonteenpiirteistä. Nämä profiilit toimivat lähinnä muistin tukena tutkielmassani. Laivalla oli sama 16 hengen miehistö yhtä vaihtoa lukuun ottamatta kenttätyöjaksoni ajan, joten kolmessa viikossa oppi ainakin jokaisen nimen. Henkilökuvat muuttuivat kenttätöiden edistyessä useamman kohdalla, mikä johtui ainakin osittain siitä, että tutustuimme toisiimme paremmin ja alkujäykkyys katosi. Esimerkkinä eräästä kansipuolen merimiehestä kirjoitin:

Juro suomalainen mies, jolla on vahvat mielipiteet, fiksu ukko. Vanhan kansan merimies, seilannut ikänsä. Muuttuu päivä päivältä mukavammaksi, hieman isällinen asenne. Pitää kyllä varoa mitä tälle miehelle sanoo. Ja yleensä siltä ei kannata kysellä, puhuu kun puhuu. Jos kysyy, etenkin jotain tyhmää, vastaa ylimielisesti. Ei juuri puhu ruokapöydässä, mutta kuuntelee kyllä, joskus tuhahtaa tai kommentoi.

Kaikista ei tullut yhtä paljon kuvailua, toisista en kirjoittanut juuri mitään muuta kuin nimen ja ammatin. Liitin profiileihin kuvauksen, mitä kyseinen henkilö tekee työssään. Tosin etenkin konepuolen filippiiniläisten toimenkuvat jäivät minulle epäselviksi. Konepuolella kaikilla oli siniset haalarit ja näitä sinihaalarisia hymyileviä filippiiniläisiä työkaluineen tuntui vilahtelevan siellä täällä Marthan uumenissa.

---

<sup>38</sup> Ruotsala 2005, 70–71.

## 2. SEKAMIEHITYS SUOMALAISILLA RAHTILAIVOILLA

### 2.1. Sekamiehitys

Merimiehen ammattiin on liitetty kaukomaat, vieraat satamat sekä kulttuurit, ja tämä kansainvälisyys on nykyisin todellisuutta monen suomalaisen merimiehen työpaikalla, laivalla. Vielä pari vuotta sitten Suomen lipun alla seilanneissa rahtilaivoissa oli yleensä suomalainen miehistö, mutta nyt tilanne on muuttunut ja laivan henkilöstöön voi kuulua ihmisiä ympäri maailmaa. Merenkulussa on tapahtunut viimeisten vuosikymmenien aikana suuria rakenteellisia muutoksia; tuotantoa on siirretty halvan työvoiman maihin, ja rahteja kuljetetaan maailman satamista toisiin jättikokoisissa laivoissa. Valtameriä hallitsevat suuret varustamot, joilla on suuret laivastot.

Suomen varustamot ry (työnantajapuoli) pääsi sopuun merenkulun työntekijäjärjestöjen kanssa sekamiehitysten hyväksymisestä vuonna 2009, viimeisenä EU-maana. Syyt sekamiehitysten hyväksymiseen olivat taloudelliset. Työnantajapuoli korosti perusteluissaan tarvetta pitää yllä sekä kasvattaa suomalaista kauppalaivastoa liputtamalla tänne uusia sekä jo liikenteessä olevia laivoja. Tämä takaa usealle suomalaisellekin työpaikan, sillä jos alus olisi liputettu muualle, ei varustamolla olisi velvollisuutta palkata suomalaisia. Jo liikenteessä olevan Suomen lipun alla seilaavan laivan suomalaista miehistöä ei voida vaihtaa halvempaan, mutta nykyisin uusille laivoille neuvotellaan yleisesti sekamiehitys. Samoin aikaisemmin ulosliputettuja laivoja on tuotu sekamiehitettyinä takaisin suomalaiseen rekisteriin. Vuoden 2014 lopussa yhdentoista varustamon 51 alusta liikennöi sekamiehitettynä. Yhteensä suomalaisia varustamoita on 22 ja aluksia 95. Käytäntö hyväksyttiin vain rahtilaivoille, matkustaja-alukset eivät kuulu sopimuksen piiriin, niissä tulee edelleen olla EU miehistö. Varustamoliiton kanta oli, että Suomea uhkaa työvoimapula. Jotta suomalaista kauppalaivastoa voidaan ylläpitää, tarvitaan säästöjä ja niitä saadaan henkilöstökuluja vähentämällä. Siksi tarvitaan sekamiehitys.<sup>39</sup> Ennen sekamiehitys sopimuksia suomalaisia laivoja ulosliputettiin<sup>40</sup> jopa

---

<sup>39</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>40</sup> Ulosliputuksella tarkoitetaan aluksen rekisteröimistä maihin, joissa taloudellinen hyöty pystytään maksimoimaan. Varustamo on velvoitettu noudattamaan sen maan sääntöjä minkä lipun alle laiva on rekisteröity (FOC eli Flag of convenience). Usein ns. mukavuuslipun käyttö tarkoittaa tiukkojen

siinä määrin, että suomalaisen kauppalaivaston pelättiin katoavan kokonaan. Laivoja liputettiin usein muihin EU-maihin, joissa halvemman työvoiman käyttö oli mahdollista, ja monessa suomalaisvarustamon laivassa olikin filippiiniläismiehitys ja ne seilasivat muiden lippujen alla.<sup>41</sup>

Sekamiehitys tuli Suomeen viimeisenä EU – maana. Etenkin miehistön ammattijärjestö Suomen merimiesunioni (SMU) vastusti asiaa pitkään. Sen kanta oli suomalaisen ammattiyhdistysperinteen mukainen; kaikille tulee maksaa samasta työstä sama palkka. EU:n ulkopuoliselle merimiehelle maksetaan huomattavasti vähemmän kuin suomalaisille (EU) vastaavasta työstä, kuitenkin kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liiton ITF:n määrittelemiä minimipalkkoja noudattaen. Pienemmän palkan lisäksi filippiiniläisen merimiehen tekee suomalaista halvemmaksi se, ettei heille tarvitse maksaa palkkaa loma-ajalta.

Sekamiehitysten vaikutukset kohdistuvat erityisesti SMU:n jäseniin, sillä EU:n ulkopuolinen työvoima palkataan pääasiassa miehistötehtäviin. Merenkulku ja varustamotoiminta ovat kuitenkin liiketoimintaa, joten turvatakseen ainakin osan suomalaisista merenkulun työpaikoista ja estääkseen laivojen ulosliputukset Merimiesunioni taipui EU:n ulkopuolisen halvemman työvoiman tuloon laivoille.<sup>42</sup> Neuvottelujen toiset työntekijöiden osapuolet eli Laivanpäällystöliitto ja Konepäällystöliitto suhtautuivat asiaan myötämielisemmin. Heidän edustamansa työntekijäryhmät säilyttäisivät sekamiehityksestä huolimatta yleensä työpaikkansa, sillä lain mukaan suomalaisen, sekamiehitetyinkin kauppalaivaston päällikkönä, konepäällikkönä sekä yliperämiehenä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen.<sup>43</sup>

EU:n ulkopuolelta tuleva miehistö on etupäässä Filippiineiltä, mutta joukossa on muun muassa entisen Neuvostoliiton alueen kansalaisia, intialaisia ja afrikkalaisia. Filippiiniläiset ovat haluttua työvoimaa hyvän koulutuksensa ja kielitaitonsa ansiosta. Heillä on

---

työsäädösten, ammattiyhdistysmääräysten ja verotuksen kiertämistä sekä mahdollistaa halvan työvoiman rekrytoinnin aluksille. Joskus tämä voi tapahtua jopa turvallisuus- tai ympäristöseikkojen kustannuksella.

<sup>41</sup> Kaukiainen 2008, 523–524 .

<sup>42</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>43</sup> ”Merilaki 674/1994” Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674> Luettu 10.11.2014.

vuosikymmenien perinne ja toimiva organisaatio merimiesten välityksessä kansainvälisiin töihin. Suomalaisille aluksille värvätyt merimiehet tulevat tunnetun ja hyväksi havaitun välitysfirman (PTC) kautta, joka takaa sen, että koulutus, kielitaito, fyysinen ja psyykinen kunto ovat vaatimaan työhön sopivia.<sup>44</sup>

Laivalla työskentely on jatkumo, jossa merimies aloittaa peruskoulutuksen ja harjoittelun jälkeen alimmista tehtävistä ja etenee urallaan kokemuksen sekä lisäkoulutuksen kautta. Sekamiehityssopimukseen kuuluu ehto palkata laivalle suomalaisia harjoittelijoita, mutta tällä hetkellä monet miehistön sekä alipäällystön paikat ovat filippiiniläisillä. Varustamoissa ei ole tarpeeksi harjoittelupaikkoja suomalaisille, eikä siten kasvamassa väkeä konemestareiksi, yliperämiehiksi ja kapteeneiksi.<sup>45</sup> M/S Marthan varustamon edustajan mukaan Ruotsin malli olisi ollut parempi koulutuksen sekä tulevaisuuden kannalta. Ruotsissa EU:n ulkopuolisen työvoiman kiintiöt ovat varustamo- eikä laivakohtaisia, joten siellä on mahdollista esimerkiksi yhden laivan miehittäminen filippiiniläisillä, toisen jäädessä kokonaan kotimaiseksi. Tällä mallilla saataisiin meilläkin varustamon mukaan eri vakanssien harjoittelupaikkoja, ja pystyttäisiin siltä osin takaamaan suomalaisen merenkulun tulevaisuus.<sup>46</sup>

Toisaalta tarkkaan määritellyt paikat ovat ongelma myös filippiiniläisille, sillä heillä ei ole tällä hetkellä mahdollisuutta päästä ylemmän päällystön tehtäviin suomalaisella laivalla.

This ship is new and the crew all is good. I think I'll come back here, I can stay here long time. The only thing here is that there is no Filipino chief mate, so if I have a license for chief mate I think I cannot stay here.<sup>47</sup>

Suomalaisilla on 1/1 vuorottelujärjestelmä, mikä tarkoittaa, että samalle vakanssille palkataan kaksi henkilöä, jotka vuorottelevat työ- ja lomavuorot. M/S Marthalla suomalaisten työjakso eli *törni* on periaatteessa kolme viikkoa, jota seuraa kolme viikkoa vapaata. Vaihtopari korvaa oman parinsa ja tekee oman kolmeviikkoisensa. Sekamiehitys on vakanssikohtainen ja jokaiselle laivalle on määritelty vakanssit EU:hun kuuluville sekä siihen kuulumattomille, esimerkiksi kokki on aina filippiiniläinen ja sähkömies suomalainen. Samoin kuin suomalainen korvaa aina suomalaisen, filippiiniläinen korvaa

---

<sup>44</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>45</sup> Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu 2013.

<sup>46</sup> Varustamon edustajan haastattelu 2013.

<sup>47</sup> J-F-2 2013. ( J: Johanna Laine, F: filippiiniläinen, 2: haastateltava).

aina filippiiniläisen. Ideaalitalanne sekä varustamon että merimiehen kannalta olisi, että filippiiniläisillä olisi samanlainen vuorottelujärjestelmä kuin suomalaisilla. Tämän myötä pysyvyyden tunne ja yhteisöllisyyden muodostuminen olisi nykyistä helpompaa. Käytännössä tämä ei kuitenkaan ole mahdollista nykyisen järjestelmän puitteissa. Filippiiniläinen tekee yleensä kuuden kuukauden sopimuksen, jonka jälkeen hänet maksetaan ulos ja lennätetään kotiin. Uuden sopimuksen hän voi tehdä halutessaan heti tai sitten kun rahat loppuvat. Vapaa-ajaltaan hän ei saa palkkaa, kuten suomalaiset kollegansa, joten heillä ei ole varaa olla vapaalla kuin muutama kuukausi. Näitä merimiehiä voisi kutsua merenkulun globaaleiksi pätkätyöläisiksi, joiden seuraavasta työrupeamasta tai laivasta ei ole yleensä tietoa tai varmuutta.

Sekamiehitys laivoilla ei ole uusi ilmiö, vaan käytäntöä esiintyi jo purjelaiva-aikana. Knut Weibust toteaa etnologisessa tutkimuksessaan purjelaivojen miehistöistä, että esimerkiksi brittiläisillä laivoilla päällystö oli usein kotimaasta, mutta miehistö muualta. Tämä johtui osaksi huonoista työ- ja elinolosuhteista ”maston etupuolella”, miehistön asuintiloissa, joten britit eivät sinne halunneet. 1900-luvun alun miehistö oli usein Pohjoismaista, joista hankittiin sen ajan halpatyövoima laivoille.<sup>48</sup>

Sekamiehitykset ovat herättäneet paljon keskustelua mediassa sekä merenkulkijoiden piirissä, puolesta ja vastaan. Merimiesten keskustelupalstoilla internetissä (esimerkiksi Facebookin Merimies-ryhmä) sekamiehitys mainitaan usein ja keskustelun aiheena on yleensä, että ”filpparit” vievät suomalaisten työpaikat. Filippiiniläisiä merimiehiä ei kuitenkaan syyllistetä, vaan varustamo, joka heidät palkkaa. Merimiesten näkemyksissä tuntuukin olevan huomattava ero varustamoliiton eli työnantajapuolen kantaan nähden, jonka tavoite tuntui olevan nimenomaan suomalaisten työpaikkojen, koulutusmahdollisuuksien ja yleensä suomalaisen kauppamerenkulun turvaaminen.

---

<sup>48</sup> Weibust 1969, 41.

## 2.2. Filippiiniläiset

When I left my child was sitting by the window, asking “Where’s my daddy?” My wife had to tell him that daddy is not coming...<sup>49</sup>

Tämän tutkielman aiheen kannalta on oleellista tarkastella hieman lähemmin filippiiniläisiä merimiehiä. Miksi he lähtevät arktisille vesille puoleksi vuodeksi ja mikä on heidän taustansa? Haastattelujeni perusteella keskeisin syy lähtemiseen työn perässä ulkomaille on halu parantaa omaa sekä perheen taloudellista asemaa. Lasten koulutukseen sekä terveystalouteen tarvitaan rahaa, ja tämä ei ole useinkaan mahdollista ilman ulkomailta työskentelevän rahalähetyksiä. Palkka ulkomaisissa laivoissa on huomattavasti parempi kuin Filippiineillä, jossa työttömyysprosentti on suuri.

Vielä muutama vuosikymmen sitten ulkomaalainen ja varsinkin aasialainen oli harvinainen näky Suomessa. Monelle 1950-luvun suomalaiselle ensikosketus filippiiniläisiin oli varmaan Armi Kuuselan avioliitto Gil Hilarion kanssa. Filippiineistä muistettaneen yleensä entisen presidentti Marcosin Imelda-vaimon kenkävarastot, 1980-luvulla Suomeen tuodut postimyyntimorsiamet sekä maata säännöllisesti koettelevat luonnonkatastrofit.

Filippiinit on lähes 7000 saaresta ja muodostuva valtio, jonka väkiluku oli vuonna 2012 noin 100 miljoonaa. Maa itsenäistyi vuonna 1946, oltuaan ensin 300 vuotta Espanjan, sitten viitisenkymmentä vuotta Yhdysvaltain siirtomaana. Filippiiniläisen historioitsijan Renato Constantinin mukaan filippiiniläiset identifioivat itsensä mieluummin amerikkalaisiksi kuin aasialaisiksi ja tämän identifikaation mukana omaksuivat amerikkalaisten rodullisen ylemmydentunnon aasialaisia ja aasialaisuutta kohtaan.<sup>50</sup> Filippiineillä puhutaan noin 170 eri kieltä, mutta virallinen kieli on filipino (tagalog). Maan virkakielenä on kuitenkin englantia, jota käytetään yleisesti opetuskielenä.<sup>51</sup>

Filippiiniläisten rooli merenkulussa on merkittävä; 90 % maapallon kuljetuksista tapahtuu laivoilla ja noin 1.2 miljoonasta merimiehestä viidesosa on filippiiniläisiä. Vuonna 2008 noin 260 000 filippiiniläistä oli merillä töissä, ja heistä 98 % on miehiä.<sup>52</sup> Harvat naiset

<sup>49</sup> A-F-1 2013. (A: Anne Ala-Pöllänen, F: filippiiniläinen, 1: haastateltava).

<sup>50</sup> Urponen 2010, 214. Ref. Constantino 2006/1978, 1–3, 37–38, 41–43.

<sup>51</sup> ”Filippiinit”. Ulkoasiainministeriön www-sivu.

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=44517&culture=fi-FI&contentlan=1&displayall=1>

Luettu 29.3.2015.

<sup>52</sup> Fajardo 2011, 179.



työskentelevät etupäässä matkustajalaivoilla talouspuolella. Filippiiniläisen merimiehen tie laivalle on pitkä ja byrokraattinen. Koulutus kestää ammatista riippuen kahdesta neljään vuotta, jonka jälkeen heidän tulee hankkia paikallinen merimiespassi 'Seaman's identification and record book' ja rekisteröityä merenkulun viranomaisille 'Maritime Industry Authorityyn'. Tämän jälkeen haetaan vielä yhdestä virastosta 'Technical Education and Skills Development Authorityltä' todistus, että kaikki kurssit on suoritettu, jonka jälkeen voi hakea lupaa työskennellä ulkomailla. Kaikki tämä vaatii aikaa, energiaa ja rahaa paitsi leimoihin, myös tarvittavien virkamiesten "voiteluun" toiminnan nopeuttamiseksi. Vasta sitten voidaan mennä rekrytointifirmaan ja anoa pestiä ulkomaalaiselle laivalle. Kullakin välitysfirmalla on kuitenkin omat (maksulliset) kurssit, jotka tulee suorittaa ennen laivalle pääsyä, joten odotus saattaa kestää jopa kuukausia. Mutta vaikka merimiehistä on ylitarjontaa, monet ovat valmiit tähän raskassoutuiseen prosessiin, koska kotimaassa töitä ei ole tarjolla ja palkka on ulkomailla parempi.<sup>53</sup>

Ulkomaille lähtevät sitoutuvat POEA:n (the Philippine Overseas Employment Administration) vaatimusten mukaan lähettämään 80 % kuukausipalkastaan kotimaahan.<sup>54</sup> Filippiineillä näistä ulkomailla työskentelevistä (OFW, Oversea Filipino worker) on luotu tavallaan kansallissankareita, jotka kotiin lähettämillään rahoilla ylläpitävät valtion taloutta.<sup>55</sup> Rahaa lähetetään kotiin, omalle perheelle, mutta myös vanhemmille tai sisaruksille. Filippiiniläisten merimiesten transnationaalisuudesta ja assimiloitumisesta väitellyt talouden tutkija Iris Acejo mainitsee, että koska vanhemmat ovat kustantaneet merimiehen koulutuksen, hän on velvollinen vastavuoroisesti maksamaan palkastaan heidän elämänsä. Kyse on tavallaan kiitollisuudenvelasta, mutta rahaa lähetetään kotiin siksi, että Filippiinien laki niin velvoittaa. Useilla merimiehillä on esimerkiksi sisaruksen sponsoroitu lapsi, jonka opiskelun he kustantavat.<sup>56</sup> Rahan lähettäminen kotiin on ulkomailla työskentelevälle filippiiniläiselle itsestäänselvyys. Huomasin itse Lontoossa filippiiniläiskollegoideni ihmetyksen, jopa närkästyksen kertoessani heille, että pidän palkkani kokonaan itse, enkä lähetä Suomeen penniäkään.

<sup>53</sup> Fajardo 2011, 118–119.

<sup>54</sup> "Standard terms and conditions governing the employment of Filipino seafarers on board ocean going vessels."

Philippine Overseas Employment Administration www-sivu. <http://www.poea.gov.ph/docs/sec.pdf> Luettu 29.3.2015.

<sup>55</sup> Parrenas 2001, 53.

<sup>56</sup> Acejo 2012, 76.

