

KANSATIETEELLINEN ARKISTO 57
SUOMEN MUINAISMUISTOYHDISTYS

Anne Ala-Pöllänen
**HAPPY
SHIP?**

**ETNOGRAFINEN TUTKIMUS
SUOMALAISISTA JA FILIPPIINILÄISISTÄ
MERIMIEHISTÄ SUOMALAISILLA
RAHTILAIVOILLA**

AKATEEMINEN VÄITÖSKIRJA

Esitetään Helsingin yliopiston humanistisen tiedekunnan suostumuksella julkisesti tarkastettavaksi yliopiston pienessä juhlasalissa lauantaina 29. huhtikuuta 2017 klo 10.

Helsinki 2017

Toimittaja: Pia Olsson

Sivunvalmistus: Tieteellisten Seurain Valtuuskunta

Copyright ©Anne Ala-Pöllänen ja Suomen Muinaismuistoyhdistys

ISBN 978-952-6655-04-8 (painettu)

ISBN 978-951-51-3095-2 (verkkajulkaisu)

ISSN 0355-1830

Kansi: Jan Myller

Kannen kuva: Anne Ala-Pöllänen

Tallinna Raamatutrükikoda, Tallinna 2017.

Sisältö

ESIPUHE.....	7
1. MATKAVALMISTELUJA	9
Tutkimuksen lähtökohta, tutkimustehtävä ja tutkimuskysymykset	12
Tutkimuskohteen rajaus	14
Etnografinen tutkimusprosessi.....	19
Kulttuurianalyysi	21
2. KENTTÄTYÖT JA AINEISTO	25
Kentän paikantaminen	25
Kenttätöiden laatu ja luonne.....	27
Havainnointi.....	30
Haastattelu.....	33
Aistinvaraista empatiaa	36
Tutkijana laivan päällä.....	39
Äitejä ja poikia	43
Naisena miesten valtakunnassa	47
Kulttuurisia kohtaamisia	50
Mikä tapahtuu laivalla, jää laivalle.....	52
Inspiraation lähteitä	56
3. SEKAMIEHITYS.....	61
Globaali merenkulku.....	61
Filipino sailor	63
Filippiiniläiset Suomen lipun alla.....	66
Kulttuurinen diversiteetti	68
Meshwork	70
Yhteenpaiskautumia.....	71
4. M/S MARTHA.....	75
Miehistö.....	76
Suomalainen matka merimieheksi	80
Manilasta merille	83
Palkkaeroja	85
Valtiollista ohjailua – Balik Bayan	88
5. TILAT JA VIIHTYVYYS.....	92
Alus	92
Paikka ja tila	94
Hytit	95
Yksityisyys.....	96
Yhteiset tilat	101

Messi	102
Hierarkkinen ja sosiaalinen tila	104
Kansallisia tiloja ja toimintaa	109
Tupakkamessissä.	109
Merimiestarinoita.	115
Hiljaista tietoa.	117
Karaokessa.	119
Viihtyvyys	122
Yhteiselo.	122
Suuressa maailmassa	125
Hernekeittoa ja sianpäitä	128
6. TYÖELÄMÄÄ	134
Lähtökuopissa.	134
Juoposuuralla	135
Työskentely	136
Työn rytmi.	139
Merenkäyntiä	141
Osastojen ottelua	143
Kippari ja siiffi.	146
7. KULTTUURISTA KANSSAKÄYMISTÄ.	151
Filippiiniläinen perämies	155
Kielellisiä karikoita.	162
Kapteeni laivassa.	168
Filippiiniläinen esimiehenä.	176
8. MERENKULKU KOHTALONA	180
9. MONINAISTA YHTEISELOA	187
Inhimillisiä virheitä	187
Kulttuurisesti yhteenpaikatut	192
Kohti onnellista laivaa	197
10. SUOMALAINEN SEKAMIEHITETTY LAIVA	199
LÄHDELUETTELO	206
SANASTO	215
LYHENTEET	219
TIIVISTELMÄ	220
ABSTRACT	222

Esipuhe

Tämän tutkimuksen alkua tai lähtölaukausta on vaikea määritellä, sillä primääri kiinnostukseni merenkulkua kohtaan on huomattavasti pidempi kuin tähän tutkimukseen käytetyt runsaat neljä vuotta. Muistan jo opiskeluaikoinani työskennellessäni Silja Linen M/S Svealla ihmetelleeni erikoisen työ- ja asuinyhteisön sosiaalisia lainalaisuuksia. Vaikka tuolloin tutkimus aiheesta jäi tekemättä, merimieselämä intensiivisyydessään koukutti nuoren kansatieteilijän. Tuolloin en vielä arvannut merenkulun tulevan näin tärkeäksi osaksi elämääni. Astuesani ensimmäistä kertaa purjeveneeseen vuonna 1990 Barcelonassa en myöskään arvannut, kuinka meri vie mukanaan. Purjehdukset Itämeren aalloilla johdattivat sittemmin kyselemään, kuinka muinaiset merenkulkijat ovat pystyneet luovimaan näillä karikkoisilla vesillämme.

Uteliaisuus vei lopulta Suomen merimuseoon tutkijaksi ja sitä kautta Helsingin yliopiston merihistorian ja museologian amanuenssiksi. Nämä runsaat kaksikymmentä vuotta merenkulun tutkimuksen ja opetuksen parissa ovat mahdollistaneet perehtymisen laajemmin merenkulun eri osa-alueisiin. Opiskelijaprojektien ja omien tutkimusteni myötä olen päässyt tarkastelemaan alaa aina asuntolaivoista veneenrakennukseen ja telakkatyöhön, purjehduskulttuurista lasikuituveneisiin. Olenkin kokenut olevani etuoikeutettu saadessani työskennellä näin kiinnostavan aihealueen parissa. Törmätessäni uutiseen inhimillisen virheen suuresta osuudesta merenkulkuonnettomuuksiin koin kuitenkin palanneeni kiinnostukseni alkulähteille. Kuten M/S Svealla aikanaan, kyse on yksilön ja yhteisön kiinnostavasta yhteispelistä olosuhteissa, jotka ovat maaelämään verrattuna poikkeukselliset. Se, että tutkimus lopulta kohdentui kulttuurisesti moninaisesti miehistöihin, toi asiaan vain yhden kiinnostavan aspektin lisää.

Vaikka Suomi on merenkulun näkökulmasta usein nähty saarena, ei yksikään ihminen ole sitä. Tätäkään tutkimusta ei olisi syntynyt ilman useiden henkilöiden myötävaikutusta. Ohjaajalleni, professori Hanna Snellmanille, haluan osoittaa erityiset kiitokset tuesta, nopeasti saatavilla olemisesta sekä loputtoman inspiroivista keskusteluista moninaisinakin kellonaikoina. Esitarkastajiani professori Seppo Knuutilaa ja professori Helena Ruotsalaa kiitän perusteellisesta paneutumisesta tekstiini sekä arvokkaista ja rohkaisevista huomioista. Helena Ruotsalaa kiitän lisäksi lupautumisesta vastaväittäjäkseni.

Käsikirjoitusta ovat kommentoineet useat henkilöt sen eri vaiheissa. Dosentti Tiina Suopajarvelle ja professori Pia Olssonille esitän lämpimät kiitokset osuvista kommenteista ja avusta löytää tutkimukseeni uusia näkökulmia. Merikapteeni Yrjö Tiitinen on antanut ystävällisen tukensa ja tarkkanäköiset huomionsa käyttööni, mistä suuret kiitokset. Helsingin yliopiston kansatieteen

tutkijaseminaari professoreiden Hanna Snellman, Katriina Siivonen ja Pia Olsson eri aikoina johtamana on ollut tieteellinen kotini, jossa olen saanut jakaa vertaisten jatko-opiskelijoiden kanssa väitöstutkimuksen mielenkiintoisen polun. Kiitokset erityisesti Anne Isomursulle ja Anna Rauhalalle kannustamisesta ja myötäelämisestä tutkimukseni eri vaiheissa.

Pitkäkestoinen tutkimustyö ei onnistuisi ilman taloudellista tukea. Apurahojen hakeminen on aina pitkä ja vaativa prosessi, jossa suosituksilla on tärkeä merkitys. Tässä minua ovat auttaneet professori Yrjö Kaukiainen ja museonjohtaja Tiina Mertanen, joille osoitan lämpimät kiitokseni. Olen ollut etuoikeutettu saadessani tukea usealta apurahoja myöntävältä taholta; tuen merkitys on aina paitsi taloudellinen myös henkinen. Merkittävimmän panoksen on kantanut Suomen Kulttuurirahasto, mistä esitän nöyrät kiitokseni. On ollut ilo ja kunnia saada löytää nimensä myös Merenkulun säätiön, Seurasaarisäätiön ja Naisten tiedesäätiön tukemien tutkijoiden joukosta.

Olen myös saanut koko merietnologian urani ajan olla osa osa pientä mutta sitkeää merenkulun tutkijoiden joukkoa. Tämä Suomen merimuseosta aikaan ponnistanut perheemme on jaksanut pitää niin meriarkeologian, merihistorian kuin merietnologian lippua yllä. Heistä erityisesti Minna Koivikon kanssa olen saanut jakaa väitöskirjatyön ilot ja surut, mistä lämmin kiitos. Myös suomalaisia perinnepurjelaivoja ylläpitävällä joukolla on ollut tärkeä merkitys pitäessään tutkijan merenkulussa mukana niin telakalla kuin purjehdusreissuilla.

Sanomattakin selvää on, että olen äärettömän kiitollinen myös tutkimukseni kohteena olevien laivojen omistajille, varustamoille, avusta kenttätöiden järjestelyissä. Ilman teidän joustavuuttanne ja avarakatseisuuttanne ei tätä tutkimusta olisi saatu tehtyä.

Läheisten ihmisten merkitys on tietenkin mittaamattoman suuri. Kiitän vanhempiani Marja-Liisa ja Kari Ala-Pöllästä kannustuksesta ja tuesta koko prosessin ajan sekä erityisesti isääni arvokkaasta avusta tekstin kielentarkastusvaiheessa. Myös läheiset ystäväni ja työtoverini ovat väsymättä pitäneet tutkijan hengissä, kiitos te ihanat. Erityinen kiitos Jan Myllerille kansikuvan suunnittelusta.

Suurimman kiitoksen ansaitsevat merimiehet kolmella tutkimuskohteenani olleella laivalla. Matka kanssanne on ollut ainutlaatuinen ja unohtumaton. Kiitos, että otitte minut mukanne.

Helsingissä 20.2.2017
Anne Ala-Pöllänen

1. Matkavalmisteluja

Kun oli käännetty kohti sulkua (joka oli vain 2 metriä laivaa leveämpi molemmilta puolin, ei fendereitä!), alettiin ajaa sitä kohti. Sulku näytti suhteettoman kapealta. Kippari ja luotsi olivat st-siivellä, försti bb-siivellä. Försti huuteli tietoja: stern 3 meters, aft two, closing... stern and aft one and a half meters, parallel jne. Antoi lukemia aika tiiviiseen tahtiin ja kippari joko kiitti tai kiroili. Sulkuun tultiin vähän vinossa, oli kuin jännitysnäytelmästä, kun försti luutteli closing... Kippari kiroili, fuck fuck fuck. Sit otti kiinni, mitä ei kyllä huomannut. Försti toisteli, että meni tosi pehmeästi, ei hätää. Kippari vaan kiroili, sanoi että sivutuulta on 11 m/s, mikä ei kyllä tuntunut, ennen kuin päästiin kaijaan ja menin kannelle. Olikin tosi navakka tuuli. No, päästiin sulkuun, joka oli myös edestä ja takaa tosi lyhyt. Juuri tätä isompaa laivaa ei mahtuiskaan. Kiinnityttiin 1–1 perästä ja keulasta. Sit pikkuperämies ilmoitti ahteritäkiltä, että takaportti sulkeutuu. Sulku alkoi täyttyä. Luulin ensin, että ei tässä ollut juurikaan eroa, altaassa oleva vesi näytti aivan samalla tasolla olevalta kuin sulussa. Mutta kyllä se vain muutaman metrin nousi. Kysyin luotsilta, kuinka suuri vuorovesi on parhaimmillaan. Sanoi, että sellaiset 9 ja rapiat. Paitsi viime joulukuussa oli 11 metriä. Kaijassa olevat laivat eivät nähneet pollaria johon köydet oli kiinnitetty.

Allas täyttyi n. viidessä – kymmenessä minuutissa. Kippari sanoi, että hän vanhentui tässä viisi vuotta. Mietti, mikähän mahtoi olla verenpaine nyt. No, sulku avautui, oikealla näkyikin meidän kaija ja kontteja kaijalla. Kippari kysyi luotsilta, tietääkö tuo laiva (sellainen pieni bunkkeripönttö), että me tullaan siihen kohtaan. Luotsi sanoi, että hän varmistaa vielä sen. Sanoo, että se tulee sulkuun heti kun me ollaan poistuttu.

Lähdettiin hiljakseen lipumaan ulos sulusta. Vasemmalla näkyi matkustajalaiva, edessä joitakin muita. Kovin iso ei satama-allas ollut. Försti taas huuteli kahta metriä ja metriä bb-puolella. Yhtäkkiä alkoi ulista! Blackout! Kippari huutaa yliperämiehelle, että missä ulisee. Försti ryntää sen kun kerkiää siiveltä keskikonsolille. Sanoo vaan, että black out. Kippari kiroilee tosi ankarasti. Luotsi kai yrittää jotenkin rauhoitella. Kaiken kaikkiaan bläkäri kestää vain jotain 15 sekuntia. Yhtäkkiä försti sanoo, että koneet käy. Ja keulukset. Kippari jatkaa ajamista eteenpäin ja sit alkaa kääntää paikallaan. Kiroilee vielä rankasti. Toteaa, että tässä olis ollut isompikin vaaranmahdollisuus. Oltais menty päin sitä matkustaja-alusta. Ja tää oli jo toinen kerta viikon sisällä. Hän irtisanoo itsensä! Luotsi toteaa, että jos se olis jatkunut, olis vaan pitänyt lekottaa ankkurit. Että ne kannattaa pitää aina valmiudessa. Försti sanoo, että se hänellä oli heti ensimmäisenä mielessä. Kuitenkin tuntuu, että molemmat puhui kipparille aika nätisti, ja enemmän olivat kannustavia ja kehuivat kuinka hyvin se hoiti homman. Mutta vielä puoli tuntia tapahtuman jälkeen kippari kiroili...¹

Tämä ote on kenttätöypäiväkirjastani eräältä Suomen lipun alla purjehtivalta rahtilaivalta. Ote kertoo tilanteesta, johon kukaan merenkulkija ei halua joutua, mutta jota ei aina voi välttää: laivan tekniikka pettää, ja törmäminen toisen laivan kanssa on enemmän kuin lähellä. Raudan kolistessa puhuttaisiin pahimmillaan ihmishenkien menettämisestä, usein vähintään suurista aineellisista vahingoista ja mahdollisesta ympäristövahingosta. Tässä tapauksessa sel-

1 Alkuperäistä kenttätöypäiväkirjaa olen muokannut muuttamalla henkilöiden nimet ammattinimikkeiksi (försti, kippari) niiden laivalla yleisesti käytetyissä muodoissaan. Tutkimusetiikkaa ja kohdehenkilöiden suojaamista olen käsitellyt lähemmin kenttätöitä käsittelevässä luvussa 2.

vittiin säikähdyksellä ja ylimääräisillä sydämentykytyksillä, ja ympäristöönkin pääsi vain äänisaastetta.

Kyseisessä tilanteessa rahtilaiva saapui satamaan Englannissa, jossa on suuri vuorovesivaihtelu ja siksi satama-allas on eristetty merialueesta sululla. Vaikka nykyajan merenkulku on teknisesti kehittyntä, on laivojen toimintaympäristö edelleen osin vanhakantainen ja jopa vanhanaikainen. Tämä sulku oli nykymittapuun mukaan sangen pieni, esimerkiksi useimmat Itämeren niin sanottuun *feeder*-liikenteeseen² rakennetut vajaa parisataametriset alukset eivät näihin sulkuihin mahtuisi. Miehistön mukaan Englannissa uskotaan, että kerran – 1800-luvulla – hyvin rakennettu toimii edelleen yhtä hyvin. Tämäkin laiva oli vain pari metriä sulkua pienempi, mikä asettaa laivaa ohjaavalle päällikölle suuret taidolliset vaatimukset ja melkoisen stressitekijän osua sulkkuun. Sisään ajettaessa laiva osuikin toisesta kyljestään sulun seinään, mikä sai kapteenin kiroilemaan.

Komentosillalla oli miehityksenä kapteeni, yliperämies ja paikallinen luotsi. Aina miehitys ei ole näin suuri; usein kapteeni on yksin, varsinkin jos hän on suorittanut kyseiselle väylälle linjaluotsitutkinnon ja vapautunut siten luotsinottopakosta. Joskus varustamon tapoihin kuulu yliperämiehen, *förstin*³, työskentely avustavana perämiehenä satamaan saavuttaessa. Vaikka ylimääräisistä silmistä ja korvista on epäilemättä apua näissä ahtaissa satamaantulo-tilanteissa, asettaa kollegojen läsnäolo ohjaavalle kapteenille paineita, mikä tässäkin tilanteessa nähtiin mainitsemistani yliperämiehen ja luotsin rauhoittelevista ja kannustavista kommentteista kapteenille. Molemmat olivat periaatteessa saman koulutuksen saaneita ja usein itsekin ohjanneet laivaa. Kapteenin voitiin tässä tapauksessa myös olettaa tarvitsevan kannustusta. Kuten olin tullut kenttätöiden aikana tietämään, hän oli päällikkönä suhteellisen tuore ja esimerkiksi yliperämies oli häntä vanhempi ja kokeneempi ja toiminut myös päällikkönä. Muun muassa näiden kahden henkilön välisiä suhteita, aseman ja kokemuksen mahdollisesti asettamia ristivetoja olin voinut tarkastella useissa erityyppisissä tilanteissa kenttätöissä viettämäni viikkojen aikana.

Kuten kenttätöypäiväkirjani tajunnanvirrassa totean, tunnelma oli komentosillalle tyypillisen keskittynyt, osin jännittynytkin. Yksittäiset lauseet erottuivat hiljaisessa äänimaisemassa. Kommunikaatio oli yhdistelmä ennalta sovittua keskustelua, niin kutsuttua *closed loop* -järjestelmää, jossa saatu informaatio tois-

2 Syöttöliikenne. Esimerkiksi Itämerellä liikkuvat konttilaivat ovat n. 1000 TEU:n (twenty-feet-unit) kokoisia, so. lastaavat tuhat yksikköä 20 jalkaa pitkiä kontteja ja tekevät yleensä ns. syöttöliikennettä Euroopan suuriin satamiin, mm. Antwerpeniin ja Rotterdamiin. Sieltä rahti jatkaa tai sinne se on tullut moninkertaisesti suuremmilla aluksilla muun muassa Aasiasta. Esimerkiksi tällä hetkellä maailman suurimmat konttilaivat ottavat 18 000 TEU:ta, eli lastaavat 18 keskimääräisen suomalaisen rahtilaivan verran. Itämerelle tällaisilla aluksilla ei ole asiaa syvyyksensä takia.

3 Olen kursivoinut erityiset ammattislangissa käytetyt ilmaisut ja sanonnat silloin, kun ne esiintyvät ensimmäisen kerran, ja pyrkinyt selventämään ne samalla kertaa. Olen myös koonnut nämä, kuten esimerkiksi instituutioista käytetyt lyhenteet, tutkimuksen lopussa olevaan sanastoon. Kursivointia olen käyttänyt myös tilanteissa, joissa haluan korostaa jotain asiaa.

tetaan osoituksena siitä, että se on kuultu, ja toisaalta suoraviivaista merimiespuhetta kirosanoineen. Henkilöiden liikehdintä oli hillittyä. Kukin oli omalla paikallaan: kapteeni komentosillan toisella laidalla olevan ajokonsolin luona ja yliperämies vastakkaisella laidalla tähytämässä laivan toista kylkeä. Vaikka komentosilta oli koko laivan levyinen ja sivuiltaan metrin verran ylikin, ei kapteeni ymmärrettävästi pystynyt näkemään molemmille puolille yhtä aikaa. Ei myöskään laivan toiseen päähän, joten kun laiva oli ajettu kokonaan sulkuporttien sisään, toisessa päässä tähytävä vahtiperämies joutui ilmoittamaan radiopuhelimella laivan olevan sulussa sisällä. Vaikka globaali paikkatietojärjestelmä GPS ja elektroninen kartta ECDIS pystyvätkin jo antamaan sijainnin jopa muutaman metrin tarkkuudella, ihmistä ei tekniikka kaikilta osin pysty vielä korvaamaan.

Se, mikä yllättäen rikkoi komentosillan hartaan tunnelman, ei välttämättä välity ulkopuoliselle kenttätyöpäiväkirjastani yhtä voimakkaana kuin sen itse koin. Laivan ajettua noin kolmasosan verran pituudestaan sulusta ulos ja sisään muita laivoja täynnä olevaan satama-altaaseen, sähköt katkesivat. Samalla laivan ohjailukyky katosi tilanteessa, jossa tilaa ei ollut liikkua hallitsemattomasti mihinkään suuntaan. Tämä *black outiksi* kutsuttu ilmiö aiheutti kovan ulinan laivan hälytysjärjestelmissä ja äkillisen tunnelman muutoksen komentosillalla. Yliperämies juoksi – harvemmin nähty liike enemmän hillittynä paikkana pidetyllä komentosillalla – siiven tähytyspaikaltaan pääohjauspaikalle keskikonsolille katsomaan mittareita ja totesi sähköjen kadonneen. Kapteeni jähmettyi sivuohjauspaikalleen kiroillen kovaan ääneen. Taustalla tilannetta seurannut luotsi pysyi edelleen hiljaisena – kuten minäkin, joka yritin liimautua karttapöytää ympäröiviin verhoihin mahdollisimman huomaamattomaksi. Koin oloni lähinnä ylimääräiseksi stressitekijäksi, vaikka tosiasiaassa kapteeni tuskin huomasi läsnäoloani.

Tilanne laukesi lopulta nopeasti, luotsin arvion mukaan sitä kesti vain noin 15 sekuntia. Se tuntui kuitenkin ikuisuudelta, niin minusta kuin kapteenistakin, joka muutama päivä myöhemmin kysyi, miten oli reagoinut tilanteeseen: hän ei itse muistanut tilanteesta juuri mitään. Vaikka sähköt palautuivat ja laivan sivusuuntaiseen liikuttamiseen tarvittavat keulapotkuritkin toimivat melko pian, jäi epävarmuus leijumaan ilmaan. Sähköistynyt tunnelma eli vielä pitkän aikaa senkin jälkeen, kun olimme kiinnittyneet turvallisesti laituriiin.

Tutkimuksen lähtökohta, tutkimustehtävä ja tutkimuskysymykset

Lähtökohta tutkimukselleni – ja syy edellä kerrotulle oleskelulleni laivan päällä⁴ – on näkemässäni tilastossa, jonka mukaan *merkittävä osa merenkulkuonnettomuuksista johtuu inhimillisestä virheestä*.⁵ Vuosia merenkulun menneisyyttä tutkineena ja nykymerenkulkua dokumentoineena ymmärsin intuitiivisesti, mistä on kyse. Merenkulku on aikojen saatossa teknistynyt ja automatisoitu, ja tässä tiukasti järjestäytyneessä kontekstissa inhimillinen elämä saattaa näyttäytyä häiriötekijänä. Usein kuitenkin unohtuu, että laiva on paitsi tavarana ja rahdin kuljetusväline, myös siellä työskentelevien asuin- ja elinympäristö; inhimillisen tekijän suuri osuus onnettomuuksista ei yllättänyt minua.

Onnettomuustutkinta ei ole kovin vanha järjestelmä, sillä onnettomuuksien syytä on listattu vasta muutaman vuosikymmenen ajan. Inhimillisen virheen osuus onnettomuuksissa havaittiinkin vasta siinä vaiheessa, kun laitteistojen tekniset ongelmat vähenivät ja nostivat esiin käyttäjälähtöiset virheet. Johtuen pitkälti aloista, joilla inhimillistä virhettä on tutkittu – ilmailu, merenkulku, öljyteollisuus, voimalaitokset – paras tapa määritellä asia on ollut verrata sitä juuri teknologiaan. Inhimillinen tekijä (human factor) onkin määritelty tutkimuksissa ihmisen ja koneen väliseksi suhteeksi ja inhimillinen virhe (human error) vastakohtaksi tekniselle virheelle.⁶

Kuten World Maritime Universityn tutkijat totesivat Titanicin ja Costa Concordian onnettomuuksia verratessaan, onnettomuustutkinta keskittyy edelleen lähinnä virheisiin ja niistä pääteltäviin kausaalisiin oletuksiin. Syy-seuraus-ajattelu rajoittuu usein käsin kosketeltaviin ja konkreettisiin syihin jättäen huomiotta tekijät, jotka ovat vähemmän ilmeisiä ja joiden vaikutus on heikommin havaittavissa. Jotta päästäisiin lähemmäksi onnettomuuksiin välillisesti vaikuttavia, pinnan alle jääviä käytänteitä ja tapoja, tulisi tarkastelu kohdistaa arkisen elämän ja työn rakentumiseen laivalla.⁷ Kansatieteilijälle tällainen ajattelu ei ole vierasta. Kulttuurientutkimuksen näkökulmasta laivayhteisöissä voi nähdä vallitsevan erityisen kulttuuristen tapojen, normien ja asenteiden verkon, joka ei ole eroteltavissa yksiselitteisiin kategorioihin, eikä se ole myöskään helposti havaittavissa. Tämän hahmottaminen on mahdollista syvälle pureutuvan etnografian ja kulttuurianalyysin avulla.

Merenkulkija elää omanlaisessa yhteisössään, jonka muodostumiseen ovat vaikuttaneet niin ajalliset, paikalliset, kansalliset kuin globaalit lainalaisuutensa ja vaikutteensa. Merenkulku on peruslähtökohdiltaan kansanvälistä jo siksikin, että se operoi yleensä vähintään kahden maan välillä. Entistä useammin se on

4 ”Laivan päällä” on idiomi, jota merenkulkijat käyttävät olemisestaan laivalla. Ruotsiksi, josta ilmaisu on epäilemättä saanut vaikutteensa, puhutaan usein vain prepositiosta ”på”.

5 Report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2011.

6 Gordon 1998, 95.

7 Schröder-Hinrichs, Hollnagel & Baldauf 2012, 163–164.

myös miehistön lähtömaiden osalta monikansallista. Se on myös kansallista, koska lippu laivan perässä edellyttää lippuvaltion lainsäädännön noudattamista, vaikka suuri osa merenkulun säännöstöstä onkin taustaltaan kansainvälistä. Paikallista merenkulku on erityisesti elementtinsä puolesta: merellä kulminen on edelleen hyvin totaalista, muusta maailmasta eristyksissä olemista, vaikka tekninen kehitys onkin mahdollistanut jopa päivittäisten yhteyksien ylläpidon maihin. Yhteistä kaikille laivoille ja miehistöille on kuitenkin historia. Merenkululla on pitkä menneisyys elinkeinona, mikä on ollut omiaan vahvistamaan erityistä elämäntapaa laivan päällä.

Suomalaisen kauppalaivaston alukset ovat nykyään suurelta osin *sekamiehitettyjä*, mikä tarkoittaa tutkimuskohteideni osalta kolmea kansallisuutta: suomalaisia, virolaisia ja filippiiniläisiä samassa miehistössä. Laivan toimintaympäristölle on kuvaavinta hierarkkinen rakenne, joka vaikuttaa niin yksilöiden asemaan työorganisaatiossa kuin useisiin arkisiin toimintoihin. Hierarkia on osa rakennetta, josta todellisuus ponnistaa ja jonka varaan koko toiminta pohjautuu. Koska tässä tutkimuksessa on kyse arjen rakentumisesta laivayhteisössä, on hierarkia otettava huomioon jokapäiväisiä toimintoja tarkasteltaessa. Se ei kuitenkaan ole tutkimuksessani teoreettinen näkökulma, vaan osa tutkimuskohdetta.

Tarkastelen tässä työssä nykypäivän laivaelämää miehistön yhteistyön ja arjen rakentumisen kautta. Pohdin, minkälaisen työelämän jokapäiväinen yhdessäolo muodostaa sekamiehitetyllä laivalla ja minkälainen vaikutus sillä on yhteisymmärrykseen ja yhteistyöhön ja sitä kautta laivan sujuvaan ja turvalliseen toimintaan. Koska aluksen miehistö muodostuu yksilöistä, joilla on omat erityiset polkunsä, tarkastelen heidän taustojaan ja väyliään päätyä merimiehiksi. Laivan arki rakentuu kuitenkin viime kädessä yksilöiden välisessä sosiaalisessa kanssakäymisessä, johon vaikuttavat yksilöllisten taustojen ohella intersektionaalisesti ajateltuna myös ikä, sukupuoli ja etnisyys.⁸

Tutkin, minkälaisen inhimillisen kokonaisuuden laivan tilalliset ja toiminnalliset arjen käytänteet muodostavat ja minkälaisen vaikutuksen kulttuurinen diversiteetti ja merenkulun rakenteellinen hierarkia siihen tuottavat. Tämä kokonaisuus muodostuu laivalla asumisen, työskentelyn ja vapaa-ajan vieton risteytymästä eri kansallisissa, organisatorisissa ja hierarkkisissa kategorioissa.⁹ Tarkastelen miehistön henkistä ja sosiaalista ilmapiiriä Happy Ship -käsitteeseen viitaten. Tämä purjelaiva-ajoilta periytyvä ilmaisu on mitannut laivan ilmapiiriä sekä yksilöiden että osastojen välillä. Happy Ship -ilmaisun idiomattisuutta kuvastaa se, että merimiehet eivät usein tiedä, mistä hyvä tai huono ilmapiiri muodostuu, mutta tietävät, onko laiva onnellinen vai ei.

8 Lykke 2009, 46.

9 Østreng 2001, 13; Weibust 1969, 451.

Tutkimuskohteen rajaus

Tutustuessani tilastoihin inhimillisen virheen vaikutuksesta merenkulkuonnettomuuksiin oli erityisenä kiinnostukseni kohteena Itämeren alue ja sen turvallisuus. Onnettomuusriskit ovat tällä saarten ja karikkojen halkomalla rikkonaisella alueella suuret. Merenkulku vesillämme on erityistä taitoa ja tarkkaavaisuutta vaativaa varsinkin talviolosuhteissa; useat satamat jäätyvät kovina talvina kylmimmiksi kuukausiksi. Itämeri on myös yksi maailman tiheimmin liikennöityjä merialueita: alueella liikkuu joka hetki noin 2 000 alusta, ja kuukausitasolla eri aluksia vierailee noin 3 500–5 000.¹⁰ Itämerellä liikkuvat alukset tekevät vuositasolla yhteensä yli 350 000 matkaa.¹¹ Itämeri on myös geologisesti poikkeuksellinen alue: se on karikkoinen ja matala keskisyvyyden ollessa vain runsaat 50 metriä. Esimerkiksi Välimeren keskisyvyys on 1 550 metriä ja Atlantin ja Intian valtameren 4 000 metriä.¹²

Suomessa merenkulun turvallisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota myös alueen ympäristöllisen haavoittuvuuden vuoksi. Itämeri on maailman suurin murtovesialue, jossa on vähäisen suolapitoisuuden vuoksi poikkeuksellinen flora ja fauna. Itämeren eri osista Suomenlahti on liikenteellisesti erityisen haastava. Suomenlahtea pitkin Venäjän suuriin satamiin Pietariin ja Primorskiin sekä Viron Tallinnaan ja Suomen Sköldvikiin kulkee Itämeren vilkkaimpia öljynkuljetusväyliä. Vuodesta 1995 vuoteen 2012 öljykuljetusten määrä alueella on nelinkertaistunut, ja esimerkiksi vuonna 2009 yli puolet koko Itämeren öljykuljetuksista hoidettiin Suomenlahden kautta. Vaikka öljynkuljetusten ei ole ennustettu kasvavan yhtä radikaalisti tulevina vuosikymmeninä, vuonna 2012 valmistunut Ust-Lugan suursatama Suomenlahden etelärannalla tulee lisäämään kuljetusten määrää alueella.¹³ Lisäksi kasvava poikittaisliikenne erityisesti Tallinnan ja Helsingin matkustajasatamien välillä lisää riskiä suuronnettomuudesta niin ympäristö- kuin henkilövahinkojen osalta.

Itämeri on sikälikin kiinnostava alue, että navigointi vesillämme on tunnetusti taitoa vaativaa toimintaa. On eri asia purjehtia aavalla merellä, jossa aluksen kurssia ei tarvitse muuttaa edes joka päivä ja muita aluksia näkyy korkeintaan muutama päivässä, kuin ruuhkaisella, rikkonaisella ja matalalla Itämerellä. Rannikkoliikenteemme vaatavuus näkyy myös merionnettomuustilastoissa: suurin osa (86) vuonna 2012 Itämerellä tapahtuneista onnettomuuksista (149) tapahtui joko satamissa tai satamia lähestyttäessä. 52 onnettomuutta tapahtui avomerellä, joista niistäkin suurin osa rannikkoväylillä.¹⁴

Näiden merenkulullisten erityisolosuhteiden ja alueen ympäristöllisen haas-

10 Report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2011, 1.

11 HELCOM 2014. Annual report on shipping accidents in the Baltic Sea in 2013, 14–15.

12 Myrberg, Raateoja & Lumiaro 2011.

13 Brunila & Storgård 2012, 11, 61.

14 HELCOM 2012. Annual report on Shipping accidents in the Baltic Sea in 2012, 9–10.

tavuuden johdosta valitsin primääriksi tutkimuskohteekseni Itämerta pitkin kulkevan suomalaisen Pohjois-Eurooppaan suuntautuvan liikenteen. Olin tullut tuntemaan merenkulkua työskenneltyäni 1980-luvulta lähtien Suomen ja Ruotsin välisillä matkustaja-autolautoilla, jotka purjehtivat Suomen (Viking Linen M/S Viking Amorella, M/S Viking Cindarella, M/S Viking Gabriella ja M/S Viking Mariella) ja Ruotsin (Silja Linen M/S Svea ja M/S Silvia Regina) lipun alla. Kokemukseni ja kiinnostukseni suomalaiseen merenkulkuun pohjautuivat paitsi näihin työkokemuksiin, myös kenttätöihin, joita olin suorittanut vuosina 2006–2010 dokumentoidessani suomalaisia matkustaja- ja rahtilaivoja. Näistä niin sanotuista nykydokumentointiprojekteista kaksi tehtiin matkustajalaivalalla, M/S Silja Serenadella ja M/S Kristina Reginalla, ja yksi rahtilaivalla, kuivarahtialus M/S Arkadialla.¹⁵ Nämä aineistot toimivatkin paitsi inspiraationa, myös merkittävänä esiyymmärryksenä tutkimuksessani.

Suunnitellessani varsinaisia tähän tutkimukseen kohdennettuja kenttätöitä, oli päätettävä minkälaisia olisivat ne alukset, joilla tulisin havainnoimaan suomalaista merenkulkua; mitkä olisivat ne tekijät ja rajaukset, jotka eniten määrittelisivät kohteiden valintaa. Ensimmäinen tehtävä olikin selvittää, minkälaisia aluksia Suomen lipun alla ylipäänsä purjehtii. Lähtökohtaisesti Suomen kauppalaivasto on keskisuuren kansainvälisen varustamon kokoinen. Vuonna 2013, jolloin tein ensimmäisen tämän tutkimuksen kenttätyöjaksoni, suomalaisten varustamoiden elinkeino- ja työmarkkinapoliittisen edunvalvontajärjestön Suomen Varustamot ry:n jäsenistö käsitti 26 varustamoita, joilla oli yhteensä 104 alusta. Jäsenluettelon perusteella suurin osa oli erilaisia ro-ro- tai matkustaja-aluksia, näiden yhdistelmiä (ro-pax)¹⁶ tai kuivarahti- ja irtolastialuksia. Säiliöaluksia oli vain Neste Shipping Oy:n kahdeksan tankkeria; konttialuksiakin oli van yksi.¹⁷

Vaikka ensisijainen rajausta tutkimuskohteelleni oli Itämeren liikennealue, ei kauppamerenkulkua voi luontaisen kansainvälisyytensä johdosta pakottaa liian ahtaisiin raameihin. Kuitenkin, koska merkittävin osa suomalaisista kauppalaivoista tekee syöttöliikennettä Pohjois-Euroopan suuriin satamiin, on kohdealue helppo rajata laajimmillaankin vain Pohjois-Atlantille; harva Suomen lipun alla seilaava alus liikkuu nykyään Atlantin toisella puolella saati pidemmällä.¹⁸ Tutkimusalueekseni päätin näin ollen Pohjois-Euroopan käsittäen Itämeren, Pohjanmeren ja Pohjois-Atlantin Eurooppaan rajautuvan liikenteen.

15 Näitä kohteita ei ole anonymisoitu, koska ne perustuivat visuaaliseen dokumentointiin, johon kuvattavina olleilta saatiin lupa. Siten voin käyttää näiden alusten kohdalla niiden oikeita nimiä. Tutkimuskohteinani olevien laivojen suojaamisesta olen kertonut luvussa 2.

16 Ro-ro tulee sanoista roll on – roll off ja tarkoittaa alusta, jonka lasti kulkee pyörillä. Tällaisia ovat esimerkiksi rekkojen perässä kulkevat trailerit ja paperirullia kuljettavat mafit. Ro-pax tarkoittaa vastaavalla tavalla lastattavaa rahtialusta, joka ottaa myös matkustajia (pax = muun muassa matkailualalla käytetty lyhenne matkustajalle).

17 Suomen Varustamot. Toimintakertomus 1.1.–31.12.2013.

18 Suomalaisten varustamojen aluksia liikkuu toki laajemminkin maailman merillä, mutta ne ovat usein liputettu edullisempien maiden rekistereihin, jolloin ne eivät kuulu Suomen kauppalaivastoon.