Filippiinien valtio haluaa varmistaa, että siteet kotimaahan säilyvät ja ettei ulkomaille lähtenyt muuta sinne pysyvästi. Ulkomailla työskenteleviä filippiiniläisiä rohkaistaan vierailemaan kotimaassaan ja heille on myönnetty oikeus ostaa tietty määrä verovapaita tuotteita tietyn ajan. Tagaloginkielinen termi 'Balik Bayan' tarkoittaa tällaista maailmalta kotimaahan hetkeksi palaavaa.<sup>57</sup> Jopa Filippiinien maahantulokaavakkeessa kysytään tulijan statusta, onko tämä filippiiniläinen, turisti vai 'Balik Bayan'. Ulkomaille lähteneet pitävät yleensä kuitenkin Filippiinejä ”kotina”. Koti on paikka, johon joskus palataan lopullisesti, ja sinne paluun jälkeen he eivät enää ole rahalahetyksineen ”Filippiinien valtion myymää vientitavaraa”.<sup>58</sup>

Helen Sampsonin mukaan transnationaali ei tarkoita kosmopoliittia, sillä laivalla työskentelevät eivät välttämättä ole vuorovaikutuksessa muiden kuin samalla laivalla työskentelevien kanssa.<sup>59</sup> Eli vaikka merimiehet vierailevat monissa satamissa, maissa ei usein käydä lainkaan, eikä kosketusta paikallisiin synny. Suomalaisilla laivoilla työskenteleviä filippiiniläisiä voisi kuvata vanhahtavilla termeillä siirto- tai vierastyöläinen. He tulevat laivalle hetkeksi, tekevät työnsä ja palaavat kotiin. Ekspatriaatti tuntuu merimiehistä puhuttaessa vieraalta, vaikka antropologi Liisa Malkki määrittelee tämän filippiiniläisiinkin sopivasti hyvin koulutetuksi henkilöksi, joka on lähtenyt kotimaastaan vapaaehtoisesti ja aikoo palata sinne tulevaisuudessa. Ekspatriaatti - käsitteeseen sisältyy kuitenkin sivumerkitys henkilön hyvästä yhteiskunnallisesta asemasta, mikä ei ole todellisuutta laivalla. Kotimaahan palattuaan merimieskin voi tosin nauttia ekspatriaatin statuksesta, ainakin muutaman kuukauden odotellessaan seuraavaa *törniä*.<sup>60</sup>

M/S Marthan filippiiniläisten rekrytointi tapahtuu välitysfirmassa Manilassa. Varustamo ilmoittaa tarvitsevansa esimerkiksi sähkömiehen ja välitysfirma lähettää tämän haluttuun satamaan. Päätökset miehistövalinnoistakin tehdään Manilassa, ja laivalta voidaan vain esittää toiveita tulevasta henkilökunnasta. Haastatteleman konepäällikkö kertoi, että suomalaisilla on "viidakkorumpu" varustamossa aiemmin työskennelleistä filippiiniläisistä; kuka on hyvä ja kuka ei. Lisäksi kapteeni antaa kustakin filippiiniläisestä kirjallisen arvion *törnin* päättyessä, ja mikäli arvio on huono, paluuta tälle varustamolle ei ole.

---

<sup>57</sup> Sampson 2003, 257.

<sup>58</sup> Parrenas 2001, 55.

<sup>59</sup> Sampson 2003, 254.

<sup>60</sup> Malkki 2012, 16.

Ääritapauksessa huonosti käyttäytyvä tai työskentelevä merimies voidaan lähettää omalla kustannuksella kotiin kesken *törmin*. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan tämä saattaa olla yksi syy, miksi filippiiniläiset ovat niin hyväkäyttöisiä:

Toisaalta tässä tulee tää raadollisuus esiin. Että me voidaan antaa filpparille kenkää, jos tarve niin vaatii ja perustelut on hyvät. Että ne on enemmän pelkkiä työkäsiä täällä kuin suomalainen väki... Että kyllä suomalaiselle potkujen hankkiminen on huomattavasti vaikeampaa. Perustelut pitäis olla vieläkin paremmat ja näyttöä pitemmältä aikaa.<sup>61</sup>

Toisaalta myös filippiiniläiset kertoivat haastatteluissa, että hekin keskustelevat muiden merimiesten kanssa eri varustamoista ja arvioivat niiden hyviä ja huonoja puolia ennen ulkomaanpestin ottamista.

Suomalaisella laivalla jokaisella on tarkkaan määrätty tehtävä, koulutuksen mukaisesta ammatinkuvasta riippuen ja merenkulun ammatteihin edellytetään kansainvälisten sopimusten ja kansallisten määräysten mukainen koulutus, pätevyyskirja sekä säädösten mukainen terveydentila. Suomalaisen merimiehen tie laivalle vaikuttaa helpolta filippiiniläisiin verrattuna, sillä edellä mainitut ehdot täytettyään hän voi hakea haluamaltaan varustamolta töitä. Toki ammattitaitoa tulee ylläpitää lakisääteisillä vapaaehtoisin koulutuksin, mutta meillä byrokratia on vähäisempää.

### 2.3. Diaspora ja transnationalismi

Koti-ikävä oli osa arkea ja yleinen teema M/S Marthan filippiiniläisten puheissa. Du Rietz esittää kuitenkin, että pitkiä *törnejä* tekevien on joskus vaikea mieltää missä koti on. Marthan filippiiniläiset viettävät parin kuukauden lomansa Filippiineillä, mutta muuten elämä on laivalla. Laiva kuitenkin yleensä vaihtuu joka *törnille*, joten siihen ei synny samanlaista kiintymystä tai kodin tunnetta kuin säännöllisesti samalla laivalla seilaavilla. Jos merimiehellä on perhe, koti yleensä yhdistetään siihen paikkaan missä perhe asuu.<sup>62</sup> Useimmilla Marthan filippiiniläisillä oli kuitenkin haave muuttaa takaisin Filippiineille mahdollisimman pian. Monet haaveilivat omasta yrityksestä, yleensä ravintolasta. Lähes viisikymmentävuotias kansimies suunnitteli lopettavansa seilaamisen ja perustavansa

<sup>61</sup> J-S-1 2013.

<sup>62</sup> Du Rietz 2001, 150.

pienen ravintolan kolmen vuoden kuluttua: ”I will save all my money. But not now. I have no money, I’m sending it all to my wife. But maybe next year I will start saving.”<sup>63</sup>

M/S Marthalla oli kolme yleisessä käytössä olevaa tietokonetta, lisäksi päällystöllä oli yhteissään omansa. Koneet täyttyivät iltaisin ja tauoilla etupäässä filippiiniläisistä, jotka viestittelivät kotiin. Vaikka filippiiniläisten ja suomalaisten taustoissa sekä työsuhteen pituudessa on eroja, molemmilla kansalaisuuksilla on sama ongelma, puoliso ei pidä, jos *törni* venähtää. Nettiyhteys oli hidask, mutta yleensä toimi. Suomalaiset käyttivät kännyköitä yhteydenpidossa kotiin, mutta filippiiniläisille tämä oli kallista. He tiesivät kuitenkin mistä kannattaa ostaa puhelimiin halpoja sim-kortteja, joihin on ladattu tietty määrä puheaikaa ja puhelut Filippiineille olivat edullisia.

Filippiiniläiset ovat poissa perheensä sekä sukulaisten ja ystävien luota, eivätkä siten jaa näiden jokapäiväisiä kokemuksia tai ole osa paikallista jokapäiväistä sosiaalista ja kulttuurista kontekstia. Ilot ja surut he joutuvat seuraamaan sivusta. Monet halusivat asua ja tehdä töitä kotimaassaan, mutta tämä ei ole yleensä taloudellisesti mahdollista.<sup>64</sup> Useat haastatellut puhuivat uhrautumisesta:

You want to be close to your family first. But the problem is you don’t have any more money, so you need to sacrifice more. Better to save some money first and afterwards if you have some savings it’s up to you if you want to shift to another course or to other profession.<sup>65</sup>

Kommunikointi kotona odottavien perheenjäsenten kanssa on tärkeää ja nykytekniikan kehitys on ollut merkittävä helpotus etenkin filippiiniläisille, jotka pystyvät internetin ja skypen välityksellä olemaan yhteydessä kotiin, osallistumaan päätöksentekoon sekä jakamaan ilot ja surut siellä. Mitä enemmän merellä kuukausia viipyvät pitävät yhteyttä kotiin, sitä enemmän he kokevat olevansa läsnä perheen, sukulaisten ja kotiseudun arjessa, vaikka fyysisesti ovatkin tuhansien kilometrien päässä heistä. Filippiiniläismerimiesten transnationaalisuutta SIRC:ssa tutkineen Iris Acejon mukaan yleisimmät puheenaiheet kotiväen kanssa ovat lapset ja heidän hyvinvointinsa sekä taloudelliset asiat.<sup>66</sup>

Diasporalla tarkoitetaan henkilön riippuvuussuhdetta kahteen tai useampaan paikkaan ja

---

<sup>63</sup> J-F-3 2013.

<sup>64</sup> Fajardo 2011, 128, 147.

<sup>65</sup> J-F-4 2013.

<sup>66</sup> Acejo 2012, 71, 73–74.

joka vaikuttaa vahvasti asianosaisten elämään.<sup>67</sup> Filippiiniläisiä on töissä ympäri maailmaa useita miljoonia. He edustavat (väliaikaisen) työvoiman diasporaa, joka on pitkälle luokka- ja sukupuolistratifioitunutta. Miehet ja naiset eivät lähde ulkomaille töihin yhdessä, vaan maasta on sukupuolen mukaan kaksi eri virtaa. Suomessa asuvia venäläisiä tutkineen Olga Davydovan mukaan diasporan käsitteeseen kuuluu tiivis emotionaalinen ja aineellinen yhteys ”kotiin”, jatkuva kaipuu sekä tarkoitus palata sinne myöhemmin.<sup>68</sup> Myös diasporan kohdemailla on hierarkiat ja työskentelyä eri maissa arvostetaan eri lailla, esimerkiksi USA on arvostetumpi kuin Lähi-Idän maat.<sup>69</sup>

Norjalainen antropologi Gunnar Lamvik kritisoi väitöskirjassaan siirtolaisuuden tarkastelua pelkästään muuttona paikasta toiseen. Hänen mukaansa nykyajan siirtolaisuuteen liittyy vahva transnationalismin eli ylirajaisuuden idea; ihminen syntyy ja kasvaa jossain, mutta tekee päivätyönsä jossain muualla. Siirtotyöläisyyteen kuuluu etenkin nykyisin se, että ”poissaoleva” elää vahvasti oman yhteisönsä arkea. Filippiiniläiset merimiehet eivät muuta pois kotimaastaan, ainoastaan poistuvat sieltä työperiodinsa ajaksi. Tänä aikana he tavallaan ajelehtivat molempien paikkojen, kotimaansa sekä laivan välillä, olematta kiinteä osa kumpaakaan yhteisöä.<sup>70</sup> Monikansallisia miehistöjä tutkineen Helen Sampsonin mukaan transnationaalinen yhteisö voi muodostua ammattiryhmissä, jotka työskentelevät kansainvälisillä markkinoilla, ylittävät rajoja ja työskentelevät sekä ovat tekemisissä ihmisten kanssa, jotka toimivat samoin.<sup>71</sup>

Filippiiniläisiä siirtotyöläisiä tutkineen Rhacel Salazar Parreñasin mukaan yhteisöllisyyttä synnyttävät samankaltaiset kokemukset eri puolilla maailmaa ja yksilön on helppo samaistua maanmiehensä kokemuksiin. Näistä kokemuksista syntyy yhteinen ”diasporassa elävien filippiiniläisten transnationaalinen etninen identiteetti”. Esimerkiksi Tyynellä valtamerellä seilaava merimies tekee periaatteessa samaa työtä kuin Itämerelläkin, tausta on sama, samoin kokemukset pitkistä *törneistä* ja koti-ikävästä. Yhteisöllisyyden katsotaan muodostuvan osittain transnationaalisuudesta, eli yhteydestä kotimaahan, johon liittyy jatkuva ihmisten, tavaroiden, rahan ja informaation liike nykyisestä olinpaikasta

---

<sup>67</sup> Martikainen & al 2006, 25.

<sup>68</sup> Davydova 2009, 52.

<sup>69</sup> Parreñas 2001, 59.

<sup>70</sup> Lamvik 2002, 13.

<sup>71</sup> Sampson 2003, 253.

kotipaikkaan.<sup>72</sup>

Suuri osa transnationalismin ja siirtolaisuuden tutkimuksesta on keskittynyt pysyviin siirtolaisiin, ihmisiin jotka asettuvat uuteen paikkaan pitemmäksi aikaa. Merimiesten työrupeamat yhdellä laivalla ja saman lipun alla eivät välttämättä synnytä tarvetta tai halua assimiloitua kyseisen maan kulttuuriin. Assimilaatio voidaan ymmärtää käsitteenä, jonka mukaan tulokkaiden oletetaan ja odotetaan oppivan ”maan tavoille” tietyn ajan kuluessa. Merimiehet ovat kuitenkin liikkeellä koko ajan, ja usein heillä ei ole edes mahdollisuutta tutustua maahan, johon laiva on liputettu. Laivatyön eristäytynyt luonne ja tiukat työajat estävät yleensä sosiaalisen kanssakäynnin muiden laivan merimiesten sekä paikallisväestön kanssa. Assimilaatio liittyy tarkkaan määriteltyihin valtiollisiin rajoihin ja nämä rajat eivät päde laivalla. Merimiehille sulautuminen ja sopeutuminen tarkoittavat sopeutumista senhetkisen työpaikan oloihin, josta irtaudutaan kotiin palatessa.<sup>73</sup>

Filippiiniläiset lähtevät ulkomaille töihin, mutta säilyttävät silti vahvat siteet kotimaahansa ja omaan kulttuuriinsa. Merimiehet elävät tavallaan kahdessa kulttuurissa yhtäaikaan; henkilökohtaisessa elämässä hänellä on kiinteä yhteys kotimaahan, mutta kotoa poissaollessa eletään asuinpaikan (laivan) arjessa sekä kulttuurissa. Maailmalle lähdetään, mutta ”oikea koti” säilyy Filippiineillä, eli voidaan puhua filippiiniläisten diasporasta. Ulkomailla eletään transnationalistisesti oman yhteisön arkea, mutta kotona odottaviin pidetään yhteyttä ja sinne palataan aina mahdollisuuksien mukaan. Maailmalla työskentelevien kesken muodostuu tietty yhteisöllisyys, sillä useat jakavat samat kokemukset. Etenkin merimiehillä tämä yhteisen kokemuksen tunne on voimakas, sillä työskentely laivalla on periaatteessa samanlaista joka paikassa ja toisen asemaan voi helposti samaistua.

---

<sup>72</sup> Parrenas 2001, 11–13.

<sup>73</sup> Acejo 2012, 70–71.

### **3. LAIVALLA**

Tässä käsittelyluvussa tarkastelen sekamiehitystä tarkemmin kenttätöittäni näkökulmasta. Kerron itse matkasta, laivasta tilana tai maisemana, merimiesten työstä ja vapaa-ajasta, hierarkiasta, kommunikaatiosta sekä identiteeteistä ja siitä miten nämä yhdessä ja erikseen vaikuttavat yhteisöllisyyteen, arkeen ja elämään eri kulttuureista olevien ihmisten muodostamassa yhteisössä.

#### **3.1. M/S Martha**

Satama, josta Martha lähti, on uusi, mutta ankea ja karu, jopa ruma. Satamasta lähtee muutamia matkustaja-aluksiakin, mutta pääasiassa liikenne muodostuu rahtilaivoista. Anne Ala-Pöllänen oli ollut laivalla jo viikon ja lähettänyt minulle ohjeet mitä tulisin tarvitsemaan; verkkarit, kansitakin ja vyölaukun. Nämä pakattuna rinkkaan matkustin satamaan, jossa Anne odotti minua portin ulkopuolella ja ohjasi minut laivaan. Satamassa on matkustajille tullimuodollisuudet, eli kopit ilottomine passintarkastajineen. Mutta tällä kertaa minä en ollut matkustaja, vaan olin lähdössä oikeasti merille, joten kukaan ei ollut kiinnostunut passistani. Ensivaikutelma laivasta oli, että sekin oli ankea ja ruma, mutta iso, mikä tuntui helpottavalta, sillä syyskuun tuuli puhalsi aika lujaa etelästä ja vettä satoi. Martha on rahtilaiva, joten tilat olivat käytännöllisen persoonattomat ja suurin osa pinta-alasta oli varattu lastille.

Menessäni laivalle, osa suomalaisista vaihtoi juuri vuoroa ja yksi uusi filippiiniläinen aloitti kuuden kuukauden työrupeamansa samaan aikaan. Merimiehillä oli yllään työvaatteet, konepuolella haalarit ja kansipuolella neonväriset suojavaatteet. Tapasin messissä kapteenin, joka oli pukeutunut virallisen univormun sijasta rennosti varustamon villapaitaan. Hän antoi minulle luvan liikkua laivalla vapaasti, kuitenkin pysyen poissa vaarallisista paikoista, etten teloisi itseäni tai putoaisi mereen. Ihmisiä tuli ja meni. Kaikki esittelivät itsensä ja minusta tuntui että en ikinä tule muistamaan kaikkien ihmisten nimiä. Havaitsin, että tavattaessa tervehditään aina. Tervehdys ei välttämättä ole muuta kuin hymy, mutta vastaan tulija kuitenkin noteerataan jotenkin. Aluksi minusta tuntui hassulta, kun samaa ihmistä tervehtii viidennen kerran aamun kuluessa, mutta siihen tottui nopeasti.

Joka paikassa tuntui olevan koodilla lukittuja ja vesitiiviitä ovia. Laivan sisuksissa risteili lukemattomia portaita sekä kapeita käytäviä, ja seinissä oli kahvoja ja kaiteita kuin vanhainkodissa, mutta niiden merkitys selvisi myöhemmin laivan keinuessa. Kiipesimme komentosillalle katsomaan laivan lähtöä satamasta. Satoi edelleen vettä ja eteläinen tuuli oli navakkaa. Minulla oli epätodellinen olo ja tunne siitä, että olin astumassa johonkin uuteen ja jännittävään tuntemattomaan.

Laivan korkein paikka oli komentosilta eli *bryga* ja siellä hallitsi kapteeni. Se oli tila, josta laivaa ohjattiin ja pidettiin yhteyttä muuhun liikenteeseen merellä. *Brygalla* oli yleensä hiljaista, valoisan aikaan merellä paikalla oli usein vain vahtia ajava perämies. Kapteeni oli läsnä aina satamaan tullessa ja sieltä lähdettäessä, vuorokauden ajasta riippumatta. Komentosillan unettavassa tunnelmassa keskityin lähinnä havainnoimaan eli seisoin hiljaa sivussa varoen koskemasta mihinkään ja lähinnä merta korkeuksista ihailen.

Konehuoneessa oli uskomattoman siistiä, mutta kuuma ja kahden pääkoneen synnyttämä meteli oli kova. Konehuone sijaitsi laivan perässä, joten meteli ei kuulunut aluksen etuosassa sijaitsevaan *torppaan* eli asuinrakennukseen, jonka ylimmässä kerroksessa oli *bryga*. Konehuoneen miehistö teki päivävuoroa ja vietti päivänsä lounasta lukuun ottamatta pääasiassa konehuoneessa eli omassa tilassaan.

Keittiössä eli *byssassa* hallitsi filippiiniläinen kokki suomalaisen talousapulaisen kanssa. *Byssa* oli puhdas, laitosmainen ja lähes steriili. Siellä oli valtavat kylmäkaapit ruuan säilytykseen sekä jääkaappi, johon oli aina varattu ruokatarpeita välipaloja varten. *Byssaa* on perinteisesti pidetty laivan tietotoimistona, sillä etenkin aikaisemmin pitkillä merimatkoilla kokki oli usein kapteenin lisäksi ainoa, jolla oli aavistus mihin laiva on menossa. Kokin tuli tietää miten ruokavarat annostellaan ja koska seuraava täydennys tulee. *Byssa* on edelleen varmaan laivan helpoin paikka muiden ammattiryhmien vierailuun, vaikka tietotoimistona se ei M/S Marthalla toiminut. Suomalaiset kysyivät tulevasta suoraan kapteenilta ja filippiiniläisiä laivan sijainti ei tuntunut kiinnostavan.

*Messi* on ruokailutila, muuten siellä ei vietetty aikaa. Vuorokautta rytmittivät säännölliset työajat sekä ruokailut, jotka tapahtuivat minuutilleen samaan aikaan päivästä riippumatta. Ruokailu oli tärkeä hetki, jolloin koko laiva kokoontui yhtä aikaa samaan messiin aterioimaan. Ruoka haettiin seisovasta pöydästä ja jokainen jonotti vuoroaan, edes



kapteenilla ei ollut tapana kiilata muiden ohi. Sisustus oli nuhjuisen oloinen, DDR-tyylinen ja karu, seinillä ei ollut julisteita tai tauluja, tosin ikkunoista avautui merinäköala.

Aikaisemmin laivoilla oli eri messit päällystölle ja miehistölle, mutta nykyisin suomalaisilla laivoilla syödään samassa tilassa. *Messi* oli kuitenkin jaettu kirjoittamattomin säännöin osiin ja eri ryhmillä oli eri pöydät; suomalainen päällystö istui omassa, miehistö omassa ja filippiiniläiset huoneen toisella laidalla omassa pöydissään. *Messin* keskellä oleva pöytä erotti suomalaiset ja filippiiniläiset, raja oli selvä ja toiselle puolelle ei menty. ”It’s like a wall!”<sup>74</sup> Suomalaisilla oli ruokapöydässä omat paikat, mutta filippiiniläiset istuivat missä sattui olemaan tilaa, mutta kuitenkin aina omalla puolellaan. Suomalaiset istuivat omalla paikallaan, jopa selin toisiinsa, vaikka sattuivat olemaan *messissä* kahdestaan. Marthan filippiiniläisistä ajatus istua aina samalla paikalla tai arvoasteikon mukaan tuntui oudolta:” But if we are eating we are all together. Why should I eat alone when somebody else is there? I’ll go there and make jokes, we are talking...”<sup>75</sup>

Hyttejä on kahdessa kerroksessa, joista ylemmässä asui päällystö, heti komentosillan alapuolella. Päällystöllä on miehistöä isommat tilat, ja kapteenilla sekä konepäälliköllä on hytissä toimistonsa. Meidät tutkijat majoitettiin yläkertaan vierekkäisiin hytteihin, jotka olivat samanlaisia kuin miehistöllä. Niissä on sänky, kirjoituspöytä, nojatuoli, vaatekaappi, pieni kylpyhuone ja jokaisessa oli venttiili (ikkuna). Merimiehillä on käytössään televisio ja dvd-laite sekä jääkaappi. Hytin oven sai lukkoon, mutta suomalaiset pitivät yleensä ovensa auki, ja se suljettiin vain nukkuessa tai jos halusi olla rauhassa. Lukkoa ei tuntunut kukaan käyttävän. Filippiiniläiset yleensä sulkivat ovensa hyttiin mennessään, muutamilla oli avoimen oven edessä suihkuverho. Turhaa tilaa hytissä ei juuri ollut, mutta toisaalta laivalta saa melkein kaiken tarvittavan; ruuan, juoman, työ- ja petivaatteet, joten omaisuutta ei tarvitse kantaa mukana. Tuntui hieman oudolta ajatella, että filippiiniläiset asuvat näin pienessä tilassa koko puolen vuoden mittaisen työrupeamansa laivalla.

Merimiesten tila ja ympäristö ovat samoja koko ajan; meri ja laiva. Vaikka satamat vaihtuvat, ne muistuttavat toisiaan kontteineen ja nostureineen. Ajan myötä oma ymmärrykseni tilaan ja sen käytön merkitykseen kasvoi. Tilana laiva jakautui fyysisesti, mutta lisäksi sosiaalisesti ja kulttuurisesti selkeästi eri osiin. Jako ryhmiin tapahtui

---

<sup>74</sup> J-F-4 2013.

<sup>75</sup> J-F-2 2013.

työtehtävän mukaan kansi-, kone- ja talousosastoon, aseman mukaan päällystöön tai miehistöön sekä myös kansalaisuuden mukaan filippiiniläisiin ja suomalaisiin. Nämä ryhmät jakautuivat pieniksi ryhmiksi esimerkiksi iän tai yhteisten mieltymysten perusteella. M/S Marthalla oli otettu heti laivan valmistuttua käyttöön sekamiehitys, joten tilojen jako filippiiniläisten ja suomalaisten kesken oli tapahtunut ajan ja tarpeen myötä, ei perinteitä noudattaen ja mennyttä ”suomalaisaikaa” muistellen.

Merimiehen vuorokautta säätelevät työvuorot ja jokainen päivä on aikataulultaan samanlainen työpäivä. Aika menettää laivalla merkityksensä totutussa mielessä. Laiva on 24 tuntia vuorokaudessa toimiva laitos. Marthan kello on aina Suomen ajassa, kännykkä ei useinkaan toiminut, joten virallista aikaa ei usein tiennyt eikä sillä ollut suurta väliä, sillä rutiinit ja lähdöt sekä tulot ilmoitettiin ja hoidettiin Suomen ajan mukaan. Ainoa missä kelloa ja ”oikeaa aikaa” tarvitsi, oli maissa käydessä. Huomasin itsessäni laitostumisen piirteitä jo ensimmäisinä meripäivinä. Kysyin messilikalta ohimennen missä olemme menossa, johon hän vastasi hieman kummastuneena kysymyksestäni, ettei hän tiedä. Ajalla ja paikalla ei yhtäkkiä ollutkaan niin väliä.

Täällä aika todellakin menettää merkityksensä. Työn lisäksi ainoat, millä on säännölliset aikataulut ovat ruoka- ja kahvitaumat. Asiat eivät tapahdu just niin kuin sovittiin tai piti. Laivan lähdöistä, saapumisista ja sijanjeista on jokaisella oma versionsa. Missä ja milloin on turhia kysymyksiä, kaikki menee omalla painollaan. Näin kävi myös grillijuhlien kanssa. Tänään kello seitsemän. No siinä yhdeksän maissa jengi kokoontui ulos ja sytytti grillin.<sup>76</sup>

Minun päivääni rytmittivät lähinnä ruokailut ja jokailtainen sauna. Muuten olin vapaa tekemään tutkimustyöni puitteissa mitä huvitti ja milloin huvitti. Tutkijan roolissa minulla oli mahdollisuus liikkua laivalla vapaasti ja saatoin koska vain mennä *brygalle*, konehuoneeseen tai *byssaan*. Laivalla työskentelevä merimies ei näin yleensä tehnyt, esimerkiksi konemiehet eivät nousseet *brygalle* tai kansimiehet menneet konehuoneeseen, ellei heitä sinne erikseen pyydetty. Vapaa liikkuminen eri tiloissa ei ollut kiellettyä, mutta niin ei ollut selvästikään tapana tehdä.

Sauna lämmitettiin Marthalla joka ilta ja kaikki suomalaiset (miehet) kävivät kylpemässä. Eräs suomalainen haastateltava puhui kymmenen minuuttia saunan merkityksestä merimiehelle. Hänen mukaansa se on paikka, jossa puhutaan kaikesta maan ja taivaan

---

<sup>76</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

välillä, etupäässä töistä, mutta muustakin.<sup>77</sup> Filippiiniläisistä lähinnä vain kokki kävi saunassa, mutta hän oli tarkistanut ensin suomalaisilta toimintaohjeet, eli kuinka kauan siellä pitää olla, viisi, seitsemän vai kymmenen minuuttia? Kuinka kuumaksi sauna pitää säätää ja pitääkö sen jälkeen käydä suihkussa? Muutkin filippiiniläiset saunoivat joskus, mutta useissa haastatteluissa ja keskusteluissa tuli kuitenkin ilmi, että heitä nolotti olla alasti muiden edessä, samoin kuin heitä nolotti muiden alastomuus. Siksi he saunoivatkin yleensä keskenään, miedossa lämmössä ja uimahousut jalassa.

### 3.2. Laivalla jokainen päivä on maanantai

Merimiehen elämä jakaantuu elämään maissa ja merellä. Filippiiniläisille se merkitsee usein odottamista, hän saattaa odottaa työtä pitkään ja joutuu joskus ottamaan pestin koulutusta ja taitoa alempiarvoiseen sekä -palkkaiseen tehtävään. Ja kun laivalle pääsee, alkaa pitkä odotus kotiin pääsystä. Filippiiniläinen merimies tekee töitä kuusi kuukautta joka päivä, ilman vapaapäiviä. Filippiiniläinen 26-vuotias kahden lapsen isä kertoo haastattelussa:

J: You don't think about your long contract? You just do your job...

H: Just do the job and finish the day and you go to sleep. And then you wake up and it's another day (nauraa)! One day less to the end. That's how we finish the contract.<sup>78</sup>

Kolme viikkoa kerrallaan työskentelevistä suomalaisista filippiiniläisten puolivuotiset *törnit* saattavat tuntua oudolta. ”Vaikka en ny tunteilemaan alkaiskaan, niin onhan se... Et mä ehdin käydä kotona parhaimmillaan kolme kertaa, niin aina ku mä tuun takas, samat naamat on yhä täällä.”<sup>79</sup>

M/S Marthan eri osastoissa työskentelevillä oli erilaiset työrytmit, vain komentosilta oli aina miehitetty. Jokapäiväinen työaika vaihteli ammatin mukaan (ei etnisen taustan, toisin kuin *törnin* pituus). Kukin ammattiryhmä vietti työpäivänsä omassa tilassaan ja omiensa parissa. Satamissa töitä tehtiin tarpeen mukaan ja kelloon katsomatta, merellä rutiinit olivat samat päivästä toiseen. Juhlapyhätkin ovat työpäiviä.

<sup>77</sup> A-S-3 2013.

<sup>78</sup> J-F-4 2013. Käytän jatkossa haastattelusitaateissa lyhenteitä J (Johanna) ja H (haastateltava).

<sup>79</sup> J-S-1 2013.

Laivaa hallitsi kapteeni, silloinkin kun hän ei ollut fyysisesti läsnä, hän on laivan ylin auktoriteetti merellä. Kapteeni on laivan ollessa merellä tavallaan aina töissä, ja hänet kutsutaan paikalle ongelmatilanteissa, esimerkiksi jos nopeutta pitää tuulen vuoksi hidastaa tai näkyvyys on huono ja liikennettä paljon. Hän on vastuussa koko laivasta, henkilökunnasta, navigoinnista sekä lastista. Kapteeni vastuulla on, että laivalla noudatetaan sekä varustamon että kansainvälisiä lakeja ja säädöksiä, sekä siitä, että laivalla säilyy kuri ja järjestys. M/S Marthan kapteeni ohjasi itse laivaa ainoastaan satamaan ja satamasta, sekä erittäin huonossa säässä sekä hankalissa paikoissa. Avomerellä laivaa ajoi valoisalla ja hyvässä säässä yleensä joku perämiehistä yksin, mutta pimeällä ja huonossa kelissä seuraksi tuli kansimies.

Kansipuolella vain *poosu* eli kansipuolen työnjohtaja oli päivätöissä, muut tekivät merellä säännöllistä vuorotyötä kellon ympäri. Kansipuolen miehistö teki päivällä *poosun* määräämiä töitä, joihin kuului muun muassa laivan loputonta maalausta, ruosteen poistamista ja muuta kunnossapitoa, lastin kiinnitysten tarkastamista, sekä satamissa aluksen kiinnityksistä tai irrotuksista huolehtimista. Yöllä matruusit tekivät säännöllisiä palovahtikiertoja ja toimivat tähyistäjänä laivaa ajavan perämiehen työparina. Työt kansipuolella oli jaettu siten, että filippiiniläisen vahtiperämiehen parina oli yleensä filippiiniläinen ja suomalaisen yliperämiehen parina suomalainen matruusi.

Konepäällikkö (*siiffi*) oli päävastuussa laivan kahden koneen toiminnasta apunaan ja työnjohtajana ykköskonemestari. Konepuoli oli miehitetty kahdeksasta viiteen, mutta usein konemiehetkin joutuivat ylitöihin satamissa tai erilaisten teknisten vikojen sattuessa. Konehuoneessa jokaisella oli oma tehtävänsä, mutta minulle, eli ulkopuoliselle ja yleensäkin tekniikkaan perehtymättömälle syntyi vaikutelma, että filippiiniläisistä muodostuva konepuolen miehistö lähinnä sorvasi jotain tai pesi ja kiillotti paikkoja. Laivalle on mahdotonta saada varaosia keskellä merta, joten konehuoneessa pyrittiin korjaamaan ja tekemään mahdollisimman paljon itse.

Keittiö oli kokin valtakuntaa, apunaan hänellä oli talousapulainen (*messilikka tai -kalle*). Talousapulainen auttoi ruuanlaitossa leipomalla ja tekemällä salaattit sekä jälkiruuat, hänen toimenkuvaansa kuului pöytien kattaus sekä siivous. M/S Marthalla talousapulainen siivosi

rekkahtit sekä kapteenin, yliperämiehen ja konepäällikön hytit. Vain laivan keittiö toimi samalla tavalla sijainnista riippumatta, ja ruokailut olivat aina samaan aikaan. Kokki työskenteli aamukuudesta yhteen, jonka jälkeen hänellä oli pari tuntia vapaata, kunnes työaika jatkui taas kolmesta kuuteen.

Marthan filippiiniläiset pitivät ryhmätyöstä, suomalaiset ovat enemmän yksinäisiä susia. Filippiiniläisen alipäällystön jäsenen mielestä työskentely yhdessä on piristävää, mukavampaa ja ilman muuta niin tehdään jos mahdollista. Suomalainen päällystön jäsen puolestaan mainitsi jopa ongelmaksi filippiiniläisten ryhmässä työskentelyn ja sen, ettei työtä haluta tai osata tehdä itsenäisesti.

H: Ja muutenkin ne on laumasieluja... nehän tykkää tehdä töitä yhdessä...

J: Mut onhan tää työ yksinäistä, yks on yhdessä ja toinen toisessa nurkassa.

H: No joo, mut jos ne sais itse päättää, niin pian ne nyhjäis laumassa siellä yhdessä nurkassa! (nauraa). Mutta nyt toiset ohjaa heidän työtään ja heidät tavallaan ajetaan erilleen.<sup>80</sup>

Samaa sanoi toinen suomalainen:

Filpparimiehistö teettää enemmän töitä. Ei miehistö, siinä ne skraappaa ja maalaa kun suomalaisetkin, mutta päällystö. Esimerkiksi lääketilaus, jonka suomalainen (vahtiperämies) hoiti ja otti vastaan itsenäisesti. Ilmoitti vaan förstille, että tilattu on. Filppari ei hoida itse, vaan tekee listan paperille mitä tarvii ja antaa sen esimiehelleen, joka hoitaa tilauksen ja kuittauksen. Filppareilla on iso kynnys olla yhteydessä laivan ulkopuolelle. Samoin esimerkiksi claimin tekeminen on heille liian vaativaa. Ei ne osaa ajatella itse, eikä halua.<sup>81</sup>

Suomalaisen haastattelun mukaan suomalaiset vahtiperämiehet työskentelevät itsenäisemmin kuin filippiiniläiset, jotka ajavat laivaa (merellä) ja tekevät mitä käsketään. Laivan lastaus on yliperämiehen vastuulla, mutta esimerkiksi ruoka- tai lepotaukojen aikana työn on yleensä hoitanut toinen perämies. Määräsatamia saattaa olla useita ja lastin oltava siksi oikeassa paikassa, samoin on huolehdittava laivan vakaudesta tarkkojen laskelmien avulla. Kaikki filippiiniläiset perämiehet eivät erään haastattelun mukaan tähän pysty.

X pystyisi pienellä koulimisella ryhtymään yliperämieheksi, hän kykenee itsenäiseen ajatteluun. XX taas on sellainen, että pitää käydä nopeasti syömässä ja takasin, koska se (lastaus) menee kuitenkin perseelleen. Kaks aikaisempaa filpparia oli tosin vielä pahempia versioita, ne tekee tunnissa niin pahoja virheitä, että siinä

---

<sup>80</sup> J-S-1 2013.

<sup>81</sup> A-S-1 2013.

menee kuusi tuntia korjata niiden virheet.<sup>82</sup>

Filippiiniläiset ovat hyvin tarkkoja sääntöjen suhteen. Lontoolaisessa sairaalassa ihmettelin kollegoideni intoa täyttää (minusta) turhia kaavakkeita loputtomiin, ja noudattaa ohjeita sekä määräyksiä kirjaimellisesti. Merimiehet olivat minusta hieman yllättäenkin samanlaisia:

Kysyin maalauskeikan jälkeen filippiiniläiseltä matruusilta, että miten saan maaliset käteni puhtaaksi. Vastaus oli, että ”We have tinner, but it’s dangerous. Perhaps you can wash with soap.” Mun teki mieli kysyä, että milläs sinä peset, sillä maali on jyrkää laivamaalia, joka ei lähde millään irti. Kysyin kuitenkin mieluummin suomalaiselta poosulta, joka lorautti mulle tilkan tinneriä rättiin ja jo lähti! Matruusi. ei ilmeisesti uskaltanut ottaa vastuuta siitä, että mun käsille kävis jotain. Poosun mielestä taas oli luonnollista putsata maali pois sillä millä se lähtee.<sup>83</sup>

Kapteenikin kiinnitti huomiota turvamääräyksiensä säntilliseen noudattamiseen: ”Nää pitää omasta turvallisuudestaan huolen, niillä on esimerkiksi painepesurilla vedeltäessä kuulosuojaimet, aina kaikki by the book. Joskus tekee mieli sanoa, että ei nyt ihan noin tarvis...” Turvallisuussääntöjen noudattaminen oli kuitenkin ymmärrettävää, sillä pahinta mitä filippiiniläiselle merimiehelle voi tapahtua on työkyvyn ja siten tulojen menetys.

Filippiiniläinen perämies, joka oli laivan turvallisuusvastaava, oli selvästi lukenut ja omaksunut turvamääräykset ja huolehti siitä, että niitä noudatettiin. Toisaalta se, että hän ei ollut aivan Euroopan kartalla vähensi hänen uskottavuuttaan tutkasta tulevan säteilyn vaaroista varoittaessaan:

Menin Englannin kanaalia lähestyttäessä *brygalle* jossa päivysti filippiiniläinen kakkosperämies. Juteltiin niitä näitä, ja kysyin joko olemme ohittaneet Doverin. Perämies viitasi leveästi hymyillen Ranskan suuntaan ja sanoi, että tuollahan se on... Pyysin lupaa mennä katolle katselemaan maisemia. Perämies sanoi, että voihan siellä käydä, mutta tutkasta tulee säteilyä, niin että siellä voi vain piipahtaa. Tämän kippari unohti sanoa minulle, kun katselin maisemia Tanskan salmissa, hän käski vaan olla putoamatta mereen. Kiipesin katolle ja huomasin, että siellä oli iso punainen teksti ”radiation”.<sup>84</sup>

Tärkeintä laivalla on kuitenkin se, että työt tulevat tehtyä, ajallaan ja hyvin. ”Mut mä väitän, että, jos mulla olis tää laiva täysin suomalaisella porukalla, ei se yhtään sen paremmassa kondiksessa olis... Melkeinpä voisin epäillä, ettei oltais näinkään hyvässä tilanteessa

---

<sup>82</sup> A-S-1 2013.