Merilainsäädännössä tämä rajaus vastaa käsitettä ”euroopanliikenne”.¹⁹

Toimintareviirinsä kannalta Itämerellä liikennöi hyvin erilaisia aluksia. Osa laivoista tekee ainoastaan kotimaan rannikkoliikennettä, osa liikennöi kahden maan väliä, kuten Suomesta Viroon ja Ruotsiin suuntautuvat matkustaja-auto-lautat, ja osalla toiminta on kolmansien maiden välillä kulkevaa cross-trade-liikennettä. Merenkulkua voidaan tarkastella myös eri toimintatapojen kautta: alukset voivat kulkea joko säännöllistä linjaa kahden tai useamman sataman välillä tai kuljettaa rahtia tilauksista riippuen. Tämä, linjaliikenne ja hakurahti-liikenne, on keskeisin tapa jaotella merenkulkua.²⁰ Sitä voidaan kuitenkin tarkastella myös lastin käsittelyn näkökulmasta, mikä liittyy samalla alustyyppien luokitteluun. Tällöin osa-alueet ovat pyörillä rahtia lastaavat ro-ro-alukset, nosturilla tai kauhoilla lastattavat konttialukset ja irtolastialukset (lo-lo) sekä matkustaja-alukset ja näiden kaikkien erilaiset yhdistelmät. Irtolastialukset voidaan lisäksi jakaa nesteitä kuljettaviin tankkereihin ja esimerkiksi hiiltä tai malmia kuljettaviin kuivarahtialuksiin tai kappaletavara-aluksiin. Lisäksi merillä kulkee erilaisia erikoisaluksia ja laivaliikennettä avustavia ammattialuksia, kuten jäänmurtajia, luotsiveneitä ja hinaajia.

Koska Suomen kauppalaivasto ei ole suuri, eikä laivoille kenttätöihin pääsy ole itsestäänselvyys, ei valinnan rajausta kannattanut asettaa liian tiukaksi. Päätinkin ottaa lähtökohdakseni tyypillisimmät merenkulun toimintamuodot, mikä tarkoitti alusten valintaa kahdesta yleisimmästä liikennöintityypistä, linja- ja hakurahtiliikenteestä. Liikennöintityypillä on suuri merkitys tutkittaessa miehistöjä, koska reitin säännöllisyydellä on vaikutuksensa merimiesten työs-kentelyyn ja elämiseen laivan päällä – on eri asia elää säännöllisesti rytmittyvän ja ennakoitavan reitin mukaan kuin esimerkiksi sopeutua epäsäännöllisesti ja usein sattumanvaraisestikin muuttuvaan kotiinpaluupäivään.²¹ Tästä rajauksesta jätin kuitenkin ulkopuolelle erilaiset erikoisalukset sekä niin kutsutut rannikkorahtaajat eli kotimaan rannikolla liikennöivät pienemmät alukset. Erikoisaluksissa niiden identiteetin salaaminen olisi ollut vähäisen lukumäärän takia hankalaa, ja rannikkorahtaajissa kenttätöet olisivat olleet miehistön tilojen pienuuden vuoksi haasteelliset.

Laajimmasta rajauksesta olen lisäksi jättänyt kaksi alustyyppiä otokseni ulkopuolelle: matkustajalaivat ja säiliöalukset. Ensin mainitun kohdalla mie-

19 Laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta liikennöntialueet määritellään seuraavasti:

”a) itämerenliikenne on liikennettä kotimaanliikennealueen ulkopuolella Itämerellä mukaan lukien Suomenlahti ja Pohjanlahti sekä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57° 44,8” pohjoista leveyttä; b) lähiliikenne on liikennettä itämerenliikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempana kuin 64° pohjoista leveyttä; c) euroopanliikenne on liikennettä lähiliikennealueen ulkopuolella, ei kuitenkaan lännempänä kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta.” (Laki laivaväen luetteloinnista ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687).

20 Tapaninen 2013, 47–53, 58, 82.

21 Liikennemuodolla on todettu olevan tärkeä tekijä tarkasteltaessa syitä merityöhön hakeutumiseen ja sieltä pois siirtymiseen (Haavisto et al 2014, 128).

histön koko ja laatu poikkeavat merkittävästi suurimmasta osasta muuta Suomen kauppalaivastoa. Matkustajalaivoilla miehistö saattaa koostua jopa yli 200 jäsenestä, kuten nykydokumentointikohteellani M/S Silja Serenadella, kun taas tyypillisimmillään rahtilaivojen miehistöt ovat alle parinkymmenen hengen kokoisia. Laivan kuljettamista ajatellen matkustajalaivojenkin niin sanottu ajava miehistö (kansi- ja koneosastot) on suunnilleen samaa kokoluokkaa kuin rahtilaivoilla, mutta laivan turvallisuuden näkökulmasta miehistöön lasketaan kuuluvaksi kaikki, myös ravintola-, hotelli- ja myymäläosastojen työntekijät. Asia ei kuitenkaan ole yksiselitteinen, kuten ruotsalainen etnologi Christer Eldh on matkustajalaivan turvallisuutta käsittelevässä väitöskirjassaan todennut: niiden miehistöt jakautuvat helposti niin sanottuihin oikeisiin merimiehiin ja hotelli- ja ravintolatyöntekijöihin, joista jälkimmäiset eivät ensin mainitun ryhmän mielestä kuulu merimiehiin.²² Matkustajalaivat olisivatkin kaikilta osin oman tutkimuksensa aihe.

Toinen turvallisuuden kannalta erityinen alusryhmä on säiliöalukset, erityisesti öljytankkerit. Merkittävän ympäristöuhan omaavina niillä on jo pitkään ollut käytössään muita tiukemmat turvallisuusmääräykset. Öljykuljetusten turvallisuuteen on kiinnitetty huomiota erityisesti suurten öljyonnettomuuksien jälkeen, jos kohta ympäristötekijät ovat Itämeren piirissä olleet viime vuosina muutoinkin esillä. Tästä on osoituksena muun muassa vuonna 2010 aloitettu Tankkeriturva-hanke, jonka tarkoituksena on ennaltaehkäistä öljyonnettomuuksia tehostamalla alusten reittisuunnittelua. Ainoa suomalainen säiliöalusvarustamo Neste Shipping on sitoutunut hankkeeseen kaikilla aluksillaan.²³ Tankkereiden turvallisuuskäytännöt poikkeavatkin muusta kauppalaivastosta niin merkittävästi, että myös se olisi oman tutkimuksensa paikka. Lisäksi, koska olen tutkimuseettisistä syistä johtuen päättänyt suojata tutkimukseni kohteena olevien merimiesten henkilöllisyyden, mikä vaatii myös laivan ja varustamon nimen salaamista, olisi ainoan tankkilaivavarustamomme identiteetti haasteellista pitää salassa.

Kuten etnografisessa tutkimuksessa usein käy, kenttätyöt muokkaavat tutkimuskysymystä joko rajaamalla tutkimuskohdetta prosessin edetessä tai jopa muuttamalla koko kysymyksenasettelun.²⁴ Tässäkin tapauksessa kenttätöilläni oli suuri merkitys tutkimusaiheeni muokkautumisessa. Syksyllä 2013 valitessani ensimmäistä laivaa tutkimuskohteekseni kohtasin aikaisempiin kokemuksiini verrattuna uuden tilanteen: Suomen lipun alla oli tullut mahdolliseksi miehittää laiva muillakin kuin Suomen kansalaisilla. Maailmalla tällaiset *seka-*

22 Eldh 2004, passim.

23 Neste Shippingin varustamotoiminta myi aluksensa vuonna 2014 Huoltovarmuuskeskuksen ja Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen omistamalle Isännöintiyhtiö Navidom Oy:lle, josta tuli siten ainoa Suomen lipun alla toimiva säiliöalusvarustamo (Kuljetusten turvallisuus. Neste Oil); Tankkeriturva. John Nurmisen säätiö.

24 O'Dell & Willim 2011a, 9.

miehistöt ovat olleet tavallisia 1980-luvulta lähtien,²⁵ mutta Suomessa merenkulun työntekijäjärjestöt, erityisesti Merimies-Unioni, olivat vastustaneet sitä viimeiseen asti; ulkomaisen työvoiman koettiin vievän suomalaisten merimiesten työpaikat. Ammattiliitot antoivat kuitenkin lopulta periksi, ja ensimmäiset sekamiehistösopimukset solmittiin meillä vuonna 2009, viimeisenä maana EU:ssa. Muissa Pohjoismaissa useita eri kansallisuuksia oli työskennellyt laivoilla jo muutaman vuosikymmenen ajan.

Suomessa sekamiehityksellä tarkoitetaan sitä, että osa miehistöstä voi olla muita kuin EU-kansalaisia. Koska matkustaja-aluksissa on hyvä olla matkustajien kieltä osaava miehistö, hyväksyttiin Suomessa sekamiehitys vain rahtilaivoille. Näissä EU-kansalaisten (yleensä suomalaisia tai virolaisia) ja ei-EU-kansalaisten (yleensä filippiiniläisiä) miehittämät paikat jaettiin tasaisesti laivan eri osastojen kesken siten, että miehistössä, kansipäällystössä ja konepäällystössä on kaikissa molempia työntekijöitä. Tämä johtuu siitä, että Suomessa neuvottelevina osapuolina olivat työnantajien edustajan Suomen Varustamot ry:n lisäksi kolme työntekijäjärjestöä: Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Laivanpäällystöliitto – Finlands Skeppsbefälsförbund r.y. ja Suomen Konepäällystöliitto, ja neuvotteluissa jokainen työntekijäliitto piti kiinni omista kiintiöistään. Siten esimerkiksi päällystön miehittäminen yksinomaan suomalaisilla ja alemman miehistön yksinomaan filippiiniläisillä ei meillä olisi mahdollista, mikä tapa on yleinen kansainvälisessä merenkulussa.²⁶

Vaikka sekamiehitys oli tutkimusta aloittaessani vielä uutta Suomen lipun alla, se oli selvästi nykypäivää ja odotusarvoisesti lähinnä lisääntymässä. Tämän tulini toteamaan myös käytännössä: syksyllä 2013 Suomen varustamot ry:n jäsenenä olevista 105:sta rahtilaiivasta 22:ssa oli sekamiehitys; kaksi vuotta myöhemmin sekamiehitys oli 59 aluksessa.²⁷ Koska Itämeren merenkulku alkaisi suomalaistenkin laivojen osalta olla sekamiehistöjen varassa, eikä suomalaisten ja filippiiniläisten yhteiseloa laivan päällä ollut vielä tutkittu, oli perusteltua keskittyä juuri tähän tilanteeseen.

Tutkimuskohteeni määritelmä muodostui näin ollen seuraavanlaiseksi: *Suomen lipun alla purjehtiva sekamiehitetty Euroopan liikenteessä operoiva linja- tai hakurahtiliikennettä harjoittava alus pois lukien säiliöalukset, matkustajalaivat, erikoisalukset sekä yksinomaan rannikkoliikennettä tekevä pientonnisto.*

25 Yksikansalliset miehistöt ovat olleet vallitsevana läpi 1900-luvun aina 1970-luvun loppuun asti (The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 57; Sampson & Zhao 2003, 32).

26 Haastattelut Hans Ahlström, Simo Zitting ja Suomen Varustamot ry:n edustaja; Ammattitaitoisen alushenkilökunnan saatavuuden turvaaminen suomalaisilla lastialuksilla 2009; Knudsen 2012, 161–162.

27 Suomen Varustamot ry:stä ja Suomen Merimies-Unioni ry:stä saadut Excel-taulukot suomalaisista sekamiehitetyistä aluksista.

Etnografinen tutkimusprosessi

Tämän tutkimuksen alussa esitetty ote kenttätöypäiväkirjasta kuvaa tutkimuksen tekemistä pienoiskoossa, sitä mistä etnografia syntyy: läsnäolosta, havainnoinnista, tunteista, tiedosta, vuorovaikutuksesta, olemisesta ja olemattomuudesta. Esittämäni katkelma kertoo sen, minkälaisena laivalla viettämäni aika näyttäytyy minulle jälkepäin. Kenttätöypäiväkirjaan kirjasin tapahtumia, tunnelmia ja tunteita matkan varrelta usein epämääräisessäkin järjestyksessä, jonka logiikka ei välttämättä avaudu ulkopuoliselle samalla tavalla kuin itselleni. Mennessäni ensimmäiselle kenttätöylaivalleni pohdinkin sitä, minkälaisia muistiinpanoja minun tulisi tehdä, mihin minun tulisi kohdistaa tutkiva katseeni. Aikaisemmissa kokemuksissani, nykydokumentoinneissa, ei erityisiä tutkimuskysymyksiä ollut, vaan havainnot kohdennettiin erikseen valittujen järjestelmien mukaan.²⁸ Mietin erityisesti, kuinka paljon mahdollinen ennakkokäsitykseni laivaelämästä vaikuttaisi havaintojen tekemiseen ja rajoittaisivatko ne kykyäni tarkastella kohdetta.

Koska tarkoitukseni oli pyrkiä katsomaan laivaelämää kokonaisvaltaisesti ja sitä kautta löytämään mikrotason ilmiöitä, en katsonut minkään erityisen systemaattisen havainnoinnin menetelmän sopivan tarkoitukseeni.²⁹ Koska halusin päästä tarkastelemaan piirteitä, jotka valaisisivat laivayhteisön ja siinä toimivien yksilöiden tapoja orientoitua ammattiinsa ja elämiseen merellä, koin, että tutkimustani edesauttaisi pikemminkin pyrkimys heittäytyä tilanteisiin niiden edellyttämällä intensiteetillä ohjaamatta tai käsikirjoittamatta toimintaani enempää. Tällä pyrin kenttätöyssäni tietynlaiseen sattumanvaraisuuteen, serendipiteettiin.³⁰ Kuten ruotsalainen etnologi Jonas Frykman on todennut, tutkimuskohdetta on pyrittävä lähestymään ilman valmiita tulkintoja, mutta kuitenkin reflektoiden omia ennakkokäsityksiään.³¹ Kulttuurianalyttiseen tutkimukseen kuuluukin olennaisesti omien ennakkoon omaksuttujen käsitysten työstäminen, jolloin saavutetaan tieteellisesti mahdollisimman validi ja läpinäkyvä tulkinta. Avoinuus niin tutkittavan näkemyksille kuin omille ennakkokäsityksilleen ja mielipiteilleen on ensisijaisen tärkeää; molemmat ovat yhtä tärkeitä lopullisessa tulkinnessa.³²

Tiedontuotannon vuorovaikutuksinen prosessi viittaa epistemologisesti etnografian taustalla vaikuttavaan perimmäiseen ajattelutapaan, hermeneutiik-

28 Nykydokumentoinnissa pyritään saamaan kokonaiskuva kohteena olevasta ilmiöstä valitsemalla havainnoitavat ja dokumentoitavat kohteet aikaan, paikkaan tai esimerkiksi tietyn henkilön toimintaan perustuen. Koska kaikkea ei voi tallentaa, on pyrittävä saamaan monipuolinen otos esimerkiksi seuraamalla tapahtumia määrätyn ajan määrättyssä paikassa. (Ala-Pöllänen 2012.)

29 Erilaisista havainnointimenetelmistä esim. Ruotsala 2005, 63.

30 Ks. esim. Ehn & Löfgren 2007, 229; Tom O'Dell ja Robert Willim pohtivat etnografiaa epälineaarisen prosessin, joka muodostuu rakenteen ja sattuman vuorovaikutuksesta (O'Dell & Willim 2011a, 10).

31 Frykman 2012, 140–142.

32 Gadamer 2004, 31, 33; Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 14–15; Snellman 2003b, 23–24; validiteetista ks. Davies 2008, 96–97.

kaan, jonka mukaan etnografisesta aineistosta tehdään tulkintaa kysymällä kysymyksiä, vertailemalla, suhteuttamalla ja peilaamalla aineistoa laajempiin yhteyksiinsä. Tätä läpi tutkimuksen kulkevaa prosessia kutsutaan hermeneuttiseksi kehäksi. Hermeneuttisessa kehässä tulkintaa tehdään työstämällä omia ennakko-odotuksia kenttätöissä havaitun ja opitun kanssa. Ennakkokäsitykset ovat siten olennainen osa tulkintaa ja sitä kautta ymmärtämisen prosessia. Tulkinnassa ennakkokäsityksiä korvataan sopivammilla käsitteillä, ja näin syntyvästä vuoropuhelusta muodostuu ymmärtämisen ja tulkitsemisen merkityksellinen liike. Ymmärtäminen syntyy ja kehittyy koko kenttätöiden ja analyysin läpikäyvässä reflektioivassa prosessissa, jossa ennakko-odotukset testautuvat vuorovaikutuksessa kentän kanssa.³³ Siten, viime kädessä juuri tutkijan ja tutkittavan välillä etnografisessa dialogissa syntyvät ristiriidat vievät tutkimusta eteenpäin.

Etnografisessa tutkimuksessa niin kenttätöitä, aineiston valinta ja järjestäminen kuin analyysikin kuuluvat tutkimusprosessiin, jolloin etnografia itsessään ymmärretään koko tutkimusprosessia ohjaavaksi ja määrittäväksi tutkimusotteeksi.³⁴ Etnografian tuottaminen voidaan määritellä moniaistiseksi kokemukseksi kentällä yhdessä kanssatoimijoiden, tutkittavien kanssa. Tiedontuotannon prosessi tapahtuu vuorovaikutuksessa tutkittavan ja tutkijan välillä. Siten tutkittavat eivät ole informantteja, joiden sanomisia pohditaan erilaisten tiedonanalyysien avulla, vaan kanssatoimijoita, joiden sanomisilta ei kysytä ”mitä” vaan ”miksi”; tärkeää ei ole vain mitä he sanovat, vaan mitä heidän sanomisensa kertovat ja välittävät heidän valinnoistaan. Tutkija ei myöskään voi jättää omaa osallisuuttaan tilanteeseen ja tutkimuskohteeseen huomiotta, koska hänen läsnäolonsa ja toimintansa kentällä tuottaa uutta todellisuutta ja vaikuttaa sekä ympäristöön että hänen tulkintaansa siitä.³⁵ Kansatieteellinen kenttätö ei näin ollen ole tiukasti standardoitua, vaan paljon riippuvainen tutkijan taidoista ja henkilökohtaisista ominaisuuksista, koska hän itse toimii tiedonhankinnan välineenä ja lähteenä. Etnografia onkin aina erilainen ja hyvin henkilökohtainen individualistinen prosessi ja kokemus.³⁶

Etnografialle ominainen vuorovaikutus tutkittavien kanssa tulee esille viimeistään tutkimuksen kirjoitusvaiheessa. Kansatieteellisen kirjoittamisen traditioon kuuluu äänen antaminen tutkimuksen kohteille haastattelulainauksen muodossa. Myös alkuperäisen kielen esilletuominen on tärkeää erityisesti eri kielisiä tutkittaessa, koska kielen ilmaisemia moninaisia merkityksiä on mahdotonta kääntää toiselle kielelle.³⁷ Olenkin tässä työssä jättänyt haastatteluoitteet

33 Gadamer 2004, 31–34.

34 Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 7–8; Etnografialla tarkoitetaan yleisesti sekä tutkimustapaa että kirjallista tuotosta (Davies 2008, 4–5).

35 Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 10, 14; Snellman 2003a, 56–57.

36 Ruotsala 2005, 46.

37 Snellman 2003a; Snellman 2015, 201.

niiden alkuperäiselle kielelleen ja esimerkiksi suomentanut englanninkieliset haastattelut alaviitteisiin. Tällä ratkaisulla olen pyrkinyt korostamaan haastateltavien oman persoonan näkyvyyttä aineistossani. Kuten Charlotte Aull Davies on painottanut, käänöksissä kadottaa aina osan alkuperäisen tekstin monitulkintaisuudesta.³⁸

Hermeneuttiseen tutkimukseen kuuluu refleктоimisen prosessi, jossa tutkija pyrkii avaamaan ja analysoimaan omaa suhdettaan paitsi tutkimusaiheeseensa, myös tutkittaviin ja koko tiedonmuodostumisen prosessiin.³⁹ Etnologian piirissä prosessia on kutsuttu eräänlaiseksi tutkijan työkalupakiksi, jonka sisältönä ovat hänen omat valmiutensa, kiinnostuksensa, tutkimusmenetelmänsä ja käsityksensä siitä, millaista on etnologinen tieto ja millaisia tutkittavat ihmiset ovat.⁴⁰ Havainnointiaineistolle onkin ominaista, että se on puhtaasti tutkijan kokemaa ja siten omakohtaista. Pilvi Hämeenaho ja Eerika Koskinen-Koivisto ovat todenneet, että ”[s]ubjektiivisuus on etnografisen tutkimuksen keskeinen ulottuvuus ja samalla sen vahvuus”.⁴¹

Subjektiivisuus edellyttää kuitenkin tarkkaa oman aseman määrittämistä, mikä toki kuuluu etnografiseen tutkimusotteeseen sisäänrakennetusti.⁴² Omakohtaisten kokemusten pohtiminen ja oman aseman reflektointi ovat osa havainnointimateriaalin tuottamista ja analysointia, jopa niin, että näiden piirteiden mukanaolo tutkimuksessa saattaa lähentyä autoetnografiaa. Eron tekemisen reflektoinnin ja autoetnografian välille on todettu olevan vaikeaa, koska alun perin autoetnografialla viitattiin etnografisen tutkimuksen tekijöiden tapaan kirjoittaa ”toisista” kertoviin teksteihin henkilökohtaisia kenttäkokemuksia. Sittemmin määritelmä on täsmentynyt tavaksi tehdä omaelämäkerrallista tutkimusta, jossa lähtökohtana ja keskeisenä aineistona ovat tutkijan omat kokemukset.⁴³ Tässä tutkimuksessa olen kuitenkin pyrkinyt pitämään fokuksen ensisijaisesti tutkimissani yhteisöissä ja vain tarpeen tullen viittannut omiin kokemuksiini.

Kulttuurianalyysi

Koska primääri tavoitteeni on tarkastella laivan työelämän rakentumista mahdollisimman kokonaisvaltaisesti, olen valinnut metodikseni ja käsitteelliseksi ohjenuorakseni kulttuurianalyysin. Sen avulla on pyritty lähestymään jokapäiväistä elämää muun muassa kohteessa, joka on itselle tuttu.⁴⁴ Tällä viitataan etno-

38 Davies 2008, 87, 126.

39 Davies 2008, 7, 83.

40 Fingerroos & Jouhki 2014, 88.

41 Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 21.

42 Davies 2008, 83.

43 Uotinen 2010a, 87; Uotinen 2010b, 179; Billy Ehn on jatkanut keskustelua autoetnografiasta artikkelissaan *Doing-It-Yourself* todeten, että joidenkin etnografisten tutkimusten nimittäminen enemmän autoetnografiseksi kuin toisten on karkean yksinkertaistavaa (Ehn 2011).

44 Frykman & Gilje 2003, 8.

logien traditioon tutkia omaa kulttuurista kenttäänsä erotukseksi antropologien kulttuurisesti vieraiden kohteiden tutkimuksesta. Siinä missä antropologit ovat yrittäneet eri metodein päästä vieraaseen sisälle, on tilanne etnologien kohdalla päinvastainen: on pyrittävä saamaan etäisyyttä omaan yhteisöön. Kuten ruotsalaisen etnologian piirissä on todettu, *hemmablindhet*, kotisokeus, vaikeuttaa oman elämänpiirinsä näkemistä etäältä. Monen asian on todettu olevan liian arkipäiväinen, triviaali ja tuttu, jotta niihin osaisi kiinnittää huomiota.⁴⁵

Kulttuurianalyysilla on pitkät perinteet erityisesti Ruotsissa, jossa etnologian professorit Orvar Löfgren ja Billy Ehn aloittivat metodin parissa jo 1980-luvulla. Tuolloin menetelmää ohjeistettiin käyttämään melko kaavamaisesti. Kulttuurisen maailmankuvan hahmottamiseksi ilmiötä saatettiin tarkastella esimerkiksi käsiteparien kaaos ja järjestys, inhimillisuus ja epäinhimillisuus, yksilö ja yhteisö, luonto ja kulttuuri, yhteiskunta ja sosiaalinen maisema, valta ja hierarkia, miehinen ja naisellinen avulla sekä käsittein moraali, arvovalta, työ, aika, tila ja kosmologia.⁴⁶ Mikä tahansa ilmiö voitiin alistaa näille näkökulmille ja ikään kuin kammata näiden piikkien läpi.

Symbolien ja metaforien käyttö sekä tapojen tulkitseminen käsiteparien ja teemojen kautta olivat toki käyttökelpoisia instrumentteja usein niin monitahtoisten ilmiöiden tulkinnessa. Mutta kuten Orvar Löfgren ja Richard Wilk toteavat vuonna 2006 analyysissään kulttuurianalyysin tilasta, kaikki suuntaukset ja ismit herättävät omana aikanaan samanaikaisesti oman oppositionsa; useimmat tieteen suuret virtaukset ja teoriat ovat syntyneet juuri vastavetona aikaisempaan.⁴⁷ Kylläntyneinä kulttuurianalyysin tapaan nähdä ilmiöt niiden rakenteiden kautta Ehn ja Löfgren uudistivat menetelmää vuonna 2007 lanseeraamalla uuden kulttuurianalyysin otsikolla ”*När ingenting särskilt händer*”. Toisin kuin diskurssianalyttisessä merkittävien symbolien tai metaforien etsimisessä, tässä keskityttiin kaikkeen siihen arjen tapahtumattomuuteen, mikä ympäröi jokapäiväistä elämää. Teemojen, kuten odotus ja rutiini, avulla he pyrkivät tarkastelemaan arjen mikrodramatiikkaa: mitä tapahtuu kun mitään ei näytä tapahtuvan. Pyrkimällä tarkastelemaan hahmotonta ja ohimenevää he itse asiassa lähestyvät fenomenologialle tyypillisiä aiheita: tunteita, kehon tuntemuksia ja vuorovaikutussuhdetta materiaalisen kanssa sekä vaikeutta pukea ilmiöitä sanoiksi.⁴⁸

Tapahtumattomuuden etnografian perimmäisenä ajatuksena on terästä aisteja havainnoimaan odottamatonta, mitä voidaan ajatella myös yhdeksi keinoksi nollata itsensä, kuten fenomenologit ovat esittäneet. Tutkijat muistuttavatkin, että jos ponnistelee liikaa nähdäkseen, tulee sokeaksi. Ehn ja Löfgren ovat metodissaan pyrkineet sekoittamaan erilaisia materiaaleja, leikkimään niillä ja

45 Ehn & Löfgren 1982, 8–12.

46 Ehn & Löfgren 1982, 27–28.

47 Löfgren & Wilk 2006, 7.

48 Ehn & Löfgren 2007, 11, 16.

etsimään olematonta. Lähteinä on käytetty satunnaisille lapuille kirjoitettuja huomioita, silmänräpäyksiä reissuista, mikrohaastatteluja, toisella korvalla kuultuja keskusteluita, tv-ohjelmia ja lappuja ilmoitustauluilla. Keskittymistä ilmiössä johonkin muuhun kuin näennäisesti keskeiseen he kutsuvat silmäkulmaetnografiaksi. Tätä moniaistista ja monin metodein hankittua aineistoa on kutsuttu myös *bricolage*-tekniikaksi: jotta saisi uudenlaisen kuvan kohteesta, on hyvä katsella tilanteita eri näkökulmista. Uusimmassa teoksessaan he toteavatkin, että tutkimuksen perusta on kovan arkisen aherruksen ohella luovuus ja luovuuteen pääsee tarkastelemalla kohdetta yllättävästä näkökulmasta. Päätämällä irti totunnaisista tarkastelutavoistaan, ajattelemalla vapaasti ja uskaltamalla kokeilla voi löytää ennalta odottamatonta.⁴⁹

Uusi kulttuurianalyysi viittaa vahvasti fenomenologian vademecumiksikin nimitettyyn ohjeeseen *mene tilanteisiin niin kuin ne ovat*. Molempia yhdistää myös tarve paeta strukturoitua määrittelyä ja keskittyä olennaiseen: tekemiseen ja olemiseen. 2000-luvun alussa Jonas Frykman ja Nils Gilje totesivat kriittisesti fenomenologian olevan pikemminkin tapa ajatella kuin metodi tai teoria. Esimerkiksi tulkinnot identiteettien muodostumisesta olivat jättäneet varjoonsa kuvailut siitä, kuinka niitä eletään, luodaan ja koetaan.⁵⁰ Kymmenkunta vuotta myöhemmin Frykman toteaa postfenomenologiseen sävyyn, että habituksemme rakentuu ympäristöstämme ja aikomuksistamme sen suhteen, intentionaliteetista sekä kehollisista tavoistamme toimia uusien ja vanhojen tilanteiden kanssa. Tutkijan tulee lähestyä kohteitaan toimijoina, jotka ovat jatkuvassa muutoksessa riippuen siitä, mitä he kohtaavat.⁵¹

Postfenomenologinen ajatus *tehdä* fenomenologiaa tekstien tulkitsemisen sijasta⁵² onkin metodologisesti lähentänyt sitä empiirisiin tieteisiin ja kulttuurianalyysiin. Tekemisellä viitataan näkemykseen siitä, että kohtaaminen ympäristön kanssa on aina fyysistä; ei ole mitään tietoisuutta, joka esiintyy vapaana kehosta. Kohtaaminen liittyy myös ajatukseen eri aisteilla kokemisesta, mikä on affektiiviseksi käänteeksikin nimetyn näkemyksen ydin.⁵³ Jonas Frykmanin mukaan aivokirurgit ovat todenneet, että ennen kuin ajatus on tullut mielesämme sanoiksi, olemme havainneet sen muiden aistien avulla. Siten olemisessämme on paljon tiedostamatonta: olemme harvoin tietoisia siitä, mitä teemme, kun teemme jotain, minkä osaamme hyvin.⁵⁴

Tarkastelemalla kohdetta moniaistisesti tulee väistämättä ottaneeksi huomioon toiminnan ja toimijoiden lisäksi ympäristön. Esimerkiksi identiteetin

49 Ehn & Löfgren 2007, 230–232; Ehn & Löfgren 2012, 6–7; ks. myös Löfgren 2014.

50 Frykman & Gilje 2003, 9.

51 Frykman 2012, 20–21.

52 Tällä viitataan kriittisesti diskurssianalyysin ja kielellisen käänteen tapaan nähdä kulttuuri tekstinä, jota luetaan, ja symboleina, joita tulkitaan, jolloin kulttuuri käsitetään valmiiksi tulokseksi sen sijaan että se olisi prosessi (Frykman 2012, 32–34).

53 Frykman 2012, 21; Pink 2011, 123; Pink 2009, 26–27.

54 Frykman 2012, 16, 30, 34–36.

on sanottu rakentuvan yksilön ja ympäristön välisessä suhteessa, ympäristön käsittäessä sekä tilan että objektit. Identiteetti ei ole ensisijaisesti kysymys ideoista, vaan tavallisista käytänteistä – käsin kosketeltavista, aistillisista ja käytännöllisistä suhteista luonnollisten ja ihmisen tuottamana syntyneiden ympäristöjen kanssa.⁵⁵ Tämä ajatus resonoi erityisesti laivayhteisön kanssa, koska oleminen laivalla on pitkälti fyysinen ja tilallinen kokemus. Merenkulkija neuvottelee olemisestaan väistämättä paitsi tilassa esiintyvien objektien, kuten automaation ja kanssaihminen, myös jatkuvassa liikkeessä olevan ympäristön kanssa. Onkin hyvä pohtia, kuinka pitkälti esimerkiksi identiteettiä rakennetaan ja muodostetaan refleksiivisessä prosessissa ja missä määrin paikka määrittelee tai tuottaa sitä.⁵⁶

Kokemusperäisestä tiedosta on sanottu, että se on vaikeasti sanallistettavaa. Kuitenkin tiedon tuottaminen etnografisen kenttätöprosessin avulla tarkoittaa kirjallisessa muodossa olevan kenttätöpäiväkirjan pitämistä ja usein kirjalliseen asuun litteroituja haastatteluita. Fenomenologia ja kulttuurianalyysi välittyvätkin tutkimuksessani ennen kaikkea tavassa tehdä kenttätöitä ja tulkita aineistoja. Hermeneuttisen kehän tavoin tulkinta on niissä neuvotteluissa, joita käydään tuotetun aineiston ja tutkijan välillä, analyysissa. Tässä prosessissa aistit ja kokemukset ovat vahvasti läsnä niin yksilön ja ympäristön välillä kuin ajassa. Historiallinen etäisyys tulkinnan eri vaiheisiin muodostaa myös ajassa tapahtuvan prosessin, jossa karttuva ja muuttuva tieto käyvät vuoropuhelua esiolettamusten kanssa.

55 Frykman 2003, 11.

56 Frykman & Gilje 2003, 27; ks. myös Povrzanovic Frykman 2003.

2. Kenttätyöt ja aineisto

Kentän paikantaminen

Ensimmäinen kenttätöideni kohteena oleva laiva valikoitui syksyllä 2013 Suomen Varustamot ry:stä saamani sekamiehityslistan mukaan. Tuolloin Suomen lipun alla purjehtivia sekamiehitettyjä aluksia oli seitsemällä varustamolla yhteensä 22. Otin sähköpostitse yhteyttä erääseen varustamoon selostaen toiveeni päästä tekemään kenttätöitä jollekin heidän sekamiehitetyille laivalleen. Mukaani tälle laivalle tulisi kansatieteen ja merihistorian opiskelija Johanna Laine, joka aikoi tehdä pro gradu -työnsä sekamiehityksestä suomalaisella rahtilaivalla. Olimme sopineet, että hän lähtisi mukaani kenttätöihin, jotta kokeneempana voisin tukea häntä kenttätöissä ja samalla saisimme yhteensä laajemman aineiston käyttöömmemme. Lähetinkin varustamolle meidän molempien tutkimussuunnitelmat.

Saatuamme myöntävän vastauksen – mikä ei tuntunut olevan edes vaikeaa, päinvastoin, tutkimuksiimme suhtauduttiin erittäin postitiivisesti – kävimme varustamossa sopimassa käytännön järjestelyistä. Esitimme toiveemme kenttätöiden ajankohdasta ja arvioidusta pituudesta (minun kohdallani 3–4 viikkoa, Johanna Laineen kohdalla 2–3 viikkoa), jonka jälkeen katsoimme, mikä alus sopisi aikatauluihimme. Tällä ensimmäisellä, kuten myöskään kahdella seuraavalla kenttätyökerralla, varustamot eivät millään lailla pyrkinneet vaikuttamaan esimerkiksi laivan valintaan, vaan kohteet valikoituivat aikataulullisesti sopivien reittien ja mahdollisten muiden toivomustemme mukaan.

Toinen kenttätyöni, jonka tein yksin, ajoittui alkukesälle 2014. Tällä kertaa alus valikoitui sillä perusteella, että minulla oli tarve päästä eteläiselle Itämerelle osallistuakseni erällä purjelaivalla tapahtuvalle kurssille. Otin yhteyttä kyseiseen maahan liikennöivään varustamoon kysyäkseni kyytiä satamaan, josta purjelaiva lähtisi. Ajatukseni oli myös löytää mahdollinen toinen kenttätyölaivani. Tässäkin tapauksessa aluksen valinta perustui siis minun aikatauluihini ja toiveisiini. Oltuani vajaan viikon laivan päällä totesin aluksen sopivan tutkimuskohteideni määritelmään ja päätin pyrkiä palaamaan takaisin kyseiselle laivalle tehdäkseeni kenttätyöstä yhtä pitkän kuin ensimmäisellä laivallani. Tämä toteutuikin palattuani takaisin Suomeen.

Kolmas kenttätyöni ajoittui alkuvuodelle 2015, koska halusin päästä seuraamaan merenkulkua erityisesti talviolosuhteissa. Valitsin siksi varustamon, joka liikennöisi pohjoisemmilla vesillä, ja joka muutenkin täydentäisi aikaisempien laivojeni toiminta-aluetta ja liikennöintityyppejä. Koin ylipäänsä välttämättömäksi tehdä kolmannen kenttätyöjakson, koska kahden laivan kesken miehistön anonymisointi olisi huomattavasti vaikeampaa. Vaikka pystyisin pi-

tämään laivojen ja miehistön identiteetin salassa suurimmalta osalta tutkimukseni lukijakunnasta, oli huomioitava, että varustamo joka tapauksessa tiesi, millä laivalla ja keiden kanssa olin kenttätöni viettänyt. Ja mikäli kenttätöissäni saisin selville arkaluontoisia asioita, ne olisivat todennäköisesti sellaisia, jotka miehistö haluaisi salata nimenomaan työnantajaltaan.⁵⁷

Kaikkien kolmen⁵⁸ kenttätökohteikseni päätyneen laivan valinnassa minulla oli esittää varustamoille sekamiehityksen ja aikataulujeni lisäksi vain yksi toive: halusin nähdä laivan kahden eri päällikön komennossa eli heidän vaihtonsa tulisi ajoittua kenttätöjaksolleni. Koska kapteenit ovat sekamiehityksilläkin laivoilla EU-kansalaisia, yleensä suomalaisia, ja vakanssit siten kaksoismiehitettyjä⁵⁹, vuorottelee laivalla kaksi vakantuista päällikköä. Ja koska olin kiinnostunut tarkastelemaan päällikön vaikutusta laivan arkisen ilmapiirin muodostumiseen, oli hyvä nähdä sama miehistö molempien kapteenien johtamana. Yleensä miehistön jäsenet pyritään vaihtamaan hieman eri tahtiin, joten useat työskentelevät molempien kapteenien kanssa. Tämä toive ei lopulta toteutunut kaikkien alusteni osalta, koska yhdellä laivalla reitin ja aikataulun muutokset aiheuttivat kapteenille viikon ylityksen normaaliin työjaksoon, jolloin hän lähti lomalle vasta samaan aikaan kuin olin itse jäämässä pois. En kuitenkaan jatkanut suunnitellusta poiketen toisen kapteenin kanssa, koska kenttätöiset olisivat venyneet laivan tulevan reitin takia kohtuuttomasti.