<sup>83</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>84</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

suomalaisella porukalla.”<sup>85</sup> Filippiiniläisten työhön oltiin periaatteessa tyytyväisiä, sillä nämä tekivät mitä pyydettiin ja nurisematta. Suomalaiset saattavat olla esimiehen kannalta hankaliakin toimiessaan itsenäisesti ja epämuodollisesti.

### 3.3. Hierarkia

M/S Marthan ylin päällystö sekä kansipuolen työnjohtaja olivat suomalaisia. Tuli väistämättä mieleen, että työt oli jaettu niin, ettei suomalaisen tarvitse ottaa käskyjä filippiiniläiseltä. Marthan työajat ja työparit, lähinnä perämiesten vahtimiehet, oli todennäköisesti tarkoituksella suunniteltu niin, että yleensä filippiiniläiset työskentelivät keskenään ja suomalaiset keskenään.

J: Voisko sellainen järjestely olla mahdollista, että olis filippiiniläinen päällystö ja suomalainen miehistö?

H: EI! Ei, millään. Se ei pysty toimimaan, koska ne kulttuurit ei pysty pelaamaan niinpäin. Ja mun ymmärtääkseni filppareilla on ehkä yks huono ominaisuus, että... ne ei tee itsenäisiä päätöksiä mitä päällikköasemassa täytyy kuitenkin tehdä. Että siinä vaiheessa kun tietyt faktat on kasassa, pitää tehdä vaikeita ja tiukkojakin itsenäisiä päätöksiä... Nää panee palaverin pystyyn.<sup>86</sup>

Peter Du Rietzin mukaan ruotsalaisten voi olla vaikeaa ottaa käskyjä vastaan aasialaisilta, mutta hierarkia ja asenteet toimivat myös toisinpäin. Esimerkiksi Isolden päällystössä työskennellyt burmalainen ei välttämättä suostunut tekemään ”alempia töitä” kuten keittämään kahvia, vaikka laivan ruotsalainen kapteeni voikin huoletta, arvokkuuttaan ja kasvojaan menettämättä tehdä niin.<sup>87</sup>

Marthalla kokki oli ainoa filippiiniläinen, joka oli suomalaisen esimies, mutta suomalaisen messilikan mielestä tämä ei haitannut. Kokki komensi hänen mukaansa vähemmän kuin suomalaiset kollegansa, tosin tämä saattoi johtua kokin persoonasta.<sup>88</sup> Filippiiniläinen alipäällystön jäsen kertoi asemastaan muita ylempänä:

For me it's like a signature or some name. But if I'm working with others I just level myself to them. Because I cannot tell them to level themselves to me, I'm more higher. Maybe they are going to get angry or humiliated or something. So it's much better to work with them in a normal way, so you can laugh after work. And it's very

---

<sup>85</sup> J-S-1 2013.

<sup>86</sup> J-S-1 2013.

<sup>87</sup> Du Rietz 2001, 86.

<sup>88</sup> J-S-2 2013.

easy to finish your job because if somebody's getting angry at you... it's very hard to work with other people. Especially in this ship, you already have a small space... And every time you see that person and you get angry at them your space goes smaller and smaller. And every day you can see him, for the six months! It's like a torture for yourself (nauraa).<sup>89</sup>

M/S Marthalla filippiiniläiset sanoivat pyrkivänsä sopeutumaan ja joustamaan omiensa ja hierarkiassa alempana olevien kanssa. Kuuden kuukauden *törni* on pitkä aika, ja kuten edellä siteerattu kertoo, elämä voi olla vaikeaa, jos ei ole muiden kanssa hyvissä väleissä.

Sekamiehitys suomalaisten kanssa tavallaan yhdisti filippiiniläiset yhdeksi ryhmäksi ja vähensi heidän keskinäisiä kulttuurierojaan. Haastatteluissa tuli ilmi, että M/S Marthan filippiiniläiset eivät haluaisi työskennellä laivalla, jossa on pelkästään filippiiniläinen miehistö. ”In Filipino culture, there's always somebody who wants to be higher. Saying: I want this... and going to say bad things about other people so he can be higher.”<sup>90</sup>

Suomalainen päällystön jäsen oli työskennellyt sekamiehityksissä jo pitkään ja hänenkin mukaansa filippiiniläinen miehistö ei halua maanmiestään kapteeniksi, sillä tämä käyttäytyy yleensä kuin diktaattori.<sup>91</sup> Helen Sampson on tehnyt saman havainnon; pelkästään filippiiniläisistä kostuvan miehistön kesken syntyy helposti suosikkiasetelmia, jotka perustuvat ensisijassa filippiiniläiseen kulttuuritaustaan, eli lähinnä siihen miltä saarelta kukin on kotoisin.<sup>92</sup>

Iris Acejo on tehnyt tutkimusta laivalla, jossa ylin päällystö oli intialaisia ja muu miehistö Filippiineiltä. Hänen mukaansa kanssakäyminen oli hyvin työorientoitunutta ja muodollista, kanssakäymiseen ei rohkaistu ja molemmat viettivät aikansa omiensa parissa. Merimiehiä arvioitiin heidän työskentelynsä perusteella. Intialaisilla oli tapana tuoda esille asemaansa päällystönä, lähinnä omaa statustaan korostaakseen. Filippiiniläinen alipäällystö hakeutuikin omiensa seuraan vapaa-ajalla. Näin haluttiin osoittaa solidaarisuutta ja säilyttää harmonia maanmiesten kanssa.<sup>93</sup>

Geert Hofstede on tarkastellut eri työyhteisöjä valtaeron (power distance) käsitteen avulla. Hofsteden luokittelun perusteella M/S Marthan suomalaiset ja filippiiniläiset on helppo laittaa omiin ryhmiinsä, jopa laivan hierarkkisessa kontekstissa. Yhteisössä, jossa on suuret

<sup>89</sup> J-F-4 2013.

<sup>90</sup> J-F-1 2013.

<sup>91</sup> A-S-1 2013.

<sup>92</sup> Sampson 2003, 274.

<sup>93</sup> Acejo 2012, 78–80.



valtaerot, valtarakenteet ovat osa yhteiskuntaa, hierarkia on jäykkää ja epätasa-arvo on hyväksyttyä tai jopa kuuluu asiaan. Työntekijät odottavat passiivisina, että heidän ylemmänsä kertovat mitä tehdä seuraavaksi ja he tekevät kritisoimatta mitä käsketään. Väliportaan pikkupomoja on paljon, ja tieto sekä käskyt kulkevat hierarkkisesti oman esimiehen kautta ylemmäs tai alemmas. Kunnioitettu johtaja on auktoriteetti tai isähahmo, jonka vallankäyttöä ei kyseenalaisteta. Pienen valtaeron yhteisöissä työntekijät kokevat olevansa samanarvoisia, status ei ole itsestäänselvyys, asetelmat voivat muuttua ja alaisesta tulla johtaja. Ylempien etuoikeuksia ei katsota hyvällä ja ylempät eivät yleensä pyri korostamaan asemaansa esimerkiksi pukeutumisella tai autoritäärisellä käytöksellä. Valta perustuu työtehtävään, mutta myös rajoittuu siihen. Työntekijät voivat vaikuttaa työhönsä koskeviin päätöksiin, vaikka johtaja onkin viimekädessä se, joka päättää. Eri valtakulttuureista tulevien kohdatessa työympäristössä toisen tapa toimia voi tuntua vieraalta ja selkeisiin ohjeisiin tottunut voi tuntea epävarmuutta joutuessaan tekemään itsenäisiä päätöksiä.<sup>94</sup>

Hierarkkisuus rahtilaivoissa ja merimiesyhteisöissä perustuu ensisijaisesti turvallisuuteen ja sujuvaan työskentelyyn, mutta se vaikuttaa myös merimiesyhteisön toimivuuteen, sosiaalisiin suhteisiin ja siihen, että jokainen käyttäytyy ammattiroolilleen sopivalla tavalla.<sup>95</sup> Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan on itse luotava filippiiniläisiin sellainen yhteys, että nämä uskaltavat kysyä tai kertoa ongelmista. Autoritäärinen käyttäytyminen tai itsevaltiaana esiintyminen ja huutaminen, räyhääminen ja möykkääminen eivät tähän rohkaise. Hänen mielestään tällainen käytös ennemminkin aiheuttaa virheiden peittelyä ja sitä, ettei tärkeistäkään asioista uskalleta tulla kysymään ja asioita yritetään sitten epätoivoisesti ratkaista yksin tai porukalla. Kasvojen menettämistä ja nolaamista, varsinkin julkisesti, pelätään. Mutta jos välit ovat ystävälliset, filippiiniläiset kysyvät kyllä rohkeasti.

J: No mitäs kun he ovat saattaneet tottua siihen, että päällikkö on tällainen auktoriteetti koppalakki päässä?

H: No, voihan heille näyttää toisenlaistakin toimintakulttuuria (nauraa)!<sup>96</sup>

Laivaa voidaan pitää luokkayhteiskuntana minikoossa, kaikki ovat ”samassa veneessä, mutta toiset soutavat ja toiset pitävät perää.” Se on hierarkkinen yhteisö, jossa jokaisella on

<sup>94</sup> Hofstede et al 2010, 73–74.

<sup>95</sup> Talasmäki 2006, 67.

<sup>96</sup> J-S-1 2013.

määritellyt työtehtävät sekä oma, tiettyjen normien mukainen ammattiin sekä koulutukseen liittyvä rooli ja status yhteisössä. Laivan ammattikulttuuria painottavassa ympäristössä hierarkian merkitys korostuu. Asema laivalla on tarkkaan määritelty, mutta se perustuu enemminkin työn tuomaan statukseen kuin esimerkiksi ikään tai sukupuoleen, rahaan (laivalla ei tarvita), vaatteisiin (kaikilla on työvaatteet), asuntoon (kaikilla sama), autoon tai muihin statussymboleihin. Nykypäivänä asema voi perustua etniseen taustaan ja sekamiehityksiä tarkastellessa voisikin esittää, että laivalla työskentelevät ”me” ja ”muut”.

### 3.4. Vapaa-aika

Vapaa-aikaa pyritään mahdollisuuksien mukaan viettämään muiden kanssa. Marthalla jako eri ryhmiin kansalaisuuden perusteella oli kuitenkin selvä. Niin suomalaisilla kuin filippiiniläisillä oli mahdollisuus halutessaan viettää vapaa-aikansa vain ”omien” parissa ja merimiesten ei edes odotettu seurustelevan ”naapureiden” kanssa työn ulkopuolella. Marthalla vapaa-aikaa vietettiin eri tiloissa, filippiiniläiset päivähuoneessa ja suomalaiset klubiksi nimetyllä kerhohuoneella, entisellä kuntosalilla josta kuntoiluvälineet oli kannettu kellariin ja tila sisustettu mukavasti istuskelua ja seurustelua varten.

Minusta tää on hyvä, että täällä ei vapaa-aikana väkisin pyritä siihen yhteisloon. Jos sitä on, sitä on, mut ettei siihen tarvi mitenkään pinnistämällä ruveta. Koska vapaa-aika on meille sekä heille samaa vapaa-aikaa. Ja kaikennäkönen, tällanen jutustelu, paskanpuhuminen, niin... vaikka meillä nyt on hyvä englannin kielen taito, sekä niillä, että meillä, niin on se silti eri juttu läppää heittää ja touhuskella äidinkielellä kuin englanniksi.<sup>97</sup>

Ilmiö on yleinen, sillä Du Rietz teki saman havainnon ruotsalaisten kanssa ja antropologi Gunnar Lamvik sekamiehitetyllä norjalaisaluksella. Hän toteaa, että laivan norjalainen päällystö ei viettänyt vapaa-aikaansa filippiiniläisten kanssa.<sup>98</sup> Jos laivan miehistö koostuu vain kahdesta tai kolmesta kansalaisuudesta, on yleistä, että hierarkiasta ja ammatilliseen statukseen perustuvasta jaosta joustetaan, ja ruokailu- ja vapaa-ajanviettotilat jakaantuvat sen mukaan mistä on kotoisin. On helpompaa jutella, vitsailla ja puhua kotimaan asioista samantaustaisen ihmisen kanssa.<sup>99</sup>

Suomalaisia kokoontui lähes joka ilta ”klubille”, osa piipahti ja osa istui pitempään.

<sup>97</sup> J-S-1 2013.

<sup>98</sup> Lamvik 2002, 63.

<sup>99</sup> Sampson 2003, 266.

Miehistön kaksi naista pysyivät yleensä poissa, he olivat varmaan kuulleet samat tarinat jo tarpeeksi monta kertaa. Suomalaiset puhuivat keskenään suomea, vaikka joukossa oli äidinkielenään ruotsia tai viroa puhuvia. Suomalaisten illanvietoissa katsottiin saunan jälkeen televisiota, puhuttiin paljon työasioista, muisteltiin menneitä, otettiin muutama olut ja kuunneltiin humppaa. Vaikka illalla saatettiin käsitellä hyvinkin henkilökohtaisia asioita, niistä ei kuitenkaan enää seuraavana päivänä aamukahvilla puhuttu.

Iris Acejon mukaan filippiiniläiset pyrkivät käyttäytymään ”filippiiniläisittäin”. Siihen kuuluu tärkeänä osana sosiaalisuus ja yhdessä toimiminen. Yhteisiin illanistujaisiin tulee osallistua osoittaakseen, että tulee muiden kanssa toimeen.<sup>100</sup> Muiden seurassa ainakin pistäydytään, vaikka filippiiniläistenkin kesken on eroja: “Also we Filipinos, we are different culture as well, and different what we do after work. Some of us just want to stay in the cabin.”<sup>101</sup> Filippiiniläiset lauloivat karaokea, katselivat elokuvia, pelasivat korttia pienillä panoksilla, söivät ja ottivat muutaman oluen. Karaoke oli suosittua, ja päivähuoneesta kuuluikin iltaisin hengeä rakkauslaulut sekä The Beatles. Suomalainen varustamo ei ilmeisesti ollut ottanut huomioon musiikin merkitystä filippiiniläisille, sillä useissa keskusteluissa puhuttiin siitä, kuinka Marthalta puuttui kunnan karaoke- tai videokelaitteet. Myös kitaraa kaivattiin, sillä heidän mukaansa ei ole oikea merimies, jos ei soita kitaraa. Työstä ei vapaa-aikana puhuttu.

The thing is if we’re having some BBQ, we just put work behind our back, to forget about it all. For like on gathering on board... We are different, actually we are different. If have gathering, have a small party, we are different because we are just talking and laughing and dancing (nauraa). If we’re having party we don’t talk about work. We are talking outside of the ship, what’s our plan for vacation, that’s what we are always talking about.<sup>102</sup>

Vapaa-aikana filippiiniläiset pyrkivät unohtamaan pitkän *törninsä* ja nauttimaan hetkestä. He olivat kaikki samassa tilanteessa, joten pystyivät ymmärtämään muiden koti-ikävä tai huolen kotona odottavista. Vakavista asioista ei kuitenkaan puhuttu ja monissa haastatteluissa korostui itsensä ja muiden viihdyttämisen merkitys.

Ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tapahtumia. Filippiiniläiset söivät omaa ja suomalaiset omaa ruokaansa, joita kokki valmisti kummankin ryhmän mieltymysten mukaan.

---

<sup>100</sup> Acejo 2012, 79.

<sup>101</sup> J-F-2 2013.

<sup>102</sup> J-F-2 2013.

Filippiineillä on neljä pääsaarta, joilla on jokaisella oma ruokakulttuurinsa. M/S Marthan kokilla oli kuitenkin pitkä kokemus eurooppalaisiltakin laivoilta, joten hän pystyi valmistamaan kaikkia miellyttävää ruokaa. Eurooppalaisen sekä aasian ruuan tarjoaminen ei ole kuitenkaan käytäntö kaikkien varustamojen eikä edes tämän varustamon kaikilla laivoilla. Filippiiniläisille valmistettiin aina riisiä, jonka lisäksi oli usein äyriäisiä ja kalaa filippiiniläisittäin. Filippiiniläiset eivät käytä valtavasti chiliä kuten useat muut aasialaiset, joten heidän ruokiaan suomalaistenkin oli helppo maistella. Useimmat kuitenkin pitäytyivät tutussa ruuassa.

Suomalaisille tarkoitettu ruoka oli usein lihaa tai kalaa eri muodoissa, keitettyjä tai ranskalaisia perunoita ja salaattia, joka oli aina samaa; salaatinlehtiä, tomaattia, kurkkua ja paprikaa. Etenkin filippiiniläisten mielestä oli tärkeää, että kokki on nimenomaan filippiiniläinen, suomalaisille taas tuntui riittävän, että ruoka on hyvää. Kokki piti yllä suomalaisia perinteitä tarjoamalla joka torstai hernekeittoa. Tämä tuntui olevan lähes pyhä asia, ja kapteeni totesikin naama melkein peruslukemilla, että ”kaksi kertaa saa tehdä paha hernekeittoa, kolmannella lentää ulos!” Ruuan laadulla oli suuri merkitys kaikille. Suomalaiset kertoivat, että kokki täytyy pitää hyvällä tuulella, ”jos kokki on onnellinen, laiva on onnellinen.”<sup>103</sup> Suomalaisten mukaan huomasi, että kokki ei ollut juuri nyt kauhean onnellinen ja sen myötä ruokakin vain keskivertoa. Pohtivat olisiko miehellä koti-ikävä. Kokille ei kuitenkaan jaeltu turhia kiitoksia ruuan laadusta, joten hän kyseli minulta jo toisena iltana huolestuneena pidetäänkö hänen keitoksistaan. Ammattiylpeä mies oli vilpittömän mielissään, kun kerroin suomalaisten olevan tyytyväisiä.

Filippiiniläiset ovat uskonnollisia, katolisia, mutta uskonnon harjoitus laivalla on vähäistä. Kokki tosin totesi merimiehen uskonnollisuuden liittyvän siihen, että merellä, missä ollaan luonnon armoilla, on uskottava johonkin, että on tiukassa paikassa mitä rukoilla. Suuressa keskieuropalaisessa satamassa laivalla vierailut suomalaisen merimieskirkon kuraattori ei vaikuttanut erityisen kiinnostuneelta filippiiniläisistä tai heidän tarpeistaan. Nämä kutsuivat häntä Padreksi, mikä huvitti ”padrea” suuresti. Kuraattori vieraili eri maalaisilla laivoilla säännöllisesti ja kertoi, että hänen kokemuksensa mukaan filippiiniläisillä on suomalaisilla laivoilla hyvät olot, sillä joissain laivoissa heitä kohdellaan kuin koiria. Myös muita vierailijoita pistäytyi eri satamissa. Merimieskirkko sekä MEPA (merimiespalvelu)

---

<sup>103</sup> A-S-3 2013.

toimittivat laivalle lehtiä, kirjoja sekä elokuvia, mutta luettava oli pääasiassa suomeksi tai ruotsiksi.

Aikaisemmin satamavierailut olivat monelle merille lähteneistä tärkeä syy hakeutua alalle; työn ohessa näki maailmaa. Vielä 1900-luvun loppuvuosikymmeninä monet kapteenit järjestivät miehistölle kiertoajeluja satamapysähdysten aikana. Työtahti on kuitenkin kiristynyt ja väki laivoilla vähennetty minimiin, joten mahdollisuudet tutustua satamakaupunkeihin ovat nykyisin vähäiset. Satamat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, joten etenkin iltaisin niihin on vaikea ja kallista päästä.<sup>104</sup> Satamat itsessään eivät palveluja tai viihdettä tarjoa, ne ovat yleensä ulkopuolisilta suljettuja alueita täynnä nostureita, kontteja sekä muuta rahtia ja monissa liikkuminen on rajoitettua, lähinnä turvallisuussyistä.