Kaikki kolme kenttätöjaksoani kestivät noin kuukauden, joten yhteen laskevasti vietin laivan päällä kolme kuukautta. Kenttätöiden pituudesta ei yleensä ole annettu kansatieteen piirissä erityisiä ohjeita, koska jokainen tutkimuskohde on yksilöllinen ja kenttätöiden suorittamiseen saattaa liittyä monia reunaehtoja. Omalla kohdallani suunnitelmiini kenttätöiden pituudesta vaikuttivat aikaisemmat kokemukseni nykydokumentoinneista eri laivoilla. Olin pisimmillään ollut laivan päällä tekemässä arjen dokumentointia kymmenen päivän ajan (M/S Arkadia vuonna 2006) ja koin sen tuolloin melkoisena pikajuoksuna. Yksistään erilaisten työtehtävien seuraaminen eri puolilla laivaa työn kokonaiskuvan saamiseksi vaatii useita päiviä, puhumattakaan yksittäisten tapahtumien tarkkailusta. Tällaisessa tilanteessa tulee helposti vain poukkoiltua paikasta toiseen; liian lyhyt kenttätöaika jättikin kenttätöntekijälle tunteen lähinnä hajanaisesta ja hahmotumattomasta kohteesta.⁶⁰

57 Ks. myös Snellman 2003a, 57.

58 Tutkimuskohteideni määrä jäi lopulta kolmeen, koska suunniteltu mahdollinen neljäs kenttätö olisi pidentänyt tutkimuksen valmistumista merkittävästi.

59 1-1-järjestelmän mukaisesti suomalainen miehistön jäsen on työvuoronsa ajan laivan päällä, jona aikana hänen vaihtoparinsa on kotona, ja vastaavasti toisin päin. Varustamo miehittää siten kunkin EU-vakanssin kahdella henkilöllä. Törnin pituus vaihtelee varustamoittain, ollen rahtilaivaliikenteessä yleensä noin 3–6 viikkoa. Filippiiniläiset tekevät yleensä kuuden kuukauden törnin, jonka jälkeen heidät maksetaan ulos ja joku toinen tulee jatkamaan heidän työtänsä. Siten kukin vakanssi miehitetään vain kertaalleen, jolloin palkkakustannukset jäävät puoleen EU-kansalaisten vakansseista.

60 Samanlaista pelkoa menetää jotain kentällä toisaalla tapahtuvaa kokivat Helen Sampson ja Michelle Thomas omissa kenttätöissään (Sampson & Thomas 2003, 174).

Ollessani dokumentoimassa M/S Kristina Reginaa vuonna 2011 vietin laivan päällä samanmittaisen jakson kuin matkustajatkin: viikon Välimerellä ja neljä päivää Pietarin risteilyllä. Dokumentointiin tämä oli riittävä aika, sillä olin matkassa kahden tutkijakollegan ja yhden videokuvaajan kanssa: pystyimme hajaantumaa samanaikaisesti eri tehtäviin laivalla. Lisäksi laivan kaikkien fyysisten tilojen dokumentointi valokuvaamalla suoritettiin erillisenä projektina, jolloin nykydokumentointi pystyi keskittymään laivan tapahtumiin ja toimintaan.⁶¹ Vaikka nykydokumentointia ei voi suoraan verrata väitöskirjatutkimuksen vaatimiin kenttätöihin, oli tälläkin kokemuksella tärkeä merkitys kyvylleni arvioida tutkimukseni vaatimaa kenttätöaikaa.

Kenttätöiden laatu ja luonne

Onko kolme kuukauden mittaista kenttätöjaksoa sitten riittävä aika tämän laatuiseen tutkimukseen ja näihin tutkimuskysymyksiin? Kenttätutkimuksesta on yleisesti ottaen kirjoitettu runsaasti, niin metodisissa oppaissa kuin itse tutkimusten yhteydessä. Antropologien harjoittama niin sanottu malinowskilainen kenttätö on usein tarkoittanut useiden kuukausien, jopa vuosien oleskelua tutkittavassa kohteessa.⁶² Tämä perustuu ajatukseen, että heidän tutkimuskohteensa on yleensä ollut vieras, johon perehtyminen vaatii enemmän aikaa kuin kansatieteelle ominaisempi kotoinen kenttä. Kansatieteessä tehtyjen kenttätöiden laajuus on yleensä riippunut materiaalin tarpeellisesta määrästä. Sen määrittäminen ei kuitenkaan ole yksiselitteinen asia.⁶³

Tosiasiassa kenttätöissä, etenkin niiden aikana, on vaikea päättää, milloin kenttätöitä on tehnyt ”riittävästi”. Kyse ei kuitenkaan ole niinkään kenttätöiden ajallisesta pituudesta kuin itse kentän luonteesta. Erityisesti laivaetnografiassa on usein vaikea määritellä raja ”kentällä” olemisen ja vapaa-ajan välillä. Kuukauden mittaisen jakson aikana tulee väistämättä hetkiä, jolloin haluaa antaa tuntosarviensa levätä jatkuvasta vähintään alitajuntaisesta prosessoinnista. Kentältä on kuitenkin vaikea poistua kesken kaiken etenkin laivan ollessa merellä. On myös huomioitava, että laivaetnografiassa asutaan laivalla koko kenttätöajan ajan. Muutamana kerran yritin pitää vapaapäiviä merellä ollessamme, mutta koska muut tekivät töitä ilman vapaapäiviä, tuntui vapaamatkustajana oleminen oudolta. Toki satamassa ollessa oli mahdollista ottaa fyysistä etäisyyttä tutkimuskohteeseen. Päästäkseni hetkeksi irtautumaan ”töistä” lähdinkin usein satamassa vähintään kuntolenkille, joskus myös pidemmälle reissulle – vain huomatakseni pohtivani kokemuksiani laivalta. Jäinkin usein miettimään, onko kenttä lopultakaan fyysisesti rajattu paikka vai onko se pikemminkin eräänlainen mielentila.

61 Nykydokumentoinnista ja kokonaisdokumentoinnista ks. Ala-Pöllänen 2012 ja Lehtola 2012.

62 Snellman 2001, 20; O’Dell & Willim 2011b, 29.

63 Ks. esim. Eldh 2004, 42–43.

Tämä ajatus lähenee viime aikoina yleistynyttä pohdintaa kentän olemuksesta.⁶⁴ Erityisesti nykypäivän globaali liikkuvuus on aiheuttanut keskustelua siitä, onko paikkaan sidottu kenttä relevantti lähtökohta. Etnografiaa tehdään entistä enemmän mobiileista kohteista, jotka ovat ajallisesti ja paikallisesti hajaantuneita. Ihmiset eivät välttämättä sitoudu yhteen paikkaan vaan joko eivät mihinkään, useaan paikkaan yhtä aikaa tai elävät jatkuvassa eräänlaisessa väli- tai liminaalitullassa. Tällaisissa tapauksissa etnografialta ja kenttätöiltä edellytetään vastaavaa mobiiliutta, kykyä seurata ihmisiä, heidän yhteyksiään, liittymisiään ja suhteitaan aika-avaruudessa.⁶⁵ Esimerkiksi siirtolaisuutta, transnationalismia ja diasporaa käsittelevissä tutkimuksissa onkin alettu käyttää monipaikkaisen kentän (*multi-sited fieldwork*) käsitettä.⁶⁶

Monipaikkainen etnografia viittaa inhimillisen kokemuksen ylijärjestyksen ja ilmiöiden translokaalisuuteen. Merenkulkua tutkineet Miia-Leena Tiili ja Mira Karjalainen ovat molemmat todenneet kentän olevan paitsi useista laivoista ja fyysisistä kohteista muodostuva konstruktio, myös tutkijan ja tutkimuskohteen välillä tapahtuva sosiaalinen suhde, yhdistelmä sitoutumista ja irtautumista, yhteyttä ja eroa.⁶⁷ Myös minun tutkimukseni kohteena olivat erilaiset suhteet niin miehistön sisällä ja kesken kuin välillämme. Kuten tulen analyysissäni toteamaan, merimiehet elävät usein eräänlaisessa jatkuvassa liminaalitullassa, joko matkalla laivalta tai laivalle. Nykypäivän parantuneiden yhteydenpitomahdollisuuksien myötä he myös elävät mentaalisesti yhtä aikaa paitsi laivan päällä, myös kotimaassaan läheistensä parissa. Viime kädessä tämän tutkimuksen etnografian osalta miehistön ja minun välille muodostunut vuorovaikutus on myös osa kenttää.⁶⁸

Tämän tutkimuksen kohdalla voi puhua myös kentän monipaikkaisuudesta erityisesti, jos sen käsittää viittaavan tutkimuskohteiden mobiilisuteen.⁶⁹ Vaikka kenttätöni tapahtuivat fyysisesti laivalla, joka sisätilojensa osalta oli pysyvä paikka, kohteenani olevat henkilöt ja ilmiöt olivat jatkuvassa liikkeessä. Kuten Wendy A. Vogt tutkiessaan pakolaisten virtaa Meksikon rajalla pysyi itse yhdessä ja samassa paikassa, tarkastelin minäkin merimiehen ammattia yhden fyysisen paikan kautta.⁷⁰ Kuitenkin, koska miehistö vaihtui säännöllisin väliajoin, koin joskus olevani ainoa pysyvä elementti laivan päällä. Saman on kokenut ruotsalainen etnologit Christer Eldh tutkiessaan matkustajalaivoja. Niissä miehistö vaihtuu toki useammin kuin rahtilaivoissa lyhemmästä törnistä johtuen.⁷¹

64 Kentän olemusta ovat pohtineet muun muassa Tiili 2016; Hirvi & Snellman 2012; Ojanen 2011; Karjalainen 2008.

65 Hirvi & Snellman 2012, 11–12.

66 Marcus 1995.

67 Karjalainen 2007, 33; Tiili 2016, 32–33.

68 Ks. myös Hirvi & Snellman 2012, 18; O'Dell & Willim 2011a, 34.

69 Tiili 2016, 33.

70 Vogt 2012.

71 Eldh 2004, 42–43.

Monipaikkaisuuteen viitaten käsittelen kenttääni laajemmaksi kuin sen fyysiset raamit antavat ymmärtää. Sen lisäksi, että tutkimuskohteenani olevia merimiehiä kuvastaa merellä ollessa jatkuva virtuaalinen yhteys maihin, on minun kenttääni ollut ja jatkunut pitkälle ohi varsinaisten kenttätöiden. Kuten huomasin käydessäni kenttätöiden aikana maissa prosessoivani mielessäni laivaelämää, on ”kenttä” seurannut mukana vähintään koko kirjoitusprosessin. Usein jopa työtuolini on tuntunut keinuvan syvälle menevien analyysijaksojeni aikana. Myös Richard Wilk on todennut oman antropologiuransa myötä ”kotiä” ja ”kenttää” olevan vaikeaa erottaa toisistaan.⁷² Kuten todettua, tutkimus tapahtuu hermeneuttisen tulkinnan mukaisesti palaamalla säännönmukaisesti kehälle – tai kentälle.

Kentän hajaantuminen edellä mainitulla tavalla rajattomaksi kokemukseksi on aiheuttanut pohdintaa aineiston riittävydestä. Kenttätö on yleisesti ajateltu jonkinlaiseksi lineaariseksi prosessiksi, jossa havainnot ja empiirinen materiaali johtavat auttamattomasti kirjalliseen lopputulokseen *tiheän kuvauksen* avulla.⁷³ Viime kädessä kenttätöiden tarkoituksena on kuitenkin tuottaa aineistoa, jonka avulla pystyy tekemään riittäviä tulkintoja tutkimuskysymysten johdattelemana. Kenttätöiden pituus ja materiaalin määrä ovat toissijaisia seikkoja siihen verrattuna, että itse materiaalin on oltava sen laatuinen, että se sallii itseään tarkasteltavan eri näkökulmista. ”Riittävä” etnografiselle materiaalille ei siten ole rajaa eikä määrää, sillä tulkinta syntyy aina ja vain kyseisen kohteen sallimien raamien puitteissa. Kuten Seppo Knuuttila on todennut viitaten George Marcusin ja James Cliffordin 1980-luvun *writing culture* -keskusteluun, etnografinen kokonaisuus on tulkinnallisesti parhaimmillaan enemmän kuin osiensa summa. Konstruktivistisen etnografiakäsityksen mukaan pitkäkestoiset kenttätöet eivät etene suoraviivaisesti ensimmäisestä yksittäisestä havainnosta johonkin saturaatiopisteeseen, jossa uutta tietoa ei enää kerry.⁷⁴

Käytännössä omalla kohdallani pyrin elämään laivan arkea miehistön mukana arvioimatta tai arvottamatta eri tilanteita siinä yhteydessä. Tärkein kenttätöiden pituutta määrittävä tekijä oli tutkimukseni aihe ja siihen liittyvän etnografian syvyys. Tavoitteeseen päästäkseni oli tarkoituksenmukaista pyrkiä häivyttämään läsnäolon eritysmyy miehistön silmissä. Tulini siihen tulokseen, että kenttätöiden tulisi kestää niin pitkään, että olemiseni laivan päällä arkipäiväistyisi. Toisaalta, koska ei ole mahdollista – eikä tarkoitukseen – päästä tilanteeseen, jossa oma läsnäolo ei osaltaan vaikuttaisi ryhmään ja tilanteisiin, ei kenttätöitä tullut venyttää liiaksi. Kuukauden mittainen kenttätö osui lopulta yhteen suomalaismiehistön keskimääräisen työjakson kanssa, mikä omalta

72 Wilk 2011, 16–18.

73 Suomenkielisellä ilmaisulla tiheä kuvaus voidaan viitata kahteen asiaan: sekä tapaan kirjata kenttätö-päiväkirjaan runsaasti tai systematisoidusti mahdollisimman paljon yksityiskohtia havainnoitavana olevasta kohteesta (täta beskrivning) tai geertziläisittäin tulkintaprosessin analyttiseen kirjoitustapaan (thick description) (Ehn & Löfgren 2001, 15; Pripp & Öhlander 2011, 138).

74 Knuuttila 2010, 37–38; vrt. Siivonen 2008, 127.

osaltaan edesauttoi orientoitumista heidän työrytmiinsä. Kenttätöideni lopulliseen pituuteen vaikutti myös laivan reitti ja aikataulut; pyrin kaikilla matkoilla sekä menemään laivaan että jäämään laivasta Suomessa, jolloin matkakulut pyysivätkö kohtuullisina. Lopulta oli lähinnä sattumaa, että kaikki kolme kenttätömatkaa olivat lähes päivälleen samanpituiset.

Jos kenttätöiden mittarina pidetään kylläytymistä (kylläyden tunteen näkökulmasta) tutkimuskohteeseen, voin sanoa kokeneeni ainakin jonkinlaista kenttä-ähkyä kolmannen kenttätöyön kohdalla. Myös jokaisen laivan kohdalla viimeisellä matkalla kohti paluusatamaa alkoi olla jo paitsi haikeutta, myös lähdön tuntua, mikä johtui jo tiedossa olevasta kenttätöyön päättymisestä. Mieli oli jo siirtymässä kotia kohti. Myös tässä uskon päässeeni lähelle merimiesten kokemusmaailmaa heidän elässään laivan ja kodin liminaalisessa tilassa.

Havainnointi

Pitkäkestoisissa kenttätöissä on luonnollista, että kenttätöyöntekijän suhde tutkimuksen kohteena oleviin muuttuu, yleensä tavalla tai toisella läheisemmäksi. Tutkimuksen kohteen kanssa tulee elettyä yhteistä arkea ja koettua monenlaisia yhteisiä hetkiä. Tunnistan nämä piirteet omista kenttätöistäni. Neljän viikon aikana yhteisiä aamiaisia, lounaita ja päivällisiä tulee paljon, samassa tupakkamessissä istuttuja kahvitunteja ja muita taukoja moninkertainen määrä, puhumattakaan yhdessä koetuista kovista keleistä.

Lähtiessäni tutkimukseni ensimmäiseen kenttätöyöhön syksyllä 2013 en juuri kyseenalaistanut kykyäni toteuttaa kenttätöitä tai niiden järjestelyjä. Olinhan paitsi tehnyt kenttätöitä nykydokumentoinnin parissa, myös opettanut kenttätöyömetodiikkaa merihistorian ja museologian amanuenssina useiden vuosien ajan. Koulutukseen kuului niin käytännöllistä opetusta haastatteluiden teosta ja havainnoinnista kuin tutkijoiden roolin pohtimista ja tutkimuseettisiä kysymyksiä. Koska kohteemme olivat usein miesvaltaisia työpaikkoja, kuten laivoja, telakoita ja satamia, kävimme myös naisvaltaisessa opiskelijajoukossamme keskusteluita siitä, mitä on tutkia naisena miehiä.

Lähtötilanne kullakin kenttätöylaivalla muistuttikin hyvin pitkälle aikaisempia kokemuksiani. Ensimmäinen viikko kului helposti laivan arkisen rytmin opetteluun sekä fyysisten tilojen hahmottamiseen. Olin onnekseni oppinut hahmottamaan monimutkaisempiakin kokonaisuuksia työskennellessäni matkustajalaivoilla. Yleensä mennessäni *vikkaamaan* (< ruots. vikariera, sijaisuus) esimerkiksi viikonlopuksi ruotsinlaivalle minulla oli maksimissaan tunti aikaa oppia reitti tärkeimpiin paikkoihin: omaan hyttiin, työpaikalle ja *messiin* laivassa, jossa kansia oli usein kymmenkunta.⁷⁵ Siihen nähden rahtilaivojen asuinraken-

75 Christer Eldh on todennut, että matkustajalaivoilla nopeaa laivassa liikkumisen oppimista pidetään hyvän merimiestaidon merkinä (Eldh 2004, 53).

nelma, *torppa*, sen päällä oleva komentosilta, *bryga*, ja konehuone, *monttu*, olivat melko helppo kolmiyhteys hallittavaksi. Ensimmäistä kertaa laivaan tullessa toki riitti, että löysi tiensä kansivalvomoon, josta laivaa operoidaan satamassa. Tosin nykyään yhteenkään laivaan ei kävellä – edes kansivalvomoon – ilman kansivahdin opastusta.⁷⁶

Pääosin kenttätöni muistuttivat muutoinkin nykydokumentoinneissa oppimaani tekniikkaa. Pyrin kirjoittamaan kenttätöypäiväkirjaani kaikkea havainnoimaani, kokemaani ja kuulemaani aina tilanteen tullen sekä tekemään haastatteluja sovitellen niitä miehistön jäsenten aikatauluihin. Erityistä aikaan ja paikkaan sidottua järjestelmää tai suunnitelmaa ei havainnoinnille ollut toisin kuin järjestelmällisemmässä nykydokumentoinnissa. Pyrin olemaan vastaanottavainen laivan arjelle sekä eteen tuleville tilanteille kulttuurianalyysin, serendipiteetin ja epäsäännöllisen etnografian esimerkin mukaisesti. Ehkä johtuen kokemuksestani merenkulussa solahdin kunkin laivan elämään mielestäni melko helposti, niin usein olin aikaisemmin tullut uutena jäsenenä vieraaseen laivayhteisöön.

Nykydokumentointeihin verrattuna pitkäkestoisemmat kenttätöni kuitenkin poikkesivat siinä, että asemani ja paikkani laivayhteisössä koki selvästi muutoksia kenttätöjaksos aikana toisella tavalla kuin dokumentoinneissa.⁷⁷ Asiaa voisi tarkastella havainnoinnin näkökulmasta. Merkittävin osa kenttätöistäni niin ajallisesti kuin painopisteeltään oli havainnointia tarkoittaen lähinnä sitä, että olin läsnä ja seurasin tapahtumia. Vaikka en varsinaisesti osallistunut esimerkiksi merimiesten työhön, läsnäoloni aiheutti ja edellytti usein vuorovaikutusta tai vähintään tietoisuutta muissa tilanteeseen osallistujissa. Siten voin sanoa suorittaneeni *osallistuvaa havainnointia*. Osallistumisen asteen, intensiteetin ja laadun perusteella olin usein Helena Ruotsalan sovelta-
maa Morris Freilichin jaottelua lainatakseni joko *etuoikeutetun vieraan* roolissa eli lähinnä passiivinen havainnoija tai *marginaalinen natiivi*, jolloin osallistuin tilanteisiin kohtalaisesti.⁷⁸

Kaikkia kolmea kenttätömatkaani ajatellen osallistumisen eri asteet muutuivat siten, että kunkin jakson alussa olin enimmäkseen etuoikeutettu vieras jos kohta havainnointi näin pienessä yhteisössä ei koskaan ole täysin passiivista. Esimerkiksi aluksi kuvailemassani tilanteessa komentosillalla, jossa kapteenin, yliperämiehen ja luotsin työn intensiteetti vaati heiltä täydellistä keskittymistä, saatoin pysytellä passiivisesti taustalla enkä kokenut tarvetta – saati odotuksia – osallistua keskusteluihin. Niin pienessä tilassa läsnäoloni oli kuitenkin ilmeinen, ja kuten kenttätöypäiväkirjassanikin totesin, koin kriittisen tilanteen tullen

76 Vuoden 2001 Yhdysvalloissa tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen SOLAS-yleissopimukseen liitettiin ISPS (International Ship and Port Facility Security)-koodi, jonka seurauksena satamien kulunvalvonta on tiukentunut merkittävästi. Laivaan ei siten päästetä ketään asiaan kuulumatonta (Tuomaala 2010, 2).

77 Vrt. Bucerius 2013, 693.

78 Ruotsala 2005, 59–60.

oloni lähinnä tunkeilijaksi. Sen sijaan viettäessäni useinkin aikaa komentosillalla kahdestaan vahtiperämiehen kanssa hänen ajaessaan laivaa, koin osallistumisen keskustelemalla hänen kanssaan olevan jopa oikeutus läsnäololleni.

Laivan ajaminen merellä tarkoitti käytännössä automaattihjauksen kontrolloimista ja muun – yleensä vähäisen – liikenteen seuraamista tutkalta. Muita kuin ajamiseen liittyviä töitä ei vahdissa saanut tehdä. Perämiehet ottivatkin mielellään seuraa yksinäiseen vahtiinsa brygalla. Näissä tilanteissa roolini oli lähinnä *marginaalinen natiivi*, koska keskustelu tapahtui perämiehen vieressä *co-pilotin* penkillä istuen ja liittyi usein menossa olevaan työhön tai muuhun liikenteeseen. Koin kuitenkin usein olevani tutkijan roolissa, koska komentosillan monien laitteiden edessä keskustelun painopiste oli helposti tekniikassa ja laivan ajamisessa yleensä, joista tutkittavat olettivat minun olevan kiinnostunut. Toki se oli myös luontevin tapa käydä keskustelua toisilleen vieraiden ihmisten kesken. Näilläkin tilanteilla oli kuitenkin tärkeä merkitys miehistöön tutustumisen kannalta, ja ajan myötä keskustelut saivatkin henkilökohtaisempia sävyjä.

Kenttätöiden edetessä, ajan kuluessa ja elämisen tullessa arkisemmaksi roolini muuttuikin vähitellen pelkästä tutkijasta *mukanatiiviksi* ja ajoittain jopa *tilapäiseksi natiiviksi*. *Mukanatiivista* Helena Ruotsala on todennut, että tuolloin osallistuminen on aktiivista, kun taas *tilapäinen natiivi* ottaa täydellisesti osaa tilanteeseen.⁷⁹ Kuitenkin, vaikka löydän näiden termien kuvaamia tilanteita omalta kohdaltani, en koe roolini muutoksen tapahtuneen juuri osallistumisen laadun asteikolla. Näen eron pikemminkin siinä, kuinka paljon olin mukana tutkijana ja kuinka paljon omana itsenäni. Alussa, jolloin painopiste oli selkeästi havainnoinnissa, olin lähinnä tutkija, joka seurasi miehistön työskentelyä laivan eri osastoissa. Myöhemmin, niin laivakohtaisesti kuin koko kenttätöiden mittakaavassa, havainnoinnin painopiste siirtyi epämuodollisempaan yhdessäoloon, kuten kahvi- tai tupakkataukoihin tai television katseluun ja seurusteluun päivähuoneessa. Näissä tilanteissa koin olevani enemmänkin oma itseni, yksi heistä, ja siten *tilapäisen natiivin*, en *mukanatiivin* roolissa. Näin ollen olen halukas poimimaan Ruotsalan jaottelun otsikot, mutta en sen tarjoamia selityksiä. Roolini muuttuminen tutkijasta yksityishenkilöksi muistuttikin lähinnä Charlotte Aull Davisin kuvaamaa spiraalimallia, jossa havainnoitsijan ja osallistujan osat muuttuvat vähitellen jälkimmäisen vallatessa enemmän tilaamentäessä kohti syvempää osallistumista.⁸⁰

Huolimatta halustani nähdä olemiseni kenttätöissä erilaisten roolien kautta ymmärrän myös Miia-Leena Tiilin näkemystä osallistuvan havainnoinnin jaottelun kategorisuudesta. Kuten hän toteaa, aktiivisen ja passiivisen osallistumisen rajoja on joskus mahdoton hahmottaa, sillä kenttätöihin kuuluu niin

79 Ruotsala 2005, 60.

80 Davies 2008, 83.

tietoista ja hallittua hetkessä olemista kuin tapahtumien virran mukana menemistä. Osuva on myös huomio tutkijan huomiokyvyn ajoittaisesta herpaantumisesta ja sivupoluille ajautumisesta; kenttätyöt eivät useinkaan ole lineaarinen prosessi.⁸¹

Haastattelu

Haastattelulla on osallistuvan havainnoinnin ohella tärkeä merkityksensä paitsi äänen antamisessa tutkimuksen kohteelle, myös henkilökohtaisen suhteen luomisessa tutkittaviin. Usein kenttätyöntekijästä tulee jonkinasteinen uskottu erityisesti silloin, kun tutkimuksen kohde on avautunut henkilökohtaisesta elämästään haastattelun yhteydessä, vaikka vain pinnallisella tasolla. Törmäsinkin tilanteisiin, joissa haastateltu viittasi myöhemmin esimerkiksi kahvitauoilla elämäntarinaansa tai tapahtumaan, jonka oli kertonut haastattelussa. Saatoin kokea olevani etuoikeutettu muihin miehistön jäseniin nähden: tiesin jotain, mitä ainakaan kaikki heistä eivät tieneet. Joskus koin henkilön haluavan jopa tietoisesti viitata yhdessä kokemaamme ikään kuin herättääkseen kateutta tai mustasukkaisuutta työtovereissaan; yhteinen kokemus saattaakin edesauttaa paitsi lähentymistä tutkittavien kanssa, myös rakentaa muureja toisiin. Myös Helen Sampson ja Michelle Thomas ovat todenneet taiteilun huomion jakamisessa miehistön eri osapuolille olevan laivaetnografiassa vaativaa.⁸²

Haastattelu ei kuitenkaan aina tuota yhteenkuuluvuuden tai läheisyyden tunnetta, eikä läheisyys ole yksiselitteisesti tavoiteltava asia. Esimerkiksi ystäväystyminen haastateltavan kanssa ei itsessään takaa, jos kohta estäkään, hyvän etnografian syntymistä.⁸³ Omalla kohdallani huomasin yllätyksekseni haastattelun olevan usein se tilanne, jossa roolini tutkijana tuli eniten esille. Tämä saattoi johtua monestakin syystä. Ensinnäkin, kuten edellä kerroin, minulla oli pitkä kokemus haastattelujen tekemisestä sekä teoreettisella tasolla opetettuani kyseistä metodologiaa käytännön tasolla useiden nykydokumentointihankkeiden kautta. Olin ollut luomassa työelämään liittyvien haastattelujen teemarunkoa niin moneen otteeseen eri projekteissa, että osasin kaavan ulkoa. Sitä kautta liitin nämä tilanteet aikaisempiin kokemuksiini, joissa roolini oli selkeämmin ulkopuolisen tutkijan. Koin myös haastattelun melko keinotekoiseksi tilanteeksi verrattuna muuhun kanssakäymiseen miehistön kanssa. Haastattelupaikka oli yleensä jokin toimistotila, päivähuone tai vastaava neutraali tila, jossa ei ollut muita henkilöitä läsnä, eli selkeästi normaalista kanssakäymisestä eristetty tila ja tilanne. Rutiinilla ja kokemuksella oli toki hyvät puolensa: pystyin johdattamaan haastattelua siihen suuntaan, että suunnittelemani olennaiset teemat

81 Tiili 2016, 36.

82 Sampson & Thomas 2003, 174–176.

83 Davies 2008, 93.

tuli käsiteltyä ilman että jouduin katsomaan papereitani. Näin haastattelutilanteesta tuli strukturoitua haastattelua vapaamuotoisempi ja luontevampi keskustelutuokio. Tosin tämä saattoi johtaa tilanteisiin, joissa haastateltavat ihmettelivät, milloin haastattelu alkaa, koska en ollut katsonut kertaakaan papereihini. Tämä tapahtui usein henkilön kohdalla, joka kertoi halukkaasti omin sanoin elämästään ja mielipiteistään ilman, että jouduin puuttumaan haastattelun etenemiseen millään lailla, mihin tilaan usein haastatteluissa pyrinkin.⁸⁴

Toinen, ehkä olennaisempi syy kokemalleni tutkijan roolille oli se, että koin haastattelujen olevan jotain, mitä miehistöt odottivat tutkimuksen olevan. Olin laivoille lähettämässäni kirjeessä maininnut seuraavani heidän arkeaan laivalla ja tallentavani miehistön ajatuksia haastatteluin ja keskusteluin. Vaikka läsnäoloani eri tilanteissa kommentoitiin joskus esimerkiksi vitsaillen, että pitää varoa mitä sanoo, koska minulla ”on kuitenkin nauhuri jossain piilossa”, vaistosin, että erityisesti havainnointitehtävääni ei täysin ymmärretty. Olinhan yleensä tilanteissa vain mukana kirjoittamatta mitään näkyvästi ylös. Sen sijaan haastattelu oli jotain konkreettista, joka ymmärrettiin tutkimukseen kuuluvaksi. Haastatteluista oli myös selvästi keskusteltu ja osin kilpailutkin; niitä oli jännitetty, koska muutama arvuutteli jopa ääneen, josko tulisin haastattelemaan heitä lainkaan. Haastatteluihin suostuttiinkin hyvin helposti muutamaa harvaa poikkeusta lukuun ottamatta. Erityisesti filippiiniläisille haastattelu tuntui olevan vähintäänkin virkistävä ohjelmanumero useiden kuukausien työrupeaman aikana. Tästä kaikesta jäi itselleni kuitenkin sellainen olo, että haastattelu on jotain, mikä minun pitää suorittaa, koska sitä minulta odotetaan. Kävin ikään kuin tekemässä töitä aina välillä ”normaalin laivaelämän” ohessa.

Normaali laivaelämä eli osallistuva havainnointi olikin itselleni tärkeämmässä asemassa erityisesti liittyen tutkimuskysymykseeni. Kulttuurianalyysini lukeneena olin sisäistänyt osallistumisen ja siitä syntyvien tulkintojen olevan olennaisia analysoitaessa kulttuurisia ilmiöitä. Oli tärkeää erottaa se, mitä tutkittavat sanoivat, ja se, mitä he tekivät. Siten toki haastattelullakin oli tärkeä paikkansa tässä monimetodisessa käsittelytavassa yhtä lailla kuin epämuodollisilla keskusteluilla ja vuorovaikutustilanteilla.⁸⁵ Kenttätyökokemus ei kuitenkaan viime kädessä ole jaoteltavissa tiukasti erillisiin osiin, vaan näyttäytyy tutkijalle jälkepäin monien tekijöiden vastavuoroisena yhteispelinä. Kuten kulttuuriantropologi Johanna Aromaa ja kansatieteilijä Miia-Leena Tiili toteavat kulttuurimaantieteilijä Justin Spinney’a soveltaen, tutkijan omien kokemusten reflektointi ei pelkästään riitä, vaan ne on suhteutettava siihen, mitä tutkittavat kertovat tai tuovat esille kokemuksistaan.⁸⁶

84 Haastattelumetodini oli siten lähtökohtaisesti puolistrukturoitu teemahaastattelu, joka kuitenkin tilannekohtaisesti läheni avointa haastattelua (Hirsjärvi & Hurme 2008, 47); Hanna Snellman on todennut haastattelun olevan tasa-arvoista keskustelua, ei kuulustelua (Snellman 2003b, 23–24).

85 Ks. myös Silvén 2004, 30.

86 Aromaa & Tiili 2014, 276.

Tutkittavien haastatteluista kertyi lopulta 46, jotka kahta lukuun ottamatta tallensin digitaalisiksi äänitiedostoiksi. Toisen kohdalla haastateltava kieltäytyi sanelimen käytöstä, jolloin kirjoitin muistiinpanot haastattelun aikana ja osin jälkeenpäin, ja toisen kohdalla huomasin tallennuksen epäonnistuneen, jolloin tein muistiinpanot jälkeenpäin ulkomuistista. Kaikista haastatelluista 31 on päällystön ja 15 miehistön jäseniä, lisäksi käytössäni on ollut Johanna Laineen tekemät kuusi haastattelua. Naisia haastatelluista on kaksi; kaiken kaikkiaan naisia oli kenttätöideni miehistöissä mukana yhteensä kolme. Kaikkia miehistöjen jäseniä en siis haastatellut, koska erityisesti kenttätöiden alussa ajattelin painopisteeni olevan enemmänkin päällystössä, jonka jäsenet pyrinkin kaikki haastattelemaan.

Haastattelujen kesto vaihteli puolesta tunnista jopa neljään tuntiin, jolloin haastattelu tehtiin kahdessa osassa, keskiarvon ollessa noin puolitoista tuntia. Useimpia haastattelin vain kerran, koska koin olevani helposti saavutettavissa myöhemmin syntyville ajatuksille tai täydennyksille. Kolmea päällystön jäsentä haastattelin kahteen tai useampaan otteeseen, koska joko haastattelutilanne oli ensimmäisellä kerralla häiriintynyt tai keskustelu jäi muutoin kesken. Kaiken kaikkiaan kuukaudenkin mittainen kenttätö osoittautui melko lyhyeksi ajaksi: päivät täyttyivät helposti laivan toiminnassa mukana olemisella ja kenttätö-päiväkirjan pitämällä, jolloin loppua kohden haastatteluiden kanssa tuli usein jopa kiire.

Haastattelut litteroin f4-ohjelmalla, ja aineiston analysoin vastaavan ohjelman analyysityökalulla käsitellen materiaalia noin 25 asiasanan avulla. Asiasanat kumpusivat aineistosta itsestään, mutta korreloivat toki teemarunkoani.⁸⁷ Ne olivat: ura ja koulutus, sukutausta, yhteydet kotiin, työ, turvallisuus, hierarkia, kapteenin rooli, komentosiltatyöskentely, kommunikaatio, yhteistyö työyhteisössä, kansi vs kone, diskriminointi, maskuliinisuus, kansallisuuskysymykset, messi ja ruokailut, vapaa-aika, törni, alkoholi, tunteet, merenkäynti, uskonto, talvimerenkulku, tulevaisuus sekä ura merenkulun jälkeen. Lisäksi eri kansallisuuksien edustajilta nousi joitakin erityiskysymyksiä, kuten suhde työnantajaan (suomalaiset) sekä uhrautuminen ja sopeutuvaisuus (filippiiniläiset). Haastattelut tulen luovuttamaan nimettöminä Suomen merimuseon arkistoon, koska kaikki haastatellut antoivat siihen luvan. Aineisto on käytettävissä tutkimustarkoituksiin 10 vuoden salassapitoajan jälkeen, koska esimerkiksi henkilöiden, varustamoiden ja laivan nimeä ei kaikilta osin pysty haastatteluista poistamaan.

87 Käsitteelin useimpien haastateltavieni kanssa pääpiirteittäin samat teemat: tausta, koulutus, työura, työn rytmi, asuminen ja vapaa-aika laivalla, työyhteisö, merimiehisyyt, näkemykset merenkulusta, suhde varustamoon, suhde toisiin kansallisuuksiin, yksityisyys, yksityiselämä ja perhe, järjestäytyminen, turvallisuus ja tulevaisuus.

Aistinvaraista empatiaa

Kuten aikaisemmin tässä luvussa totesin, osallistuva havainnointi oli kenttätöissäni lähinnä elämistä muiden mukana, osallistumista laivan arkeen. Pohdinkin aluksi sitä, kuinka ja minkälaista konkreettista jälkeä saisin tästä ”mukana olemisesta” aikaiseksi. Vaikka metodioppaissa on ohjeistettu kenttätömuistiinpanojen tekemisestä paljonkin, käytännössä kenttäpäiväkirjan pitäminen on hyvin henkilökohtainen asia. Koska tekstin rakenteen tai tyylin pohtimiseen ei yleensä ole sitä kirjoittaessa liikaa aikaa, muodostuu kerronnasta juuri niin persoonallinen kuin kukin kokija tai näkijä on. Onkin sanottu, että muistiinpanot ovat käännöksiä todellisuudesta, josta kaaos on seuloutunut pois ja korvattu analogioilla ja vastauksilla niihin kysymyksiin, jotka sillä hetkellä tuntuvat relevanteilta.⁸⁸ Toki olin jo dokumentointiprojekteissani tottunut tekemään kenttämuistiinpanoja päiväkirjan muotoon ja siinä yhteydessä pohtinut erilaisia kirjaamisen tapoja. Olin oppinut tavan erotella esimerkiksi haastattelutavan kertomia faktoja laivasta erillisenä sisennyksenä muun, omakohtaisen kerronnan kulkiessa varsinaisena päätekstinä.

Yleensä aluksi kirjasin tunnelmia lähdöstäni kotoa kohti satamaa ja sitä, miten minut otettiin vastaan laivalla. Sen jälkeen teksti jatkui enemmän tai vähemmän tajunnanvirtana ainoan eron ollessa se, kirjasin tapahtumia saman tien vai vasta seuraavana päivänä – aina en pystynyt vetäytymään hyttiin kirjoittamaan. Kokemukseni kolmelta laivalta tulostuivat lopulta yhteensä 238 sivuun tiheällä rivivälillä kirjoitettuja kenttätömuistiinpanoja.⁸⁹ Käydesäni jälkepäin läpi merkintöjäni, jouduin toteamaan saman kuin sosiologi Anni Ojajärvi omista kenttätöistään suomalaisten varusmiesten parissa. Hän huomasi kirjoitettujen kenttämuistiinpanojen rajallisuuden etsiessään joitakin muistamiaan tapahtumia tai tilanteita löytämättä niitä. Hän joutui toteamaan, että kirjoitettu aineisto oli vain kevyt raapaisu pään sisälle ja kehon muistiin tallentuneista aineistoista.⁹⁰ Onkin todettu, että usein esimerkiksi kuulo-, haju- ja tuntoaistein koettu jättää jopa vahvemman tunnejäljen, kuin mitä havainnointiin perinteisesti liitetty näköaisti pystyy antamaan.⁹¹ Siten kenttätömuistiinpanot välittävät huomattavasti moniaistisempaa viestiä kuin niiden pelkkä lukeminen antaa ymmärtää.

Tutkimuskirjallisuudessa eri aistien tietoista käyttämistä kenttätöissä on kutsuttu aistinvaraiseksi etnografiaksi (*sensory ethnography*), minkä ymmärrän käsittävän paitsi sen, mitä meidän tulisi tutkittavistamme havainnoida, myös sen, miten me suoritamme kenttätöitämme. Usein yksittäisiä aisteja on käy-

88 Eldh 2004, 38.

89 Koska kenttätöpäiväkirjat sisältävät runsaasti tutkimuskohteiden henkilöllisyyden paljastavaa tietoa, ne jäävät haltuuni ja tulen säilyttämään niitä salasanan suojaamalla kovalevyllä.

90 Ojajärvi 2015, 75; ks. myös Ehn & Löfgren 2012, 50.

91 Pink 2009, 63.

tetty tarkoituksellisesti esimerkiksi puhetta tutkittaessa fokusoiden kuuloaisiin tai ruokailua ja maun muistia tutkittaessa keskittyen makuaistiin. Viime kädessä kyse on kuitenkin etnologien perustavanlaatuisesta käsitteestä *being there*, mikä viittaa kenttätöiden luonteeseen elää kohteensa parissa.⁹² Eläminen on väistämättä moniaistista. Toki aistien käyttämistä on suositeltu myös pohjoismaisen kulttuurianalyysin piirissä jo sen alkuaajoista lähtien. Kulttuurianalyysissa moniaistisuus on kuitenkin ollut ennemminkin osa monista eri aineistoista koostuvaa tutkimuksen työkalupakkia kuin selkeästi aisteja käyttävä tutkimusmetodi.⁹³

Johanna Aromaa ja Miia-Leena Tiili ovat pohtineet läsnäolon merkitystä kenttätöissä ruumiillisen tiedon ja empatian näkökulmasta. He lähtevät ajatuksesta, että ”hienovarainen ruumiillinen ja emotionaalinen herkkyys havainnoida ja aistia kentän tapahtumia sekä kyky tulkita myös sanatonta informaatiota ovat erottamaton osa etnografista tutkimusta”. He ehdottavat jopa empatian ja ruumiillisen tiedon kuuluvan etnografiaa tekevän tutkijan ammatillisiin valmiuksiin. Kysymys onkin lähinnä siitä, miten ruumiillinen tieto välittyy, miten se sanallistetaan. He esittävät, että keskeisessä roolissa on tutkijan ja tutkittavan välillä syntyvä vuorovaikutus, jota voidaan määritellä myös empatiaksi. Siten empatia on erityisesti tutkijan näkökulmasta kyky tulkita, havainnoida ja tunnistaa sekä omiaan että toisten ruumiillisia viestejä. Empatiata ei kuitenkaan pysty harjoittamaan ilman jonkinasteista yhteisymmärrystä tai ainakin vastavuoroisuutta kohteen kanssa, missä mielessä empatia on myös intersubjektivistä.⁹⁴

Tarkastellessani omia kenttäpäiväkirjojani suoria viittauksia aisteihin ei juuri löydy: laivayhteisö vaikuttaa hajuttomalta ja mauttomalta. Kuten usein on todettu, aistit eivät helposti käänny tekstiksi ja tietoa on usein vaikea artikuloida. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö kenttätyöni sisältäisi aistinvaraisia elämyksiä ja etteikö kokemukseni merenkulusta perustuisi merkittävässä määrin aistittaviin tuntemuksiin, empaattiseen vuorovaikutukseen sekä ruumiilliseen tietoon. Tiedon ”sijaitseminen” kehossa onkin erityisen olennaista merenkulussa, koska eläminen laivan päällä on hyvin fyysistä. Jatkuva pienikin liike, vähintään potkurin aiheuttama tärinä, on osa kollektiivista tilan ja tunteen jakamista. Siihen saattaa myös sisältyä konkreettista tietoa, mikä on myös osa prosessia integroitua tutkimaansa yhteisöön. Muutamankin kerran havahduin tunteeseen, että olemme lähdössä tai vaihdoimme kurssia. Pohdittuani hetken, mistä tiesin asian, tajusin noteeranneeni tiedostamattani tärinän alkamisen tai keinunnan rytmin muuttumisen. Tämän piirteen olin rekisteröinyt esimerkiksi konepäällikössä tai kapteenissa heidän kiinnittäessään yllättäen huomiota johonkin poikkeavaan ääneen tai liikkeeseen, jota itse en edes havainnut. Meri-

92 Pink 2009, 1, 66, 71, 73.

93 Ehn & Löfgren 1982, 91; Ehn & Löfgren 2012, 9–10, 13.

94 Aromaa & Tiili 2014, 260–262, 266.

mies, joskus jopa kenttätöntekijäkin, muuttuu vähitellen yhdeksi laivansa kanssa.

Tiili ja Aromaa toteavat Thorsten Gieseriä soveltaen, että yhteneväisen fyysisen toiminnan kautta voi päästä käsiksi toisen kokemuksiin ja toisen tunnetilaan.⁹⁵ Vaikka etnografille toiminnallisten kokemusten käyttö voi olla hyvinkin tietoista, käy usein toisin päin. Erityisesti intensiivisen kenttätöön myötä tutkija alkaa tiedostamattaan käyttäytyä, kuten kohteensa. Uskontotieteilijä Terhi Utriainen on käyttänyt tästä kenttätöiden ruumiillisesta kokemuksesta käsitettä asento (*posture*) Judith Okleyn esimerkin mukaan. Okleyn havainnoissa hänen ruumiinsa ”tiesi” ennen mieltä, mikä näkyi esimerkiksi tutkittavien kanssa saman asennon omaksumisessa.⁹⁶

Vastaavanlaista peilautumista tapahtui myös kenttätöissäni. Ajoittain huomaisin alkaneeni heijastaa tutkimuskohteiden puhetapaa, käytöstä ja olemusta. Eräällä laivalla viimeistään kolmannella viikolla aloin kävellä samalla tavalla nopeasti syöksähdellen ja kulmat oikoen kuin laivan päällikkö. Myös hänen puhetyylinsä ja sananpartensa tarttuivat, mitkä ovat myös osoituksia intersubjektiivisuudesta, vastavuoroisesta resonanssista eri yksilöiden välillä.⁹⁷ Tutkimuskohteiden käytöksen heijastuminen näkyi myös kiroilun lisääntymisenä; normaaliin käyttäytymiseeni maissa se ei juuri kuulu. Kerran oltuani kenttätöireissän jälkeen jo pari viikkoa maissa ohjaajani Hanna Snellman totesi tavatessamme, että ”nyt olet taas oma itsesi”. Laivaelämä kuulemma aina huokui olemuksestani. Tämä ei tosin ollut minulle yllätys: jo 1980-luvulla työskennellessäni Silja Linen Ruotsin lipun alla koin kotiin sopeutumisen vievän aina useita päiviä. Ystävät tuntuivat noina päivinä vierastavan olemustani, koska laivaelämä voimakkaana ja intensiivisenä kokemuksena hallitsi mieltäni useiden päivien ajan.⁹⁸

Vaikka kehollista kokemusta voi harjoittaa myös tietoisesti esimerkiksi jäljittelyn avulla, jolloin empatia voi olla *kineettistä*, kykyä tuntea ja tunnistaa toisen liikkeitä omassa ruumiissaan, ei omalla kohdallani tarvinnut erikseen hakea näitä kokemuksia. Laivan päällä yhteisiä kokemuksia tutkittavien kanssa syntyy helposti johtuen olosuhteista luonnon armoilla – asia joka yhdistää kaikkia ”samassa veneessä” olevia. Vaikka säätiedotuksille ei sinänsä kapteenia ja navigointiperämiestä lukuun ottamatta anneta juuri painoarvoa – ainakaan näkyvästi –, aiheuttaa tiedossa olevan myrskyn tai kovien kelien ennustaminen vähintään pientä pulinaa tupakkamessissä. Enemmän painoarvoa on kuitenkin niihin joutumisella ja erityisesti niistä selviämisellä.

95 Aromaa & Tiili 2014, 269.

96 Utriainen 1998, 293–294.

97 Miia-Leena Tiili nimittää vastaavaa ilmiötä kineettiseksi keskinäisvirittäytymiseksi. Kenttätömenetelmänä tämän ilmiön hyväksikäyttämistä on kutsuttu myös aistivaksi osallistumiseksi (Tiili 2016, 34, 228–229); ks. myös Beckman 2013, 30–31.

98 Varusmiehillä on todettu vastaavia ongelmia sopeutumisessa siviiliin. Ojajärvi toteaa sen kuuluvan yhdeksi totaalityön piirteeksi, jossa ulkopuolinen elämä etäännyttävä instituution arjen ollessa intensiivistä (Ojajärvi 2015, 95); Karjalainen 2007, 76; Gerstenberger 1996, 174.

Ollessamme eräällä laivalla useita päiviä kovassa keinunnassa huomasin ainakin sankaritarinoiden katoavan päivä päivältä sitä mukaa kuin inhimilliset kohtaamiset lisääntyivät. Ensimmäisenä aamuna heräsimme – jos sitä nukkumiseksi edes saattoi siinä myllyssä kutsua – täydelliseen kaaokseen laivalla. Yön aikana maininki oli kasvanut heitellen irtotavaroita ja huonekaluja pitkin ja poikin. Tuossa vaiheessa saatoimme lähinnä päivitellä tilannetta ja keksiä erilaisia hauskoja keinoja päästä *kongilla* eteenpäin, milloin ylämäkeä, milloin alamäkeä. Vähitellen uutuudenviehätyksen kadotessa ja väsymyksen vallatessa alaa alkoi apatia lisääntyä. Kolmantena päivänä ei tullut mieleenkään ehdottaa haastatteluita tai muutakaan ylimääräistä jutustelua henkilön kanssa, joka oli paitsi väsynyt, myös pahoinvoiva. Sen sijaan yhteinen huolestumme kiinnittyi yhteen miehistön jäsenen, joka oli loukannut selkensä lentäessään hytissään päin sohvapöytää. Kun katsoimme tämän pitkän miehen vaivalloista kulkua keinuvassa laivassa kaiteista kiinni pidellen, saattoi todella kokea kineettistä empatiaa. Näistä yhteisistä kokemuksista meille muodostui yhteinen tarina, johon ei välttämättä palattu sanallisesti, mutta joka eli keskuudessamme koko loppumatkan ajan.

Tutkijana laivan päällä

Läsnäoloani ja olemistani eri tilanteissa olen pohtinut edellä ja tulen pohtimaan ja refleктоimaan analyysin eri vaiheissa, mutta asiaa on paikallaan jäsentää myös erilaisten roolien näkökulmasta. Pääsääntöisesti olin jokaisella laivalla kenttätöjaksos alussa miehistölle ensisijaisesti tutkija ja ehkä jopa hieman akateeminen kummajainen. Lähettäessäni laivalle etukäteen tiedotteen olin miettinyt sanavalintojani, sitä kuinka esittelisin itseni. Päädyin puhumaan jatko-opiskelijasta, joka valmistelee väitöskirjaa (filippiiniläisiä varten englanniksi: ”a post graduate student conducting research on modern maritime culture for my doctoral thesis”). Tiedostin, että akateemiset nimikkeet, kuten ”filosofian maisteri” ja ”tohtori”, eivät välttämättä avaudu ja herätä toivottavia konnotaatioita – sitä mitä itse koen niiden olevan – vaan pikemminkin kuulostavat hienommilta kuin ovatkaan. En halunnut tietoisesti tehdä suurta eroa itseni ja miehistön välille, varsinkin kun koin esimerkiksi päällystön koulutuksen olevan pitkälti vastaavalla tasolla kuin filosofian maisterin tutkintoni.

Akateemisuuteeni suhtauduttiin kuitenkin lähinnä kiinnostuksella; usein oli tilanteita, joissa joku miehistön (erotukseksi päällystöstä) jäsen kysyi, mitä se väitöskirja tarkoittaa tai että tuleeko minusta sitten tohtori vai mikä.⁹⁹ Päällystön jäsenet sen sijaan lähinnä kommentoivat tutkimuskysymyksiäni tai tarjosivat näkemyksiään. Ainoa konkreettinen esimerkki akateemisen asemani korostumisesta oli ensimmäiseltä laivaltani, jossa olin opiskelijani Johanna Laineen kanssa.

99 Vastaavista kenttätökokemuksista ks. Bucarius 2012; Tiili 2016. Sampson ja Thomas huomasivat kenttätöissään akateemisuuden koetun jopa uhaksi laivayhteisössä (Sampson & Thomas 2003, 179).

Laivan filippiiniläismiehistö kyseli minulta, olinko todella yliopiston opettaja ja opetinko Johannaakin. Myöhemmin kuulin heidän kutsuneen keskuudessaan minua professoriksi ja Johannaa punapääksi hänen hiustensa väristä johtuen.¹⁰⁰

Yritykseni vältellä akateemisuuteni korostumista voidaan tulkita myös yhdeksi etnografiaan sisältyväksi menetelmäksi päästä tutkittavia lähelle.¹⁰¹ Perinteisesti kenttätöissä on ollut pyrkimys luoda mahdollisimman läheiset välit tutkimuskohteeseen, jotta saatu tieto olisi mahdollisimman syvällistä ja avointa. Kulttuurintutkija Helmi Järviluoma, joka on pohtinut etnografin ja tutkittavan välistä suhdetta ystäväystymisen näkökulmasta, toteaa kuitenkin, että tämä vanha tapa pyrkiä lähelle tutkittavia ei ole yksiselitteinen asia. On todettu, että tutkijan ei nimenomaan tulisi käyttäytyä kuin hän olisi tutkittavan ystävä, koska silloin hän saattaa saada käsiteltäväkseen sellaista aineistoa, jota ei ole tarkoitettu tutkimuskäyttöön. Koulutuksen tapaa opettaa kenttätöitä tekijä luomaan molemminpuolinen suopeus haastateltavan ja haastattelijan välille onkin kritisoitu ”ystävyyden teeskentelemiseksi”.¹⁰²

Saadakseen toisen näkökulman asiaan Järviluoma viittaa antropologi Kirsten Hastrupiin, joka suhtautuu läheisiin suhteisiin omien tutkimuskohteidensa kanssa huomattavasti suopeammin. Hastrup muistuttaa, että etnografin tutkimus sisältää hyvin henkilökohtaisen pitkäköön vuorovaikutusjakson, jonka syvyyttä ei aina pysty arvioimaan kenttätöiden aikana. Usein suhteen merkitys paljastuu vasta eron hetkellä. Hän jopa myöntää 1960-luvun ajatuksen ”antropologi on epäonnistunut, ellei hyvästijättö ole sekä hänelle että natiiveille surullinen eron hetki” osin todeksi. Ristiriitaiseksi tilanteen tekee, jos jälkepäin kenttätöistä kirjoitettaessa samoja henkilöitä joutuukin käsittelemään etäännyttäen heidät sekä ajallisesti että tilallisesti ”toiseksi”.¹⁰³

Omissa kenttätöissäni voin sanoa käyneen juuri niin kuin edellä mainittu vanha antropologinen sääntö kuuluu: yhdessä vietetty aika aiheutti niin suurta yhteenkuuluvuuden ja ystäväystymisen tunnetta, että lähteminen laivalta oli joka kerta vaikeaa. Tunteisiin vaikutti päällimmäisenä tieto, etten todennäköisesti koskaan tulisi käymään tällä laivalla tai tapaamaan näitä ihmisiä uudelleen. Uskon, että osalle miehistöistä ero oli myös vaikeaa, olimmekaan viettäneet yhteistä aikaa kohtuullisen pitkään ja ulkopuolinen vieras oli aina tervetullut vaihtelu laivan arkeen. Sanoiksi tätä eivät suomalaiset juuri pukeneet, mutta useat filippiiniläiset sanoivat lähtöpäivän lähestyessä tulevansa kaipaamaan minua. Heille sen sanominen tuntui olevan luontevaa. Viimeisellä laivallani koin eroamisen erityisen vaikeaksi johtuen ehkä siitäkin, että paluumatka viimeisimmästä satamastamme Suomeen kesti kuusi päivää, mikä alkoi tuntua loppua

100 Eva Silvénillä oli vastaavanlaisia kokemuksia tutkiessaan maalareita (Silvén 2004, 32).

101 Buceriuksen mukaan suurella sosiaalisella etäisyydellä voi olla huono vaikutus luontevan suhteen rakentamiseen tutkijan ja tutkittavan välille (Bucerius 2012, 713).

102 Järviluoma 2010, 236; ks. myös Snellman 2003a, 58.

103 Järviluoma 2010, 237.

kohden pitkitetyltä kidutukselta. Siihen sekoittui ymmärrettävästi haikeutta jättää laiva ja tutuksi tulleet miehistön jäsenet, mutta myös tietoisuus intensiivisen kenttätöosuuden päättymisestä. Tunne johtui eräänlaisesta asteittaisesta siirtymisestä seuraavaan todellisuuteen. Tämän *laivaelämän liminaalisuuden* koin jo aikani työskennellessäni matkustajalaivoilla. Siellä törnin lyhydestä – yleensä 10 päivää tai kaksi viikkoa – johtuen tuntui, että oli jatkuvassa välitilassa siirtymässä elementistä toiseen.

Etnologi Laura Hirvi on pohtinut kentältä poistumista tutkiessaan sikhejä Suomessa ja Pohjois-Amerikassa. Hänelle ongelmaksi muodostui rajan vetäminen kentän ja yksityiselämän välille, koska tutkimuskohde sijaitsi lähellä omaa kotiympäristöä ja osa kenttätöistä tapahtui sähköisen viestittelyn avulla, jota saattoi tehdä milloin vain. Viestien ja puheluiden tullessa ennalta määräämättöminä aikoina yhteys kenttään ei varsinaisesti katkennut koskaan. Lopulta hänen oli tehtävä oma-aloitteinen mentaalinen matkansa irti kentästään.¹⁰⁴ Hirven tutkimukseen nähden olen tavallaan päässyt helpolla: poistumiseni kentältä oli aina hyvin konkreettinen ja totaalinen. Jäädessäni pois laivasta ei sinne tai ainakaan samaan yhteisöön palaaminen ollut enää mahdollista; miehistö ainakin filippiiniläisten osalta tulisi melko varmasti vaihtumaan. Kuitenkin, kuten edellä totesin kenttää pohtiessani, mentaalinen matkani irti kentästä kesti usein vähintään yhtä kauan kuin fyysinen jälkikeinunta kovien kelien jälkeen, useita päiviä.

Kentältä poistumisen vaikeus liittyy siihen, että kenttätökokemus on yleensä hyvin kokonaisvaltainen: laivalla asutaan ja eletään koko työjakson ajan – myös kenttätöjakson. Kokemuksesta tulee väistämättä hyvin intensiivinen, koska rahtilaivoissa asuintila, torppa, on fyysisesti suhteellisen pieni ja kompakti rakennelma. Se käsittää yleensä kahdesta viiteen kerrosta hyttejä ja miehistön yhteistiloja. Päivän mittaan samat kymmenestä viiteentoista naamaa tulevat vastaan useaan kertaan ja moikkauksia tulee tehtyä kymmenittäin, aina kongilla vastaan tullessa ja eri tiloihin saapuessa. Joskus vastaan tulija on melko paljastavassa tilassa pelkässä pyyhkeessä matkalla saunaan tai unenpöpperössä juuri herättyään. Nämä tekijät luovat herkästi yhteisöllistä, perheenomaista tunnetta eri osapuolten välille.

Nykypäivän laivoilla miehistöllä on kaikilla yhden hengen hytit, ja myös minä sain käyttöni jonkun vapaana olevista hyteistä. Uudemmissa laivoilla, jotka on rakennettu nykyisten miehitysmääräysten mukaan,¹⁰⁵ ei ylimääräisiä hyttejä juuri ole muita kuin varustamohytty ja luotsihytty, joten asuin joko tällaisessa tai va-

104 Hirvi 2012, 35–36; Hirvi & Snellman 2012, 14.

105 Osa nykyään purjehtivista laivoista on rakennettu aikana, jolloin miehistöä oli huomattavasti nykyistä enemmän. Huomasin miehistöjen kokoeron konkreettisesti ollessani dokumentoimassa kuivarah-tialus M/S Arkadiaa, joka oli rakennettu vuonna 1983. Siinä miehistöä oli alkuaikoina ollut yli 35 henkeä, joten hyttejäkin oli melkoinen määrä. Vuonna 2006 niistä suurin osa oli käyttämättä, koska miehistön koko oli tipahtanut nykyisinkin yleiseen noin 15 henkeen, joten meille tutkijoillekin löytyi jopa valinnanvaraa eri hyteistä.

paana olevassa esimerkiksi harjoittelijoille varatussa miehistöhyttissä. Kaikissa tapauksissa koin kuitenkin asuvani kuten muukin miehistö, koska hyttini sijaitsi samalla käytävällä kuin heidän hyttinsä. Tällä oli itselleni suuri merkitys yhteisöön tutustumisen näkökulmasta. Joillakin laivoilla oli erikseen niin kutsuttuja rekkahyttejä tilapäisiä matkustajia varten, jolloin ne hytit olivat eristettävissä miehistötiloista. Laivoille mennessäni hieman jännitin joutuisinko asumaan tällaisessa hyttissä ja siten erillään muista, mutta onnekseni näin ei käynyt.

Yleisesti ottaen olemiseni laivan päällä ja kanssakäymiseni koko miehistön kanssa oli hyvin mutkatonta ja helppoa. Tämä saattoi johtua siitä, että tunsin merenkulkua monelta kantilta, joten koin laivalla olemisen vanhasta tottumuksesta luontevaksi. Tämä epäilemättä välittyi kanssamatkustajiini: pyrin ylipäänsä olemaan hyvin pitkälle oma itseni korostamatta sen paremmin akateemisuuttani kuin mahdollista merimiehyttänikään, mutta myöskään niitä peittelemättä. En toki kokenut itseäni erityisen merimieheksi, koska olin työskennellyt vain matkustajalaivoilla ja niilläkin lähinnä ravintola- ja hotellipuolella. Olin ajatellut tämän olevan enemmän erottava kuin yhdistävä tekijä rahtilaivavaen kanssa. Yllätyksekseni sillä oli selvästi merkitystä miehistön arvioidessa mahdollista kompetenssiani tutkia merenkulkua, ja ehkä minun hyväksymistäni heidän joukkoonsa. Pariin otteeseen joku kommentoikin meritaustaani selvästi arvostavasti. Ja jos ei muuta, löytyi yhteisiä tuttuja useidenkin miehistön jäsenten kanssa, mikä on hyvin tyypillinen keskustelunaihe laivoilla. Pienen maan kauppalaivastossa ei voi välttyä yhteisiltä tutuilta, varsinkin kun kyseessä on melko liikkuva ammatti.

Jälkeenpäin ajateltuna sillä, että pystyin sujuvasti keskustelemaan merenkulusta ja merimiesten työstä, oli tärkeä merkitys sekä tutkimuksen suorittamisen että laivassa elämisen kannalta. Kielellinen yhteys – ammattiterminologian ja -slangin hallitseminen – tutkittaviin on aina ollut merkittävässä asemassa kenttätöissä.¹⁰⁶ Saatoinkin sopeutua laivan elämään melko helposti, eikä tilanteita, joissa olisin ollut selkeästi sormi suussa alkupäiviä lukuun ottamatta juuri ollut. Toki alussa oli tärkeää antaa miehistön tutustuttaa minut laivaansa ja olla isännän roolissa.

Tutkimuskohteen tuttuudesta on keskusteltu kansatieteen piirissä runsaasti, tehdäänhän kenttätöitä usein kotiseudulla ja jopa tutkijan lähipiirissä. Aihepiirin tuntemista on pidetty pääosin etuna, vaikka liian läheistä suhdetta on pidetty myös haittana: haastateltavia voi olla vaikea motivoida keskustelemaan aiheista, jotka ovat itsestään selvyyksiä sekä tutkijalle että tutkittavalle. Täysin ulkopuolelta tulevalta tutkijalta on taas katsottu puuttuvan riittävä esiyymmärrys aiheesta pystyäkseen havainnoimaan ja tulkitsemaan kohdetta, tai hänen on saattanut olla vaikeampi luoda luottamuksellinen suhde tutkittaviinsa. Toisaalta täysin vieras tutkija on voinut kokea olonsa hyvin tervetulleeksi ja hänen

106 Snellman 2001, 20–21; Davies 2008, 87. Miia-Leena Tiili on todennut ammatillisuutta tuottavan paitsi työvälineitä käyttämällä, myös niistä puhumalla; sanojen ja sanontojen tunnistaminen luo yhteisöllisyyttä (Tiili 2016, 80).

näkökulmansa on saattanut olla vapaampi ennakko-oletuksista.¹⁰⁷ Tällä asteikolla sanoisin kuuluvani sopivasti välimaastoon: vaikka hallitsin alan erikoiskielen, ymmärsin suunnilleen, miten laiva toimii ja tunsin joltiseltaankin tavat elää laivalla, koin olevani melko noviisi useimpien asioiden kohdalla. Tästä johtuen kiinnostukseni miehistön tekemisiä kohtaan oli luonnollista ja epäilemättä luontevaakin ja edesauttoi useimmissa tilanteissa juttuun pääsemiseen; oli helppo kysellä ”tyhmiä” kysymyksiä.¹⁰⁸

Äitejä ja poikia

Kuten aikaisemmasta on selvinnyt, en ollut ensimmäistä kertaa tutkijana isena miesvaltaisessa tutkimuskohteessa, joten en lähtökohtaisesti pitänyt kenttätöissäni vallinnutta sukupuolijakoa erityisen outona. Merihistorian parissa pari vuosikymmentä työskennelleenä kansatieteilijänä olin myös tottunut asetelmaan, jossa nuori nainen haastattelee vanhempaa miestä, ja ajatellut Hanna Snellmanin tapaan sukupuoli- ja ikäerosta olevan jopa etua.¹⁰⁹ Usein olin huomannut miesten selostavan mielellään ja hieman perusteellisemmin vastakaista sukupuolta olevalle ”tyttöselle” miesten töistä ja kieltämättä vähintään alitajuisesti käyttäneeni tätä tilannetta hyväksikin. Ikäerolla on myös pitkät perinteet kansatieteellisessä tutkimuksessa: vanhojen ihmisten on ajateltu olevan paitsi hyviä ”informantteja”, myös edustavan ikään kuin kansan ääntä.¹¹⁰

Tämän tutkimuksen kenttätöissä asetelma oli kuitenkin hieman toinen: ensimmäistä kertaa olin tilanteessa, jossa tutkimukseni kohderyhmä on selkeästi itseäni nuorempi. Koin tilanteen ikäeron osalta hieman hämmentäväksi, koska olin aikaisemmin työskennellessäni laivoilla kokenut olevani vähintäänkin saman ikäinen työkavereideni joukossa – tai ikäerot eivät tulleet esille, koska hajonta oli niin suurta. Nyt lähes kaikilla laivoillani miehistö oli suhteellisen homogeenisesti pääosin 20–30-vuotiaita ja päällystökkin kapteeneja myöten noin nelikymppisiä – hyvästi kymmenen vuotta itseäni nuorempia. Tämä ei toki vaikuttanut kanssakäymiseeni käytännön tasolla: yhtä lailla vietettiin iltoja televisiota katsellen miehistön kanssa (päällystöllä oli usein televisiot hyteissään), ja voin jopa sanoa heidän makunsa televisio-ohjelmien suhteen olleen itselleni yhtä vieras kuin ensimmäisillä laivoillani 1980-luvulla, jolloin olin lähempänä muun miehistön ikää. Kumpanakaan ajankohtana se ei kuitenkaan ollut este päivähuoneessa viihtymiselleni, olin tottunut menemään joukon mukana niin televisio-ohjelmavalinnoissa kuin kahvipöytäkeskusteluissakin.¹¹¹

107 Kaunisto 2007, 102–103.

108 ”Tyhmien” kysymysten on sanottu usein osoittautuneen tutkimuksen teon kannalta parhaiksi kysymyksiksi (Niskanen & Turunen 2007, 91; ks myös Bucierius 2013, 702).

109 Snellman 1996, 31.

110 Vakimo 2001, 24.

111 Sosiologi Anni Ojajärvi on pohtinut omaa ikäeroaan tutkiemiensa varusmiesten kanssa toteamalla, että hän lunasti paikkansa yhteisössä muun muassa osallistumalla koulutuksen eri vaiheisiin yhtäläisesti tutkittavien kanssa (Ojajärvi 2015, 65–67).

Konkreettisesti ikäero näkyi muutamissa tilanteissa. Päästäkseni sisälle tutkittavien maailmaan ajattelin pyrkiä olemaan heidän seurassaan mahdollisimman monissa tilanteissa, myös vapaa-ajalla. Laivalla se onnistuikin melko hyvin, koska kaikilla kolmella laivalla miehistö vietti ainakin osittain aikaa yhdessä päivähuoneessa, klubilla tai tupakkamessissä.¹¹² Kriittinen kohta tuli, kun osa miehistöstä teki lähtöä ”maakaljoille”. Jännitin ristiriitaisin tuntein, huolittaisinko minua mukaan: jos ei, olisin pettynyt ja tuntisin itseni syrjäytetyksi. Samanaikaisesti totesin kuitenkin olevani laivalle jäämisestä helpottunut, koska en välttämättä koski oloani luontevaksi itseäni nuorempien miesten vapaa-ajan vietossa. Mitä jos nämä alkaisivat iskeä naisia? Huomaisinko olevani vaivaannuttava ylimääräinen rasite heidän vapaa-ajanvietossaan? Näitä tilanteita tuli lopulta melko harvoin, koska nykypäivänä satama-ajat ovat lyhyet, eikä kaikilla laivoillani miehistöllä ollut tapana liikkua yhdessä maissa. Ja niissäkin tilanteissa, joissa pääsin mukaan, en tosiasiaa kokenut oloani ollenkaan niin ulkopuoliseksi kuin aluksi kuvittelin. Uskoisin, että ikäero oli lähinnä minun päässäni oleva kuvitelma. Tosiasiaa mietin myös asiaa siltä kantilta, että miehistöllä olisi oikeus viettää edes joskus aikaa ilman tutkijan valvovaa katsetta.

Pääasiallisesti koin, että minuun suhtauduttiin henkilönä, joka tutkii jotain, johon varustamo on antanut luvan, ja siksi minuun tuli suhtautua asiallisesti.¹¹³ Koska samanaikaisesti kuitenkin asuin heidän kanssaan jakaen arkisia ja erikoisempiakin tilanteita, koin ajoittain olevani jopa ”samaa jengia”. Tämä tapahtui toki vasta ajan kanssa: kenttätyön edetessä integroitumiseni yhdeksi laivayhteisön jäsenistä syveni vähitellen. Joskus roolin muutoksen huomasi jopa konkreettisesti, kuten eräällä laivalla kenttätyöjakson kolmannella viikolla, jolloin olin merkinnyt kenttätyöpäiväkirjaani: ”mulla on nimi!” Kuulin siinä vaiheessa ensimmäistä kertaa itseäni kutsuttavan Anneksi, ja vielä hyvin luontevasti. Muistan hetken hyvin sykehdyttävänä: olin yksi porukasta.

Toisella laivalla koin poikkeuksellisemman tilanteen itseäni pari vuotta vanhemman suomalaisen miehistön jäsenen pojitellessa minua. Hän oli selkeästi laivan isä (kokin ollessa äiti, kuten eräs filippiiniläinen miespuolinen kokkimme ilmaisi) muita vanhempana ja selvästi kokeneempana; hän oli seilannut mukavuuslippulaivoillakin maailman merillä. Eräänä iltana istuessamme saunan jälkeen päivähuoneessa hän halusi tuoda esille jotain laivan tapoihin liittyvää suoraan minulle, tutkijalle. Sävy oli jokseenkin opettavainen, ja siksi minun kutsuminen pojaksi ei tuntunut juuri edes oudolta. Olin tilanteesta ehkä pikemminkin otettu, koska hän oli aluksi osoittanut jonkinasteista epäileväistä asennetta minua kohtaan ja kieltäytynyt muun muassa haastattelusta. Se, että

112 Jännitin etukäteen jokaisen laivan kohdalla, tulisiko tämä olemaan ns. epäsosiaalinen laiva. Omasta kokemuksestani mm. M/S Arkadialla tiesin, että joillakin laivoilla miehistö sulkeutuu hytteihinsä työajan jälkeen eikä juuri vietä aikaa yhdessä tai viettää sitä pienemmissä porukoissa jonkun hytissä. Kenttätöiden näkökulmasta tämä olisi ollut harmittavaa; epämuodolliset keskustelut ja kanssakäyminen eri tilanteissa edesauttoivat huomattavasti asioiden ymmärtämisessä.

113 Vrt. Tiili 2016, 31.

hän noteerasi minut, oli jo askel parempaan, pojaksi kutsuminen suorastaan kunnia, olkoonkin että sukupuolen sekoittaminen hieman hämmensi. Viimeisellä viikolla kysyin kiusallani, josko hän antaisi minulle haastattelun – niin hienoja tarinoita kun olin kuullut hänen kertovan urastaan merimiehenä. Hän kieltäytyi edelleen, mutta asia ei juuri jäänyt minua harmittamaan. Tällä välillä hän oli erilaisissa epävirallisissa tilanteissa ehtinyt kertoa minulle elämästään melko paljon, ja olin saavuttanut sellaisen luottamuksen ja ystävyuden, että hän on sittemmin lähettänyt minulle joulu- ja juhannustervehdykset.

Eräällä laivalla huomasiin solahtavani helposti myös eräänlaiseen äidilliseen rooliin.¹¹⁴ Aikaisemmin mainittu miehistön jäsenen loukkaantuminen kovassa kelissä teki minusta yllättäen sairaanhoitajan kapteenin pyytäessä tukeani hänen lääkitsemisessään. Päästyämme seuraavaan ulkomaiseen satamaan lähdin myös potilaan tulkiksi ja seuraksi lääkäriin. Tämä kaikki tapahtui hyvin vaitonvaraisesti, enkä ajatellut asiaa itse tilanteessa enempää. Jälkeenpäin ymmärsin kuitenkin astuneeni toisen filippiiniläisen kakkosperämiehen varpaille. Hänen tehtäviinsä kuului laivan turvallisuudesta ja sairaanhoidosta vastaaminen, ja hän selvästi koki tulleeensa syrjäytetyksi. Tässä voidaan ajatella Mira Karjalaisen tuoman ajatuksen totaalisen laitoksen kokonaisvaltaisuudesta tulleen toteen näytetyksi. Sen mukaan totaalisessa yhteisössä tutkijalla on riski sulautua osaksi yhteisöä niin että kadottaa ”etnografiset silmälasinsa”.¹¹⁵

Mielenkiintoisin tapahtuma liittyen ikäeroon ja orientoitumiseeni merimiesyhteisöön tapahtui erään päällikön kanssa. Istuimme melko alkumatkasta saunan jälkeen porukalla päivähuoneessa jutellen niitä näitä. Myöhemmin illalla juutuini tämän kapteenin ja erään toisen suomalaisen miehistön jäsenen kanssa istuskelemaan, koska he rupesivat tivaamaan, mitä oikein tutkin ja mitä halusin heistä löytää. Tämä keskustelu venähti lopulta melko pitkäksi – aivan hyvässä hengessä –, ja kun kello oli jo hyvästi yli puolen yön, lopetin keskustelun sanoen ”eiköhän pojat mennä nukkumaan”. Tästä lauseesta sain kuulla: seuraavana päivänä kapteeni kovisteli minua siitä, että olin ”pojittellut” häntä; vaikka olin häntä kymmenkunta vuotta vanhempi, hän kuitenkin oli edelleen laivan päällikkö ja minä laivayhteisössä vain matkustajan asemassa.

Säikähdin tästä melkoisesti, koska asia ei ollut tullut mieleenikään: pojittelu oli itselleni vain eräänlaista humoristista retoriikkaa. Tajusin, että en ollut tottunut omassa työelämässäni toimimaan hierarkkisessa yhteisössä, ja vaikka sitä tutkin, en ollut sitä sisäistänyt. Olin jo aikoinani työskennellessäni Silja Linen Ruotsin lipun alla valinnut juuri kyseisen lipun Suomen lipun alla purjehtivan sisaraluksen sijasta, koska ruotsalaisilla oli tunnetusti suomalaisia lievempi hierarkia. Lopulta tutustuttuamme toisiimme paremmin kapteeni naureskeli halunneensa tarkoituksella säikäyttää minua: jos menisin vielä muille laivoille,

114 Helen Sampson ja Michelle Thomas kieltäytyivät tietoisesti omaksumasta naisellista roolia laivoillaan (Sampson & Thomas 2003, 180).