M/S Martha pysähtyi aikataulumuutosten vuoksi useaksi päiväksi keskieuropalaiseen satamaan, jolloin miehistökin pääsi vapaa-ajallaan maihin ja päiväretkelle lähikaupunkiin. Ajatus retkestä tuli *poosulta* lounaspöydässä ja muut innostuivat asiaa hetken mietittyään ideasta. Päätettiin pyytää kyytiä merimieskirkolta, jonka edustaja oli aikaisemmin kertonut vieneensä lähikaupunkiin Marthan sisarlaivan miehistöä. Pääsin mukaan, sillä kirkon minibussissa oli yksi paikka vapaana. Päivä oli iloinen, vierailimme kirkoissa, museossa ja hyvää merimiestapaa noudattaen terasseillakin. Päivän päätteeksi teimme kanavaristeilyn. Ihmiset olivat vapaalla ja todella hilpeitä, ja kaikki olivat sitä mieltä, että näitä retkiä pitäisi tehdä useamminkin. Kaikki retkelle osallistujat olivat suomalaisia. Ehkä filippiiniläiset jostain syystä kokivat, että se ei ollut tarkoitettu heille, vaikka messin seinällä olikin osallistumiskutsu englanniksi. Syynä saattoi olla suomalaisten innostus retkeen, he laittoivat nimensä ensimmäiseksi, joten kaikki filippiiniläiset eivät olisi mahtuneet mukaan. Ja jonkunhan piti jäädä vahtimaan laivaa.

Kapteeni kertoi, että hänen edellisillä sekamiehityslaivoilla miehistö kävi yhdessä kaupungilla kansalaisuudesta huolimatta, mutta tällä laivalla niin ei ole. Yleensä filippiiniläiset eivät lähde maihin, tai sitten he menevät keskenään esimerkiksi merimieskirkon kyydissä. Mietimmekin suomalaisten merimiesten kanssa onko kyse rahasta, sillä vaikka he tienaavat kotimaansa hintatasoon nähden hyvin, on Eurooppa

---

<sup>104</sup> Gerstenberger 2008, 25–27.

filippiiniläiselle merimiehelle kallis paikka. Marthan filippiiniläiset olivat melko nuoria, monet ensimmäistä kertaa eurooppalaisella laivalla ja ehkä pelkäsivät lähteä kaupungille, etenkin iltaisin. Monet vetosivat koti-ikävään: ”If I’m going out, I’m already missing my family. I’m enjoying here and my family is staying in Manila. It makes me feel more sad.”<sup>105</sup> Marthan filippiiniläisten keskuudessa oli kuitenkin löydetty hyvät ja edulliset ostospaikat tietyissä satamissa ja niissä vierailtiin säännöllisesti. Esimerkiksi suomalaisissa kaupungeissa pyrittiin käymään Gigantissa, josta sai ostaa verovapaita tuotteita edullisesti. Muuten ostoslistalla oli lähinnä tuliaisia perheelle ja henkilökohtaisia tuotteita, joita ei laivalta saanut. Du Rietz havaitsi saman ilmiön Isoldella. Hänen mukaansa aasialaiset pysyivät laivalla siksi, että satamat olivat yleensä kaukana kaupunkien keskustoista ja taksimatka sinne maksoi filippiiniläisittäin paljon. Kaupunkien keskustoissa oli kallista, joten useat säästivät mieluummin nämäkin rahat.<sup>106</sup>

Laivalla vietetään myös juhlia. Marthalla vietimme päivähuoneessa filippiiniläisen kansimiehen syntymäpäiviä, jossa oli tarjolla ruokaa, juomaa ja karaokea. Lahjoja ei kuitenkaan annettu. Kaikki oli kutsuttu ja kaikki pistäytyivät paikalla. Aluksi juteltiin hieman vaivaantuneen oloisesti englanniksi, mutta pian ryhmät jakautuivat, ja toiselta puolelta huonetta kuului naurua sekä iloista tagalogin pulinaa ja toiselta hiljaisempaa vakavammansävyistä suomea. Suomalainen päällystön jäsen kertoi haastattelussa, että suomalaisten syntymäpäiviä juhlistetaan eri tavalla, hieman karummin. Yleensä päivän sankari pyytää päälliköltä luvan, saako hän laittaa konjakkipullon iltaruualle pöytään, ja juhlinta on siinä.<sup>107</sup>

Grillijuhlat ovat traditio laivalla, ja niitä järjestetään heti kun päästään lämpimille vesille. Merimiesten vapaa-ajanviettoa Etelä-Amerikan linjoilla tutkineen Sallamaria Tikkasen mukaan grillijuhlaperinne alkoi 1960-luvulla Argentiinassa vierailleilla suomalaisilla laivoilla. Laivat viipyvät satamissa enää lyhyen aikaa, joten odotetut käynnit paikallisissa pihvipaikoissa korvattiin järjestämällä laivalla lihansyöntijuhlat. Grillaaminen alkoi yleistyä tuolloin Suomessa ja se hyväksyttiin laivoilla ”miehekkäänä” ruuanlaitonmuotona.<sup>108</sup> M/S Marthalla grillijuhlia järjestettiin kolmen viikon aikana

---

<sup>105</sup> J-F-4 2013.

<sup>106</sup> Du Rietz 2001, 164.

<sup>107</sup> J-S-1 2013.

<sup>108</sup> Tikkanen 1993, 50–51.

kahdesti, ruokaa oli valtavasti ja sen hankkimiseen nähtiin vaivaa. Vietimme iltapäivän espanjalaisessa hypermarketissa ostamassa grillattavaa kaikkien makuun ja onneksi käytössämme oli erään miehistön jäsenen maasturi, sillä muuten lihat, äyriäiset, kalat ja makkarat eivät olisi mahtuneet kyytiin. Kokki valmisti salaattit ja grillattavat, ja grilli kuumeni jo alkuiltapäivästä helteisellä Biskajanlahdella. Kaikki olivat paikalla, myös ylin päällystö. Esimerkiksi M/S Isoldella, Du Rietzin mukaan juhlissa on tapana, että kapteeni on vahdissa, jotta miehistö voi rauhassa rentoutua ilman tunnetta että heitä vahditaan.<sup>109</sup> Kaikilla tuntui kuitenkin olevan mukavaa ja juhla katkaisi arjen rutiinit. Miehistö sai hieman rentoutua useita päiviä kestäneen satamapyörityksen jälkeen.

### 3.5. Kommunikaatio

“It’s not important where the crew is from, it’s important how to communicate. Every nation has different ideas, traditions and we need to respect them how to communicate.”<sup>110</sup> Kommunikaatiota ja sen sujuvuutta pidettiin Marthalla etnistä alkuperää tärkeämpänä. Useat korostivat, että toisia ja toisten mielipiteitä tulee kunnioittaa, ja kulttuuriset erot huomioida jokapäiväisessä kanssakäymisessä sekä keskustelussa.

M/S Marthalla työkielenä on englanti. Filippiiniläisillä on kielitesti ennen Suomen lipun alle tuloa, mutta suomalaisten oletetaan osaavan englantia ja heiltä ei vaadita kielitaitotestiä. Filippiiniläiset osaavat englantia toisena kotikielensä enemmän tai vähemmän hyvin ja suomalaiset ovat tietoisia englannin käytöstä työkielenä, kun he hakevat sekamiehitetylle laivalle. Kieli onkin konepäällikön mukaan suurin syy siihen, etteivät jotkut suomalaiset halua näille laivoille. Siis kielitaito, ei niinkään ennakkoluulo filippiiniläisiä kohtaan, vaikka sitäkin esiintyy. Marthalla ei työaikana kuitenkaan pitäydytty aina englannissa.

Lähdettiin katsomaan konehuoneeseen, kun kakkoskoneeseen vaihdettiin osaa. Wärtsilän korjausmies oli tullut Suomesta ja varaosa Hollannista. W-mies oli kuin paikalle lennätetty huippukirurgi, joka oli tullut tekemään vaativan toimenpiteen. Konepomot avustivat. Isoja metallipaloja käsiteltiin hellästi, hinkattiin räteillä ja

---

<sup>109</sup> Du Rietz 2001, 125.

<sup>110</sup> J-F-2 2013.

öljyä siveltiin käsin, filppareita ei tähän hommaan huolitettu. He toimivat assistentteina, keräsivät roskia ja toivat mitä tarvittiin. Puhuttiin suomea, filpparit eivät puhuneet mitään. Ringin keskellä istui tärkeänä W-mies, sitten suomalaiset ja filpparit kurkkivat sivusta ja yrittivät oppia jotain.<sup>111</sup>

Tämä toimenpide tehtiin Marthalla ensimmäisen kerran, joten molemmat konepuolen suomalaispäälliköt olivat paikalla oppimassa miten se tapahtuu. Ilmeisesti katsottiin, että on parempi, että ulkopuolinen korjausmies opettaa asian ensin suomalaisille, jotka sitten jakavat tietonsa filippiiniläisille omalla ajallaan ja tavallaan. Filippiiniläinen konemies kertoo samasta tapahtumasta:

H: It's very hard if you want to talk to somebody, if there's Finnish and another Finnish they talk to each others, and you like, Oh shit, I'm lost!

J: They do the same thing when you are working as well?

H: Yes. Especially when that one technician from Wotsila (Wärtsilä) came, they started speak Finnish then you didn't know what's the next procedure and what's happening. He was explaining what to do and what's going to happen and why did he do that, but you couldn't understand.

J: And you didn't learn anything!

H: And I didn't learn anything.. So I just ask the first engineer after they speak what did they say? (nauraa)

J: But you couldn't say, that can you speak English?

H: (Nauraa).. But the good thing was that he could explain it to me. In a nice way. He didn't get irritated or "never mind.." but he did explain that. (nauraa) But it'd be much better if they speak English.<sup>112</sup>

Filippiiniläiset kokivat suomalaisten tavan puhua suomea keskenään ongelmaksi. He eivät kuitenkaan ottaneet asiaa puheeksi esimiehensä kanssa, vaan odottivat että asioista kerrotaan heille englanniksi. Edellä haastateltu konemies oli kiinnostunut työstään ja halusi oppia uusia asioita, mutta hänelle ei aina suotu mahdollisuutta siihen.

Marthalla kaikki puhuivat periaatteessa työtä tehdessä merimiesenglantia, mutta vapaa-ajan keskusteluissa huomasi eroja kommunikoinnissa. Puhuttiin omaa kieltä, mutta sanaton viestintä ja kommunikointi olivat erilaisia. Filippiiniläiset hymyilivät ja koskettelivat toisiaan puhuessaan ja he tulivat fyysisesti lähemmäs kuin mihin suomalainen on tottunut. Minusta tuntui esimerkiksi haastattelutilanteessa jopa vaivaannuttavalta, kun filippiiniläinen haastateltavani tuli istumaan viereen sohvalle, liian lähelle.

Laivoilla on usein kutsuttu ihmisiä ammattinimikkeen ja työnkuvan mukaan. M/S

<sup>111</sup> Kenttätöypäiväkirja 2013.

<sup>112</sup> J-F-4 2013.



Marthalla käytettiin työkavereista yleensä etunimiä, jos ne muistettiin. Suomen kielessä ei ole tapana puhutella toista nimellä keskustelun kuluessa, mutta useissa kulttuureissa, kuten filippiiniläisillä tämä kuuluu asiaan. Joidenkin suomalaisten oli vaikea muistaa filippiiniläisten nimiä, joten osalla heistä oli suomalaiset lempinimet. Näin heistä voitiin puhua ”selän takana” vapaasti, ilman että nämä ymmärsivät kenestä on kyse. Mekin saimme Marthalla lempinimet; Annea kutsuttiin proffaksi ja minä olin punapää. Meitä yhdessä tituleerattiin kohteliaasti ”kansitieteilijöiksi”.

Filippiiniläiset puhuivat toisistaan sekä suomalaisesta talousapulaisesta ja matruusista (eli laivan naisista) etunimillä, muista käytettiin englanninkielistä ammattinimikettä. Kapteenin etunimen eteen he lisäsivät tittelin ”captain” tai ”sir” puhuessaan suoraan hänelle. Konepäällikkö kertoi, että vaikka hän on työskennellyt samojen filippiiniläisten kanssa lähes puoli vuotta, he kutsuvat häntä edelleen ”chief engineeriksi” tai sanalla sir. Hänen oli ollut hieman vaikea tottua siihen, etenkin kun suomalaisten kanssa työskennellessä kommentti saattoi olla: ”Mitä sä siinä päätäs auot? Ei mulla oo nyt aikaa sun kanssa jutella... Tittelin käyttöön ei hänen mukaansa kuitenkaan liity mitään jännitettä, se vaan kuuluu heidän kulttuuriinsa, että tullaan kun pyydetään, sanotaan, että hello Chief ja annettuun tehtävään vastataan että yes sir.” Du Rietzin mukaan Isoldella aasialaiset eivät kutsuneet laivan ruotsalaista päällystää etunimillä vaan tittelin mukaan. Syynä hänen mukaansa saattoi olla sekin, että toisen nimi on vaikea, eikä sitä haluttu lausua väärin.<sup>113</sup>

Kommunikaatio, sekä virallinen että epävirallinen, on elintärkeää laivalla paitsi sen turvallisen operoinnin, virallisen informaation ja ohjeiden annon, mutta myös suljetussa tilassa elävien ihmisten sosiaalisten suhteiden ja yleisen hyvinvoinnin kannalta. Vapaa-ajalla ja työtä tehdessäkin voidaan mahdollisuuksien mukaan keskustella muustakin kuin työstä, esimerkiksi perheestä tai maailman menosta. Huumori ja ”small talk” ovat tärkeitä epävirallisessa kommunikoinnissa. Knut Weibustin mukaan tämä on helpompaa, mikäli koko miehistöllä on sama kulttuuritausta. Ohjeiden ja informaation kysyminen ja niiden vastaanottaminen ylemmiltä on tärkeää, mutta se voiko kysyä ja siten paljastaa tietämättömyytensä vaihtelee eri kulttuureittain ja persoonittain.<sup>114</sup> Filippiiniläisen haastatellun mukaan suomalaisilta on helppo pyytää neuvoja ja ohjeita. Hänen

---

<sup>113</sup> Du Rietz 2001, 63.

<sup>114</sup> Weibust 1969, 235–236.

kokemuksensa mukaan, jos esimerkiksi intialaiselta päällystöltä kysyi jotain, he käskivät lukemaan ohjekirjoja ja ihmettelivät, ettetkö tätäkään tiedä.<sup>115</sup> Toisaalta ohjeiden kysyminen ei tuntunut kaikista edes tarpeelliselta:

I don't ask. Because I know my job, I know my work, I know how to deal with other people. As long as you can communicate with them, you can speak English, well not so well English but if you can communicate with them, you understand them, they understand you, that is the most important thing.<sup>116</sup>

Se ettei tunneta toisten kulttuurista, historiallista ja sosiaalista taustaa voi aiheuttaa väärinymmärryksiä ja ristiriitoja miehistön keskuudessa. Väärinymmärrykset johtuvat usein siitä, ettei tunneta toisten tapoja ja tottumuksia, ajattelutapoja, tapoja ilmaista itseään, ruumiinkieltä, käytöskoodeja ja sosiaalisia arvoja. Filippiinit ovat aasialaisia ja heidän kulttuuriinsa kuuluu, että kasvojaan ei saa menettää tai sanoa ei, en tiedä tai etten ymmärrä ("yesyes - kulttuuri").<sup>117</sup> Geert Hofstede on kiinnittänyt asiaan huomiota. Hänen mukaansa avoimet ristiriidat eivät sovi filippiiniläiseen kollektiiviseen kulttuuriin ja "ein" sanominen on ristiriita. Samoin "kyllä" ei välttämättä tarkoita suostumusta, vaan ennemminkin "kyllä, kuulin mitä sanoit." Äänen korottamista tai riitelyä vältetään, sillä "...with Filipinos, if you are shouting, if you are fighting, you are not a good guy."<sup>118</sup> Suomalaisessa individualistisessa yhteisössä taas arvostetaan rehellisyyttä ja sitä, että omat mielipiteet ilmaistaan ja asioista puhutaan suoraan. Kritiikkikin tulisi ottaa kannustavana sekä rakentavana, ja sitä on osattava antaa tarvittaessa.<sup>119</sup> Virheistä huomauttaminen on taktiikkalaji ja vaatii hienotunteisuutta. Suomalainen päällystön jäsen oli kuitenkin sitä mieltä, että negatiivisenkin palautteen antaminen on kuitenkin helpompaa filippiiniläiselle kuin suomalaiselle.<sup>120</sup>

Aluksen turvallinen operointi vaatii tehokkaan sekä kielellisesti, kulttuurisesti että henkilötasolla toimivan kommunikoinnin. Kulttuuriset seikat tulisi ottaa huomioon jo koulutuksessa. Tutkimuksen mukaan tärkeimpiä syitä toimimattomaan kommunikointiin merenkulussa ovat kielimuuri, kulttuurierot, psykologiset esteet, persoonallisuus ja

---

<sup>115</sup> J-F-4 2013.

<sup>116</sup> J-F-1 2013.

<sup>117</sup> Wang & Gu 2005, 344–345.

<sup>118</sup> A-F-2 2013.

<sup>119</sup> Hofstede et al 2010, 106–107.

<sup>120</sup> J-S-1 2013.

henkilöstön väliset suhteet.<sup>121</sup> Jan Horckin mukaan kommunikoinnissa käytetään tiettyjä tiedostamattomiakin signaaleja ja koodeja. Jos toisen käyttämät koodit ovat vieraita, on kommunikaatio vaikeaa ja voi syntyä sekaannuksia tai väärinymmärryksiäkin.

Kommunikaatioon kuuluva sanaton viestintä eli ilmeet, eleet, äänenpainot sekä se miten asia ilmaistaan tekevät osaltaan ihmisestä tietyn kulttuurin edustajia. Nämä ongelmat voivat johtaa väärinymmärryksiin, epäluottamukseen ja jopa eri kulttuureista tulevien välisiin konflikteihin, jotka ilmenevät työssä, jokapäiväisessä elämässä ja etenkin hätätapauksissa. Sanonnan mukaan ”jokainen panikoi omalla kielellään” ja hätätilanteessa sekamiehitetyllä laivalla tämä voi tarkoittaa melkoista kielten sekamelskaa.<sup>122</sup>

Laivan suljetussa tilassa syntyy helposti ristiriitatilanteita ja niistä on kyettävä puhumaan. Weibustin mukaan, mikäli miehistön kesken ilmenee ongelmia, asiasta kertoo päällystölle yleensä virallisesti tai epävirallisesti valittu puhemies. Tämä on yleensä vanhempi ja kokenempi merimies.<sup>123</sup> Laivaelämää vankilametaforan valossa tutkineen Mira Karjalaisen mukaan laumassa pitää olla johtaja. Mieluiten se, jolle se työn puolesta kuuluu, ”ettei synny klikkejä ja joku suuri persoona ala pomottamaan”. Karjalaisen mukaan hierarkia voi estää henkilökemian vaikutuksen työntekoon, sillä työkavereitaan ei voi valita. Kemioilla on kuitenkin merkitystä ihmisten välisessä kanssakäymisessä, mutta ongelmista ei yleensä puhuta, asioita käsitellä, analysoida ja ratkaista lähinnä hierarkian tai vahvojen perinteiden vuoksi. Laivalla ei ole ollut tapana kritisoida ylempien turhiltakaan tuntuvia käskyjä, vaan niistä on valitettu myöhemmin omassa porukassa.<sup>124</sup> Peter Du Rietz havaitsi *Isoldella*, että aasialaiset kansipuolen merimiehet kommunikoivat ylempien kanssa poosun välityksellä. Samoin viestit heille tuli välittää *poosun* kautta. Laivalla, jonka miehistö on ruotsalaisia tämä ei olisi ollut tarpeen, vaan esimerkiksi matruusi olisi yleensä tullut kertomaan ongelmansa suoraan päällystölle.<sup>125</sup>

Sekamiehitys on ilmeisesti muuttanut hierarkian vaikutusta kommunikaatioon parempaan suuntaan. Marthalla suomalaisia on vähän, hierarkia heidän välillään vähäistä, etenkin vapaa-aikana ja suomalaiset juttelivat avoimen oloisesti kapteenin tai konepäällikön kanssa.