115 Karjalainen 2002, 295.

siellä saattaisi olla arvoasteikkoihin tiukemmin suhtautuvia päälliköitä. Kaiken kaikkiaan tästä tuli opettavainen kokemus niin suhteessa omiin tulkintoihini laivayhteisöstä kuin omaan orientoitumiseeni tutkijana.

Viimeksi mainitusta tapauksesta huolimatta koin useimmiten integroituneeni laivayhteisöön jopa niin hyvin, että pelkäsin miehistön unohtavan roolini tutkijana. Tämä aiheutti sen, että aloin ajoittain tuoda tutkijuuttani enemmän näkyväksi. Olin kenttätöjaksosten alussa pitäytynyt kirjoittamasta muistiinpanoja heidän nähtensä, mutta loppua kohden saatoin tarkoituksella tuoda läppärini mukaan esimerkiksi viettäessäni pitkiä aikoja luotsiajossa komentosillalla. Kirjoitteluani herättikin selvästi huomiota ja joskus suoria kysymyksiä siitä, mitä kirjoitan. Tuolloin saatoin sanoa esimerkiksi kirjoittelevani aikaisempia materiaaleja puhtaaksi, mikä usein pitikin paikkansa. Tämä esilletuloni oli hyvin tietoista, sillä muistan pohtineeni juuri aiemmin mainittua Helmi Järviluoman esille tuomaa liiallisen läheisyyden tuottamaa ongelmaa saada tietoonsa sellaisia asioita, joita ei ollut tarkoitettu tutkijan korviin. Myös Charlotte Aull Davis on todennut tutkittavilla olevan oikeus tulla muistutetuksi aika ajoin tutkimuksen kohteena olemisesta.¹¹⁶ Voisikin todeta, että akateemisuuteni tai ikäeromme ei ollut ongelma, koska ajoittain koin niin suurta yhteenkuuluvuutta miehistön kanssa, että jouduin eettisyyden vuoksi ottamaan etäisyyttä heihin.

Mitä tulee tutkijan roolini esille tuomiseen, tapahtui muutos, ei vain kunkin laivamatkan sisällä, vaan myös koko kenttätöprosessini aikana. Olin todellakin pyrkinyt pitämään konkreettisen työskentelyni eli kenttätöpäiväkirjan kirjoittamisen, hieman syrjässä, koska koin sen yhdistyvän liiaksi tutkimusrooliini ja kenties myös tutkimustehtävääni havainnoida heidän elämäänsä. En halunnut, että he tiedostaisivat olemassaolonsa tutkimukseni kohteena yhtään enempää kuin oli luonnollista. Kuitenkin, viimeisellä laivallani paineet tutkimusmateriaalieni työstämisestä ja tutkimukseni aikatauluista ajoivat minut siihen tilanteeseen, että päätin yrittää litteroida aikaisempia haastattelujani jo kenttätömatkan aikana. Ja koska hyttini sijaitti miehistön hyttikäytävällä, jossa olin melko eristyksissä, päätin ottaa kannettavan tietokoneeni päivähuoneeseen. Perustin sohvan nurkkaan ”toimistoni”, jossa istuin erityisesti merimatkojen aikana läppäri sylissä jalat pöydällä – siinä asennossa pysyi parhaiten paikallaan kovemmissa keleissä. Kävikin lopulta niin, että miehistö tottui työskentelyyni ja ohi kulkiessaan saattoivat huikata, että ”tulehan kahville” tai ”tauko!” – koska heilläkin oli tauko. Minulla oli minun työni ja heillä heidän työnsä. Huomasin, että yhteisen rytmin – työn ja taukojen yhteispelin – avulla pääsin sisälle heidän elämäänsä vähintään yhtä hyvin, kuin jos olisin notkunut kylki kyljessä seuraamassa heidän työskentelyään konehuoneessa tai komentosillalla.

116 Davies 2008, 56.

Naisena miesten valtakunnassa

Olen edellä pyrkinyt tuomaan esille piirteitä, jotka mielestäni ovat vaikuttaneet paikantumiseeni laivayhteisöissä: kenttätyöntekijä, tutkija, akateeminen, merimies, keski-ikäinen ja nainen. Viimeksi mainittua en ole vielä juurikaan käsitellyt, koska se ansaitsee oman keskustelunsa. Kiistämätön tosiasia on, että olin naistutkijana yhteisöissä, jotka olivat yli 90 prosenttisesti miesvaltaisia. Yhdellä laivoista olin koko neljän viikon ajan ainoa nainen, kahdella muulla oli lisäksi yksi tai kaksi naispuolista miehistön jäsentä osin samaan aikaan, osin eriaikaisesti, sekä ensimmäisellä laivallani tietenkin opiskelijani Johanna Laine. Päälystössä ei näillä laivoilla ollut naisia, mikä oli lähinnä sattumaa. Naisia alkaa olla merillä entistä enemmän ja kaikissa osastoissa, jos kohta naisten osuus merimiehistä on edelleen häviävän pieni.¹¹⁷ En siis ollut mitenkään vallankumouksellisessa asemassa ensimmäisenä tai ainoana naisena, vaan naisiin on jo enemmän tai vähemmän totuttu rahtilaivoillakin.

Sukupuolen paikantumisesta on käyty keskustelua tieteen piirissä jo lähes sata vuotta, eikä koko debattia ole paikallaan käsitellä tässä. Muutama huomio on kuitenkin syytä tehdä liittyen ylipäänsä sukupuolen käsitteeseen ja siihen, miten sukupuoli tulee tai tuodaan esille. Käsitettä on jo itsessään problematisoitu alkaen antropologi Margaret Meadin 1930-luvulla tekemästä havainnosta erottaa biologinen sukupuoli (*sex*) ja sosiaalinen sukupuoli (*gender*). Tällä haluttiin kiistää ajatus sukupuolesta biologisena kohtalona, johon yksilö on tuomittu. Tätä vallankumouksellista ajatusta jatkoi feministikirjailija Simone de Beauvoir lähes koko tuotannossaan toteamalla muun muassa, että ”naisiksi ei synnytä, naisiksi tullaan”.¹¹⁸ Tällä hän viittaa muun muassa yhteiskunnan maskuliiniseen valta-asetelmaan, jonka mukaan nainen määritellään suhteessa mieheen ”toiseksi”.

Feministisessä tarkastelussa määrittelyn lähtökohtana on usein ollut nainen ja valta, mutta *sex*–*gender*-dikotomialla on kritisoitu myös ylipäänsä ajatusta, että sukupuoli olisi jotain biologisesti annettua. Feministisen ajattelun mukaan sukupuoli on lähinnä sosiaalisesti määrittävää ja erilaisten neuvottelujen tulos. Feminiinisyyttä ja maskuliinisuutta on alettu tarkastella kulttuurisina sopimuksina, mikä tarkoittaa sitä, että sukupuolten määritelmät voivat olla jotain muuta kuin ne, joihin olemme perinteisesti totuneet. Sukupuolentutkimus onkin haastanut pohjallisen ajattelun miehen ja naisen eroista toteamalla, että mieheydestä tai mieheksi määrittymisestä ei automaattisesti seuraa maskuliininen olemus tai että feminiinisyys ei luonnostaan liity naisiin.¹¹⁹ Sukupuolen määrittymisessä sosiaalisesti on merkityksellistä sen sopimuksenvaraisuus ja tilannesidonnaisuus vastakohtana biologisen sukupuolen oletetulle pysyvyydelle.

117 Vuonna 2014 koti- ja ulkomaan liikenteessä kaikista suomalaisista merimiehistä 25 % oli naisia, tosin heistä merkittävä osa talousosastossa, esim. matkustajalaivoilla. Kansi- ja konepuolella naisia oli ainoastaan 2 % (Merimiestilasto 2014).

118 Butler 2006, 90.

119 Rossi 2007, 18; Butler 2006, 54–55; Lykke 2009, 42–43.

Filosofi Judith Butler on esittänyt, että sukupuoli ja seksuaalisuus ovat *performatiivisesti* tuotettuja, jolloin sukupuoli ikään kuin *tehdään*. Performatiivisuuden ydin on siinä, että koska se on lähtökohtaisesti esityksellistä, sen taustalla ei Butlerin mukaan ole luonnollisia tai todellisia sukupuoli-identiteettejä, vaan maskuliinisuuden ja feminiinisyden käsitteet rakentuvat osana *strategiaa*, kuten hän nimittää tilaa, jonka alaisena sukupuoli esitetään ja suoritetaan. Butlerin ajattelu liitettiin hyvin pian hänen pääteoksensa *Hankala sukupuoli* (*Gender Trouble*) ilmestyttyä vuonna 1990 muun muassa queer- ja drag-ilmioihin, joissa sukupuolten määrittäminen kaksinaisesti maskuliinisuudeksi ja feminiinisydeksi on kiistelty ja kiistetty käsitys. Butlerin alkuperäisen teesin mukaan sukupuolen tekeminen vaatii esitystä, jota toistetaan rituaalinomaisesti ja jonka toiston tarkoitus on ylläpitää sukupuolta juuri siinä sosiaalisesti vakiintuneessa kehyksessään, jota kulttuuri ylläpitää – silloin kun kyse ei ole vastakulttuurista. Siten substanssimme on ”rakennettu identiteetti, performatiivinen suoritus, johon arkinen sosiaalinen yleisö – itse toimijat mukaan lukien – uskoo ja jonka se itse esittää uskomuksena”.¹²⁰

Olen tarkoituksella jättänyt tutkijan positioita pohtiessani naiseuden ja sukupuolen viimeiseksi, koska sukupuoli (gender) on viime kädessä useiden tekijöiden yhteispeli. Sen rakentumiseen vaikuttavat intersektionaalisesti niin yhteiskunnallinen asema, etnisyys kuin ikä.¹²¹ Sukupuoli määrittyy myös aina uudelleen paikassa ja ajassa ja on siten pikemminkin relationaalista kuin essentiaalista, rakenteellista kuin yksilöllistä.¹²² Kuten Judith Butler sanoo, ”[s]ukupuolitetun ruumiin performatiivisuus tarkoittaa, että sillä ei ole mitään ontologista, olemiseen liittyvää statusta irrallaan niistä monenlaisista teoista, jotka muodostavat sen todellisuuden”.¹²³ Olemiseeni naisena miehisissä yhteisöissä vaikuttaakin kaikki edellä esitellyt seikat: työni tutkijana, taustani akateemisella uralla ja merenkulussa, kansallisuuteni suomalaisena sekä ikä. Näiden lisäksi on hyvä muistaa, että positio neuvotellaan joka kerta uudelleen riippuen tilanteesta ja läsnä olevista henkilöistä. Sukupuolen sosiaaliseen määrittämiseen liittyy myös aina vallan käsite; kenttätöissä se tarkoittaa vähintään sitä, kuka määrittää sukupuolesi ja asemasi, tai pikemminkin miten ne neuvotellaan.

Viimeksi mainittu ei toki tarkoita sitä, etteikö sukupuolinäkökulmaa voisi ja tulisi pohtia kokonaisuuden kannalta, jos ei muutoin, niin tutkimuseettisistä syistä. Sukupuolisia eroja kenttätutkimuksissa on suomalaisessa tutkimuskirjallisuudessa käsitelty vähän, ja esimerkiksi tutkijan ja tutkittavan välistä eroottista latausta – tai sen puutetta – ei juurikaan tuoda esille.¹²⁴ Tämä on ymmärrettävää sikäli, että refleksiivisen analyysin raja itsekorostukseen on tunnetusti

120 Butler 2006, 25, 233–236.

121 Lykke 2009, 46.

122 Järviluoma, Moisala & Vilkkö 2003, 3.

123 Butler 2006, 229.

124 Järviluoma 2002, 4; Fingerroos & Jouhki 2014, 96.

kapea, eikä kukaan itseään kunnioittava tutkija halua tekstiään luettavan myötähäpeän tuntein.¹²⁵ Merellisiä miesvaltaisia yhteisöjä tutkittaessa sukupuolen neuvottelemineen on kuitenkin tärkeässä asemassa niin kenttätöissä kuin kohteen sukupuolijakaumaa tarkasteltaessa, kuten etnografit Mira Karjalainen ja Miia-Leena Tiili ovat väitöstutkimuksissaan osoittaneet.¹²⁶

Tutkija paikantuu kollektiivisesti niin sukupuolensa, etniskansallisuutensa kuin sosiaalisesti edustamiensa ryhmien perusteella, halusipa tai ei.¹²⁷ Näistä sukupuoli on helposti keskeisin, kuten saksalainen sosiologi Sandra Meike Bucerius on todennut liittyen tutkimukseensa naisena miespuolisten maahanmuuttajataustaisten huumeiden välittäjien parissa. Hän on pohtinut tutkijan ja tutkittavan välisiä sukupuolieroja ja toteaa, että vallalla on edelleen oletamus, että kenttätöntekijän luottamus kohteena olevassa yhteisössä kasvaa samankaltaisuuksien myötä. Bucerius kuitenkin osoittaa omassa tutkimuksessaan, että esimerkiksi sukupuoliero voi olla etu uusien näkökulmien ja erilaisen tulkinnan löytämisessä kohteesta. Vaikka sukupuolen vuoksi ei ole pääsyä kaikkiin tilanteisiin, kuten esimerkiksi omalla kohdallani miesten saunaan, voi ulkopuolisuudesta olla myös hyötyä. Saavutettuaan luottamuksen Bucerius pystyi saamaan kohteestaan selaista sisäpiirin tietoa, mitä ei varsinaisille sisäpiiriläisille jaettu, koska suhteesta puuttui esimerkiksi miehille ominainen kilpailuhenkisyys.¹²⁸

Menessäni ensimmäiselle rahtilavalleni olinkin varsin tietoinen sukupuoleni poikkeuksellisuudesta jopa niin konkreettisella tasolla, että pohdin etukäteen muun muassa pukeutumistani. Tarkoituksella jätin kotiin kaikki vähänkin naiseuteen viittaavat vaatekappaleet: yhtäkään minihametta jos muutakaan hametta ei vaatekaappiini kuulunut. Naiivi ajatukseni oli yrittää olla mahdollisimman androgyyni.¹²⁹ Huomasin kuitenkin vähitellen kokevani oloni vieraaksi yrittäessäni luoda jonkinlaista keinotekoista kenttätöntekijän roolia. Kenttätöiden edetessä laukkuuni ilmestyikin normaaleja arkivaatteitani tarkoittaen kuitenkin lähinnä farkkuja ja t-paitoja ja mahdollisia maissa käyntejä varten joku parempi pusero. Totesin myös, että väkinäinen yritys olla jotain muuta kuin olin olisi välittynyt olemuksestani. Ja kuten Colin Turnbull on osuvasti todennut, kenttätutkimuksen perusedellytys on rehellisyys, joka saavutetaan vain olemalla oma itsensä – usein kylläkin uusi oma itsensä, sillä tutkimusprosessin aikana löytää yleensä paljon tietoa myös itsestään.¹³⁰

Vaikka tiedostin naiseuteni miehisellä toiminta-alueella jopa suunniteltua pukeutumista myöten, laivan päälle tultuani pyrin sen useimmiten unohta-

125 Ks. myös Ruotsala 2002, 61.

126 Karjalainen 2002, 2007, 2010; Tiili 2016.

127 Heikkinen 2010, 231.

128 Bucerius 2013, 691, 705, 715–717.

129 Vastaavia ajatuksia on Buceriuksella kenttätöidensä alussa (Bucerius 2013, 705; ks. myös Silvén 2004, 32).

130 Turnbull 1986, 20.

maan. Vaikka tämä kuulostaa naiivilta, ja jopa mahdottomalta, viittaa useiden tutkijoiden näkemykseen roolien moninaisuudesta. Tutkija saattaa olla samanaikaisesti suhteessaan tutkimuskohteeseensa samansukupuolinen, samassa elämäntilanteessa oleva, esimerkiksi äiti, tai samanheimoinen, kuten Hanna Snellman tutkiessaan Göteborgiin muuttaneita sällalaisia, tai sukunsa edustaja, kuten Helena Ruotsala tutkiessaan poronhoitajia.¹³¹ Naisena olemisen ohella olinkin paitsi tutkija, myös, kuten edellä on tullut esille, joidenkin mielestä merenkulkija. Väittäisinkin, että solahtamiseni laivan elämään tapahtui mitä suurimmassa määrin viimeksi mainitun hengessä: koin lähinnä toverillista yhteyttä kanssaseilaajiin. Tästä lähtökohdasta tarkasteltuna koin olemiseni laivan päällä usein jopa sukupuolettomaksi.

Toverillisuuden kokemus on piirre, joka rakentuu ajan kuluessa ja perustuu yhteisiin kokemuksiin ja voi olla luonteeltaan jopa sukupuoleton; sukupuoleen viittaaminen tietyissä tilanteissa olisi ollut loukkaus. Tällaisia tilanteita olivat erityisesti yhteinen löhöily päivähuoneessa television ääressä, kortin läiskiminen saunan jälkeen tai ylipäänsä tilaisuudet, joissa on useita miehistön jäseniä läsnä. Näissä tilanteissa viittaus naiseuteeni kavereiden läsnä ollessa olisi loukannut yhteistä sanatonta sopimusta. Eräänlainen pinnallinen lojaalisuus olikin läsnä, ikään kuin pitämässä tasapainoa yllä. Tämä ei toki tarkoita sitä, etteikö sukupuolista tietoisuutta esiintyisi aina, se vain yhteisestä sopimuksesta jätettiin tuomatta esille. Sukupuolinen diskurssi paljastui kuitenkin ajoittain. Esimerkiksi jos satuin poistumaan yhteisistä vapaa-ajan vietoista samalla ovenavauksella jonkun miespuolisen miehistön jäsenen kanssa, saatettiin perään heittää kysymys mahdollisesta samasta osoitteesta. Tietoisuus sukupuolisuudesta ikään kuin kyti pinnan alla ja pulpahti esille aika ajoin. Oletetun toverillisuuden tunteen johdosta saatoinkin olla jopa pettynyt siitä, että olin sittenkin ”vain nainen”, vaikka koin olevani yksi heistä, yksi jatkista.

Kulttuurisia kohtaamisia

Edellä kuvattu positiointini laivan arkeen ja miehistöön kuvaa suhdettani heihin yleisellä tasolla. On kuitenkin todettava, että käsittelen siinä useimmiten suhdettani suomalaisiin tai virolaisiin merimiehiin. Noin puolet kohdelaivojeni miehistöistä oli kuitenkin filippiiniläisiä, ja vaikka yrittäisin tarkastella miehistöjä kokonaisuutena, on yhteiselo tämän puoliskon kanssa väistämättä erilaista eri kielestä ja kansallisesta taustasta johtuen. Heidän kanssaan toimimiseen vaikutti myös se, että edustin kansallisuudeltani sekä toista vallitsevaa miehistöryhmää että laivan lippumaata. Heidän näkökulmastaan minut saatettiin siis liittää osaksi laivan suomalaisyhteisöä tai varustamon edustajaksi. Erotukseksi suomalaisista merimiehistä minulle he eivät kuitenkaan merkinneet esimerkiksi uhkaa työpaikkojen viemisestä tai kommunikoinnin vaikeutta työ-

131 Ruotsala 2002, 58; Snellman 2003b, 23.

yhteyksissä, joten pystyin lähestymään heitä puhtaasti tutkijan kiinnostuksella.

Olin lukenut filippiiniläisistä merimiehistä jotain etukäteen – heitä on tutkittu melko paljon johtuen heidän suuresta osuudestaan merenkulussa – ja siten tietoinen monista heihin liitetyistä stereotypioista. Ensimmäinen tällainen asia, johon yleensä törmäsin, oli heidän väitetty ystävällisyytensä ja iloisuutensa.¹³² Nämä piirteet pitivät pitkälti paikkansa, yleensä heistä välittyi heti ensimmäisestä tapaamisesta lähtien positiivinen kuva. Ystävällisyys tarkoitti hyvääntuulista tervehtimistä kongilla vastaan tullessa tai kevyttä jutustelua työn lomassa, mutta myös syvällisempiä keskusteluja työn ja elämän inhimillisemmistä puolista. Tällaiset piirteet ymmärrettävästi edesauttoivat heihin tutustumista ja kanssakäymistäni heidän kanssaan.

Toinen merkittävä piirre kohtaamisissani filippiiniläisten kanssa oli heidän vastaanottavaisuutensa ja halukkuutensa ylipäänsä kaikenlaisiin keskusteluihin. Tulkitsin tämän johtuvan siitä, että työskennellessä useita kuukausia yhteen menoon laivan päällä kaikenlainen poikkeama arjen rutiineista oli tervehtänyt.¹³³ Tämä näkyi erityisesti viettäessäni aikaa komentosillalla perämiesten kanssa, jotka pääsääntöisesti vastasivat laivan ajamisesta merimatkoilla. Keskustelut yleensä käsittelivät heidän kotimaataan ja perhettään ja sitä, minkälaista oli elää kaukana läheisistään. Filippiiniläiset merimiehet kertoivat lähes poikkeuksetta hyvin avoimesti koti-ikävästään, mikä teki ainakin selvän eron puheenaiheisiin suomalaisten kanssa. Vaikka suomalaistenkin kanssa keskustelu oli monipuolista, ei yksityisempiin elämäntilanteisiin yleensä puututtu kuin vasta pidemmän kontaktin myötä.

On selvää, että yhteinen kieli ja kansallisuus vaikuttivat tulkintaani suomalaisista merimiehistä, mutta näkisin, että välittömällä ja läheiselläkin kontaktilla oli vastaavanlainen vaikutuksensa tulkintaani filippiiniläisistä – olkoonkin, että useissa asioissa olin edelleen heidän maailmassaan ulkopuolinen. Samalla tietynlainen ulkopuolisuus saattoi myös edesauttaa luottamuksellisten suhteiden syntymistä välillemme. Naiselle oli epäilemättä helpompi kertoa herkimmistäkin tunteistaan, kuten juuri koti-ikävästä,¹³⁴ jos kohta ymmärsin, että he jakoivat myös työtovereidensa – niin suomalaisten kuin filippiiniläisten – kanssa näitä asioita. Vaikka, ja koska, siis edustin eri sukupuolta ja kansallisuutta, oli minulla mahdollisuus saavuttaa erilainen suhde heidän kanssaan. Onkin miuitettava, että tutkijan kanssa samaa kansallisuutta edustavat eivät välttämättä jaa näkemyksiään hänen kanssaan ja vastaavasti toisenlaisista kulttuurisista oloista tulevat voivat hyvinkin löytää yhteisymmärryksen keskenään.¹³⁵

132 Tämä piirre viittaa paitsi heidän esiintymiseensä, myös niin sanottuna ”jeesjees-kulttuurina” tunnettuun tapaan vastata kaikkeen myöntävästi.

133 Vastaavanlaista merimiesten halukkuutta keskusteluihin poikkeuksellisen vieraan kanssa koki tutkija Helen Sampson tehdessään kenttätöitä sekamiehitetyillä rahtilaivoilla (Sampson 2013, 4).

134 Naiset on usein laivoilla koettu hyviksi kuuntelijoiksi (Sampson & Thomas 2003, 177).

135 Davies 2008, 111.

On kuitenkin huomautettava, että koska filippiiniläisten merimiesten ja minun välillä oli selkeä kielellinen kuilu – minä en puhunut tagalogia tai heidän muuta kotikieltään, ja he eivät puhuneet suomea, eikä yhteinen kieleemme englanti ollut aina järin korkealla tasolla – jäi monia asioita todennäköisesti ymmärtämättä. Tulkitsenkin heidän olemistaan ja sanomisiaan hyödyntäen muita tutkimuksia, joita maailman meriä seilaavista filippiiniläisistä merimiehistä on tehty. Pyrin toki välttämään vetämästä liian suoraviivaisia yhtäläisyyksiä muihin esimerkkeihin; tarkoitukseni on lähinnä pyrkiä ymmärtämään heitä yksilöinä. Viime kädessä tulkintani nojaa kuitenkin näkemyksiini heistä *suomalaisena naispuolisena akateemisena tutkijana*, kuten muunkin miehistön kohdalla.

On vielä todettava, että valintani kirjoittaa tutkimukseni suomeksi asettaa tutkimuskohteenani olevat miehistön jäsenet eriarvoiseen asemaan: filippiiniläisillä ei ymmärrettävästi ole juurikaan mahdollisuutta lukea tutkimukseni tuloksia. Koska kuitenkin lähdin tutkimaan suomalaista kauppalaivastoa ajatuksena lisätä suomalaisten ymmärrystä sekamiehityksestä ja sitä kautta parantaa turvallisen merenkulun edellytyksiä, päädyin kirjoittamaan suomeksi. Sekamiehitys on suomalaisille merenkulkijoille vieraampi elementti; sen sijaan kaikki kohtaamani filippiiniläiset merimiehet olivat työskennelleet aikaisemmin sekamiehitetyissä laivoissa. Tavoitteeni on kuitenkin julkaista tutkimuksestani osia myös englannin kielellä.

Mikä tapahtuu laivalla, jää laivalle

Olen edellä tuonut esille tutkimukseni rajauksia ja reunaehtoja, joista monet liittyvät myös tutkimuksen eettisyyteen – onhan sen yksi primääri määritelmä tutkimukseen vaikuttavien seikkojen läpinäkyvyys. Erityiset tutkimuseettiset määritelmät ja näkökulmat ovat olleet arkea nykypäivän tutkimuskäytännöissä jo pitkään, viimeisimpänä todistuksenaan vuonna 1999 perustettu Tutkimuseettinen neuvottelukunta (TENK). Sen luomissa hyvän tieteellisen käytännön ohjeissa on viime aikoina painotettu erityisesti ihmistieteisiin liittyviä asioita.¹³⁶ Olenkin niin tutkimusta aloittaessani kuin sen aikana pyrkinyt huomioidaan erityisesti tutkittavieni oikeudet mutta myös yleiset tutkimuksen eettisyyteen liittyvät periaatteet.

Tieteellisellä riippumattomuudella ja itsenäisyydellä on tutkimuksen eettisyyteen liittyen ajateltu ensisijaisesti tieteen julkisuutta, uuden tieteellisen tiedon etsimistä ja tiedon järjestelmällistä kyseenalaistamista.¹³⁷ Itse lasken siihen kuuluvaksi myös riippumattomuuden mahdollisten tukijoiden vaikutuspyrkimyksistä. Kuten edellä on tullut esille, asuin kolmella laivalla jokaisella noin kuukauden

¹³⁶ Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi 2009.

¹³⁷ Kuula 2011, 25–26.

ajan, mikä edellytti ymmärrettävästi niiden omistavien varustamoiden lupaa. Käytännössä olin varustamon vieras, sillä oleskelustani ja esimerkiksi ruokailusta laivoilla en joutunut maksamaan mitään. Nämä seikat saattaisivat helposti asettaa tutkijan jonkinasteiseen kiittolisuudenvelkaan ja vaikuttaa siten tutkimuseettisiin periaatteisiin. Omalla kohdallani tällaista ongelmaa ei ollut; en kokenut minkäänlaista vieraanvaraisuudesta johtuvaa vastavuoroisuuden velvoitetta varustamoita kohtaan, toki suurta kiittolisuutta mahdollisuudesta päästä heidän laivalleen. Yhdessäkään tapauksessa varustamo ei myöskään asettanut minulle vaatimuksia tai esimerkiksi toiveita tutkimustulosteni paljastamiseksi muutoin, kuin mitä väitöskirjassani tulisi esille; tätä olisin joka tapauksessa vastustanut. Sen sijaan, kuten aikaisemmin tuli esille, sain esimerkiksi tehdä valintani tutkimuslaivojen suhteen vapaasti omien kriteerieni mukaisesti.

Tutkimuseettisesti tärkeimmät yleiset periaatteet liittyvät yleensä tutkittavien oikeuksiin: heidän itsemääräämisoikeutensa kunnioittamiseen, vahingoittamisen välttämiseen sekä yksityisyyteen ja tietosuojaan.¹³⁸ Hierarkkisesti järjestäytyneessä merenkulussa yksilöiden huomioiminen, esimerkiksi luvan pyytäminen tutkimuksen kohteena olemiseen, on jokseenkin haasteellista, koska lupakäytännöt etenevät ylhäältä alas. Saatuani varustamolta myöntävän vastauksen suorittaa tutkimusta heidän laivoillaan olin edennyt vasta puoleen väliin: seuraavaksi varustamo kysyi laivan molemmilta kapteeneilta suostumusta asiaan. Tässä edettiin mielestäni niin kuin toivoin, en toki olisi halunnut päätyä laivalle vastoin päällikön toivomusta.¹³⁹

Käytännössä huomasin kuitenkin, että päälliköiden näkökulmasta luvan pyytäminen oli lähinnä retoriikkaa. Muutama heistä totesi jälkepäin, ettei heillä oikeastaan ollut vaihtoehtoja: varustamon ”pyyntöihin” oli parempi myöntyä. Suuremmaksi ongelmaksi koin sen, ettei minulla ollut mahdollisuutta kysyä miehistön jäseniltä lupaa oleskelulleni laivalla. Käytännössä varustamoiden mielestä riitti, että päällikkö sallisi oleskeluni, ja muille siitä vain tiedotettiin. Myös kapteenit vaikuttivat olevan samaa mieltä. Eräs jopa totesi, ehkä hieman ironisesti, ettei miehistöltä muistakaan asioista kysyä. Tätä dilemmaa on käsitelty usein erityisesti organisaatiotutkimuksissa, joissa on todettu hierarkkisen järjestyksen asettavan haasteita ehdottoman vapaaehtoisuuden periaatteen toteutumiselle. Riskinä on muun muassa, että organisaation taholta annettu tutkimuslupa ymmärretään velvollisuudeksi osallistua tutkimukseen.¹⁴⁰

Myös TENKin tutkimuseettiset ohjeet ottavat huomioon tilanteet, joissa jokaiselta yksilöltä ei ole mahdollisuutta pyytää erillistä lupaa. Tällöin on huolehdittava siitä, että tutkittavalle annetaan riittävän yksityiskohtaisesti tietoa

138 Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakkoarvioinnin järjestämiseksi 2009.

139 Sampson ja Thomas ovat todenneet omissa kenttätöissään kapteenin olevan tärkeimmässä asemassa, eräänlaisena portinvartijana pääsyyn laivalle (Sampson & Thomas 2003, 171–172).

140 Kuula 2011, 145; ks. myös Ojajarvi 2015, 80–81; Tili 2016, 54–55.

tutkimuksesta, niin sen aiheesta ja tutkimustavasta kuin tutkimuksen kestosta. TENKin ohjeissa on mainittu esimerkkinä varusmiesten osallistuvaan havainnointiin perustuva tutkimus, mikä on hyvinkin rinnastettavissa omaan tutkimukseeni. Sen mukaan, mikäli tutkimukseen osallistumisen vapaaehtoisuutta ei voi toteuttaa, riittää jos tutkittaville annetaan kaikki tarpeellinen tieto.¹⁴¹

Päädyinkin tiedottamaan tutkimuksestani mahdollisimman kattavasti ja läpinäkyvästi ja esittämään lähinnä toivomuksen myötämielisestä suhtautumisesta tutkimukseeni. Lähetin laivalle etukäteen sekä suomen- että englanninkieliset miehistölle osoitetut kirjeet, jotka pyysin asettamaan näkyville. Kaikissa laivoissa ne olivatkin olleet esillä joko ilmoitustaululla tai päivähuoneessa, ja niihin oli selvästi tutustuttu. Kirjeessä kerroin tutkivani nykypäivän merenkulkua erityisesti päällystön parissa¹⁴² määrätyn ajan kyseisellä laivalla ja että tutkimukseen sisältyi heidän arkensa seuraamista ja erikseen sovittavia haastatteluja niiden kanssa, jotka siihen antaisivat suostumuksensa. Kerroin, että vaikka varustamo oli antanut suostumuksen tutkimukselle, sillä ei ollut osuutta tutkimukseeni eikä tutkimusaineistoja luovutettaisi varustamon käyttöön. Tiesin kokemuksesta, että erityisesti erilaisissa yhteiskunnallisissa taitekohdissa, kuten työttömyyden uhatessa, ihmiset helposti saattavat kuvitella tutkijoita työnantajan palkkaamiksi tarkkailijoiksi.¹⁴³

Miehistölle menneessä kirjeessä kerroin myös pyrkiväni suojaamaan laivan ja miehistön jäsenten henkilöllisyyden mahdollisuuksien mukaan; ihmistieteissä tutkittavien anonymiteetin säilyttäminen on keskeinen tutkimuseettinen normi.¹⁴⁴ Asia ei kuitenkaan ole kaikilta osin yksiselitteinen, kuten kansatieteilijä Miia-Leena Tiili on väitöskirjassaan todennut. Anonymiteetin lupaaminen ei vielä itsessään takaa sen säilymistä, koska rajatuissa yhteisöissä, kuten Tiilin aineistossa merivartijat, sen jäsenet oppivat tuntemaan toistensa puhetavat, ilmaiset ja asenteet.¹⁴⁵ Lisäksi niin Tiilin tutkimuksessa, kuin omassanikin, on mahdotonta estää tutkittavien puhumista keskenään osallistumisestaan tutkimukseen. Erityisesti merenkulkijan liikkuvassa ammatissa sana kiertää helposti myös muille laivoille.

Suojatakseni tutkittavieni henkilöllisyyden käsittelen kolmea laivaani ikään kuin yhtenä hypoteettisena laivana kooten siihen piirteitä kaikilta laivoilta si-

141 Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi 2009; Arja Kuulan mukaan laillisesti sitova suostumus syntyy myös tilanteissa, joissa tutkittava suostuu osallistumaan tutkimukseen, vaikka kirjallisia sopimuksia ei missään vaiheessa allekirjoitettaisi (Kuula 2011, 100).

142 Siinä vaiheessa tutkimusta kuvittelin fokukseni kohdistuvan pääosin päällystöön, koska turvallisuuteen liittyvä päätöksenteko tapahtuu yleensä heidän parissaan. Myöhemmin totesin laivan koko miehistöllä olevan yhtä lailla tärkeä asema tutkimuksessani. Tutkimuskysymysten ja tutkimuksen tavoitteen muuttuminen on todettu tutkimuksissa olevan tavallista, ja siksi niiden yksityiskohtainen kuvailu tutkimuksen alkuvaiheessa on usein mahdotonta (Kuula 2011, 105; ks myös Ojajarvi 2015, 81).

143 Sampson & Thomas 2003, 183; ks. myös Ojajarvi 2015, 81.

144 Kuula 2011, 75.

145 Tiili 2016, 53.

ten, että niitä ei pysty yhdistämään oikeisiin kohteisiinsa. Tästä hybridilaivasta, M/S Marthasta, kerron tarkemmin seuraavassa pääluvussa. Tutkimuskohteenani olleille miehistön jäsenille en ole katsonut tarpeelliseksi antaa pseudonymejä, vaan puhun heistä heidän kansallisuutensa ja hierarkkisen asemansa mukaisesti esimerkiksi ”suomalainen päällystön jäsen”. Koska kohteenani oleva joukko on tunnistamisen näkökulmasta kuitenkin suhteellisen pieni, laivoja vain kolme ja esimerkiksi kapteeneja vain viisi, olen jättänyt kaikki muut yksilöinnit, esimerkiksi henkilöiden numeroinnin käyttämättä. Siten eri laivojen miehistöt sekoittuvat yhdeksi miehistöksi, mihin olen hybridilaivallani M/S Marthalla pyrkinyt. Samasta syystä olen jättänyt haastateltavien syntymävuoden ilmoittamatta. Ainoastaan, mikäli ikä on selkeästi merkittävä seikka, tuon sen muutoin esille.¹⁴⁶

Haastatteluotoksissa olen jättänyt alkuperäiset lauseet ja sanamuodot suurimmalta osin ennalleen, mutta pyrkinyt häivyttämään merkittävimmät murteeseen liittyvät piirteet, jotta haastattelua ei pystyisi yhdistämään henkilöön. Mikäli olen muuttanut tai lisännyt jotain haastatteluun olen merkinnyt ne hakasulkuihin, jolloin haastateltavan oma ilmaus erottuu minun muutoksistani. Myös haastattelun alkuperäisen kielen, niin suomalaisten kohdalla suomen kuin filippiiniläisten kohdalla englannin, olen jättänyt haastatteluotoksiin. Vaikka en tutki erityisesti kohteideni kielellistä ilmaisua, on erikielisyys yksi tärkeä osa sekamiehitettyjen alusten arkea. Olen siksi halunnut tuoda kielelliset erot esille siltä osin, kuin se anonymisoinnin puitteissa on mahdollista. Ainoan poikkeuksen tekevät ne virolaiset, joiden kanssa tein haastattelun englannin kielellä, ja ne suomenruotsalaiset, joiden haastattelu tapahtui ruotsiksi. Koska heitä on otoksessani vain muutama, olen jättänyt heidän haastattelunsa käyttämättä suorina lainauksina yksityisyyden suojaan vedoten. Virolaisten kohdalla olisin joutunut mainitsemaan heidän kansallisuutensa erotukseksi filippiiniläisistä, suomenruotsalaiset olisivat erottuneet kieltensä perusteella. Muutoin heidän roolinsa tässä tutkimuksessa on sama kuin muillakin miehistön jäsenillä, osana laivayhteisöä.

Miia-Leena Tiili ja Anni Ojajärvi viittaavat tutkimuksissaan sosiologi Klaus Mäkelän vuonna 2008 *Kulttuurintutkimus*-lehdessä esittämään puheenvuoroon, jossa hän käsittelee muun muassa etiikan ja hyväntahtoisuuden suhdetta tutkimuksessa. Mäkelä kysyy artikkelissaan voiko tutkijan halu suojata tutkittaviaan johtaa esimerkiksi väärinkäytöksistä vaikenemiseen.¹⁴⁷ Keskustelu liittyy hyvään tieteelliseen käytäntöön rehellisyydestä ja tutkimustulosten julkaisemisesta, jossa vastakkain on asetettu toisaalta tutkittavien oikeudet ja toisaalta tutkimuksen vapaus. Asia ei ole lainkaan yksiselitteinen. Kuten Tiili-

146 Haastateltavat ja haastatteluotteet olen yksilöinyt toiseen versioon käsikirjoituksesta, joka on ollut nähtävissä tarkistusprosessin mukaisesti; Miia-Leena Tiili on antanut tutkittavilleen pseudonymit, mutta käyttää tarvittaessa samasta henkilöstä useita eri peitenimiä (Tiili 2016, 53).