---

<sup>121</sup> Wang & Gu 2005, 341, 343.

<sup>122</sup> Horck 2006, 59, 61.

<sup>123</sup> Weibust 1969, 238.

<sup>124</sup> Karjalainen 1999, 76, 78.

<sup>125</sup> Du Rietz 2001, 53.

*Poosu* tuntui kuitenkin olevan henkilökohtaisten ja ammatillisten ominaisuuksiensa vuoksi jonkinlainen auktoriteetti miehistön keskuudessa. Jos filippiiniläisillä oli keskuudestaan valittu puhemies, se ei ollut selvinnyt suomalaisille. Edes kapteeni ei tiennyt kuka tämä voisi olla. Asiaa pohdittiin suomalaisten kesken ja ehdokkaita oli useita.

### 3.6. "Onnellinen laiva"

In every place there is some old culture... Ok, if he's from this part, I just adjust myself. Because you can't tell them to adjust me.<sup>126</sup>

Merimiehet ovat perinteisesti olleet ylpeitä laivastaan ja tämä on osaltaan auttanut yhteisöllisyyden muodostumisessa. Haastattelemani konepuolen merimies kertoi, että suomalaisille "meidän laiva" on edelleen erityinen. Hänen mukaansa asiasta ei oikein voi puhua filippiiniläisten kanssa, sillä näiden seuraava työrupeama ei yleensä osu samalle laivalle tai edes samalle varustamolle, joten heillä ei synny samanlaista kiintymystä alukseen.<sup>127</sup> Johanna Markkula sanoo samaa sosiaaliantropologian pro gradu -tutkielmassaan. Hänen mukaansa kansalaisuus ei ole tärkein tekijä yhteisöllisyyden synnyssä laivalla, vaan pääpaino on työn jatkuvuudella. Sekamiehityksissä ulkomaalaisten palkkaaminen tapahtuu yleensä yhden matkan ajaksi, joten laivaan tai työtovereihin ei ehdi kiintyä.<sup>128</sup>

Stuart Hall on tarkastellut "meidän ja muiden" diskurssia. Hänen mukaansa ihmisillä on tapana kategorioida toisensa ja itsensä eri ryhmiin esimerkiksi uskonnon, ihonvärin tai kansalaisuuden perusteella. Hall perustelee "meidän ja muiden" merkitystä teoreettisten selitysmallien avulla. Hänen mukaansa sanojen merkitykset syntyvät sanojen välisistä eroista, joita ilman merkitystä ei ole olemassa. Ei ole mustaa ilman valkoista. Samoin ei ole "meitä" ilman "muita", vaan ilman "muita" jäisi vain "meitä".<sup>129</sup> Kulttuurianalyttisessä keskustelussa identiteeteistä keskeisiksi teemoiksi ovat nousseet etnisyys, luokka ja sukupuoli. Polarisointi meihin ja muihin tarkoittaa usein sitä, että me peilaamme itseämme

---

<sup>126</sup> J-F-4 2013.

<sup>127</sup> J-S-1 2013.

<sup>128</sup> Markkula 2011 299.

<sup>129</sup> Hall 1999, 152–157.

muiden erilaisuuden kautta.<sup>130</sup> Kulttuurianalyttisen näkemyksen mukaan esimerkiksi etnisyys ei ole jotain ”sisäsyntyistä” ja itsestään selvää. Se näyttäytyy ja muovautuu eri tilanteiden mukaan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa.<sup>131</sup> Jaotteluun ja suhtautumiseen ”muihin” vaikuttavat mielestäni kuitenkin myös yksilölliset erot, kuten ikä, kokemus ja persoonallisuus sekä M/S Marthalla etninen tausta.

Purjelaivojen miehistöjä tutkineen Marika Rosenströmin mukaan jako ”meihin” ja ”heihin” on ollut merimieskulttuurissa vahva. On muun muassa eroteltu merimiehet maakravuista, miehistö päällystöstä sekä syvämerenpurjehtijat Itämerenpurjehtijoista. Vaikka suomalaiset merimiehet olivatkin viime vuosituhannen alussa halpatyövoimaa laivoilla, he eivät arvostaneet ulkomaalaisia työtovereitaan. He pitivät itseään kovaluontoisempina ja taitavampina kuin esimerkiksi eteläeurooppalaiset merimiehet.<sup>132</sup>

Merimieskulttuurin määrittely on hankalaa ja ongelmaksi voi muodostua se miten erottaa henkilökohtaiset eli yksilölliset erot kulttuurieroista ja miten ne linkittyvät toisiinsa. Merimiesyhteisö muuttuu ihmisten mukana, mutta pitää sisällään pysyviä arvoja ja toimintatapoja. Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan elämää merellä voidaan kutsua poikkeustilaksi. Laiva on epänormaali ja äärimmäinen paikka elää, sille on lähes mahdotonta löytää vertailukohdetta muualta. Laivan sosiaaliset suhteet ovat erikoiset, sillä merenkulun ammattilainen elää pitkiäkin aikoja pienessä ja suljetussa yhteisössä, tavallisesta poikkeavassa todellisuudessa.<sup>133</sup> Merimiesyhteisön oleellinen osa on yhteistyö, ja yhteisössä normit ovat tärkeitä, ja sen jäsenten tulee huomioda ja kunnioittaa sitä, mikä on hyväksyttyä ja suotavaa ja mikä ei.<sup>134</sup> Toisten käyttäytymisen, ajattelun, uskonnon ja jopa ruokailutottumusten tunteminen sekä kunnioitus, muiden työn arvostus ovat onnistuneen yhteiselon ja -työn edellytys.<sup>135</sup>

Laivaa voidaan kuvailla hypertilaksi (hyperspace). Rahtilaivalla ei välttämättä ole kotimaata, vaan se toimii periaatteessa samalla tavalla riippumatta sen omistajasta, reitistä tai miehistöstä. Laiva rakennetaan yhdessä maassa, sen omistaa toisen maalainen varustamo, miehistö tulee taas uusista maista ja se seilaa kansainvälisillä vesillä. Miehistö ei

---

<sup>130</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 64.

<sup>131</sup> Arvidsson 2009, 42.

<sup>132</sup> Rosenström 1996, 114–116.

<sup>133</sup> Lamvik 2002, 66.

<sup>134</sup> Talasmäki 2006, 43.

<sup>135</sup> Wang, Gu 2005, 348.

siten välttämättä tunne olevansa esimerkiksi Euroopassa tai Aasiassa, vaan suurin merkitys on sillä, että ollaan merellä. Laivalla ei eletä ”kulttuurisessa tyhjiössä”, mutta tärkeintä siellä on maantieteellisten tai poliittisten rajojen sijasta ammattikulttuuri.<sup>136</sup> Tavat ja tottumukset eivät vaikuta työntekoon, sillä jokaisella on omat tarkkaan nimetyt työnsä. Laivat eivät ole välttämättä sidottuja lippumaahan tai sen kulttuuriin mitenkään. Miehistö voi olla ympäri maailmaa, ilman että lippuvaltion kansalaisia on mukana. Vaikka miehistöllä onkin mahdollisuuksia oman kulttuurin ilmaisuun ja harjoittamiseen (ruoka, kieli, vapaa-aika), työn yhtenäistäminen ja instituutiomalli rajoittavat eri kulttuurien esiintymistä ja niiden vaikutuksia.<sup>137</sup>

Sosiaalipsykologi Geert Hofstede puhuu organisaatiokulttuurista, jota voidaan käyttää rahtilaivaa tarkastellessa. Tämä kulttuuri poikkeaa kansallisesta, ns. normaalista kulttuurista, sillä kukaan ei ole syntynyt ja kasvanut laivalla, siellä vietetään vain työaika ja lopulta jokainen tulee jättämään sen. Kukin yksilö ja ryhmä tuo organisaationsa kulttuuriin omia piirteitään.<sup>138</sup> Merimiehiä ei erota maissa työskentelevistä niinkään se millaista työtä he tekevät, erilainen työkulttuuri syntyy lähinnä laivan eristäytyneen tilan myötä.<sup>139</sup>

Etnologi Peter Du Rietzin mukaan sekamiehitetty laiva kertoo siitä, mitä tapahtuu isommassa mittakaavassa maissa, eri kulttuureista sekä etnisistä taustoista tulevat ihmiset elävät ja työskentelevät yhdessä yhä useammin. Aina tämä ei toimi toivotulla tavalla ja jokin ryhmä voi tuntea itsensä eristyneeksi ja konfliktejakin voi syntyä.<sup>140</sup> Peter Du Rietzin mukaan kulttuurien kohtaaminen ei aina ole ristiriidatonta. Hänen kirjoittaa etnografiassaan, että M/S Isolden ruotsalaisen päällystön tavoitteena on opettaa aasialainen miehistö, etenkin konepuolella, työskentelemään ja jopa ajattelemaan ruotsalaisittain. M/S Marthan suomalainen merimies pohtii haastattelussaan, että ”yritätkö opettaa filippiiniläiset suomalaisiksi vai alatko itse ulkomaalaiseksi.”<sup>141</sup> Marthalla filippiiniläiset olivat kuitenkin omasta mielestään heitä, jotka sopeutuvat ja joustavat.

---

<sup>136</sup> Sampson 2003, 256, 259.

<sup>137</sup> Fajardo 2011, 138.

<sup>138</sup> Hofstede & al 2010, 47.

<sup>139</sup> Gerstenberger 2008, 30.

<sup>140</sup> Du Rietz 2001, 172–173.

<sup>141</sup> A-S-1 2013.

If you like Germans, it's Germans for you... But usually the main important thing is what kind of people they are... We Filipinos are very different than other crew members, we can adjust to what kind of nationality you are, we can adjust to the attitude of the guys.<sup>142</sup>

Filippiiniläiset korostivat usein, että he pystyvät työskentelemään erilaisissa työyhteisöissä: ”We just adjust ourselves to the culture.” M/S Marthalla toisista ei kuitenkaan tiedetty paljoa, joten sopeutuminen muiden kulttuuriin tuntui haasteelliselta ajatukselta. Filippiiniläisten osalta tämä näkyi lähinnä siinä, että he hoitivat työnsä valittamatta ja hymyillen. Suomalaiset puolestaan odottivat heidän työskentelevän itsenäisesti, omatoimisesti sekä kysyvän mikäli jokin asia on epäselvä.

Geert Hofsteden mukaan eri yhteisöt, yhteiskunnat ja kulttuurit voidaan jakaa kollektiivisiin tai individualistisiin sen mukaan arvostetaanko niissä enemmän ihmisen yksilöllisyyttä vai yhteisöllisyyttä. Tämän jaon mukaan filippiiniläiset edustavat ensin mainittua yhteisöä, jossa ryhmän merkitys on tärkeä, muiden mielipiteitä kysytään ja ne otetaan huomioon päätöksenteossa. Ryhmäksi lasketaan etenkin perhe, joka käsittää individualistisen yhteisön ydinperhettä huomattavasti laajemman joukon sukulaisia. Perhe ja oma ryhmä toimii suojana elämän vastoinkäymisille, heistä pidetään huolta ja perheelle ollaan lojaaleja jopa uhrautumiseen asti. Individualistisessa, kuten suomalaisessa yhteisössä, perheeksi lasketaan yleensä vain ydinperhe. Lapset koulutetaan, jotta he pystyvät huolehtimaan itsestään ja vanhemmat elättävät itse itsensä, vanhanakin. Jo lapsena opitaan sanomaan ei ja ajattelemaan itseä ennen kaikkea yksilönä eikä yhteisön jäsenenä. Ihminen päättää itsenäisesti asioistaan ja kantaa vastuun päätöksistään.<sup>143</sup>

Filippiiniläisten *oletetaan* laivalle tullessaan tietävän suomalaisten tavat ja tottumukset. Esimerkiksi vaikka ruokailut olivat päivän tärkeimpiä tilaisuuksia, kokille ei oltu erikseen kerrottu suomalaisten makumieltymyksistä tai ruuista. Kulttuurierot vaikuttivat käytännön työssä kuitenkin varmaan eniten juuri hänen työhönsä. Kokilla oli edelliseltä pestiltään ruotsalainen keittokirja, mutta ainoa Marthalta löytynyt alan teos oli suomenkielinen. Silti ruoka oli hyvää ja aika lähellä suomalaista. Lähestyvän joulun takia kokki kyseli minulta suomalaisista jouluruuista. Hän ei ollut kuullutkaan laatikoista, joten etsin ja käänsin englanniksi netistä Martta-liiton ohjeet lanttu-, porkkana- ja perunalaatikkolle. Tähdensin,

---

<sup>142</sup> J-F-2 2013.

<sup>143</sup> Hofstede & al 2010, 91.

että näitä ruokia tarjoillaan vain jouluna, ja muina aikoina tarjottuna aiheuttaisivat hilpeyttä sekä hämmennystä.

Suomalaiset ja filippiiniläiset eivät saaneet tietoa toistensa kulttuurista M/S Marthalle tullessaan, heidän ilmeisesti oletettiin sopeutuvan toisiinsa. Toisaalta minusta tuntui, ettei filippiiniläisiä kauheasti tuntunut kiinnostavankaan tutustua maahamme. He olivat laivalla töissä, saivat palkkansa ja se oli tärkeintä. Filippiiniläinen kansimies tosin kertoi saaneensa lähteissään ohjeistusta: ”They told me in agency, that (in Finland) they are almost the same than Swedish. But close to Russian border, maybe they get something from there too (nauraa)...”<sup>144</sup>

Filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään sekamiehitetyissä laivoissa, mutta monelle suomalaisille tilanne ja käytäntö olivat uusia. Suomalaisen päällystön jäsenen mukaan häneltä kysyttiin työhaastattelussa, että mitä mieltä hän on filippiiniläisistä ja uskooko hän tulevansa toimeen toisen kulttuurin edustajien kanssa samassa työyhteisössä. Monet olivatkin kiinnostuneita vierasmaalaisista kollegoistaan, mutta kontaktin hakeminen saattoi tuntua vaikealta. ”Olisihan se kiva tietää, mitä nää filpparit ajattelee ja tutustua niihin paremmin. Mutta enhän mä voi työaikana ruveta kyselemään niitten perheestä tai semmosesta. Ja sitte ruoka-ajat ja vapaalla ollaan erikseen.”<sup>145</sup>

Suomalaisia tuntui hieman häiritsevän se, että he eivät ymmärtäneet mitä filippiiniläiset puhuivat; ”mistä sitä tietää mitä ne juonii tai valittaa?” Osaltaan se, että kontaktia toisiin ei haettu voi johtua laivan miehisestä kulttuurista, jossa työnteke on pääasia ja merimiesten taustoista, perheestä ja entisestä elämästä ei ole perinteisesti puhuttu.

Filippiiniläiset sanoivat haastatteluissa ja epävirallisissa keskusteluissa, että suomalaisten ja heidän välillä on kulttuurieroja. Kukaan ei kuitenkaan tarkemmin osannut täsmentää mitä nämä erot olivat ja miten ne ilmenevät, monet totesivat vain: ”We’re just different”. Se mitä he puhuivat keskenään, jäi arvotukseksi. Sekamiehitetyksiä ruotsalaisilla laivoilla tutkineen Johanna Markkulan mukaan merimiehet halusivat ymmärtää toisiaan, mutta suurimmat väärinkäsitykset syntyivät erilaisista odotuksista hierarkian, sosiaalisten suhteiden ja

---

<sup>144</sup> J-F-3 2013.

<sup>145</sup> J-S-1 2013.



työkäytäntöjen suhteen.<sup>146</sup>

Kulttuurien erilaisuus oli yleinen keskustelunaihe laivalla. Marthalla keskustelua käytiin ”omien” kesken, eli suomalaiset puhuivat etupäässä filippiiniläisten erilaisista työskentelytavoista. Monille suomalaisille työskentely eri kulttuurista tulevien kanssa oli syy hakeutua nimenomaan Marthalle.

J: Onks sillä merkitystä, et nää on nimenomaan filppareita?

H: Kyl mun mielestä sillä on jonkin sortin merkitys... Tietenkään kun itellään ei ole kokemusta kun näiden filpparien kans... Niillä on hyvä kielitaito, ja pääsääntöisesti ne on ihan hyvin koulutettuja ja osaavia. Mutta ehkä sitten ne on hyvin palvelualttiita ja ystävällisiä ja tunnollisia... Ja nämä eivät kyseenalaista! Nää ei kyseenalaista sitä, jos niille jonkun työn antaa, ne tekee sen! Et jos vertaa suomalaiseen, et ne on oppinnu sen ammattiliiton puolelta, et koskaan ei oo hyvä... Et näitten kans on joskus helpompaakin kun suomalaisten kanssa.<sup>147</sup>

M/S Marthalla niin suomalaiset kuin filippiiniläisetkin merimiehet totesivat usein, että miehistö tekee laivan ja luo sen ilmapiirin. Työyhteisöllä ja sen ilmapiirillä on suuri merkitys viihtyvyydelle. Hyvä ilmapiiri tekee laivalla työskentelyn helpommaksi, mutta mikä tekee ilmapiiristä hyvän?

The most important thing is the crew. Even if you get a big salary but the crew is not nice, it's useless... If you have nine months, even your three months feels like a year. That's why it's better if you are on board on the ship, you feel at home, you love your job and be happy. And that's very important, because if somebody is not good... That's why I'm happy I'm on board here, everybody is ok, captain is good, Finnish crew is good and all of us Filipinos, we are communicating. So even I'm already six months I feel like only three months.<sup>148</sup>

“Happy ship” on yleisesti käytetty termi kuvailtaessa laivan ilmapiiriä. Ruotsalaisella laivalla turvallisuuskulttuuria tutkineen Christer Eldhin mukaan laivan onnellisuuteen vaikuttaa hyvä henki miehistön kesken ja se, että yhteistyö toimii. Laivan tekniset ominaisuudet vaikuttavat työntekoon ja siten yleiseen tyytyväisyyteen.<sup>149</sup> Merimiehet viettävät laivalla pitkiä aikoja, joten se on useille toinen koti, ”home away from home”. Haastatellut vertasivatkin laivayhteisöä perheeseen: ”Rahtilaivalla me ollaan perhe, kaikki ovat tärkeitä, siksi täällä viihtyy. Tää on happy ship!”<sup>150</sup> Myös kokki käytti perhemetaforaa,

<sup>146</sup> Markkula 2011, 299.

<sup>147</sup> J-S-1 2013.

<sup>148</sup> J-F-2 2013.

<sup>149</sup> Eldh 2004, 149.

<sup>150</sup> A-S-3 2013.

hänen mukaansa laivan kapteenia voidaan pitää ”perheen” isänä ja hän on laivan äiti. Ja kun lapset kiukuttelevat, he yleensä kiukuttelevat äidille.<sup>151</sup> Kodin tuntua ei kuitenkaan haettu mitenkään tietoisesti, esimerkiksi laivalle ei tuotu henkilökohtaisia tavaroita ja monista työyhteisöistä poiketen siellä ei ollut edes omia kahvimukeja.

Kokin mukaan tärkeä ilmapiirin muodostaja on päällystön asenne ja suhtautuminen miehistöön:

J: What makes the environment good?