147 Mäkelä 2008; Tiili 2016, 51–52; Ojajärvi 2015, 80.

kin toteaa, kenttätöyövaiheessa sitoumus on usein vahvempi tutkittavia kohtaan, mutta tutkimuksen edetessä suhde tieteen vapauteen asettuu näkyvämmäksi.¹⁴⁸

Pohdin asiaa useaan otteeseen jo tutkimuksen aikana, en pelkästään tutkimuskohteideni suojaamisen näkökulmasta, vaan myös tiedostaen asemani vaikuttaa siihen, minkälaisen kuvan suomalainen nykypäivän merenkulku saa tutkimukseni myötä; väitöskirjani tulisi olemaan ensimmäinen kenttätöihin perustuva tutkimus sekamiehistöistä. On muistettava, että tutkija käyttää valtaa muun muassa valitessaan ja määritellessään tutkimuskohteensa, käyttäessään teorioita, käsitteitä ja luokitteluita sekä tehdessään johtopäätöksiä.¹⁴⁹ Myös kenttätöissä tutkittavien tietoisuus siitä, että tulisin kirjoittamaan heistä väitöskirjaani ilman että he tiesivät, mitä tulkintoja tekisin – enhän sitä itsekään vielä tiennyt¹⁵⁰ – tuli aika ajoin esille. Pari kertaa minulle heitettiin aikaisemmin merellä kuulemani fraasi: se mikä tapahtuu laivalla, jää laivalle.

Koin heitot lähinnä muistutukseksi siitä, että kunnioittaisin heidän yksityisyyttään ja tutkimuseettistä sääntöä olla vahingoittamatta tutkimuskohdetta niin pitkälle kuin mahdollista. Otin nämä heitot ja muutamat muut vastaanvanlaiset huomiot vastaan niiden ansaitsemalla vakavuudella muistaen, että yksittäiset henkilöt eivät käytännössä pystyneet vaikuttamaan osallisuuteensa tutkimukseeni. Jotta kuitenkin pystyisin kertomaan rehellisen näkemykseni tutkimuskysymyksieni määrittämästä asiasta, pyrin suojaamaan kohdehenkilöni niin hyvin kuin mahdollista. Tällä tarkoitan edellä mainittuja tapojani anonymisoida laivat ja henkilöt. On kuitenkin myönnettävä, että yksilön suojaaminen on vaikuttanut tutkimukseeni ainakin siltä osin, että joitakin syvällisempiä mikroetnografiaa läheneviä esimerkkejä olen joutunut jättämään pois niiden paljastavuuden vuoksi. Näiden tapausten merkitys kokonaisuuden kannalta ei kuitenkaan ole niin suuri, että se olisi vaikuttanut tulkintaani suomalaisesta sekamiehityksestä.

Inspiraation lähteitä

Merimiehiä on merenkulun alalla tutkittu niin Suomessa kuin maailmalla melko runsaasti, mikä lienee osoitus sen ikuisesti kiehtovasta maailmasta. Suomessa merimiestutkimusta on tehty enimmäkseen merihistorian alalla; merimiesten työtä on lähestytty pohtien muun muassa merimiesten määrän kehitystä, karkaamisia ja ammattiyhdistysaktiivisuutta. Tästä hyvänä esimerkkinä on Yrjö Kaukiaisien merihistoriallinen tuotanto. Hänen tutkimuksistaan ansaitsee tässä yhteydessä tulla mainituksi erityisesti monografia *Laiva Toivo, Oulu*, jossa hän valottaa 1870-luvulla purjehtineen oululaisen fregatin elämää. Hänen läh-

148 Tiili 2016, 54.

149 Heikkinen 2010, 216.

150 Etnografia on prosessi, jonka tulkintoja ei yleensä voi etukäteen tai edes kentällä tietää (Davies 2008, 55).

tökohtansa on yksittäinen laulu, jonka mukaan kyseisen laivan kapteeni kohdelti merimiehiä huonosti. Kaukiainen kuvaa yksittäisen piirteen, kurinpidon, kautta laivan elämää monipuolisesti ja elävästi mikrohistoriallisella otteella.¹⁵¹

Toinen merihistorian alalla vaikuttanut tutkija, jonka tuotanto lähenee jo erinomaisen paljon kulttuurientutkimusta, on merihistorian dosentti Merja-Liisa Hinkkanen. Muun muassa yhdessä David Kirbyn kanssa kirjoittamassaan *The Baltic and the North Seas* -teoksessa käsitellään merimiehiä ja jopa merellä työskennelleitä naisia hyvinkin kulttuuritieteellisestä näkökulmasta.¹⁵² Tähän lienee vaikuttanut Hinkkasen merkittävä tuotanto mentaliteettien historiaa käsittelevässä merimiestutkimuksessa. Naisnäkökulmaa merihistoriaan ovat tuoneet myös historioitsijat Sari Mäenpää ja Hanna Hagmark-Cooper, jotka ovat tutkineet naispuolisia merenkulkijoita ja merimiesten vaimoja.¹⁵³ Vaikka en tutkimuksessani viittaa suoraan näihin lähteisiin, on erityisesti suomalaisella merihistorian tutkimuksella merkityksensä orientoitumiseeni merenkulun tutkimukseen. Lähes kahdenkymmenen vuoden ura merihistorian opetuksen parissa on epäilemättä vaikuttanut näkemyksiini nykypäivänkin merenkulusta.¹⁵⁴

Merihistorian alalta merkittävin kenttätöihin perustuva sekamiehistötutkimus on saksalaisen Bremenin yliopiston tutkijoiden Heide Gerstenbergerin ja Ulrich Welken vuonna 2004 valmistunut tutkimus *Arbeit auf See*. Ollakseen enemmänkin sosiaalhistorioitsijoita ja yhteiskuntatieteilijöitä heidän tutkimusotteensa lähentelee hyvinkin etnografiaa pitkäkestoisten kenttätöiden ja laivan arkista elämää tarkastelevan otteensa ansiosta.¹⁵⁵ Gerstenbergerin ansioksi on myös laskettava hänen tarttumisensa sosiologi Erving Goffmanin totaalisten instituutioiden käsitteeseen. Gerstenberger kritisoi Goffmanin näkemystä rinnastaa purjelaivojen miehistöt mielisairaaloihin ja vankiloihin niiden erityisen sulkeutuneisuuden ja yksisuuntaisen hierarkkisen valtajärjestelmän johdosta. Hän huomauttaa, että hierarkiasta huolimatta valta ei ollut yksinomaan päällystöllä, vaan purjelaivoillakin kapteenit olivat riippuvaisia miehistönsä ammattitaidosta. Lisäksi Goffman käytti laivayhteisön esikuvana Herman Melvillen romaania *White Jacket*, mikä ei välttämättä edusta realistisinta kuvaa merenkulusta.¹⁵⁶

Lähimpänä kansatieteellistä merimiestutkimusta Suomessa on uskontotieteilijä Mira Karjalaisen väitöskirja *In the Shadow of Freedom*. Hänen tutkimuskohteenaan ovat olleet suomalaiset tankkilaivoilla työskentelevät merimiehet,

151 Kaukiainen 1998.

152 Kirby & Hinkkanen 2000.

153 Ks. mm. Mäenpää 1996, 2008; Hagmark-Cooper 2008a, 2008b.

154 Työskentelin vuosina 1993–1996 Suomen merimuseossa tutkijana ja 1997–2016 Helsingin yliopiston merihistorian ja museologian amanuenssina.

155 Gerstenberger & Welke 2004.

156 Gerstenberger 1996.

joiden elämää hän on tarkastellut lukuisilla kenttätyömatkoillaan eri laivoilla 2000-luvun taitteen molemmin puolin. Karjalaisen tutkimusmetodi on puhtaasi etnografinen, jos kohta erikoisuutena on, että osa materiaalista pohjautuu hänen omaan työskentelynsä matruusina vastaavilla laivoilla. Karjalainen tarkastelee väitöskirjassaan merimiehiä vapauskäsityksen näkökulmasta, jonka hän määrittelee diskurssien, kielen ja inhimillisen merkityksenannon avulla. Vapaus on siten yksi arvo muiden joukossa. Myyttistä vapauskäsitystä ja merimiesten maailmankuvaa hän tarkastelee etnografian kautta: kuinka moderni suomalainen laivaelämä poikkeaa yleissuomalaisesta työkuulttuurista. Karjalainen kritisoi kuitenkin maailmankuva-käsitteen olevan kaukana todellisuudesta, sillä ”kuva” mielletään usein staattiseksi ja pysähtyneeksi, mitä todellisuus ei vastaa.¹⁵⁷ Tässä tulkinta lähenee kulttuurin prosessuaalista näkemystä. Karjalaisen työ – olkoonkin, että käsittelee yksikansallisia miehistöjä – on tärkeässä osassa peilattessani omaa tutkimuskohdettani suomalaiseen nykypäivän merenkulkuun.

Tutkimusotteeltaan lähelle omaa tutkimustani tulee myös ruotsalaisen etnologin Christer Eldhin väitöskirja *Den riskfyllda gemenskapen*. Hän käsittelee työssään yhden matkustajalaivan turvallisuuskulttuuria riskin ja epävarmuuden käsitteiden sekä kulttuuristen prosessien ja kulttuurianalyysin avulla. Tutkimuksen kohteena olevaa alusta käsitellään muun muassa laivan kulttuurisen ja fyysisen maiseman käsitteiden kautta, jotka resonoivat mielenkiintoisesti käyttämieni tilan ja paikan käsitteiden kanssa. Eldhin tutkimus on tutkimusotteeltaan melko kokonaisvaltainen käsitellen niin asumista, merimiesuraa kuin yhteiseloja laivan päällä. Hänen tutkimuksensa perustuvat hänen vuoden aikana tekemiinsä etnografisiin kenttätöihin, joista osan hän on työskennellyt harjoittelijana samalla laivalla. Valitettavasti hän ei reflektoinut eri roolejaan eikä tuo tutkimuksessa esille, oliko miehistö tietoinen hänen tutkimustehtävästään harjoittelun aikana. Lisäksi, oman tutkimukseni kannalta Eldhin tutkimus menee hieman sivuun, koska se käsittelee yksikansallista matkustajalaivaa, jotka molemmat piirteet ovat melko kaukana sekamiehitetystä rahtilaivasta.¹⁵⁸

Kuten aikaisemmin totesin, filippiiniläisiä merimiehiä on tutkittu kansainvälisesti melko paljon johtuen heidän suuresta osuudestaan maailman merillä. Samoin on todettava ylipäänsä sekamiehistöjä koskevasta tutkimuksesta. Useista kansallisuuksista koostuvat miehistöt tulevat vastaan muun muassa useissa inhimillistä virhettä käsittelevissä tutkimuksissa, jotka eivät kuitenkaan tutkimusotteeltaan pohjautu etnografisiin kenttätöihin. En siksi paneudu niihin tässä yhteydessä enempää. Tämän tutkimuksen kannalta tärkeämmässä osassa ovat olleet ne sekamiehistöjä käsitelleet tutkimukset, jotka perustuvat haastatteluai-neistoihin ja tutkijan omakohtaisiin havainnoiteihin. Etnografia ei kuitenkaan

157 Karjalainen 2007, 18–19, 24.

158 Eldh 2004.

rajaudu yksinomaan etnoloeihin, sillä sitä käyttävät metodinaan usean alan tutkijat. Sekamiehistöjä ovatkin tutkineet etnografisesti paitsi antropologit, myös historioitsijat, sosiologit ja terveystieteilijät, vain muutamia mainitakseni.

Nykypäivän sekamiehistöjä tutkivia etnografioita on tehty erityisesti Pohjoismaissa ja Isossa Britanniassa, joista merkittävimmät tähänkin tutkimukseen käytetyt lähteet tulevat. Näistä päällimmäiseksi nostan Walesissa Cardiffin yliopiston Seafarers International Research Centre (SIRC) -tutkimuslaitoksessa tehdyt tutkimukset. Instituutti toteutti vuosina 1999–2001 etnografisia kenttätöitä neljällätoista eri laivalla usean tutkijan voimin. Laivat purjehtivat saksalaisen tai hollantilaisen päällystön alaisuudessa miehistönään filippiiniläisiä ja intialaisia merimiehiä. Yksittäiset tutkijat suorittivat keskimäärin kahdesta seitsemään viikkoa kestäviä kenttätöitä, joiden pohjalta valmistui useita tutkimuksia.¹⁵⁹ Tämän projektin seurauksena valmistui myös kansainvälisen työjärjestö ILO:n kanssa toteutettu julkaisu *The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry*, joka kokoaa yhteen paitsi SIRC:in tutkimuksissa tuotettua tietoa, myös tilastoja ja kvantitatiivista tietoa globaalista merenkulusta. Vuodesta 1999 SIRC:ssa työskennellyt sosiologi ja sittemmin keskuksen johtaja professori Helen Sampson on osallistunut merkittävämpään osaan näistä tutkimuksista. Hänen vuonna 2013 ilmestynyt monografiansa *International seafarers and transnationalism in the twenty-first century* pohjautuu paitsi projektin kenttätöihin, myös sängen viimeaikaisiin, vuonna 2011 suoritettuihin tutkimuksiin. Transnationalismia käsittelevän tutkimusotteensa ja melko vastaavissa olosuhteissa (pohjoismainen päällystö ja filippiiniläinen miehistö) tehtyjen kenttätöiden ansiosta koen hänen tutkimuksensa keskustelevan hyvin oman tutkimukseni kanssa.¹⁶⁰

Toinen selkeä tutkimuskeskittymä löytyy Tanskasta, Syddansk Universitetista, jossa toimii merenkulun terveystutkimukseen keskittynyt Centre of Maritime Health and Society -tutkimusyksikkö. Keskuksen tutkimukset liittyvät usein terveydellisiin ja sitä kautta sosiaalisiin kysymyksiin, jotka valottavat kiinnostavalla tavalla tanskalaisia sekamiehitettyjä laivoja.¹⁶¹ Tutkijat Sisse Grøn ja Fabienne Knudsen ovat kiinnittäneet erityistä huomiota tanskalaisten ja filippiiniläisten merimiesten eroihin tehdessään useita viikkoja antropologista kenttätöitä – kuten he etnografiaa nimittävät. Tutkimuskohteena tanskalaiset sekamiehitetyt alukset ovat oman tutkimukseni kannalta kiinnostavia, koska myös niissä on pitkälti vain kahdesta kansallisuudesta koostuva diversiteetti. Mielenkiintoisista tutkimusaiheistaan – muun muassa laivan turvallisuuskulttuurista – huolimatta osa heidän tutkimuksistaan jää kuitenkin etnografiana melko yleiselle tasolle.

159 Kahveci, Lane & Sampson 2002; Sampson 2003; Sampson & Thomas 2003; Sampson & Zhao 2003; myös Acejo 2012 voidaan laskea tämän tutkimusprojektin seurauksena valmistuneeksi tutkimukseksi.

160 Sampson 2013.

161 Knudsen 2004; Grøn & Knudsen 2012; Grøn & Richter 2013; Grøn & Svendsen 2013.

Pohjoismaisista akateemisista tutkimuksista norjalaisen antropologi Gunnar Lamvikin väitöskirja *The Filipino Seafarer. A Life between Sacrifice and Shopping* tulee tutkimuskohteensa osalta hyvin lähelle omaa tutkimustani. Hänen tutkimusintressinsä on kuitenkin lähinnä yksinomaan filippiiniläisissä merimiehissä kulttuurisen diversiteetin tai sekamiehistön sijaan. Huolimatta kolmen viikon kenttätöistään sekamiehitetyllä rahtilaivalla, merkittävä osa aineistosta koostuikin Filippiineillä vietetystä vuoden mittaisesta ajanjaksosta. Myös hän, kuten Sampsonkin, tarkastelee nykyajan siirtolaisuutta ylijärjestyksen kautta nähdessä luonnolliseksi ihmisen syntyminen ja kasvamisen jossain ja päivätyön tekemisen toisaalla. Keskiössä hänen tutkimuksessaan onkin filippiiniläinen suuren perheen ja suvun elättäjämies, jota hän kutsuu perhetaustaiseksi yritykseksi.¹⁶²

Muutamien filippiiniläisten (Amante) tai filippiiniläistäustaisten (McKay ja Lucero-Prisno III) tutkijoiden joukosta nostan esille Kale Bantigue Fajardon, joka on Minnesotan yliopiston Amerikan ja Aasian tutkimuksen apulaisprofessori. Hänen monografiansa *Filipino Crosscurrents. Oceanographies of seafaring, masculinities, and globalization* käsittelee filippiiniläistä merenkulkua useista eri näkökulmista. Hän on tehnyt etnografisia kenttätöitä paitsi Amerikan ja Filippiinien väliä kulkevilla aluksilla, myös merimiesten keskuudessa Manilassa ja USA:ssa. Tutkimus on erikoisella tavalla sekoitus valtion ja virallisten tahojen näkemystä filippiiniläisestä merenkulusta ja jopa autoetnografiaan viittaavaa pohdintaa filippiiniläisten merimiesten maskuliinisuudesta. Viimeksi mainittu selittyy lopulta kirjoittajan omasta taustastaan transsukupuolisena, filippiiniläisittäin *tomboy*'na. Tutkimuksella on lievässä sekavuudessaan kuitenkin arvonsa paitsi filippiiniläisen merenkulun taustoittajana, myös juuri sen maskuliinisuutta pohtivassa otteessaan. Onkin todettava, että merimiesten maskuliinisuus on selvästi alkanut kiinnostaa erityisesti amerikkalaisia tutkijoita.¹⁶³ Tämä näkökulma olisi kiehtova myös oman materiaalin jatkokäsittelyn kannalta.

162 Lamvik 2002; ks. myös Lamvik 2012.

163 McKay 2007; McKay & Lucero-Prisno III 2012; Fajardo 2011.

3. Sekamiehitys

Globaali merenkulku

Koska kaikissa kolmessa tutkimuskohteessani noin puolet laivan päällä olevasta miehistöstä oli filippiiniläisiä toisen puolen ollessa suomalaisia täydennettynä muutamalla virolaisella, on kulttuurinen moninaisuus olennainen, joskin uusi piirre laivayhteisössä. Se on kuitenkin uusi vain Suomen lipun alla; maailman merillä sekamiehistöt ovat olleet jo usean vuosikymmenen ajan enemmän kuin tavallisia. Kun vielä 1970-luvulla pääosa maailman merenkulusta liikkui oman maan kansalaisten miehittämällä aluksilla, vuosituhannen vaihteessa maailman kauppalaivastoista ainoastaan kolmasosassa oli yksikansallinen miehistö. Viidesosassa laivoista oli jopa neljää tai useampaa kansallisuutta.¹⁶⁴

Merkittävin syy monikansallisten miehistöjen lisääntymiseen maailmalla on 1980-luvun merenkulun kriisi, jota on pidetty globaalisti syvimpänä siten 1930-luvun laman. Kriisin syiksi on nimetty muun muassa 1970-luvulla syntynyt tonniston ylikapasiteetti sekä öljykriisin seurauksena romahtaneet rahdit. Tulojen laskun takia varustamot joutuivat karsimaan kulujaan, mitä tehtiin muun muassa siirtämällä aluksia halvempiin rekistereihin sekä supistamalla miehistöjen kokoa ja alentamalla palkkakustannuksia. Ulosliputukset niin mukavuuslippumaihin kuin kansallisiin rinnakkaisrekistereihin tarjosivat varustamoille mahdollisuuden palkata miehistöä edullisemmilla ehdoilla, koska niiden verotus-, palkkaus- ja etuusjärjestelmät olivat selkeästi edullisemmat kuin omilla kauppalaivastoissa.¹⁶⁵

Kansainvälisen kuljetustyöläisten liiton ITF:n tulkinnan mukaan mukavuuslippujärjestelmä auttaa varustamoja säästämään verotuksessa ja kuljetuskustannuksissa supistamalla miehistön hyvinvointi- ja sosiaalipalveluja sekä välttämällä tiukkoja turvallisuus- ja ympäristövaatimuksia. Ammattiyhdistysongelmia puolestaan vältetään palkkaamalla henkilöitä, joilla ei ole kotipaikkaa ja virallista passia. Mukavuuslippu, tai etenkin länsilippuja astetta edullisempi rinnakkaisrekisteri ei kuitenkaan välttämättä tarkoita erityisen huonoja olosuhteita ja laivoja. Joissakin maissa, kuten Norjassa, rinnakkaisrekisteri tarjoaa miehistöille runsaasti virkistysmahdollisuuksia. Rinnakkaisrekisterin tarkoitus

164 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 1, 68–69, 76. Sekamiehitys on toki ollut purjelaiva-aikakaudella tavallista myös suomalaisissa aluksissa, mutta 1900-luvun kuluessa kauppalaivamme muuttuivat yksikansallisiksi.

165 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 3, 6; Kaukiainen 2008, 486–488. Useat teollisuusmaat, mm. Norja, Tanska, Saksa ja Ranska perustivat 1980-luvun lopulta alkaen omia rinnakkaisrekistereitään, joihin listattujen laivojen kustannukset olivat edullisemmat verohelpotusten ja halvemmän työvoiman ansiosta. Liputtamalla laivan rinnakkaisrekisteriin se säilyttää kansallisuutensa ja on siten resurssina osa maan kauppalaivastoa. (Kaukiainen 2008, 489–490; Sampson 2013, 32.)

onkin usein ollut vapauttaa varustamot tietyistä rajoitteista, mutta esimerkiksi säilyttää maan merenkulun hyvä taso ja maine.¹⁶⁶

Mukavuuslippujärjestelmä ei ollut 1980-luvulle tultaessa varsinaisesti uusi ilmiö, ensimmäiset mahdollisuudet rekisteröidä alus muuhun kuin omistajansa kotimaahan syntyivät jo maailmansotien välissä. Tuolloin eräät valtiot, kuten Honduras, Liberia ja Panama, hyväksyivät vieraiden valtioiden aluksia rekistereihinsä hyvin pienin vaatimuksin. Samat valtiot ovat sittemmin olleet näkyvässä osassa mukavuuslippujärjestelmässä kasvattaen osuuttaan tasaisesti. Kun vuonna 1950 Liberia ja Panama olivat näiden avoimien rekistereiden kärjessä kuudella prosentilla, vuonna 1975 niillä oli jo 27 prosentin osuus maailman kauppalaivoista. Sittemmin, 1980-luvun kriisivuosien jälkeen kaikkien mukavuusliputettujen laivojen osuus on jatkanut kasvuaan. Tuorein kattava selvitys maailman merenkulusta on kansainvälisen työjärjestö ILO:n teettämä katsaus vuodelta 2004, jonka mukaan niiden määrä kasvoi 1990-luvun aikana kaksinkertaiseksi. Vuonna 2008 mukavuuslippulaivojen osuus maailman rahtilaivastoista oli jo yli puolet, kun kaksi vuosikymmentä aikaisemmin se oli ollut noin kolmasosa.¹⁶⁷

Merenkulun kriisi aiheutti mukavuusliputuksineen myös uuden ilmiön maailman merenkulussa: miehistöjen kansallisuuksien painopiste siirtyi Kaakois-Aasiaan. Koska varustamoiden intresseissä oli löytää mahdollisimman halvaksi tulevaa työvoimaa otettiin sieltä, mistä edullisimmin saatiin. Laivoille ilmestyi merimiehiä sellaisista maista kuin Indonesia, Etelä-Korea ja Filippiinit, joista yksikään ei ollut vielä pari vuosikymmentä aikaisemmin juuri esiintynyt kansainvälisessä merenkulussa. Esimerkiksi korealaisia merimiehiä ei vielä vuonna 1965 mainittu laisinkaan Aasian merenkulun tilastoissa, kun vuonna 1988 heitä liikkui maailman merillä jo 50 000. Kuvaavaa merenkulun työvoiman nopeille muutoksille on myös se, että vain kuusi vuotta myöhemmin, vuonna 1994, korealaiset varustamot anoivat hallitukseltaan lupaa palkata kiinalaisia merimiehiä, koska heidän palkkaamisensa tuli selkeästi oman maan kansalaisia halvemmaksi.¹⁶⁸

Vaikka kulujen minimoiminen on useille varustamoille tärkeää, ei työvoiman edullisuus ole kuitenkaan ainoa kriteeri valittaessa miehistöjä. Kansainvälisen merenkulun ja erityisesti sekamiehistöjen näkökulmasta tärkeässä asemassa on myös kyky kommunikoida. Puutteellinen kielitaito on ajanut esimerkiksi korealaiset ja venäläiset merimiehet työskentelemään enimmäkseen yksikansallisissa miehistöissä omien maanmiestensä kanssa. Sen sijaan intialaiset, puolalaiset ja filippiiniläiset rekrytoituvat useimmin sekamiehistöihin ainakin mitä

166 What are FOCs?: The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 35, 45; Sampson 2013, 32.

167 Sampson 2013, 32; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 28–30.

168 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 60–61.

tulee mukavuuslippumaissa tai rinnakkaisrekistereissä oleviin aluksiin. Heidän englannin kielen taitonsa on ajateltu olevan riittävän korkealla tasolla kommunikointiin länsimaisen päällystön kanssa.¹⁶⁹

Kuten todettua, edullista työvoimaa on ollut tarjolla useista maista, mutta yksi onnistui kuitenkin valtaamaan merenkulun työmarkkinat ylitse muiden: Filippiinit. Yksittäisenä kansallisuutena filippiiniläiset ovat 1980-luvulta saakka johdaneet ylivoimaisesti tilastoa maailman merenkulkijoista. Vuonna 2003 Cardiffin yliopiston merenkulun tutkimuslaitos SIRC arvioi filippiiniläisten osuudeksi 22,4 prosenttia, kun seuraavina olevien ukrainalaisten, venäläisten ja indonesialaisten osuudeksi arvioitiin noin seitsemän prosenttia.¹⁷⁰ Suurin osa filippiiniläisistä työllistyi miehistötehtäviin, tosin heidän osuutensa alemmissa päällystötehtävissä, esimerkiksi vahtiperämiehinä, oli myös selkeästi suurin: vuonna 2002 näistä päällystön jäsenistä oli filippiiniläisiä 27,2 prosenttia. Vaikka SIRC:in luvut ovat yli kymmenen vuoden takaa, eikä uudempaa kattavaa tilastoa ole saatavissa, on yleisesti arvioitu, että filippiiniläisten suhteellinen osuus kaikista merimiehistä on pysynyt vähintään viidesosassa.¹⁷¹ Ainakin heidän totaalinen määränsä on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Filippiinien kansallisten tilastojen mukaan filippiiniläisiä merimiehiä oli vuonna 2005 vajaa 250 000, kun vuonna 2014 heitä oli jo yli 400 000.¹⁷² Samaan aikaan maailman rahtitonniston määrä laskettuna kantavuuden mukaan myös kaksinkertaistui.¹⁷³

Filipino sailor

Mistä sitten johtuu, että juuri filippiiniläiset onnistuivat valtaamaan kansainvälisen merenkulun? Kuten edellä todettiin, he eivät vielä 1970-luvulla olleet erityisen tunnettuja globaalista merenkulusta, jos kohta saarivaltiossa asuvina olivat kulkeneet meriä aina. Yksittäistä vastausta filippiiniläisten invaasiolle ei löydy, vaan syyt ovat olleet moninaiset. Kiistaton tosiseikka kuitenkin on, että heidän osuutensa kasvoi juuri merenkulun kriisin aikaan räjähdysmäisesti. Esimerkiksi yksistään vuoden 1987 aikana filippiiniläisten määrä eurooppalaisomisteisissa aluksissa kasvoi 2 900:sta 17 057 henkeen. Myös tilastossa, jossa todetaan heidän määränsä kymmenkertaistuneen vuodesta 1975 vuoteen 2002, on selvä nousu juuri vuoden 1985 kohdalla.¹⁷⁴

169 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 72. On kuitenkin huomattava, että lipun ja miehistön valitseminen on useiden tekijöiden summa ja saattaa riippua myös liikennöintialueesta tai -tavasta (Sampson 2013, 34–36).

170 Sampson 2013, 37.

171 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 74; Fajardo 2011, 4.

172 Tarkat luvut olivat 247 983 ja 401 826. Kaikki eivät kuitenkaan ole kansi- tai konepuolella työskenteleviä merimiehiä, vaan erityisesti risteilijöissä asiakaspalvelutehtävissä työskentelee paljon filippiiniläisiä. Heistä myös merkittävä osa on naisia. Matkustajalaivaliikenteen osuus on eriteltä ainoastaan jälkimmäisessä tilastossa, jonka mukaan heitä oli kuitenkin vain 80 000. Päällystötehtävissä kaikista filippiiniläisistä merillä työskentelevistä oli vuonna 2014 vajaa neljännes. (OFW Statistics 2005; OFW Statistics 2010–2014.)

173 UNCTAD Statistics. Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980–2016.

174 Amante 2005, 4; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 58.

Ymmärtääkseen filippiiniläisten merimiesten ylivoimaisen määrän merenkulun työmarkkinoilla ja sen, miksi suurin osa heistä työllistyy alempiin positiioihin laivayhteisön hierarkiassa, on tarkasteltava maan historiaa ja erityisesti siirtomaavallan osuutta siinä. Ajallisesti pisimpään Filippiinit oli vieraan vallan alla ollessaan Espanjan siirtomaana 1500-luvulta 1800-luvun lopulle. Merenkulun kannalta merkittävämpää roolia näyttelee kuitenkin vuonna 1898 alkanut Yhdysvaltojen kolonisaatio. Vaikka varsinainen amerikkalaisvaikutus kesti vain vajaa viisikymmentä vuotta, toiseen maailmansotaan asti, on sillä ollut pitkäkantoiset vaikutukset: heti ensimmäisenä vuonna siirtomaavallan alettua perustettiin amerikkalaisten aloitteesta Filippiinien ensimmäinen merenkulkualan oppilaitos. Paitsi kehittämällä globaalisti käyttökelpoisen USA:n kauppalaivaston oppeihin perustuvan koulutusjärjestelmän, amerikkalaiset integroivat myös englannin kielen osaksi koulutusta – kielen, josta oli tullut merenkulun *lingua franca*.¹⁷⁵ Filippiinien itsenäistyttyä toisen maailmansodan myötä kiinteä yhteys Yhdysvaltoihin kuitenkin säilyi, joten kun merenkulun koulutusta alettiin uudistaa 1960-luvulla, integroitiin se edelleen amerikkalaisen kauppalaivaston standardien mukaiseksi. Tästä oli sittemmin merkittävää hyötyä Filippiineille. Kun merenkulun kriisi 1980-luvulla ajoi varustamot etsimään edullisempaa työvoimaa laivoilleen, englanninkielentaitoiset ja amerikkalaisten standardien mukaan koulutetut filippiiniläiset olivat houkutteleva vaihtoehto muille edullista työvoimaa tarjoaville maille.¹⁷⁶

Filippiiniläiset olivat toki työskennelleet merillä jo espanjalaisten valtakaudella, tosin lähinnä pakotettuina miehistöinä heidän kaljuuteillaan. Sittemmin 1800-luvulla he vakiintuivat miehistöiksi myös englantilaisille kauppalaivoille ja amerikkalaisille valaanpyyntialuksille, minkä ansiosta filippiiniläisistä tuli tuolloin melko näkyvä osa merenkulkua. Nimitys *manilamen* levisikin laajalle, tosin usein käsittämään kaikkia aasialaistautaisia miehistöjä.¹⁷⁷ Toisen maailmansodan jälkeen filippiiniläisten määrä kuitenkin väheni maailman merillä amerikkalaisten suljettua muiden maiden kansalaiset aluksiltaan.¹⁷⁸ Filippiiniläiset jatkoivat toki merenkulkua lähivesillään: yli 7 000 saaren valtioon vesillä liikkuminen on kuulunut aina.

Konkreettista syytä tai hetkeä maailman merenkulun heräämiselle juuri filippiiniläisille miehistöille on jokseenkin vaikea jäljittää, ja todennäköisesti se on lopulta ollut melkoista sattumaa. Ainakin yksi tarina on asian tiimoilta kuitenkin kerrottu: vuonna 1966 Manilaan oli saapunut kreikkalainen laiva, joka joutui hätätilanteen yllättäessä pestaamaan väliaikaisen miehistön paikan

175 Englannin kieli muodostui merenkulun yleiskieleksi 1700-luvulla, kun Britannia otti Hollannilta ylivallan kansainvälisessä merenkulussa. Britannian kolonisaatio ja teollinen vallankumous höyrylaivoineen osaltaan lujittivat englannin kielen asemaa myös merenkulussa, mitä USA sittemmin jatkoi 1900-luvulla. (Molt 2006, 246, 249, 252.)

176 McKay 2007, 620–622.

177 McKay & Lucero-Prisno III 2012, 22; Fajardo 2011, 42–43.

178 McKay 2007, 620.

päällä. Varustamon huomattua, että filippiiniläiset olivat hyvää ja luotettavaa työvoimaa, he alkoivat levittää sanaa ja välittää miehistöjä muillekin laivoille. Maine kasvoi kokemuksen myötä, sillä filippiiniläisistä pidettiin, koska he osasivat englantia ja heillä oli vaadittava koulutus. Lisäksi vastaavan koulutuksen ja kielitaidon omaaviin intialaisiin verrattuna he olivat sopeutuvaisempia työskentelemään huonommilla palkoilla ja alemmissa positioissa.¹⁷⁹

Vaikka edellä kerrottu pitää epäilemättä paikkansa niin tapahtumien kuin filippiiniläisistä kerrottujen ominaisuuksienkin osalta, on asialla raadollisempikin puolensa. Lähtölaukaus on varmaankin tapahtunut juuri edellä kerrotulla tavalla, mutta se, että filippiiniläisten merimiesten määrä on kasvanut niin valtavaksi, johtuu pikemminkin Filippiinien valtiosta. Maan yhteiskunnallista tilaa kuvasti erityisesti 1900-luvun jälkimmäisellä puoliskolla suuri valtion velka ja suhteellinen köyhyys, joiden pelastamiseksi ymmärrettiin ulkofilippiiniläisten tuomalla valuutalla olevan merkitystä. Niinpä heidän hakeutumistaan ulkomaille töihin alettiin kannustaa kaikin tavoin. Siirtolaisuusprojekti on sittemmin ollut niin järjestelmällinen, että ulkomailla työskentelevistä filippiiniläisistä on muodostettu oma kansalaisuuden lajinsa OFW, Overseas Filipino Worker.¹⁸⁰

Koska siirtolaisuuden taustalla on Filippiinien valtion huono taloudellinen tilanne, jota helpottaakseen se on alkanut lähettää kansalaisiaan ulkomaille, on valuutan saaminen kotimaahan myös pyritty varmistamaan. Ulkomaille lähtevien on kansallisen ulkofilippiiniläisten työllisyysviranomaisen POEA:n määräyksestä lähetettävä vähintään 80 % palkastaan kotimaahan.¹⁸¹ Kenttätöissäkin näin tätä toteutettavan varustamon kerätessä allekirjoituksia rahansiirron hyväksynnäksi. Palkka toki lähetetään omalle tilille Filippiineillä; tärkeintä valtiolle on, että se käytetään kotimaassa.

Taloudellisessa mielessä OFW-työläisillä onkin ollut tärkeä merkitys Filippiinien valtiolle. Vuonna 2000 arvioitiin, että kaikista ulkofilippiiniläisistä yksistään merimiehet toivat maahan vuosittain 3 miljardia dollaria. Toki ulkomailla työskenteleviä filippiiniläisiä toimii muissakin tehtävissä, erityisesti esimerkiksi kotiapulaisina ja sairaanhoitajina, mutta merimiehet ovat perinteisesti olleet suurin ja parhaiten palkattuina myös yhteiskunnallisesti merkittävin ryhmä. Merenkulun koulutusta onkin tuettu runsaasti, mistä johtuen alan kouluja on perustettu niin paljon, että niiden määrä on kansallisesti suurin maailmassa: vuonna 2003 merenkulkualan yliopistoja ja korkeakouluja oli Filippiineillä 76 ja koulutuskeskuksia 41.¹⁸²

Koulujen määrä ei toki takaa vielä koulutuksen tasoa – tai pahimmillaan edes koulutusta itsessään. 1980-luvulla kouluja perustivat paljolti yksityiset tahot,

179 McKay 2007, 621–622; Lamvik 2002, 17, 118.

180 Fajardo 2011, 94.

181 Standard terms and conditions governing the employment of Filipino seafarers on board ocean going vessels. Philippine Overseas Employment Administration; Sampson 2013, 25; Lamvik 2002, 34.

182 Amante 2005, 7–8; Sampson 2013, 24.

eikä niitä juuri valvottu. 1990-luvulle tultaessa olikin yleisesti tunnettua, että kaikki todistuksen saaneet filippiiniläiset merimiehet eivät välttämättä olleet edes käyneet koulussa, vaan ostaneet pätevyyskirjansa. Asia tuli julkisuuteen vuonna 1991, kun Hong Kongin viranomaiset kieltäytyivät hyväksymästä filippiiniläisten pätevyystodistuksia oikeuttamaan työskentelyä laivoillaan. Syynä oli juuri epäily, että todistuksia sai lahjomalla tai huijaamalla kokeissa. Ongelma ei ollut yksinomaan Filippiineillä: samoihin aikoihin todettiin, että jopa puolet indonesialaisista merimiehistä ei ollut saanut lainkaan alan koulusta.¹⁸³

Johtuen merimiesten koulutuksen vaihtelevasta tasosta eri maissa ja muun muassa juuri alan korruptoituneisuudesta 1990-luvulla päätettiin puuttua asiaan maailmanlaajuisesti. Jo vuonna 1978 oli luotu kansainvälinen yleissopimus STCW¹⁸⁴ säätelemään muun muassa merenkulkijoiden koulutusta, mutta vuonna 1995 se sai merkittävästi enemmän painovoimaa tarkennettujen sääntöjen, laadunvarmistusjärjestelmien käyttöönoton ja uuden toimeenpanovallan myötä: merenkulkua käytännössä valvova satamavaltiojärjestelmä Port State Control otti merenkulkijoiden pätevyyden valvomisen yhdeksi tavoitteekseen.

STCW:n vaikutuksia koulutuksen laatuun on kuitenkin vaikea päätellä, koska eri maiden koulutusten tasoa on melko kirjavien järjestelmien vuoksi hankalaa verrata. Myöskään kattavaa selvitystä eri maiden koulutuksesta ei ole saatavissa. Viimeisimmän, vuonna 1999 EU:n teettämän tutkimuksen mukaan arvioitiin, että muun muassa Kiinassa ja Intiassa oli melko korkea merenkulun koulutuksen taso, kun taas Indonesian ja Filippiinien koulutuksen taso oli kirjavampi. Nykypäivän tilanne voi kuitenkin olla jo toinen, koska STCW-yleissopimukseen on tullut vuonna 2010 merkittäviä uudistuksia niin kutsuttujen Manilan muutosten myötä. Muun muassa pätevyksiä on nykyään uusittava säännöllisin väliajoin, ja koulutusta on alettu vaatia myös kansimiehiltä. Onkin esitetty, että koulutuksen taso Filippiineillä on nykyään suhteellisen korkea.¹⁸⁵

Filippiiniläiset Suomen lipun alla

Suomalaisten siirtyessä sekamiehitykseen vuonna 2009 asiasta sopineet tahot päättivät palkata ei-EU-miehistöt Filippiineiltä.¹⁸⁶ Periaatteessa heitä olisi voitu palkata myös muista maista, mutta Filippiinit valikoitui muiden Pohjoismaiden esimerkin ja kokemuksen perusteella. Useat suomalaisvarustamot olivat aikaisemmin ulosliputtaneet laivojaan esimerkiksi Ruotsin rinnakkaisrekiste-

183 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 82.

184 STCW. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

185 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 82, 86; IMO. The Manila amendment; Lamvik 2012, 24. Mainittakoon, että Manilan muutokset ei millään tavalla viittaa filippiiniläisiin merimiehiin. Syy nimeen on kansainvälisen kokouksen pitopaikka Manilassa vuonna 2010.

186 Vuonna 2013 ainoastaan yhdellä suomalaisella varustamolla oli muita kuin filippiiniläisiä, tässä tapauksessa venäläisiä ja ukrainalaisia (Suomen Varustamot ry:stä ja Suomen Merimies-Unioni ry:stä saadut Excel-taulukot suomalaisista sekamiehitetyistä aluksista).

riin, joten kokemuksia oli näiltä laivoilta. Suomen Varustamot ry:n ja kolmen merenkulun työntekijäliiton Suomen Merimies-Unionin, Suomen Laivanpäälystöliiton ja Suomen Konepäälystöliiton edustajat vierailivat aluksi Manilassa tutustumassa muutamiin agentteihin. He päätyivät lopulta filippiiniläiseen välitysfirmaan, jota suomalainen Bore-varustamo oli käyttänyt Hollannin lipun alla purjehtivilla laivoillaan. Tämä PTC (Philippine Transmarine Carriers) on Filippiinien toiseksi suurin miehitysfirma ja saanut muun muassa vuosina 1992–2005 useita POEA:n myöntämiä Award of Excellence -tunnustuksia.¹⁸⁷

Sekamiehityssopimukset, kuten miehityssopimukset yleensäkin, solmitaan laivakohtaisesti,¹⁸⁸ mutta yleisenä periaatteena sovittiin, että miehistöstä maksimissaan kolmasosa saa olla ei-EU-kansalaisia. Heidän määränsä ja positiosijoituksensa vaihtelee tapauskohtaisesti, mutta käytännössä positiot ovat useimmissa sopimuksissa sovittu melko yhtäläisiksi eri liittojen kiintiöihin. Siten jokaisen liiton työntekijöistä laivan miehityksessä on puolet EU- ja puolet ei-EU-kansalaisia. Esimerkiksi kansipäälystön neljästä positioista toinen ja kolmas perämies ovat yleensä filippiiniläisiä, koska kapteenin on merilain mukaan oltava EU-kansalainen ja yliperämies toimii tarvittaessa hänen sijaisenaan.¹⁸⁹ Vastaavasti konepäälystössä konepäällikkö on yleensä suomalainen tai virolainen, jolloin kahdesta konemestarista toinen on ei-EU-kansalainen ja toinen EU-kansalainen. Kolmas melko säännönmukainen ei-EU-vakanssi on kokki muiden miehistöpaikkojen vaihdellessa varustamo- ja laivakohtaisesti.

Esimerkiksi kenttätölaivoissani, joissa miehistöä oli 12 henkeä, miehitti filippiiniläiset kuusi paikkaa: kaksi vahtiperämiestä, kaksi kansimiestä, kokki ja toinen konemestareista olivat filippiiniläisiä muiden ollessa suomalaisia tai virolaisia. 16 hengen miehistössä saattoi edellä mainittujen lisäksi olla filippiiniläinen talousapulainen ja konehuoneen miehistöjäsen, esimerkiksi sähkö- tai konemies. On huomioitava, että vaikka ei-EU-kansalaisia voi olla vain kolmasosa koko miehistöstä, käytännössä laivan päällä jako on yleensä enemmän tai vähemmän tasan. Tämä johtuu siitä, että suomalaiset työskentelevät 1:1-järjestelmässä, jolloin heistä on vain puolet kerrallaan töissä toisen puolen ollessa lomalla.

187 PTC. Philippine Transmarine Carriers Inc; ILO. Assessment of the POEA Awards System for Licensed Land-based and Sea-based Agencies; Haastattelu Suomen varustamot ry:n edustaja.

188 Miehistön määrään laivalla vaikuttavat muun muassa lasti, liikennöintialue ja -tapa, työ- ja lepoajat, vahtijärjestelyt sekä satamakäynnit ja merimatkat (Tapaninen 2013, 56; Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevytydestä 166/2013).

189 Täsmällinen määrittely kuuluu: Suomalaisen kauppalaivaston päällikkönä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen (Merilaki 15.7.1994/674).

Kulttuurinen diversiteetti

Tutkittaessa yhteisöä, joka koostuu useista eri kansallisuuksista, on kulttuurinen kirjo otettava huomioon tulkintoja tehtäessä. Eri kulttuurisista taustoista tulevien kohtaaminen on herättänyt keskustelua erityisesti viime aikoina, kun useat länsimaat ovat vastaanottaneet lisääntyvässä määrin eri kansallisista taustoista tulevia maahanmuuttajia. Keskustelua on käyty lähinnä *monikulttuurisuuden* (*multiculturalism*) nimissä, mikä käsite on kuitenkin tutkijoiden parissa tuomittu liian rajaavaksi. ”Monta kulttuuria” pitää intuitiivisesti sisällään ajatuksen essentialististen kulttuurien olemassaolosta. Käsitystä yhtenäisestä etnisestä kulttuurista onkin alettu kritisoida juuri sen kategorisuuden johdosta: monikulttuurisuuden on todettu pikemminkin rakentavan rajoja ja tekevän eroja kuin pyrkivän ymmärtämään kulttuurisesti rakentunutta moninaisuutta.¹⁹⁰

Monikulttuurisuuden kritiikki sivuaa itsessään myös *kulttuurin* käsitteen problematisointia. Kansatieteen ja muiden arkista elämää ja tapoja tutkivien tieteiden piirissä kulttuurin käsitettä on arvosteltu juuri sen oletuksesta yhtenäistää kohteensa. Aikaisemmin, kansatieteen klassikoiden parissa, kulttuuri määriteltiin muun muassa tiedoiksi, uskomuksiksi, opeiksi, moraalisiinäinöiksi, laeiksi ja tavoiksi, jotka ihminen yhteisön jäsenenä hankkii.¹⁹¹ Näin tulkittuna kulttuuri on ikään kuin järjestelmä, jolla on pysyvä luonne. Viimeistään reflektiivisen käänteen myötä alettiin kuitenkin ymmärtää, että kohteesta tehtyyn representaatioon vaikuttaa myös muun muassa tutkija ja hänen tulkintansa, jotka ovat jatkuvasti alttiina erilaisille vaikutteille. Kulttuuri ei siten ole mitään pysyvää, vaan rakentuu sosiaalisessa kanssakäymisessä ja on jatkuvassa vuoro-vaikutuksessa ympäröivän yhteiskunnan kanssa.¹⁹²

Oletus kulttuurin yhtenäisyydestä ja selvärajaisuudesta, eräänlaisesta *kulttuurisesta fundamentalismista* pitää myös sisällään ajatuksen, että jokainen yksilö identifioituu vain yhteen kulttuuriin. Nykypäivän monimediaisessa ja globalistuneessa maailmassa ei kuitenkaan voida ajatella, että yhteisöt voisivat elää eristyksissä muista yhteisöistä ja olla tiiviissä kanssakäymisissä vain yksilöiden kanssa, jotka jakavat samat arvot, tavat ja aatteet.¹⁹³ On myös huomioitava, että tietystä maasta tulevat eivät kaikki välttämättä kuulu samaan etniseen, uskonnolliseen tai poliittiseen ryhmään tai heimoon. Kulttuuri käsitetäänkin nykypäivänä lähinnä yksilöiden, yhteisöjen ja materiaalisen *välissä* tapahtuvaksi, jatkuvassa liikkeessä ja muutoksessa olevaksi *prosessiksi*. Prosessuaalisuuden painottamisen tärkein tehtävä on ollut kumota kulttuurisen fundamentalismin ydin, eräänlainen kulttuurieroja korostava mystiikka, kuten ruotsalainen

190 Berg & Sigona 2013, 347–348.

191 Anttonen 1999, 198.

192 Anttonen 1999, 203–205; Ehn & Löfgren 2001, 12; Turner 2000, 52–53; Van Maanen 2011 [1988], 154–156.

193 Hannerz 1992, 30; Harma et al 2008, 216, 225.

sosiaaliantropologi Ulf Hannerz on todennut.¹⁹⁴ Tästä samasta ajatuksesta, tutkimuksen fokuksen siirtymisestä yksiköistä niiden välisiin suhteisiin, ponnistaa myös monikulttuurisuuden päivitetty ilmaus, *kulttuurinen diversiteetti* tai *kulttuurinen moninaisuus*.¹⁹⁵

Ruotsalainen etnologi Oscar Pripp onkin todennut väitöskirjassaan, että etnisiä ryhmiä pidetään usein homogeenisina ja niiden ajatellaan tiedostavan itsensä erityisen etnisen identiteetin kautta. Assyrialaisia ja syyrialaisia maahanmuuttajia Ruotsissa tutkinut Pripp toteaa, että erityisesti maahanmuuttajataustaisia tarkasteltaessa on riski, että kaikki heidän tekemisensä tulkitaan syntyperänsä mukaan. Lisäksi ryhmät, jotka ovat jollakin tavalla alisteisessa asemassa vallitsevaan yhteiskuntaan, nähdään usein yhtenäisempinä ja organisoidumpina, kuin mitä ne oikeasti ovat.¹⁹⁶ Etninen identiteetti on kuitenkin jatkuvassa muutoksessa ja vuorovaikutuksessa kulloisenkin ympäristön ja tilanteen kanssa.

Filippiiniläisten merimiesten kohdalla yhtenäistämisen ja yleistämisen riski on erityisen suuri, koska heistä suurimpana kansallisuutena maailman merillä liikkuu runsaasti käsityksiä ja stereotyyppioita. Tätä todistaa muun muassa heistä kirjoitettu ”käyttömanuaali”, kuten eräs tutkimuslaivani kapteenista kirjaseen nimesi. Tämä filippiiniläisen kulttuurienvälisen kommunikaation konsultin ja professorin Tomas D. Andresin kirjoittama *Understanding the Filipino Seaman: His Values, Attitudes and Behavior* ilmestyi ensimmäisen kerran vuonna 1991. Opaassa käydään läpi erilaisia asioita, joita täytyy ottaa huomioon työskennellessä filippiiniläisen merimiehen kanssa, kuten kulttuuriset ominaispiirteet, uskonto, ruokailutavat, sosiaalinen kanssakäyminen ja kieli.¹⁹⁷ Näennäisestä hyödyllisyydestä huolimatta tämän tyyppisillä kirjoilla on kuitenkin suuri riski levittää ja vahvistaa stereotyyppioita. Todellinen kulttuurinen kohtaaminen tapahtuu vain kohtaamalla yksilöt itsenään, huomioimalla tilanteen ja ottamalla huomioon heidän persoonalliset ominaisuutensa.¹⁹⁸ Muidenkin tutkimuslaivojeni kapteenit tunsivat tämän teoksen, mutta vaikuttivat jättävän sen lähinnä omaan arvoonsa.

Nykypäivän globaalissa maailmassa kulttuurinen diversiteetti on monessa suhteessa huomattavasti heterogeenisempi kuin aikaisemmin. Kotimaastaan diasporaan¹⁹⁹ päätyneillä on mitä moninaisimmat polut ja syyt taustallaan.

194 Hannerz 2003, 226.

195 Berg & Sigona 2013, 348.

196 Pripp 2001, 17, 20, 29–30.

197 Andres 2006 [1991].

198 Ks. myös Knudsen 2004, 101.

199 Diasporalla viitataan yleensä ihmisryhmään, joka on joutunut jättämään yhteisen kotimaansa ja asettumaan uuteen asuinmaahan. Sillä voidaan kuitenkin tarkoittaa myös vapaaehtoisesti maastaan muuttaneita. Vaikka diaspora on alun perin viitannut juutalaisten, kreikkalaisten ja armenialaisten hajaantumiseen, käytetään sitä nykyään myös muun muassa pakolaisten, maahanmuuttajien ja vierastyöläisten tutkimisessa. (Uusihakala 2016, 162; Clifford 1994, 303.) Diasporan yhdeksi tunnusmerkiksi on laskettu suuntautuminen kotimaahan, erityisesti sitoutuminen kotimaan hyvinvoinnin ylläpitämiseen (Brubaker 2013, 224–225).

Muun muassa kaupunkitutkijat, joita kulttuurinen diversiteetti maiden välisen muuton ja laajentuvien työmarkkinoiden myötä on kiinnostanut erityisesti, ovat kritisoineet monikulttuurisuuden käsitettä. Koska aikaisempi kansalliseen taustaan pohjautuva jako ei pystynyt enää vastaamaan viime vuosikymmenien urbaanin monikulttuurisuuden dynamiikkaan, on tarvittu uusia työkaluja. Vuonna 2007 sosiaaliantropologi Steven Vertovec lanseerasi käsitteen *superdiversiteetti* (*superdiversity*) huomattessaan, että hänen tutkimuskohteensa Lontoo oli alkanut olla aiempaa moninaisempi, erityisesti jos sitä tarkasteltiin eri muuttujien näkökulmasta. Tällä moninaisuuden moninaisuudella, *diversification of diversity*, hän tarkoitti kansallisen taustan ohella vaikuttavia muita tekijöitä määriteltäessä yhteiskunnassa esiintyvää moninaisuutta.²⁰⁰

Vertovecin mukaan eri tahoilta tulevia ihmisiä voidaan tarkastella paitsi sukupuolen, luokan, seksuaalisuuden, iän ja etnisyyden mukaan, myös erinäisiä muuttuvampia statuksia huomioiden.²⁰¹ Siten etnisen, kielellisen ja uskonnollisen taustan ohella yksilöt saattavat erota toisistaan myös esimerkiksi muuttoliikkeeseen liittyvien eri kanavien perusteella (pakolaisuus, työpohjainen muutto, opiskelu, perhesyyt), niistä johtuvista juridisista statuksista (olosuhteet, oikeudet ja rajoitukset) sekä henkilökohtaisen pääoman (koulutus, taidot ja työkokemus) kautta. Sen sijaan että tutkimuksessa lähestyttäisiin ongelmaa yksittäisen etnisen ryhmän kautta, pyritään yksilöiden näkökulmasta saamaan syvällisempi ja vivahteikkaampi näkemys sosiaalisista ja yleismaailmallisista suhteista, transnationalismista ja integraatiosta.²⁰²

Meshwork

Superdiversiteetin näkökulmasta yksilöt kulkevat kukin oman väylänsä, jolloin kulttuurisesti monimuotoisen laivan yhteisön voi ajatella muistuttavan pitkälti eräänlaista verkkoa, jossa yksilöiden eri suunnista tulevat linjat risteytyvät. Nämä linjat ovat yksilöllisiä, koska ne muodostuvat jokaisen omakohtaisesta elämästä ja elämän varrella koetusta. Ne rakentuvat pitkälti paitsi edellä mainituista intersektionaalisista piirteistä, myös yksilön kulkemasta polusta, henkilökohtaisesta sosiaalisesta pääomasta ja niistä seuraavasta statuksesta. Verkko voidaan nähdä myös eräänlaisena sateenvarjona, jossa eri linjat risteytyvät kohdaten lopulta varjon keskustassa. Tällä viitataan Tim Ingoldin käsitteeseen *meshwork*, jota hän kuvaa juuri usean risteävän linjan muodostamaksi solmukohdaksi.²⁰³ Omassa tapauksessani solmukohdan muodostaa tutkimukseni kohteena oleva laiva, jossa eri yksilöiden polut kohtaavat.

200 Vertovec 2007, 1025; Meissner & Vertovec 2015, 542.

201 Tältä osin superdiversiteetin on todettu lainaavan huomattavan paljon feministisessä tutkimuksessa käytetyltä intersektionaalisuudelta (Berg & Sigona 2013, 348). Meissner & Vertovec 2015, 545.

202 Vertovec 2007, 1031; Meissner & Vertovec 2015, 542–544.

203 Ingold 2007, 80–82.

Ingold vertaa esimerkissään meshworkista inuiitteja ja Englannin laivastoa, joiden käsitys liikkumisesta poikkesi toisistaan juuri niiden muodostamien verkostojen näkökulmasta. Inuiiteille esimerkiksi metsästämään lähtö ja itse metsästyksen liikkeinä olivat jo matkan tarkoitus: sillä ei tarvinnut olla erityistä päämäärää. Laivastolle sen sijaan liikkeelle lähtö tarkoitti yleensä tiettyyn pisteeseen pyrkimistä, esimerkiksi Luoteisväylän löytämistä. Siten inuiittien tapa muistutti lähinnä kuljeskelua (*wayfaring*) kun taas laivaston pyrkimys saavuttaa tietty päämäärä ensisijaisesti kuljetusta (*transport*). Ensin mainittu muodostaa meshworkin kun taas jälkimmäinen verkoston.²⁰⁴ Koen meshworkin resonoivan omassa tutkimuksessani erityisesti liittyen tutkimuskysymykseeni. Jos tutkisin merenkulkua, lastin kuljettamista paikasta a paikkaan b, olisi verkosto havainnollinen tapa hahmottaa toimintaa. Sen sijaan tutkiessani miehistöä ja heidän tuottamaa arkea laivan päällä juuri eri suunnista tulevien polkujen ainutkertainen risteytymä kuvastaa parhaiten sitä solmukohtaa, joka muodostuu laivalle.

Olennaista Ingoldin teoriassa on kuljeskelun kokemus. Viitaten edelleen inuiitteihin hän toteaa kulkijan ja hänen väylänsä olevan yhtä; ”*life happens while travelling*”. Hän viittaa myös merenkulkijoihin erottaen merimiehen, jonka elämä on merellä, ja päämääräorientoituneen kuljetustyöläisen, jonka tarkoitus on vain *päästä tiettyyn paikkaan*.²⁰⁵ Vaikka Ingoldille merenkulku on lähinnä metafora, on sillä omassa tutkimuksessani kiinnekohtansa. Laivojeni meshworkissa risteytävien merimiesten voi ajatella olevan jatkuvalla matkalla ja kantavan mukanaan niin menneisyyttä kuin odotuksiaan tulevasta. Yhtenä osana laivan koneistoa heillä on harvoin laivan todelliseen reittiin ja päämäärään liittyvää orientaatiota; laiva edustaa heille vain paikkaa, joka on tässä ja nyt ja jonka olemiseen liittyy muun muassa muiden kanssakulkijoiden kohtaaminen.

Yhteenpauskautumia

Kuten Tim Ingold on todennut meshwork-käsitteeseen viitaten, matkan teon solmukohdissa, tässä tapauksessa laivan päällä, jokaisen yksilöllinen matka kohtaa sosiaalisten kontaktien ja inhimillisten yhteentörmäämisten kautta muiden matkoja. Kohtaamiseen vaikuttavat samanaikaisesti koko edeltäneen matkan ja tulevaisuuden myötä- ja vastatuulet sekä itse kohtaamisen lainalaisuudet.²⁰⁶ Näiden sattumanvaraisesti yhteen osuneiden väylien kohtaamispistettä, laivaa, voikin tarkastella myös *throwntogetherness*-käsitteen avulla. Tämä Doreen Massey luoma työväline tarkastelee ilmiötä – tai kulttuurimaantieteilijän tapauksessa paikkoja – eräänlaisten odottamattomien kohtaamisten kautta.²⁰⁷

Throwntogethernessin näkökulmasta kohtaamiset ovat ennakoimattomia, mutta yhtä kaikki ne muodostavat keskenään erilaisia yksilöllisiä ja tapauskoh-

204 Ingold 2011, 149.

205 Ingold 2007, 76–77.

206 Ingold 2007, 76–77, 79.

207 Massey 2005.

taisia olemisen tapoja. Orvar Löfgren on soveltanut throwntogetherness-ajattelua matkustamiseen ja siinä erityisesti matkalaukun sisältöön. Hänen mukaansa jakamalla yhteisen rajatun tilan matkalaukun sisällä olevat esineet alkavat olla eräänlaisessa vuorovaikutuksessa keskenään. Matkalaukku on täynnä esineitä, joilla jokaisella on oma menneestä, nykyisyydestä ja tulevaisuudesta koostuva ratansa (*trajectory*) tai väylänsä. Matkalaukku muodostaa Löfgrenin mukaan myös oman mikrouniversuminsa, ikään kuin tiivistetyn version kodista tai elämästä. Tyhjänäkin se on täynnä odotuksia ja esiymmärryksiä esimerkiksi siitä, mitä ja miten pitää pakata.²⁰⁸ Laivayhteisö muodostaa tässä suhteessa erityisen kiintoisan *yhteenpaiskautuman*, koska myös se muodostaa fyysisesti tarkkaan rajatun tilan sosiaalisille kohtaamisille. Samoin laivayhteisö muodostaa eräänlaisen mikromaailman ja sen mukaiset odotukset: Mitä laivaelämän tulisi sisältää, miten siinä pitäisi elää? Mikä vaikutus esimerkiksi etnisillä ryhmillä ja ammattikunnan perinteellä on yhteiselämään?

Kun kohdistetaan huomio kulttuurisesti moninaiseen laivayhteisöön, eri kansallisuuksien ja yksilöiden ominaispiirteet ja kuljettu väylä onkin hyvä ottaa huomioon. Menneisyys ei kuitenkaan välttämättä tarjoa apuvälineitä yhteisen tulevaisuuden rakentamiselle kuin korkeintaan ymmärtävän näkökulman muodossa. Beatriz Padilla, Joana Azevedo ja Antonia Olmos-Alcaraz testasivat superdiversiteetin soveltamista *convivialityn*, eräänlaisen vieraanvaraisuuden ja positiivisen yhdessäolon käsitteen kanssa tutkiessaan kulttuurisesti moninaisia kaupunkeja eteläisessä Euroopassa. He löysivät *convivialityn* kautta mahdollisuuden tarkastella yhteisön tapoja toimia yhdessä ja ymmärtää erilaisia käytäntöjä ja niiden mahdollisuuksia monikansallisessa yhteisössä.²⁰⁹

Alkuperäinen *conviviality*-käsitteen luoja Paul Gilroy tarkasteli eri etnisten ryhmien yhdessäoloa ja asuttamista Englannissa postkolonialistisessa tilanteessa, jossa maa oli vastaanottanut entisistä alusmaistaan runsaasti väkeä. Ottamalla huomioon arkipäiväiset kontaktit eri ryhmien välillä, niin yhteisyyteen pyrkivät kuin konfliktitkin, hän pyrki näkemään tilannetta rodun, identiteetin ja etnisyyden yleensä läpäisemättömien rajojen yli.²¹⁰ Tästä näkökulmasta myös kulttuurisesti monimuotoista laivayhteisöä voi tarkastella eräänlaisena tavoitteellisena tilana, puolueettomana kenttänä eritaustaisten yksilöiden toimia. Meshworkia onkin kuvattu myös moniääniseksi toimijakollektiiviksi, jossa eri taustoista tulevat yksilöt löytävät jossain asiassa yhteisen sävelen ja tavoitteen. Tällaisessa vieraanvaraisuuden hengessä rakennetussa yhteisössä on mahdollisuus keskittyä vain hyvien, toimijoiden itsensä määrittelemien asioiden ajamiseen ja ongelmien esiintuomiseen rakentavassa hengessä.²¹¹

208 Löfgren 2014, 81–82; Löfgren 2016, 61, 71.

209 Padilla, Azevedo ja Olmos-Alcaraz 2015, 628–630.

210 Gilroy 2004, xii.

211 Häyhtiö & Rinne 2010, 50–51.

Gilroyn ajatus löytää kulttuurisesta diversiteetistä positiivisen yhdessäolon ja jopa sosiaalisen integraation tavoitteita on toki kritisoitu. On tuotu esille, että tavoitteen ei tarvitse olla eri etnisten ryhmien assimiloituminen, yhteensulautuminen, koska yhdessäolo voi yhtä lailla toimia eri osapuolten ominaiset piirteet huomioon ottaen.²¹² Erillisten kansallisuuksien olemassaoloa ei siten tarvitse kiistää tai kieltää; etnisyyden on väistämättä yksi intersektionaalinen kategoria muiden joukossa. Kuten superdiversiteettiä tutkineet Mette Louise Berg ja Nando Sigona toteavat, etninen ja rasistinen epätasa-arvo ja rasismi ovat todellisuutta, ja siksi etnisiä ja rodullisia kategorioita ei voi jättää huomiotta tutkimuksissa.²¹³

Kulttuurisesti monimuotoisen yhteisön tutkiminen ei tarkoitaakaan sitä, etteikö eri lähtökohdista tulevia ihmisiä voisi tarkastella etnisyyden tai kansallisuuden perusteella jaetuissa ryhmissä. Käsite *ryhmä* vaatii kuitenkin täsmällisyyttä. Sosiologi Rogers Brubaker on tarjonnut etniselle ryhmälle vaihtoehdoisen tulkinnan kategorian käsitteestä. Hänen mukaansa ryhmällä voidaan tarkoittaa esimerkiksi keskinäisesti toimivaa, tehokkaasti kommunikoivaa selvärajaista yhteisöä, jossa tunnetaan keskinäistä solidaarisuutta. Tällainen yhteen puhaltava toimijuus on usein kuitenkin organisaation luoma ominaisuus, jolloin se on pikemminkin yhteiskunnallinen kategoria kuin luonnollinen ryhmä. Etnisyyttä on siten mahdollista *rakentaa* kansallisissa kategorioissa esimerkiksi vahvistamalla tiettyjä etniskansallisia ominaisuuksia. Usein kulttuurinen arkiymmärrys, joka rakentuu etniskansallisten kategorioiden ympärille esimerkiksi kieleen, murteeseen, nimeen tai vaikka ulkonäköön perustuen, vaikuttaa ihmisen itsestään ja muista kertomiin kertomuksiin. Organisaatiot voivat manipuloida jäsenensä uskomaan yhteiseen asiaan ja siihen, että he muodostavat rajatun, muista erottuvan solidaarisen ryhmän. Tällaisen menettelyn on todettu olevan tavallista politiikassa ja nationalistisissa konflikteissa.²¹⁴

Käsittelen tässä tutkimuksessa eri kansallisuuksia keskittymällä ensisijaisesti heidän käymäänsä polkuun kohti merimieheyttä. En siten syvenny suomalaisiin, virolaisiin tai filippiiniläisiin erityisen etnisyyden näkökulmasta. Etnisiteetin tunnistaminen edellyttäisi perehtymistä yksilöiden itseymmärrykseen biologisista siteistään ja jaetusta kulttuuristaan sekä heidän kommunikaation ja keskinäisen vuorovaikutuksen kentästään.²¹⁵ Käsittelenkin eri ryhmiä lähinnä kansallisuuden näkökulmasta – mikä toki on etnisiteetin ohella paljon keskusteltu käsite.²¹⁶ Tällä ratkaisulla pyrin rajaamaan keskustelun ensisijaisesti – superdiversiteettiin viitaten – yhteiskunnallisten ja sosiaalisten tekijöiden vaikutuksiin yksilön polkuun päätyä merimieheksi. Erityisesti filippiiniläisten kohdalla on toki huomioitava heidän moninainen taustansa alkaen kielellisistä

212 Valluvan 2016.

213 Berg & Sigona 2013, 349.

214 Brubaker 2013, 34, 38, 51, 100.

215 Barth 1969, 10–11.

216 Brubaker 2013, 204–205.

eroista ja kolonialistisista vaikutteista sukuperimään; nämä seikat pyrin huomioimaan ensisijaisesti yksilöiden itse tuodessa asian esille.

4. M/S Martha

Koska tutkimuseettinen periaatteeni on suojata kenttätöläivojeni ja niillä seilaavien miehistön jäsenten henkilöllisyys, käsittelen jatkossa näitä aluksia kuin ne olisivat yksi laiva, eräänlainen hybridi, risteymä, eri laivojen piirteitä. Nimitän hypoteettisen laivani *M/S Marthaksi* viitaten merenkulkijoiden parissa suosituksi tulleeseen elokuvaan *S/S Martha*.²¹⁷ Ollessani ensimmäisellä kenttätöläivallani opin tuntemaan tämän merenkulkijoiden ikonisen elokuvan miehistön suorastaan pakottaessa meidät katsomaan sen, vieläpä kahdesti ennen kuin poistuimme laivasta.²¹⁸ Elokuva on jo vanha, vuodelta 1967, ja ymmärtääkseni eräs päällystön jäsen oli tutustuttanut muun miehistön tähän tanskalaiseen parodiaan höyrylaivasta ja sen miehistöstä. Hän oli työskennellyt aikaisemmin Ruotsin lipun alla; elokuva onkin tunnetumpi muissa Pohjoismaissa.²¹⁹ Elokuva tuli vastaanikin kuitenkin myös toisella kenttätöläivoistani, jossa myös yksittäinen miehistön jäsen suositteli sitä muille kollegoilleen. Molemmissa tapauksissa miehistö koki elokuvan kuvaavan merimieselämää niin hyvin, että minun merenkulun tutkijana tulisi ehdottomasti katsoa se.

Tutkimukseni kohde, *M/S Martha*, on eräänlainen prototyyppi tai tässä tapauksessa kooste olosuhteista ja tapahtumista kolmella laivalla. En pyri kuitenkaan tekemään yhteenvetoa, luomaan keskiarvoa tai summaa kokemastani ja näkemästäni; kuten hermeneuttinen tutkimus yleensäkin, kuvailu koostuu valinnoistani ja tulkinnoistani, jotka olen tehnyt tutkimuskysymysten johdattelemana. Pyrin tuomaan laivan arjesta esille niitä piirteitä, jotka vaikuttavat pohdintaani nykypäivän sekamiehityksestä, suomalaisten ja universaalien tapojen kontaktipinnoista. Ajoittain, saadakseni perspektiiviä tapahtumille, poikkean Marthalta vieraille vesille, muiden tutkimusten vastaaville laivoille.

Koska kenttätöläivani olivat toimintatavoiltaan erilaisia jonkun kulkiessa hakurahtiliikenteessä enemmän tai vähemmän villisti toisen ajaessa lähes säännöllistä linjaliikennettä ja *M/S Marthassa* on piirteitä kaikilta laivoilta, saattaa kuva olla merenkulkua tunteville sekava ja epälooginen. Kaikki Marthalla esiintyvä on kuitenkin tapahtunut jollakin laivoistani, ja vaikka joitakin yksityiskohtia olen tutkimuseettisistä syistä joutunut häivyttämään, itse asia ei ole muuttunut siitä, miten sen koin ja näin.

217 *S/S Martha*, 1967, ohjaus Erik Balling. *S/S* on kansainvälinen lyhenne höyrylaivasta, steam ship, *M/S* on puolestaan lyhenne moottorilaivasta, motor ship.

218 Ruotsalaista matkustajalaivaa tutkineelle Christer Eldhille tarjottiin filmin katsomista jopa kenttätöiden sijasta (Eldh 2004, 42). *M/S Martha*-nimitys syntyi jo kyseisellä laivalla keskusteluissamme Johanna Laineen kanssa. Hän on käyttänyt samaa pseudonyymia pro gradu -työssään (Laine 2015).

219 Elokuva on ainakin Ruotsissa levitetty laivoille kirjallisuutta ja filmejä toimittavan Sjömansservicen kautta, mikä on edesauttanut sen suosiota (Sjömansservice).

Miehistö

M/S Marthan miehistö on noin viidentoista henkilön kokoinen, mikä on nykyään melko keskimääräinen luku rahtilaivoissa koosta riippumatta. Jopa eräissä maailman suurimmissa aluksissa – kuten tanskalaisen Maersk-varustamon Triple E-luokassa, jonka 400 metriä pitkät alukset pystyvät kuljettamaan yli 18 000 konttia kerrallaan – on ainoastaan 22 hengen miehistö. Tarvittaessa ne pystyvät operoimaan vain 13 hengen voimin.²²⁰ Nämä luvut ovat pieniä verrattuna purjelaiva-aikakauteen, jolloin miehistö saattoi hyvinkin koostua yli sadasta miehestä.²²¹ Marthan miehistö on myös pieni verrattuna moottorilaivoihin koko niiden historian ajalta, siis suurimman osan 1900-lukua. Yhdenäisiä vertailukelpoisia lukuja on tosin vaikea esittää, koska minimimiehitys on säännösten mukaan ollut riippuvainen laivan koosta. Kauppalaivastomme kehitystä kuvaavista tilastoista saa kuitenkin hyvän kuvan yleisestä miehistöjen koon kehityksestä 1900-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. 1950-luvulta 1980-luvulle Suomen kappalaivastossa merenkulkijoiden vakanssien määrä kasvoi vajaasta 8 000:sta lähes 10 000:een, kunnes suuren merenkulkukriisin myötä 1980-luvulla se alkoi laskea päättyen vuonna 2005 4 600:een. Luvut eivät ole täysin yhdenvertaisia keskenään johtuen muun muassa vuoden 1980 työehtosopimuksesta, jossa siirryttiin 1:1-vuorotteluun, matkustaja-alusten osuuden kasvusta sekä merenkulun kriisistä, jolloin jopa 50 prosenttia kauppalaivastotamme liputettiin mukavuuslippumaiden alle, mutta yhtä kaikki kertovat miehistöjen yleisestä pienenemisestä.²²²

Miehistön koko on monen tekijän yhteissumma. Vähimmäismiehitys määräytyy laivakohtaisesti luokituslaitoksen ja turvallisuusviranomaisten päätöksellä, minkä lisäksi varustamo sopii ammattiyhdistysten kanssa miehistön lopullisesta määrästä ja pätevyydestä. Miehistönsä määrään vaikuttavat paitsi laivan koko, myös vahtijärjestelyt, työ- ja lepoajat, laivan liikennealueet satamäkäynteineen ja merimatkoineen sekä muun muassa lasti ja sen käsittely. Palkkaus puolestaan määräytyy sen maan lainsäädännön mukaan, johon alus on liputettu. Tähän perustuu mukavuusliputtaminen, laivan miehistönsä siirtäminen säädöksiltään ja verotukseltaan edullisimpien maiden määräysten alle.²²³

Koska miehistökustannukset ovat varustamolle kuluerä, johon se pystyy vaikuttamaan toisin kuin aluksen hankinta- ja kuljetuskustannukset, on miehistönsä määrää erityisesti taloudellisesti tiukkoina aikoina pyritty pienentämään edellä mainittujen rajoitusten puitteissa. Nykyiset kutistuneet miehistöt ovat

220 The worlds largest ship.

221 Weibust 1969, 40.

222 Kaukiainen 2008, 474, 477, 488, 495, 505, 524; Mira Karjalaisen mukaan tankkereiden miehistö on kutistunut muutamassa vuosikymmenessä noin neljästäkymmenestä alle kahteenkymmeneen (Karjalainen 2007, 63). Ennen siirtymistä 1:1-vuorottelujärjestelmään Suomessakin merimiehet tekivät töitä törnikohtaisesti eikä vapaajaksolta välttämättä maksettu palkkaa.

223 Tapaninen 2013, 56, 76.

seurausta paitsi merenkulun kriisistä, myös alusten muuttumisesta automaattisemmiksi ja helppohoitoisemmiksi. Kyse on kuitenkin myös ajattelutavan muutoksesta. Nykyään varustamot minimoivat ylläpidon esimerkiksi kansi- ja koneosastoissa vetoamalla huoltojen tekemiseen parin vuoden välein tapahtuvilla telakkakäynneillä. Koska käytännössä laivan päällä oleva miehistö ehtii hoitamaan lähinnä vain laivan kuljetukseen liittyvät toimenpiteet, eikä tiukentuneissa telakointiaikatauluissa saada kaikkia korjauksia ja huoltoja tehtyä, on laivojen kunto ja sitä kautta ikä selvästi laskenut. Monet sanovatkin nykylaivojen olevan lähinnä kertakäyttöisiä.