H: It depends on captain and the chief engineers, they should be nice also. In summary it will take understanding, helping one another, that's the most important thing.<sup>152</sup>

Kapteenin kulttuuritausta ja kansallisuus vaikuttavat filippiiniläisiä merimiehiä tutkineen Kale Bantigue Fajardon haastattelemien merimiesten mukaan johtamistyyliin, kommunikointiin ja järjestyksenpitotyyliin. Ja tämä taas vaikuttaa laivan jokapäiväiseen arkeen, työhön ja yleiseen ilmapiiriin.<sup>153</sup> Merimiehen tyytyväisyyteen työssä ja elämiseen laivalla vaikuttaa ennen kaikkea päällystön käytös; se miten he suhtautuvat työhönsä sekä muihin laivan merimiehiin. Kapteenilla ja hänen asennoitumisellaan on tässä suuri merkitys.<sup>154</sup>

Useissa haastatteluissa korostettiin toisen kunnioittamisen sekä hyvän käytöksen merkitystä. Asiat toimivat jos toisille ei huudettu, muita ei tarkoituksella loukattu tai syrjitty. Vastavuoroisuus on tärkeää, sillä aina hymyilevät ja ystävälliset filippiiniläiset voivat tarpeen vaatiessa olla ikäviä: ”If you treat Filipino in a nice way, he is double nice to you. But if you are bad, he can be bad also, more than you.”<sup>155</sup> Laivan rajoitetussa tilassa tavoitteena on, tai tulisi olla ärsyttämättä muita. Vaikka henkilö olisikin vihainen tai huonolla tuulella, hänen tulee hillitä tunteensa ja kyetä yhteistyöhön.<sup>156</sup>

Useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa korostui toisen kunnioituksen sekä luottamuksen merkitys. Merellä voi tapahtua mitä vain ja työkaveriin on voitava luottaa. Yhteisö toimii yhteisen päämäärän saavuttamiseksi ja tärkeintä kaikille on saada laiva ja sen

---

<sup>151</sup> J-F-1 2013.

<sup>152</sup> J-F-1 2013.

<sup>153</sup> Fajardo 2011, 139.

<sup>154</sup> Acejo 2012, 78.

<sup>155</sup> J-F-1 2013.

<sup>156</sup> Eldh 2004, 151.

lasti turvallisesti ja ajoissa perille seuraavaan satamaan. Marthan kokki oli sitä mieltä, että asiat toimivat, jos eri osapuolet kunnioittavat toisiaan, sillä olosuhteet ovat kaikille kuitenkin samat

There is a saying that in every mountain there is a snake. But even though there is snakes I can play with them. It's a matter of respect. I'm not rude, I'm not arrogant with them, if they don't like to be bothered I don't bother them. If they want to talk, I talk to them nicely. I make jokes with them, have fun with them, drink with them. That's the way it is, that's the life at sea. It's very hard really, but you still have to enjoy yourself! This is like a jail, you know! There is a saying "This is our coffin". It is, because in the middle of the ocean, if you commit an accident, you never know if there's a fire, even though if you can escape, but sharks are there, rough seas are there, cold weather is there. So it's very hard... But it's alright, we live with that.<sup>157</sup>

Koska merenkulku on kansainvälistä ja monikansallista, voidaan merimiehiäkin helposti pitää suvaitsevaisempina kuin muita ammattiryhmiä.<sup>158</sup> Filippiiniläisten mukaan he ovat kuitenkin kokeneet rasismiakin työssään, mutta eivät suomalaisilla laivoilla. Tai ehkä siitä ei ollut sopivaa puhua suomalaiselle. Australialaisilla ja japanilaisilla laivoilla työskennelleen konemiehen mukaan rasismi laivoilla on yleistä, mutta Marthalla asiat olivat hyvin." Some guys are not like you guys, they have this old white power thing."<sup>159</sup> Myös suomalaiset olivat sitä mieltä, ettei rasismia juurikaan ilmene, ainakaan Marthalla.

J: Onks siinä eroa, kun juttelee sellasten kans, jotka elää itse tätä sekamiehitystodellisuutta kun niiden jotka vaan lukee tai kuulee asiasta muualta?  
 H: On! On totta kai...  
 J: Että ne jolla on kokemusta, onks niillä positiivisempi suhtautuminen?  
 H: Joo, on oikeesti.<sup>160</sup>

Ennakkoluuloja sekä huhupuheita filippiiniläisistä esiintyi haastatellun mukaan enemmän niillä, joilla ei ole omakohtaista kokemusta heidän kanssaan työskentelystä.

---

<sup>157</sup> J-F-1 2013

<sup>158</sup> Steel 2013, 249.

<sup>159</sup> J-F-4 2013.

<sup>160</sup> J-S-1 2013.

## 4. LAIVALTA

### 4.1. Kenttätöiden jälkeen

Kenttätökokemus oli tutkimusaiheeni kannalta erittäin avartava. Laivalla minulla oli “loistava fiilis” merellä olosta, ihmisistä, kaikesta mitä näki ja koki, ja siitä, että minulla oli harvinainen tilaisuus tutustua rahtilaivaan ja sen miehistön arkeen. Ajoittain minut valtasi kuitenkin epäluottamus omiin kenttätöläisen kykyihini. En jaksanut olla kiinnostunut kaikesta koko ajan ja oli päiviä, jolloin halusin vain tuijottaa merta. Myös suljetun paikan kammo iski matkan puolivälissä, tunne, että laivalta on päästävä pois juuri nyt. Onneksi olimme merellä ja se ei ollut mahdollista.

Matkalla Antwerpeniin, en tiedä missä ollaan, eikä kiinnosta. Tyyni on meri. Nyt just on sellainen tunne, että haluan pois täältä. Eron tästä laivasta, tästä jengistä... Nyt iski täydellinen turta. Jos tämä reitti taas pitenis, karkaisin täältä. En jaksaisi yhtään enää. Just nyt.<sup>161</sup>

Ensimmäinen viikko laivalla kului siihen, että opin tuntemaan tilat ja muodostamaan jonkinlaisen kuvan laivalla työskentelevistä. Toisella viikolla pääsin mukaan käytännön työhön ja jotenkin koin asemani hyväksytyimmäksi kuin aluksi. Kolmannella viikolla tuttuuden tunne syveni, mutta loppupäivinä alkoi painaa lähtöahdistus. Kolme viikkoa oli sopiva aika tälle kenttätöille. Miehistö pysyi samana ja ajasta muodostui selkeä kokonaisuus eli matka Helsingistä maailmalle ja takaisin. Laura Hirven mukaan puhuessaan etnografisesta tutkimuksesta, tutkija puhuu yleensä kentälle menosta ja kohteen valinnasta. Kuitenkin intensiivisen kenttätöjaksen jälkeen kentältä lähtöä tulee reflektoida, sillä tutkija tarvitsee aikaa ja etäisyyttä kentästä kyetäkseen analysoimaan aineistoaan.<sup>162</sup> Olin kenttätöissä syksyllä 2013 ja graduni valmistuu puolentoista vuoden kuluttua. Vaati aikaa irtautua tutkimuskohteesta ja nähdä kenttätöjakso kokonaisuutena ilman, että intensiivinen kokemus vaikuttaa tutkimustulosten analysointiin.

Tutkijan roolini oli vapaa, eikä minulla tai tutkimuksen kohteilla ollut ennakko-odotuksia tai valmista kaavaa miten asioiden pitäisi sujua. Minut otettiin hyvin vastaan ja sulauduin joukkoon yllättävän kivuttomasti, vaikka kaikki eivät haastatteluihin suostuneetkaan tai

---

<sup>161</sup> Kenttätöpäiväkirja 2013.

<sup>162</sup> Hirvi 2012, 35–36.

selvästi varoivat puheitaan ”kansitieteilijöiden” ollessa paikalla. Aikaa oli eikä haastatteluja tarvinnut suunnitella pitkälle etukäteen. Useimmille sopiva hetki oli nyt tai vaikkapa tänä iltana saunan jälkeen. M/S Marthan miehistö suhtautui yliopistotaustaani pienellä vinoilulla, mutta etupäässä uteliaisuudella. Kansatiede tuntui olevan kaikille täysin tuntematon tieteenala, ja kiinnostusta varsinaiseen tutkimusaiheeseen tuli lähinnä päälliköiden taholta. Olimme lähettäneet tutkimussuunnitelmat etukäteen kapteenille, joka oli laittanut ne ilmeisesti yleiseen jakoon, sillä kaikilla tuntui olevan jonkinlainen käsitys siitä, mitä me laivalla teimme. Filippiiniläiset eivät tuntuneet täysin ymmärtävän tutkimusaihettani, mutta toisaalta heille sekamiehitykset on tuttu ja itsestään selvä asia. En huomannut kysyä, olivatko he edes tietoisia, että käytäntö on ollut Suomessa vasta muutaman vuoden ja meille uusi asia. Suomalaisia sekamiehitys, työskentely filippiiniläisten kanssa sekä heidän erilaiset tapansa toimia tuntui askarruttavan enemmän ja aihe herätti runsaasti keskustelua sekä kritiikkiäkin.

Organisaation toiminnan kannalta on tarpeen tietty järjestys. Omaa kulttuurista järjestystä saatetaan pitää luonnollisena ja muiden sekasortoisena, tarkoituksettomana tai jopa ”epäkulttuurina”<sup>163</sup> Laivan suljetussa ympäristössä kaaokselle tai epäjärjestykselle ei ole tilaa, vaan kaikkien on sitouduttava yhteisiin kirjoitettuihin ja kirjoittamattomiin sääntöihin sekä normeihin. Marthalla vallitsi tavallaan kulttuurinen kaaos. Sekamiehitys oli ollut laivalla vasta vajaan vuoden, joten toisten tapaan toimia ja ajatella vielä totuteltiin. Vaikka kaikille tärkeintä onkin työ ja laivan sujuva operointi, molemmat kulttuurit etsivät vielä yhteisössä sekä yhteistyössä paikkaansa. Yhteistyön sujuvuuteen vaikutti kuitenkin selvästi se, että filippiiniläiset ovat tottuneita työskentelemään muista kulttuureista tulevien merimiesten kanssa. He itse totesivat useissa haastatteluissa sekä keskusteluissa olevansa sopeutuvia sekä joustavia.

Englannilla tuli hyvin toimeen useimpien filippiiniläisten kanssa. He puhuivat kuitenkin keskenään tagalogia, joten kenttätyötäni ajatellen minulta jäi kielimuurin takia ymmärtämättä paljon. Voisi kuvitella, että filippiiniläiset keskustelivat ja jopa kritisoivat asioita vapaasti keskenään muiden ymmärtämättä, kun taas englanniksi oltiin korrektimpia

Anne Ala - Pölläsen paikallaolo oli tärkeää kenttätyön onnistumisen kannalta. Pystyin

---

<sup>163</sup> Ehn ja Löfgren 2001, 48.

reflektoimaan ja käymään tilanteita läpi koko prosessin ajan toisen samaan tilaan suljetun, mutta ulkopuolisen kanssa. Kysymykset, heränneet ajatukset, keskustelut ja akateemiset pohdinnat antoivat etäisyyttä kenttätöön intensiivisyyteen ja jatkuvaan läsnäoloon tutkimuskohteessa. Käytännössä oli mukavaa, että oli joku jonka kanssa karata kaupungille laivan viipyessä satamassa pitempään.

Suomalaiset merimiehet eivät yleensä juhlineet läksiäisiä, hehän tulisivat taas kolmen viikon kuluttua takaisin. Filippiiniläiset saattoivat järjestää pienimuotoiset illanistujaiset, mutta tämäkään ei ollut aina tapana. Me ”kansitieteilijät” halusimme kuitenkin kiittää miehistöä ja järjestimme läksiäisjuhlat toiseksi viimeisenä iltana laivan vielä ollessa avomerellä. Nautimme juomaa sekä kokin kanssa valmistettua ruokaa päivähuoneessa, ja ohjelmassa oli luonnollisesti karaokea. Annoimme filippiiniläisille lahjaksi karaoke-dvd:n ja suomalaisille joulukuuseen ripustettavaa belgialaista suklaata. Juhlissa pistäytyivät kaikki ja tunnelma oli hyvä. Oma aikani laivalla oli saman pituinen kuin suomalaisten työrupeama, useimmilla filippiiniläisillä oli takana useita kuukausia ja saman verran vielä edessä.

#### **4.2. Loppupäätelmät**

Mietin etukäteen miten tulen pärjäämään laivalla, miten minut otetaan vastaan ja hyväksytäänkö minun tunkeutumiseni heidän tilaansa. Hyväksynnässä tärkeä tekijä oli yhteinen vapaa-ajan vietto, jolloin merimiehet juttelivat vapaasti sekä kyselivät ja kommentoivat olemistani. Syy laivalle menoon oli ensisijaisesti materiaalin hankkiminen tutkielmaani, mutta kieltämättä ajatus pääsystä merille ja yleensä ulkopuolisilta suljettuun tilaan eli rahtilaivaan tuntui kiehtovalta, jopa seikkailulta, mitä se olikin.

Sekamiehityskäytäntöön oltiin yleisesti tyytyväisiä molemmiin puolin, vaikka ristiriitajakin ilmeni. Kaksi eri kulttuureista tulevaa ryhmää työskenteli ja eli samassa suljetussa tilassa, joten toisten tavat olivat tulleet tutuiksi. Useat Marthan filippiiniläiset olivat tottuneet sekamiehityksiin ja heidän mielestään kansalaisuuksien välillä on eroja. Haastatteluissa ilmeni, että suomalaisten kanssa on helppo työskennellä, sillä heidän kanssaan pystyy kommunikoidaan eikä diskriminointia juurikaan esiinny. Suomalaiset puolestaan pitivät filippiiniläisiä työteliinä ja helppoina työtovereina. Kritisointia aiheutti heidän tapansa

tehdä töitä sekä päätöksiä ryhmässä, mikä tuntui individualistisista suomalaisista oudolta ja antoi mielikuvan epävarmuudesta. Filippiiniläisten tapa hyväksyä annetut tehtävät kyseenalaistamatta herätti ristiriitaisia mielipiteitä. Suomalaiset ottivat esimerkiksi yleensä vahtiperämiesten hoitaman lastauksen, jota heidän mukaansa ei voinut antaa filippiiniläisten tehtäväksi ilman valvontaa. Samoin satamissa laituriin eli *kaijaan* saapuminen hoidettiin suomalaisvoimin. suomalaisiin kollegoihin luotettiin, mutta merimiesten mukaan filippiiniläisistä ei koskaan tiennyt olivatko he ymmärtäneet ohjeet, sillä vastaus oli aina ”yes” ja hymy. Suomalaiset hoitivat asioiden sujuvuuden vuoksi tehtäviä, jotka olisivat kuuluneet filippiiniläisille ja tämä herätti luonnollisesti negatiivisia tunteita. Minulle ei selvinnyt olivatko filippiiniläiset itse tietoisia tilanteesta ja ihmettelivätkö he, miksi joku muu tekee heidän työtään.

Sosiologi Steve McKay on tarkastellut filippiiniläisten vahvaa asemaa merenkulun halpatyövoiman tuottajana. Hänen mukaansa filippiiniläisten etuna on paitsi englannin kielen taito, myös pitkän kolonialistisen historian tuoma kyky sopeutua erilaisiin olosuhteisiin sekä totella annettuja määräyksiä. Historialliset seikat vaikuttavat edelleen filippiiniläisten suosioon merenkulun globaaleilla markkinoilla etenkin maan taloudellisen epätasa-arvon vuoksi, mutta McKay mainitsee tärkeäksi syyksi Filippiinien valtion tarkoituksella luoman kuvan ahkerista, luotettavista sekä alistuvaisista työntekijöistä.<sup>164</sup>

Sosiologi Maija Urposen mukaan se, että Suomella ei koskaan ole ollut siirtomaita, on synnyttänyt ajattelutavan, ettei meillä esiinny esimerkiksi kolonialismin ajalta periytyvää rasistista painolastia. Ääneen lausumaton johtopäätös on, että rasismi on tullut Suomeen vasta lisääntyneen maahanmuuton myötä ja on siis alkuperältään jotakin suomalaisille ja suomalaisuuteen kuulumatonta sekä vierasta.<sup>165</sup> Filippiiniläiset tekevät laivalla samaa työtä kuin suomalaiset, mutta huonommalla palkalla ja huonommilla sosiaalisilla eduilla. He tekevät vähintään puoli vuotta kestäviä työrupeamia, joista jokainen päivä on työpäivä eli laivalla on aina maanantai. Tämän jälkeen heillä yleensä on varaa olla kotona vain pari kuukautta.

Ollessani kenttätöissä laivalla en pohtinut sekamiehitystä kriittisesti, sillä kaikki osapuolet tuntuivat olevan tilanteeseen tyytyväisiä. Kyseessä on tavallaan pattitilanne, sillä jos

---

<sup>164</sup> McKay 2007, 617–633.

<sup>165</sup> Urponen 2010, 278.

sekamiehityksiä ei olisi, nämä 95 laivaa ja reilut viisisataa työpaikkaa olisivat päätyneet muualle kuin Suomeen. Mutta silti se, että yleisesti hyväksytään eriarvoisuus taloudellisen hyödyn kustannuksella, tuntuu vieraalta suomalaisessa tasa-arvoisessa yhteiskunnassa.

Tarkastellessani myöhemmin kenttätöyömateriaaliani sekä muuta aineistoa aiheesta, aloin kuitenkin kiinnittää huomiota epätasa-arvoon M/S Marthan merimiesten keskuudessa. Sekamiehitysjärjestelmä perustuu toiseuden riistolle, nykyajan kolonialismille, jota yritetään pukea hyväksi teoiksi ja oikeuttaa esimerkiksi useissa keskusteluissa ja haastatteluissa esiin tulleella seikalla; ”Filippiiniläisillä merimiehillähän on täällä hyvä palkka suhteessa filippiiniläisten keskipalkkaan”. Tämän etnosentrisenkin havainnon myötä tutkielmassani nousi esiin jälkikolonialismin ajatus. Jälkikolonialismiin kuuluu ajatus siitä, että ei-eurooppalaiset kansat otetaan sivistyneiden kansojen palvelukseen. Näitä toisia pidetään alkukantaisina ja holhottavina, sekä usein halvan työvoiman loputtomana reservinä.<sup>166</sup> Sekamiehityskäytäntöä voisi verrata siihen, että tuotantoa siirretään halpatyömaihin. Tässä vaan tuodaan halvempi työvoima tänne.

En havainnut kenttätöyöjaksollani M/S Marthan merimiesten keskuudessa rasismia. Toisaalta, mitä on rasismi? Tämän käsitteen pohtimiseen tutkielmani aiheenrajaus ja sivumäärä eivät riitä Filippiiniläisiä arvosteltiin selän takana aika ronskistikin tai suomalaisen suorasukaisesti. Näitä kommentteja on minusta kuitenkin turhaa pitää rasistisina, jos ei elä siinä maailmassa ja ole filippiiniläisten kanssa töissä. Nämä merimiehet toimivat eri tavalla kuin suomalaiset ja jos on esimerkiksi tottunut työkuulttuuriin, jossa jokainen tekee päätökset oma-aloitteisesti ja itse, sekä osaa muutenkin työnsä ilman neuvoja ja valvontaa, tämä uusi tilanne tuntuu varmaan oudolta.

Jäin miettimään filippiiniläisistä täysin yleisesti käytettyä sanaa ”filppari”. Jopa varustamon edustaja käytti tätä sanaa. Sen käyttöön ei tuntunut liittyvän mitään rasistista ja se on helppo lausua. Toisaalta asiasta ei voinut kysyä suoraan suomen kieltä taitamattomilta filippiiniläisiltä, onko sana heistä korrekki, joten tulevaisuus tulee näyttämään jatkuuko sanan käyttö neutraalina, vai liitetäänkö siihen samanlainen rasistinen leima kuin esimerkiksi mustalainen tai neekeri-sanaan.

---

<sup>166</sup> Said 2011/1978, passim.



### 4.3. Yhteenveto

Laiva on ensisijaisesti merimiesten työpaikka. Laivalla kuitenkin asutaan sekä vietetään vapaa-aika, joten sen merkitys tilana on tärkeä. Hytti on jokaisen oma tila, johon muut eivät tule kutsumatta, ja jossa voi olla yksin suljettuaan oven. Muuten kaikki tilat ovat julkisia. Tilana rahtilaiva on jaettu eri työpisteisiin, joissa jokaisella on tarkkaan määrätyt tehtävät. Periaatteessa kaikki tilat ovat kaikille avoimia, mutta käytännössä muiden reiviirillä ei tarpeettomasti vierailta. Vapaa-ajan tilat ovat kaikille avoimia sekä yhteisiä, mutta sekamiehityksen tuoma jako suomalaisiin sekä filippiiniläisiin näkyy merimiesten valinnoissa. Molemmat ryhmät viettävät aikaa omiensa kanssa, omilla tiloissaan.

Ruokailu oli tilanne, jossa eri yhteisöt erottuivat selkeästi omaksi ryhmäkseen. Filippiiniläiset söivät *messissä* omalla ja suomalaiset omalla puolellaan, tilaa jakoi konkreettisesti tarjoilupöytä. Raja oli ilmaan piirretty, mutta sitä ei ylitetty. Vapaa-aikaa vietettiin omilla tiloissa, jotka olivat M/S Marthan merimiesten mukaan syntyneet luonnollisesti. Sekä filippiiniläiset että suomalaiset halusivat viettää iltansa ”omien” parissa ja puhua omaa kieltään. Päivähuoneen karaokelaitteet olivat lähes joka ilta filippiiniläisten ahkerassa käytössä, kun taas suomalaiset kokoontuivat saunan jälkeen ”klubille” katsomaan televisiota sekä juttelemaan päivän tapahtumista. Oli täysin sallittua poiketa toisten tilassa, mutta näin ei yleensä ja ilman erillistä kutsua tai syytä tehty. Usein tunnelma muuttui, kun kieli vaihtui englanniksi. Yleensä yhteistä kieltä puhuttiin hetki, kunnes siirryttiin omaan kieleen ja oman ryhmän pariin.

Kaikki M/S Marthalla korostivat kommunikaation sujuvuutta ja sen merkitystä koko yhteisön hyvinvoinnin kannalta. Kommunikaatiossa on tärkeintä kieli, joka tällä laivalla oli periaatteessa yhteinen eli englanti. Kuitenkin vapaa-aikana ja oman ryhmän parissa puhuttiin omaa kieltä, mikä tuntui kaikista oikealta sekä luonnolliselta. Oli kuitenkin selkeä ero suomalaisten ja filippiiniläisten välillä, esimerkiksi siinä, miten ylempiarvoista puhuteltiin. Filippiiniläiset eivät jättäneet edes epämuodollisimmassa tilanteissa pois tittelä ”sir” kapteenia tai konepäällikköä puhutellessaan. Suomalaiset taas kutsuivat työtovereitaan asemasta riippumatta etu- tai lempinimeltä.

Vapaa-ajan vietto tapahtui pääasiassa omankielisten parissa. Jako ryhmiin oli tapahtunut kuin itsestään ja tuntui sopivan molemmille, väkisin ei yritetty istua yhdessä.

Vapaa-ajalla hierarkia unohtui ja keskustelu vapautui. Olisi tuntunut suorastaa hassulta, jos päällystöön kuuluvat filippiiniläiset vahtiperämiehet olisivat viettäneet vapaa-aikaansa suomalaisen päällystön kanssa (jotka eivät pahemmin titteleistä piitaneet) vain asemansa vuoksi. Marthalla oli ollut sekamiehitys vasta vajaan vuoden. Tämä oli laivan toinen

filippiiniläisryhmä, ja he olivat Marthalla ensimmäistä kertaa. Suomalaiset tunsivat toisensa ja tuntuivat viihtyvän keskenään, mutta filippiiniläisten ja suomalaisten välillä varsinaisia ystävyyssuhteita tai edes lähempää tuttavuutta ei huomannut. Hieman muita vanhemmat ja kauan seilanneet suomalainen *poosu* sekä filippiiniläinen kokki tosin kertoivat olevansa ystäviä, mutta muuten merimiesten välit vaikuttivat ammatillisen asiallisilta. Suomalaisen merimiehen mukaan filippiiniläiseen ei synny samanlaista kaverisuhdetta kuin suomalaiseen, vaikka tämä olisikin hyvä tyyppi. Tieto siitä, että toinen on paikalla vain kuusi kuukautta, jonka jälkeen ei välttämättä tavata enää koskaan voi estää tiiviimpien ystävyyssuhteiden muodostumisen. Koska merimiesten *törn*it päättyvät usein eri aikoihin ja miehistö vaihtuu säännöllisesti, ihmissuhteita laivalla voi kuvata lauseella ”Ystävyys loppuu laivasillalla”.

Marthan miehistö elää tavallaan transnationaalisisessa tilassa, poissa kotoa ja valtakuntien rajoja ylittellen, mutta jotenkin laivan mielsi suomalaiseksi tilaksi ja suomalaisten ylirajaisuus ei korostunut samalla tavalla kuin filippiiniläisten. Suomalaisuuden vaikutelman loi varmaan suomalainen päällystö, suomalaisten ylempi asema laivalla, suomenkieliset kyltit ja tiedotteet. Laivan perässä liehuvalla lipulla ei ollut niinkään merkitystä. Sekä suomalaiset että filippiiniläiset merimiehet ovat etnisestä taustastaan riippumatta jäseniä laivayhteisössä, mutta Marthalla huomasin, että suomalaiset olivat ottaneet tavallaan isännän ja filippiiniläiset vierailijoiden roolin. Tämä saattaa johtua siitä, että suomalaisilla laivoilla usein väliaikaisesti työskentelevät filippiiniläiset merimiehet eivät ole juurikaan kosketuksissa maahamme ja kulttuurimme. Minulle tuli tunne, että, että filippiiniläisiin suhtauduttiin laivalla lievän alentuvasti, vähän kuin lapsiin.

Tässä oli kuitenkin eroa kansi- ja konepuolen välillä. Konepuolen työt ovat samankaltaisia kuin maissa esimerkiksi voimaloissa, joten heidän merimiesidentiteettinsä ei ehkä ole niin vahva kuin kansipuolella, jotka ovat ainakin omasta mielestään oikeita merimiehiä. Konemiehet tekivät töitä muiden näkymättömissä, toisin kuin kansimiehet, etenkin laivaa ajavat kakkosperämiehet, joiden töitä kaikki pystyivät seuraamaan ja kritisoi maankin tarvittaessa. Konepuolella tuntui vallitsevan toimivampi yhteistyön ilmapiiri, joka saattoi johtua paitsi päällikön asenteesta myös siitä, että he olivat tiivis ryhmä *montussaan*. Esimiesten kanssa oltiin jatkuvasti tekemisissä ja päivän kahvitauotkin vietettiin oman porukan kesken omissa kahvihuoneissa.

Onnellisuus ja hyvinvointi, tai niiden tavoittelu ovat ihmisen universaaleja tavoitteita. Filippiiniläiset totesivat usein, että "We Filipino people are happy people" ja että he toivovat, että he itse ja kaikki muutkin ovat onnellisia. Tähän tulee pyrkiä kaikissa tilanteissa. Filippiiniläiset totesivat elävänsä tässä hetkessä, yrittäen ottaa ilon irti aina kun se on mahdollista. M/S Marthan merimiehet totesivat laivan olevan onnellinen, "happy ship". Tutkielmani perustuu yhteen 'case studyyn' eli kolmeviikkoiseen kenttätyöhöni M/S Marthalla. Se on minun näkemykseni ja tulkintani siitä miten sekamiehitys näyttäytyy ja ilmenee tällä laivalla. Tutkielmassani on paljon samankaltaisia havaintoja kuin Peter Du Rietzin etnografiassa maailmanympärysmatkalta M/S Isoldella, mutta laajempia yleistyksiä tutkielmani pohjalta on vaikea tehdä. Jokainen laiva on sellainen, millaiseksi sen miehistö sen tekee, ja etenkin päällystöllä on tässä suuri vaikutus. Olimme onnekkaita kenttätyökohteen valinnassa, sillä sekä merimiehet että varustamon edustaja totesivat Marthan olevan 'happy ship'. Tämä asenne näkyi ja tuntui laivalla, jossa miehistö vaikutti viihtyvän ja meidätkin otettiin hyvin vastaan sekä mukaan joukkoon.

Sekamiehitykset ovat uusi ilmiö Suomessa ja siksi tutkittavaa aiheesta riittää. M/S Marthalla syntyneestä aineistosta nousee esiin useita teemoja, joita en ole tarkastellut tämän tutkielman puitteissa. Yhteisöjen vertailua voisi syventää käsittelemällä aihetta merimiesten identiteetin kannalta, sekä tarkastella lähemmin etnisyyttä yhteisön, yhteisöllisyyden ja identiteetin muovaajina.

Sopeutuminen yhteiseloon oli kaikille tärkeä tavoite ja etenkin filippiiniläiset puhuivat tästä paljon. Suomalaisia ei valmenneta työskentelyyn filippiiniläisten kanssa eikä päinvastoin, sekamiehitysten vain oletetaan toimivan. Filippiiniläiset ovat tavallaan globaaleja siirtotyöläisiä, "global Filipinos". He työskentelevät suomalaisvarustamon laivalla, mutta eivät välttämättä edes käy aluksen kotimaassa. He eivät ole maahanmuuttajia, eivätkä yleensä edes halua sellaisiksi, sillä heillä on perhe, suku ja ystävät kotona. He ovat laivalla töissä, eikä heillä ole tarvetta kotoutua ja assimiloitua suomalaiseen kulttuuriin, saati oppia kieltä. Monelle on varmaan ihan sama, minkä lipun alla he seilaavat, kunhan palkka tulee. Näillä merimiehillä ei ole syytä, tarvetta tai halutessaankaan yleensä edes mahdollisuutta assimiloitua tai integroitua suomalaiseen yhteiskuntaan, opiskella kieltä tai tutustua kulttuuriin, eikä sitä heiltä todennäköisesti edes odoteta.

Eri maista ja kulttuureista tulevien kertomukset yhteisestä työstä ja työpaikasta ovat mielenkiintoisia ja hyödyllisiä jatkotutkimuksen kannalta, mikäli haluamme yhteistyön jatkuvan sujuvana ja välttää konflikteja tulevaisuudessakin. Mikä meistä on itsestäänselvyys, saattaa olla muille käsittämätön tapa toimia. Näyttää siltä, että sekamiehitykset ovat tulleet jäädäkseen osaksi suomalaista kauppamerenkulkua.

## **LÄHTEET**

### **Haastattelut:**

Suomen Varustamot ry:n edustajan haastattelu. Helsinki, kesäkuu 2013.

Varustamon edustaja, syksyllä 2013, kahteen otteeseen.

Anne Ala-Pölläsen haastattelut, tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S=suomalainen/EU

A-S-1. Päällystö, mies, noin 35 v.

A-S-2. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-S-3. Päällystö, mies, noin 45 v.

A-F-1. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

Johanna Laineen haastattelut (kuusi haastattelua), tekijän hallussa:

F= filippiiniläinen S= suomalainen/EU

J-S-1. Päällystö, mies, noin 45 v.

J-S-2. Miehistö, nainen, noin 20 v.

J-F-3. Miehistö, mies, noin 60 v.

J-F-4. Alipäällystö, mies noin 35 v.

J-F-5. Miehistö, mies, noin 50 v.

J-F-6. Alipäällystö, mies, noin 30 v.

**Kenttätyöpäiväkirja**, Johanna Laineen hallussa.

### **Internet-lähteet:**

Official website of the Philippines Overseas Employment Administration.

<http://www.poea.gov.ph>. Luettu 29.3.2015.

Oikeusministeriön oikeudellisen aineiston Internet-palvelu Finlex. <http://www.finlex.fi/>

Luettu 10.11.2014.

Tutkimuseettisen neuvottelukunnan www-sivusto. <http://www.tenk.fi/> Luettu 10.11.2014.

Ulkoasiainministeriön WWW-sivusto. <http://www.formin.fi/> Luettu 29.3.2015.

### **Painamaton kirjallisuus**

Karjalainen, Mira 1999: *Merimiehen matkakertomus – laivaelämä vankila-metaforan valossa*. Pro gradu-tutkielma. Helsingin yliopisto: Uskontotieteen laitos.

Talasmäki, Hanna 2006: *Nykyajan suomalainen merimiesyhteisö – antropologinen yhteisötutkimus rahtialus M/S Eiran merimiesyhteisöstä*. Pro gradu-tutkielma. Jyväskylän yliopisto: Historian ja etnologian laitos.

### **Painettu kirjallisuus**

Acejo, Iris 2012: Seafarers and transnationalism: ways of belongingness ashore and aboard, *Journal of Intercultural Studies* 2012/vol.33, 69–84.

Arvidsson, Alf 2009: *Etnologi. Perspektiv och forskningsfält*. Lund: Studentlitteratur AB.

Arvastson, Gösta & Ehn, Billy (toim.) 2009: *Etnografiska observationer*. Lund: Studentlitteratur.

Constantino, Renato 2006/1978: *The Philippines. Vol. 2: The Continuing Past*. Quezon City: The Foundation for Nationalist Studies.

Davies, Charlotte Aull 2008: *Reflexive Ethnography. A guide to researching selves and others*. 2<sup>nd</sup> edition. London & New York: Routledge.

Davydova, Olga 2009: *Suomalaisena, venäläisenä ja kolmantena: etnisyydiskursseja transnationaalissa tilassa*. Joensuun yliopiston humanistisia julkaisuja no 57.

Du Rietz, Peter 2001: *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie; 45. Stockholm: Sjöhistoriska museet.

Ehn, Billy 2014: *Arjen yllätyksiä – Huomaamattoman etnografia ja kulttuurianalyysi. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar 2001: *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerups.

Eldh, Christer 2004: *Den riskfyllda gemenskapen. Att hantera säkerhet på ett passagerarfartyg*. Lund: Arkiv förlag.

Fajardo, Kale 2011: *Filipino Crosscurrents. Oceanographies of seafaring, masculinities, and globalization*. University of Minnesota Press.

Fingeroos, Outi & Jouhki, Jukka 2014: *Etnologinen kenttätyö ja tutkimus: Metodien monimuotoisuuden pohdintaa ja esimerkkitapauksia. Moniulotteinen etnografia*. Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika (toim.) Helsinki: Ethnos ry.

Gadamer, Hans-Georg 1989: *Truth and Method*. Second edition. London: Sheed & Ward.

Gadamer, Hans-Georg 2004: *Hermeneutiikka. Ymmärtäminen tieteissä ja filosofiassa*. Suom. Ismo Nikander. Tampere: Vastapaino.

Gerstenberger, Heide 2008: Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt. Nautica Fennica 2007 – 2008*. Helsinki: Museovirasto.

Geertz, Clifford 1973: *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books, cop.

Hall, Stuart 1999: *Identiteetti*. Herkman, Juha & Lehtonen, Mikko (suom. ja toim.) Tampere: Vastapaino.

Hirsjärvi, Sirkka, Hurme, Helena 2000: *Teemahaastattelu. teoria ja käytäntö*. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirvi, Laura 2012: Multi-sited Fieldwork amongst Sikhs in Finland and California. *Where is the Field? The Experience of Migration Viewed through the Prism of Ethnographic Fieldwork*. Hirvi, Laura & Snellman, Hanna (toim.). *Studia Fennica Ethnologica* 14, 2012. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hofstede, Geert & Minkov, Michael 2010: *Cultures and Organizations: Software of the Mind: international cooperation and its importance for survival*. USA: McGraw Hill Professional. Dawsonera: Verkkojulkaisu. ISBN-13: 9780071770156.

Horck, Jan 2006: *A mixed crew complement – A maritime safety challenge*. Malmö Studies in Educational Sciences: Licentiate Dissertation Series 2006/vol.3.

Horck, Jan 2010: *Meeting diversities in maritime education: A blend from World Maritime University*. Malmö Studies in Educational Sciences No. 54. Malmö University.

Hämeenaho, Pilvi & Koskinen-Koivisto, Eerika 2014: Etnografian ulottuvuudet ja mahdollisuudet. *Moniulotteinen etnografia*. Helsinki: Ethnos ry.

Knudsen, Fabienne, Loloma Froholdt, Lisa 2009: *The consequences of "Culture's Consequences": A Critical Approach to Culture as Collective Programming Applied to Cross-cultural Crews*. *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol 8 (2009), No.2, 105–121.

Kaukiainen, Yrjö 2008: *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Lamvik, Gunnar 2002: *The Filipino Seafarer. A Life between Sacrifice and Shopping*. Dept. of Social Anthropology. Norwegian University of Science and Technology.

Malkki, Liisa 2012: *Kulttuuri, paikka ja muuttoliike*. Tampere: Vastapaino.

Markkula, Johanna 2011: Any port in a storm: responding to crisis in the world of shipping. *Social Anthropology/Anthropologie Sociale* 2011/vol.19, 297–304.

Martikainen, Tuomas 2006: *Ylirajainen kulttuuri. Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

McKay, Steven 2007: Filipino Sea Men: Constructing Masculinities in an Ethnic Labour Niche. *Journal of Ethnic and Migration studies*, 33, vol 4.

Paaskoski, Leena 2008: *Herrana metsässä*. Kansatieteellinen tutkimus metsänhoitajuudesta. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Parrenas, Rhacel Salazar 2001: *Servants of globalization. Women, migration, and domestic work*. Stanford, California: Stanford University press.

Rosenström, Marika 1996: *Fartyget, himlen och havet: verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland Nr 597. Folkkultursarkivet Nr 16. Helsinki: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Ruotsala, Helena 2005: Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. *Polkuja etnologian menetelmiin*. Korkiakangas, Pirjo, Olsson Pia, Ruotsala, Helena (toim). Ethnos toimite 11, 2005. Helsinki: Ethnos ry.

Said, Edward W 2011/1978: *Orientalismi*. Suom.Kati Pitkänen. Helsinki: Gaudeamus University Press.

Sampson, Helen 2003: Transnational Drifters or Hyperspace Dwellers: An exploration of the lives of Filipino seafarers aboard and ashore. *Ethnic and Racial Studies*/vol.26, 253–277.

Steel, Tytti 2013: *Risteäviä eroja sataman arjessa*. Helsinki: Kansatieteellisiä tutkimuksia Helsingin yliopistossa 17. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-9013-4> (PDF)

Stewart, Pamela J. & Strathern, Andrew J. 2014: *Working in the field : anthropological experiences across the world*. New York, NY: Palgrave Pivot.

Suomen Varustamot ry. Toimintakertomus 2013.

Tikkanen, Sallamaria 1993: Vapaa-ajan viettoa Suomen etelä-Amerikan Linjan laivoilla. *Nautica Fennica 1993*. Helsinki: Museovirasto.

Uola, Kirsi 2004: *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari. Suomalainen merikirjallisuus – oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Urponen, Maija 2010: *Ylirajaisia suhteita. Helsingin olympialaiset, Armi Kuusela ja ylikansallinen historia*. Helsinki: Yliopistopaino. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-6449-4> (PDF)

Y.Q,Wang & P,Gu 2005: Reducing intercultural communication barriers between seafarers with different cultural background . *Maritime security and MET: Six Annual General Assembly (AGA) of the International Association of Maritime Universities, hosted by the World Maritime University. Malmö, Sweden*. WIT Press, Southampton, Boston.

Weibust, Knut 1969: *Deep sea sailors. A study in Maritime ethnology*. Stockholm: Nordiska museet.