Pienentyneet miehistöt näkyvät erityisen selvästi esimerkiksi keittiöväen, *byssaporukan*, määrän vähentymisessä. Marthalla koko miehistön ruokkimisen hoiti vain yksi kokki, kun vielä parikymmentä vuotta sitten kokkeja saattoi olla kaksi tai kolme ja keittiöapulaisina toimivia *messikalleja* ja *salonkivillejä* viisikin. Tätä todistaa M/S Arkadialla vuonna 2006 työskennellyt miehistön jäsen, joka muisteli laivan messien eli ruokailutilojen määrää aikaisemmissa laivoissaan:

[S]illon, kun oli oikein vanhoja laivoja, silloin niitä messejähän oli paljon. Byssaporukalla oli oma messi, oli miehistön messi, oli alipäällystön messi, sitte oli päällystön messi ja kipparilla ja siiffillä oli oma messi. Eli siellä oli viis messiä, silloin kun oli sitä porukkaa [enemmän].²²⁴

Kuten tästä esimerkistä käy ilmi, laivan miehistö on jaettavissa useaan osaan, joilla on perinteisesti ollut selkeä arvojärjestyksensä. Laivojen miehistöt rakentuvat hierarkkisesti siten, että ylimpänä on aina päällikkö, laivan kapteeni (engl. *master, captain*). Muu miehistö on jaettu kolmeen osastoon: kansi-, kone- ja keittiöväkeen. Kullakin osastolla on oma sisäinen hierarkiansa, joka perustuu käskyvaltaan. Kapteeni on koko miehistön esimies mutta myös kansipuolen edustaja koulutuksensa ja työtaustansa johdosta. Laivan ylläpidosta ja kansipuolen työnjaosta vastaa yliperämies (*chief officer*), *försti*, joka on myös tilanteen tullen kapteenin sijainen. Hänen alaisenaan kansipuolen hoidosta vastaa pursimies (*bosun*), *poosu/puosu*, tai kansikorjausmies (*deck repair man*), joka jakaa tehtävät kansimiehistölle. Heitä ovat matruusit (*AB, able bodied seaman*) ja vahtimiehet (*OS, ordinary seaman*), puolimatruusit, joista monilla on nykyään yleistoimeen vaadittava pätevyys, niin kutsuttu yt-kirja, eli he pystyvät toimimaan sekä kansi- että konepuolella. Kansiosaston päällystössä yliperämiestä alempana ovat lisäksi perämiehet (*first officer/mate, second officer/mate*), joita on yleensä kaksi tai kolme. Kaikilla kansipuolen päällystön jäsenillä on vähintään vahtiperämiehenkirjat, förstillä ja päälliköllä lisäksi yliperämiehen ja kapteenin kirjat.²²⁵ Useimmat förstit ovat kuitenkin koulutuksel-

224 Haastattelu, M/S Arkadian miehistön jäsen.

225 Pätevyudet. Trafi; Ei-EU-lainsäädäntö on periaatteessa vastaava, mutta käytännössä esimerkiksi kokkien pätevyyksistä on selvästi ollut erimielisyyksiä.

taan myös merikapteeneja ja työskentelevät joko omasta halustaan, vaadittavan praktiikan puuttuessa tai kapteenin paikkojen puutteen vuoksi yliperämiehinä.

Ylintä valtaa konepuolella edustaa konepäällikkö (*chief engineer*), *siiffi*, ja hänen alaisenaan on yleensä kaksi konemestaria (*first engineer*, *second engineer*). Toisella konemestarilla on vähintään vahtikonemestarin pätevyys, ensimmäisellä konemestarilla vähintään konemestarin ja konepäälliköllä ylikonemestarin pätevyys. Ensimmäinen konemestari, *koneykkönen*, vastaa yleensä konehuoneen päivittäisestä työnjaosta konepäällikön keskittyessä paperitöihin. Toinen konemestari, *konekakkonen*, vastaa yleensä erikseen sovitusta koneen ylläpitotehtävistä. Koneosaston miehistö koostuu erikoismiehistä, kuten sähkömies (*electrician*) ja konekorjausmies (*repairman*, *fitter*) sekä konemiehistä (*motorman*, *wiper*). Useille laivoille otetaan myös harjoittelijoita (*apprentice*, *cadet*). Marthalla heitä oli yleensä kaksi tai kolme, koska sekamiehityssopius edellyttää varustamolta harjoittelupaikkojen tarjoamista. Harjoittelijoita ei varsinaisesti lasketa miehitykseen, mutta heidän työpanoksensa saattaa olla merkittävä lisä laivan ylläpitoon, vaikkakaan sen varaan ei ylläpitoa voi laskea.

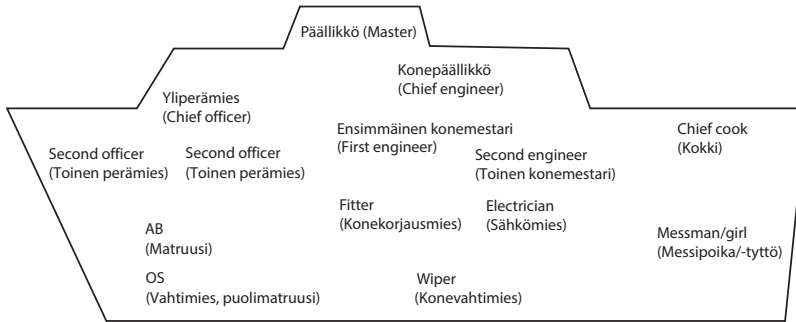
Keittiössä eli *bysassa* työskentelee nykyään vain yksi kokki (*chief cook*), joka on samalla talousosaston esimies. Hänellä tosin ei aina ole alaisenaan edes talousapulaista eli messipoikaa (*messboy*) tai messityttöä (*messgirl*), jolloin esimerkiksi vahtimies hoitaa osan siivoustöistä. Miehistö vastaa pitkälti omien hyttiensä siivouksesta toisin kuin silloin, kun messikalleja ja salonkivillejä oli enemmän. Nykyään joillakin laivoilla jopa kapteeni ja konepäällikkö joutuvat itse siivoamaan eli *torpaamaan* hyttinsä; Marthalla heidän hyttinsä siivosi messipoika tai -tyttö (laivoilla yleisesti käytetään nimitystä *messilikka*²²⁶). Aikaisemmin laivoissa oli myös sähköttäjiä hoitamassa yhteydenpidon maihin ja stueretteja vastaamassa laivan taloudesta, mutta nämä ovat kuitenkin jääneet historiaan jo muutama vuosikymmen sitten. Kokkia saatetaan kuitenkin edelleen kutsua *kokkistujuksi* eli kokkistuertiksi, mikäli hänellä on laivankokkia ylempi talousesimiehen pätevyys.²²⁷

Marthan miehistön koostumus sekä positiot maksimissaan selviävät oheisesta kuviosta. Nimike on merkitty ensin suomeksi silloin kun position haltija oli ensisijaisesti suomalainen tai virolainen, englanniksi silloin kun henkilö oli useimmiten filippiiniläinen. Kuten todettua, tämä ei kuitenkaan ollut ehdoton sääntö, vaan riippui laivakohtaisista miehityssopiuksista.

Mainittakoon, että merenkulun terminologia on miehityksen osalta jokseenkin haastava. Merenkulun lainsäädäntö käyttää yhtä käsitteistöä käytännön sanellessa usein muita tapoja. Eräs tyypillinen esimerkki on laivan ylimmän position nimitys. Periaatteessa kyse on yksiselitteisesti laivan *päälliköstä*, jonka

226 Ks. myös Karjalainen 2007, 88.

227 Merenkulun pätevyudet.



pätevyysvaatimus on merikapteeninkirja.²²⁸ Vaikka useat Marthan päälliköistä esittelivät itsensä päällikkö-nimityksellä, olen päättänyt käyttää sekä sitä että kapteeni- ja kippari-nimityksiä tarkoittaen samaa asiaa, koska kenttätöissäni miehistö käytti kaikkia näitä nimityksiä.²²⁹ Samoin käytän muusta miehistöstä edellä mainittuja merimiesslangiin kuuluvia nimityksiä, kuten myös muuta merimiessanastoa siltä osin, kuin ne olivat M/S Marthalla käytössä. Näiden selitykset löytyvät työn lopussa olevasta sanastosta.

Terminologisesti myös miehistö-käsite on haastava, koska sillä viitataan yleisesti sekä koko laivaväkeen²³⁰ että päällystä alempaan miehistön osaan. Silloin, kun kyse on viimeksi mainitusta, pyrin tuomaan sen erikseen esille, mikäli se ei ilmene asiayhteydestä. Muutoin käsitän miehistön tarkoittavan koko laivaväkeä kansimiehestä päällikköön. Toinen selvennystä kaipaava termi on alipäällystö. Perinteisesti alipäällystöllä on tarkoitettu kansikorjausmiestä, pursimiestä, konekorjausmiestä ja kokkia, siis erityisiä ammattimiehiä. Nykyään lainsäädännön mukaan laivaväki jakautuu ainoastaan miehistöön ja päällystöön, jolloin edellä mainitut ammattimiehet kuuluvat miehistöön. Ainoa päällystä sisäisesti jakava termi on ylin päällystö, johon ymmärretään kuuluvaksi päällikkö, yliperämies, konepäällikkö ja ensimmäinen konemestari.²³¹ Käytän nykykäytännön mukaisesti ainoastaan päällystö- ja ylin päällystö-nimityksiä, koska alipäällystä ei myöskään Marthalla käytetty. Käytän myös merimies-termiä yleisnimenä kaikille M/S Marthalla työskenteleville. Se ei siten viittaa esimerkiksi erityisesti alempaan miehistönosaan erotukseksi päällystöstä. Mainittakoon vielä, että kokki talousosaston esimiehenä on määritelty työehtosopimuksilla ajoittain päällystöön kuuluvaksi, ajoittain miehistöön.

228 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013.

229 Myös Sampson & Thomas käsittävät kapteenin Captain ja päällikön Master synonyymeiksi (Sampson & Thomas 2003, 172).

230 Lainsäädännön käyttämä nimitys.

231 Tapa on kansainvälinen: englanniksi nelikon muodostama ylin päällystö on *senior officers* erotukseksi muusta päällystöstä, *junior officers* (Sampson 2013, 77–78).

Suomalainen matka merimieheksi

Kuten sekä superdiversiteettiä että meshworkia käsittelevissä osioissa olen todennut, yksilön elämiseen ja työskentelyyn samoin kuin sosiaaliseen ja hierarkkiseen asemaan laivalla vaikuttaa se väylä, jota pitkin hän on merille päätenyt. Tällä tarkoitan paitsi jokaisen merimiehen yksilöllisiä valintoja, myös taustalla vaikuttavia yhteiskunnallisia tekijöitä. Vaikka merenkulku on kansainvälinen ja liikkuva ammatti, kasvaa yksilö tavalla tai toisella oman ympäristönsä vaikutuspiirissä. Näillä tekijöillä on vaikutuksensa vähintään merimiehen kiinnostukseen ja motivaatioon lähteä merille, mutta myös syihin jaksaa raskaassa ja vaativassa ammatissa. Tarkastelenkin seuraavassa Marthan miehistön taustoja ja mahdollisia syitä päätyä merimieheksi.

Marthan suomalaisia merimiehiä tarkasteltaessa polku merille näyttää olleen melko tyyppillinen nykypäivän koulutusjärjestelmän tulos. Koska merille ei enää mennä karkaamalla kokkipojaksi tai jungmanniksi valtamerilaivoille vaan kouluttautumalla puolimatruusista alkaen useiden vuosien ajan merenkulkualan oppilaitoksissa, voi ammatin sanoa olevan jonkinasteisen ammatinvalintaprosessin tulos. Koska Suomessa merenkululla on pitkät perinteet, on kuitenkin kiinnostavaa tarkastella Marthan merimiesten yhteyksiä mahdollisiin merenkulkijasukuihin tai erityisiin merenkululle tyyppisiin alueisiin. Merenkulkua on leimannut ymmärrettävästi sen keskittyminen rannikkoseuduille, joilla useat perheet ovat vuosisatoja harjoittaneet enemmän tai vähemmän ammattimaisesti merenkulkua. Vaikka Suomessa rannikkopurjehduksen aikakaudella nuoret pojat toimivat itsestään selvästi perheen ja suvun aluksissa miehistönä, varsinainen ammattimerimiesten luokan katsotaan syntyneen vasta Krimin sodan (1853–56) jälkeen. Tuolloin talonpoikaispurjehtijoiden reviiiri laajeni kotimaan rannikkopurjehduksesta kattamaan koko Itämeren ja Pohjanmeren, ja miehistöä alettiin pestata enemmän myös perheen ulkopuolelta.²³²

Jos tarkastellaan nykypäivän merimiehiä, yhteys rannikon merenkulkijasukuihin vaikuttaa kuitenkin kadonneen. Mira Karjalainen totesi 2000-luvun taitteessa tehdyssä tutkimuksessaan, että suurin osa suomalaisten tankkilaivojen miehistöstä tulee rannikkoseuduilta.²³³ Samaa ei voi sanoa M/S Marthan miehistöstä. Karkeasti jaoteltuna laivan suomalaiset merimiehet asuivat melko laajasti eri puolilla maata, toki osa myös rannikolla. Tässä Marthan merimiehet edustavat hyvinkin tyyppillistä nykypäivän suomalaista merimiestä. Vuonna 2013 tehdyn laajan kyselytutkimuksen mukaan merimiesten yhteys merikaupunkeihin on kadonnut lisääntyneiden tiedonvälityskanavien myötä. Nykyään tietoa saadaan internetin kautta laajasti erilaisista ammateista, eikä perheen esimerkillä meri-

232 Sammallahti 1988, 15–16.

233 Karjalainen 2007, 43.

miesammatteihin ole enää samanlaista merkitystä kuin aikaisemmin.²³⁴

Merimiesten asuminen ympäri maata on ymmärrettävästi seurausta 1900-luvun laajasta muuttoliikkeestä ja siitä, että pitkät vapaat mahdollistavat asumisen kauempanakin satamista. Varsinaisia merenkulkukaupunkeja ei sanan perinteisessä merkityksessä enää ole tai ne ovat muuttaneet niin paikkaa kuin olemustaan. Kuvaavaa onkin, että eräs Marthan miehistöstä väitti pilke silmäkulmassaan Suomen suurimman merenkulkijatiheyden olevan Tampereella: moni tuttu merimies oli samalta seudulta. Moni Marthalta asuikin sisämaassa alueilla, joilla muita merenkulkijoita ei juuri näkynyt tai ainakaan he eivät erottuneet paikallisista. Merenkulun alueellisesta marginalisoitumisesta kertookin erään miehistön jäsenen toteamus: ”Sit kun menee kotiin Keski-Suomeen, kun sanoo, että oot merillä, niin sehän on sama siellä kuin olis lentokapteeni.”²³⁵

Koska merenkulkijasukujakin on nykyään hajaantunut ympäri maata, suvun merimiesperinnöstä asuinpaikka ei välttämättä kerro. Kuitenkin kysyessäni M/S Marthan merimiehiltä heidän perhetaustansa vaikutusta merimiesuraan varsinaista useamman polven merimiestäustaa ei voi sanoa monellakaan olleen. Vesillä liikkuneita, purjehtijoita, sukeltajia tai kalastuksen harrastajia oli joitakin, mutta merenkulkijavanhempien esimerkin mukana oli lähtenyt vain muutama. Sekään ei kuitenkaan kieli ammatin tarkoituksellisesta periytymisestä, sillä vanhemmat eivät välttämättä toivoneet lapselleen uraa merillä.²³⁶ Siten on jopa jouduttu menemään vanhempien toivomusta vastaan, melkein kuin aikoinaan karkaamaan merille, kuten tämä konepuolen miehistön jäsen:

Mun isä on kans konemestari. Useestihan se menee silleen että vähän niinku vanhemmilta. Vaikka mun isä sanoi, että älä mene merille. Silti niin... Vaikka aluks mä ittekin vähän ajattelin et mitä järkee mennä aina niin pitkäks aikaa pois. Mut sit taas mun mielestä se on ainoo hyvä asia täs hommassa. Et on pitkät lomat ja sit tänne voi tulla vähän niinku aivot narikkaan.²³⁷

Joillekin vanhempien ammattimaista yhteyttä merkittävämpi kimmoke lähtöä merille oli perheen yhteinen veneilyharrastus. Purjehtiminen ja vesillä liikkuminen liittyi joko perheen kesänviettoperinteeseen tai esimerkiksi perheen kannustamana osallistumiseen meripartiolaisten toimintaan. Edellä mainitussa tuoreessa kyselyssäkin todettiin merellisen harrastuksen olevan jopa tärkeämpi kimmoke merimiesuralle kuin suvun perinne, tosin tämä näkemys liittyi selvästi kansipäällystöön.²³⁸ Tästä poikkeuksena eräs Marthan konepäällystöön kuuluva oli lapsesta saakka harrastanut vesillä liikkumista ja oli Marthalla sii-

234 Haavisto et al 2014, 120–121, 123.

235 Suomalainen miehistön jäsen; Merimiesten on myös todettu romantisoivan omaa rooliaan erityisesti maissa (Karjalainen 2008, 69; Ruotsalainen 2014, 5).

236 Henkilö voi myös valita tietoisesti vanhempiensa ammatillisten toiveiden vastaisen alan (Haavisto et al 2014, 118).

237 Suomalainen miehistön jäsen.

238 Haavisto et al 2014, 148.

näkin poikkeuksellinen, että suvussa oli ollut monipuolista merenkulkijaa useassa sukupolvessa:

Kun mä synnyin, mut kannettiin veneeseen. Mä oon ikäni asunut veden äärellä ja veneilyt. Ja enemmän viettänyt aikaa vesillä kuin maissa. Mua hirveesti kiinnosti hakeutua semmoiseen ammattiin mikä koskettais jollakin muotoo vesiliikennettä. ... Isäukko on tehnyt yhden pohjoismaisen kansanveneen, jolla purjehdittiin. Sit kun perhe kasvoi, osti lasikuituveneen.

Joo pappa ehti jo elää purjelaiva-aikakautta, ja sit oli luotsina. Sitte eno on merikapteeni, eläkkeellä oleva luotsi. Että oikeestaan äitin kautta tuo ammattimerenkulkupuoli.²³⁹

Enimmäkseen Marthan merimiehet vaikuttivat päätyneen merimiehiksi joko sattuman kautta tai puhtaasti ammatinvalinnan seurauksena. Syyksi moni mainitsi muun muassa pitkät vapaat olla kotona, kuten konemiehistön jäsen edellä. Tästä on samanlaisia kokemuksia merimieskyselyssä vuodelta 2013: työn ja vapaan suhde eli 1:1-vuorottelujärjestelmä oli ylivoimaisesti suurin syy hakeutua merille.²⁴⁰ Meriromantiikkaa sen sijaan ei kukaan tunnustanut tavoitelleensa. Tässä suomalaiset selvästi poikkesivat tanskalaisista virkaveljistään. Sisse Grønin ja Line Richterin tutkimuksessa 2010-luvun alun tanskalaisilta sekamiehitetyiltä aluksilta tanskalaiset kokivat selvästi jonkinasteisen romanttisen näkökulman merimieheydestä vaikuttaneen päätökseensä lähteä merille. Tosin monella oli myös vahva tausta merenkulkijasuvun perillisenä, ja mielikuvat villistä elämästä merillä olivat perua sukulaisilta.²⁴¹

Suomalaisille lähimpänä merenkulun ihannoimista oli lapsuusaikojen laivojen katselu, ja sekin taisi rajoittua lähinnä Ruotsinlaivoihin. Eräs kapteeneista tunnusti kuitenkin päättäneensä jo lapsena lähteä merille fregatti Suomen Joutsenen innoittamana. Perustelutkin muistuttivat enemmän merenkulun perinnettä; koulunkäynti ei kiinnostanut.

Olin vanhempien kanssa Turussa käymässä pikkujunnuna. Ja kun näin sen Suomen Joutsenen, olin silloin ilmoittanut, olin varmaan alle 10-vuotias, et musta tulee merimies. Sitten vuosien saatossa se unohtui. Sit kun lukiosta ei tullut yhtään mitään, kun ei tullut luettua ja muutenkin levoton luonne, niin sit mä löysin uudestaan sen ajatuksen merenkulusta ja lähdin sitten opiskelemaan, Suomen Joutsenelle. ... Ketään muita ei ole suvussa, olen musta lammas.²⁴²

Perhekeskeiseen merenkulkuun verrattuna merimieheksi päätyminen on nykyään suomalaisille aikaisempaa huomattavasti individualistisempi prosessi.

239 Suomalainen päällystön jäsen.

240 Haavisto et al 2014, 123.

241 Grøn & Richter 2013, 40–41. Myös norjalaisten merimiesten on koettu kokevan syyksi merimiesuralleen jopa viikinkiaikaisen perinteen (Mack 2007, 352).

242 Suomalainen päällystön jäsen. Maininta Suomen Joutsenesta viittaa aluksella vuosina 1961–1988 toimineeseen merimiesammattikouluun.

si ja mahdollinen kenelle tahansa sitä haluavalle. Väylä niin alempiin miehistötehtäviin kuin päällystöön kulkee selkeästi koulutuksen kautta, mikä puolestaan määrätty kansainvälisestä STCW-yleissopimuksesta. Sen mukaan merenkulkualan koulutusta tarjoavat oppilaitokset evaluoidaan säännöllisesti koulutuksen tason varmistamiseksi. Koulutus myös muuttuu muun muassa automaation lisääntymisen ja tekniikan kehittymisen myötä, mistä johtuen yleissopimusta on jouduttu tarkistamaan aikaisemmin kerrotuilla Manilan lisäsovimuksilla.²⁴³ Filippiiniläisten päätyminen merimiesuralle on sen sijaan suomalaisia selvästi pidempi ja monipolvisempi prosessi, joten keskityn seuraavassa käsittelemään sitä, kuinka ammatinvalinta tapahtuu Filippiineillä. Tässä luvussa esittelen myös Marthan filippiiniläismiehistöä taustoittavia muita seikkoja, kuten palkkausta ja valtion roolia merimiesuran tukemisessa.

Manilasta merille

Filippiiniläisen merimiehen ura saatetaan alkuun yleensä jo lapsena, jolloin perhe tekee päätöksen lapsen puolesta hänen tulevaisuudestaan. Usein joku perheen pojista valitaan koulutettavaksi merimiehen uralle. Monivuotinen koulutus on pitkälinen prosessi, jota suunnitellaan ja jota varten säästetään vuosia. Suurelle osalle perheistä kouluttaminen käy kalliiksi, koska he tulevat pääosin Filippiinien köyhemmistä provinseista Visayasista ja Mindanaosta. Norjalainen antropologi Gunnar Lamvik on kutsunut filippiiniläistä merimiestä perhetaustaiseksi yritykseksi (*family based enterprise*) juuri perheen tärkeän roolin vuoksi merimiehen kouluttamisessa. Perheen asema säilyy merkittävänä läpi merimiesuran, tosin myöhemmin roolit kääntyvät päinvastaisiksi. Töihin päästyään merimies tavallaan maksaa koulutuksensa ja perheen uhraukset takaisin elättämällä vanhempiaan, sisaruksiaan ja mahdollisesti heidän perheitään koko uransa ajan.²⁴⁴

Löytääkseen sopivan oppilaitoksen ja päästäkseen työelämään on Filippiineillä hyvä tuntee joku alan toimintatavat tietävä. Tämä on yleensä hyviä suhteita omaava sukulainen, kylän vanhin, yksityinen värväjä tai tuttu entinen merimies. Paras tilanne on ymmärrettävästi, jos joku sukulainen työskentelee alalla. Hän pystyy arvottamaan eri oppilaitokset ja siten neuvomaan nuorta sukulaispoikaansa tai -tyttöään sopivan polun löytämisessä. Tällaisen suojelijan käyttäminen on erittäin tärkeää koko merimiesuran ajan. On jopa sanottu, että ilman hyviä kontakteja ei Filippiineillä käytännössä ole mitään asiaa merille.²⁴⁵ Myös useat Marthan merimiehistä kertoivat sukulaisen työskennelleen laivoilla ja suositelleen heitä varustamolle tai miehitysfirmalle.

243 Merenkulun koulutuksesta ks. Rossi 1994; Karkama 1999; Anttila & Salmenhaara 2011; Evaluation of the quality systems of the maritime training units in Finland; STCW. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

244 Amante 2005, 7; Lamvik 2002, 1.

245 Lamvik 2012, 24–25; Lamvik 2002, 39; Grøn & Richter 2013, 28, 30–32; Swift 2011, 276–277.

Merenkulkualan kouluja on Filippiineillä runsaasti, joten koulutukseen pääsy ei sinällään ole erityisen hankalaa. Merimiehen työnhaku on sen sijaan huomattavasti vaikeampaa ja tapahtuu erityisten miehitysfirmojen välityksellä. Näillä onkin paljon valtaa valitessaan muutamat harvat seulan läpäisevät. Vuonna 2012 näitä erityyppisiä yrityksiä oli Filippiineillä 380. Koska merkittävä osa filippiiniläisistä merimiehistä tulee jostain saarivaltion 76 provinssista, osa melko alkeellisistäkin olosuhteista, ja miehitysfirmit sijaitsevat yleensä suurkaupunki Manilassa, on siirtyminen työelämän ensi portaillekin usein melkoinen shokki. Onkin hyvä muistaa, että Filippiinit on valtio, jossa yksistään eri kieliä on yli 180 ja yleisimmin puhuttua tagalogia eivät välttämättä kaikki syrjäisemmiltä saarilta tulevat puhu.²⁴⁶

Miehitysfirmojen suurta roolia merimiesten rekrytoinnissa on kritisoitu paljon, koska siihen liittyy usein jonkinasteista lahjontaa ja väärinkäytöksiä. On lukuisia esimerkkejä siitä, kuinka merimiehet ovat joutuneet maksamaan suuria summia päästäkseen listoille, eivätkä sitten kuitenkaan ole rekrytoituneet. Välitysfirma on myös saattanut kadota jäljettömiin välitettyään paikan laivassa, jossa olosuhteet ovat olleet epäinhimilliset. Tällaisilta firmoilta on ulkofilippiiniläisten työllisyysviranomaisen POEA saattanut poistaa lisenssit, mutta aina on uusia firmoja löytynyt tilalle. Myös kansainväliset varustamot ovat alkaneet kapinoida välitysfirmojen vallankäyttöä vastaan investoimalla merimiesakatemioihin saadakseen kontaktin jo heti kouluista valmistuviin.²⁴⁷

Merimiehet ovat usein melko avuttomassa asemassa, jos heillä ei ole suhteita oikeisiin henkilöihin tai diploma huippuyliopistosta. Koska merenkulkualan kouluja Filippiineillä on runsaasti, eivät kaikki niistä valmistuvat päädy työmarkkinoille tai ainakaan merille. On arvioitu, että 80, jopa 95 prosenttia merenkulkualan oppilaitoksista valmistuvista ei koskaan työskentele merillä. Moni päätyy työskentelemään muun muassa turvallisuusalalla maissa. Työpaikan saaminen edes maista on kuitenkin vaikeaa: vuonna 2002 arvioitiin työttömiä filippiiniläisiä merimiehiä olevan 300 000. Merille pääsy ja merimiehen ura ylipäänsä onkin pieni lottovoitto filippiiniläiselle.²⁴⁸

Epätoivoisin paikka merimiehelle rekrytoitua on julkiset työnvälitysmarkkinat Rizal Parkissa Manilassa. Tämä yleinen puisto, jossa välitysfirmit esittelevät tarjontaansa, on tunnettu erityisesti alempien miehistöpaikkojen työnvälityksenä. Tosin väitetään myös, että monikaan ei sieltä ole oikeasti työllistynyt: tarjottavien töiden laatu ja olemassaolon luotettavuus ovat Rizal Parkin markkinoilla erityisen huonot. Usein tarjolla on työtä esimerkiksi öljy- ja kemikaalitalankkereilla, joita pidetään vaarallisina ja epäterveellisinä työpaikkoina. Tästä huolimatta sadat erityisesti nuoret ja uransa alussa olevat kiertävät päivittäin

246 Lamvik 2012, 24; Philippines. Ethnologue. Languages of the World; ILO. Assessment of the POEA Awards System for Licensed Land-based and Sea-based Agencies.

247 Grøn & Richter 2013, 30, 32.

248 Grøn & Richter 2013, 29; Fajardo 2011, 119; Lamvik 2002, 143.

katsastamassa tarjonnan niin työpaikkojen kuin koulutusten suhteen. Tätä saatetaan tehdä useita viikkoja, jopa kuukausia.²⁴⁹

Palkkaeroja

Filippiiniläisten ja muiden halpatuontimaiden kansalaisten työllistyminen ja ansiotaso on globaalisti hyvin kirjavaa ja saattaa vaihdella paljonkin riippuen laivan lippumaasta. Suomessa työskentelevät filippiiniläiset saavat kotimaansa ansiotasoon nähden ilmeisen hyvää palkkaa, mutta suomalaisiin työkaverihinsa verrattuna selkeästi huonompaa. Suomen lipun alla työskentelevät merimiehet otetaan automaattisesti Suomen Merimies-Unionin (SMU) jäseniksi. He eivät kuitenkaan saa työttömyyskorvausta, koska heillä ei ole kotiosoitetta Suomessa, mutta riitatapauksissa liitto on tarvittaessa heidän tukenaan. SMU vastaa myös heidän palkkaneuvotteluistaan. SMU:n puheenjohtaja Simo Zittingin mukaan meillä työskentelevien filippiiniläisten palkkataso määräytyy kansainvälisen kuljetustyöläisten liiton ITF:n taulukon mukaan. Siten esimerkiksi matruusin käteen jäävä palkka on keskimäärin 1 800 euroa kuukaudessa. Useissa, erityisesti mukavuuslippumaissa, noudatetaan alemmaa IBF:n²⁵⁰ määrittämää palkkaa, joka on keskimäärin 1 600 euroa kuukaudessa.²⁵¹

Vertailun vuoksi suomalaisen matruusin bruttopalkka on arviolta keskimäärin 3 500–4 000 euroa, josta maksetaan verot ja eläkekulut. Ero filippiiniläisiin toki pienenee näiden vähennysten jälkeen, sillä filippiiniläiset saavat käytännössä koko sovitun palkan käteen, koska varustamo maksaa lähdeveron. Muualla, vaikka palkka määräytyisi ITF:n tai IBF:n mukaan, ei käteen jäävä osuus ole usein sama kuin luvattu palkka. Joskus esimerkiksi ammattiyhdistykset saattavat periä erilaisia ylimääräisiä maksuja useiden satojen eurojen arvosta. Siten Simo Zittingin arvion mukaan filippiiniläisten merimiesten tilanne Suomen lipun alla on kansainvälisesti ottaen hyvä.²⁵²

Filippiiniläisten näkökulmasta palkan lisäksi tulevat edut ovat yhtä lailla tärkeitä, koska niillä voi olla suora vaikutus perheen elintasoon. Suomeen tulleista filippiiniläisistä monet olivat työskennelleet ruotsalaisilla aluksilla, joissa oli käytetty eri miehitysfirmaa. Niiden sopimuksissa oli mukana perheiden terveydenhuolto Filippiineillä, mikä ei enää kuulunut PTC:n kanssa tehtyyn sopimukseen. Tästä useat valittivatkin. Suomen Merimies-Unionin edustajan mukaan ruotsalaisten käyttä-

249 Grøn & Richter 2013, 33–34; Fajardo 2011, 112; Amante 2005, 17–19; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 78–79.

250 International Bargaining Forum.

251 Haastattelu Simo Zitting; ITF ja IBF ovat kansainvälisen työjärjestön ILO:n lisäksi ainoat kansainväliset sopijat liittyen merenkulkijoiden palkkoihin ja etuuksiin. Edelleen osassa maailman laivoja ei noudateta minkäänlaisia sopimuksia, mistä monilla filippiiniläisilläkin on kokemuksia. (The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 109, 113–114; ITF-IMEC IBF International Collective Bargaining Agreement 2015–2017.)

252 Haastattelu Simo Zitting.

män miehitysfirman tarjoamaa terveydenhuoltokorttia ei meillä ole mahdollista saada, mutta perheen terveydenhuollosta on sovittu varustamokohtaisesti.²⁵³

Palkkauksen lisäksi filippiiniläisiä merimiehiä erottaa suomalaisista muun muassa erinäiset työskentelyjärjestelyt: törnin pituus ja 1:1-järjestelmä. Suomalaiset tekevät yleensä keskimäärin kolmen, neljän tai viiden viikon työvuoron ja ovat saman ajan vapaalla. Heidät *mönstrataan*²⁵⁴ koko täksi ajaksi eli he saavat palkkaa myös vapaajaksolta. Filippiiniläiset puolestaan tekevät kuudesta yhdeksään kuukauden törnin, jonka jälkeen heidät maksetaan ulos. Vapaansa he pitävät sen mukaan, mihin heillä on varaa, yleensä 1–3 kuukautta; vapaajaksolta ei makseta palkkaa. Mainittakoon, että suomalaisten 1:1-järjestelmä alkaa olla maailmanlaajuisesti poikkeuksellinen. Nykyään hyvin palkatuissa päällystöpaiikoissakin maailmalla saattaa olla 1:2-järjestelmä, eli palkallinen vapaa on esimerkiksi kuukauden mittainen työjakson ollessa kaksi kuukautta.

Filippiiniläisten kohdalla palkattoman vapaan lisäksi on huomioitava, että mahdollisuus päästä takaisin samalle laivalle on heidän kohdallaan epävarmaa. Koska työsopimus tehdään aina vain törnikohtaisesti, ei varustamolla ole velvoitetta ottaa henkilöä takaisin. Toki hyvistä työntekijöistä halutaan pitää kiinni, mutta vastaavasti huonoista tai epäsovivista pääsee helposti eroon. Filippiiniläisten pelosta joutua työnantajansa epäsuosioon ja niin sanotulle mustalle listalle onkin esimerkkejä merenkulussa. Tällä on myös ymmärrettävästi merkitystä siihen, miten he käyttäytyvät töissään ja kuinka he uskaltavat esimerkiksi kritisoida työnantajaa tai antaa palautetta työpaikastaan.²⁵⁵

Vaikka filippiiniläisiä merimiehiä työskentelee myös päällystöissä, on heidän todettu tekevän kansainvälisesti enimmät 3d-töistä (*dirty, dangerous and demeaning*). Heidän työjaksonsa pituus on myös varsin pitkä. Vaikka meillä filippiiniläiset tekevät pääosin kuuden kuukauden törniä, kansainvälisten tutkimusten mukaan merimiehen tyypillisin kontrahti kestää yhdeksän kuukautta. Törnien pituudessa filippiiniläiset eivät kuitenkaan ole globaalisti alimmas-
sa kastissa. Vuonna 1990, kun filippiiniläisen tyypillinen törni kesti yhdeksän kuukautta, oli sierraleonelaisen 12 kuukautta; vastaavasti itäeurooppalaisia mönstrattiin kuuden kuukauden pesteille.²⁵⁶ Merenkulussa näyttää aina löytyvän niitä, jotka ovat valmiita tekemään töitä vielä huonommilla ehdoilla. Myös Marthan filippiiniläiset tuntuivat pelkäävän seuraavien halpatuontimaiden merimiesten vievän heidän paikkansa.

Syy filippiiniläisten huonompaan palkkaan liittyy myös siihen, miksi he päätyivät työllistymään kansainvälisesti alempiin miehistötehtäviin. 1980-lu-

253 Haastattelu Simo Zitting.

254 Merenkulussa vakiintunut ilmaisu pestaamiselle.

255 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 79; Fajardo 2011, 91; Knudsen 2004, 39–40.

256 Fajardo 2011, 107; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 116.

vulla varustamoiden palkatessa halvempaa työvoimaa suurimpien maiden, eurooppalaisten ja japanilaisten, ammattiliitot pääsivät vaikuttamaan siihen, että laivan lippumaasta tulevat miehistöt sijoitettiin päällystötehtäviin. Siten ulkomaalaiset saivat alemman tason työt. Kansainvälisen merenkulun uusilla mailloilla, kuten juuri Filippiineillä ja esimerkiksi Etelä-Korealla ei sekamiehityksen alkuvuosina edes ollut merenkulun ammattiliittoja.²⁵⁷ Vaikka sittemmin ammattiyhdistyksiä on heillekin tullut, ei jäsenyys ole kovin yleistä. Merimiehet ovat hajanainen ryhmä, joihin kontaktin pitäminen on hankalaa. Luottamusmiesten löytyminen olosuhteissa, joissa kääntymisajat satamissa ovat lyhyet, asettaa myös oman haasteensa. Filippiineillä on toki jo espanjalaiskolonisaation ajalta periytyvä ammattiyhdistys AMOSUP,²⁵⁸ jota ei kuitenkaan pidetä meidän ammattiyhdistyksiä vastaavana liittona pitkälti sen johdosta, että se ei ole demokraattisen kontrollin alainen. Yksittäisiä liittoja merkittävämpi rooli onkin ollut kansainvälisellä kuljetustyöläisten liitolla ITF:llä muun muassa minimipalkkojen säätelijänä.²⁵⁹

Muihin ulkofilippiiniläisiin, esimerkiksi kodinhoitajiin verrattuna, merimiehet tienaaavat melko hyvin. Heidän ulkomailla hankkimansa tulotaso korostuu epäilemättä kotimaassa, varsinkin jos he tulevat köyhemmiltä seuduilta. Yleensä he pystyvät kustantamaan perheen ja usein sukulaislastenkin koulutuksen, rakentamaan talon ja ostamaan läheisilleen hyödykkeitä, joiden kautta myös elintaso tulee näkyväksi. Useilla Marthankin merimiehillä oli ainakin rakenteilla oma talo, ja he ylläpitivät laajaa sukua, johon kuuluu myös esimerkiksi sisarusten lapset:

I tell you frankly, Ma'm, I'm from poor family. But because we are seaman, there is a little bit improvement for our life. I send my children in a good preferable school and I give a good decent life for my children.

Anne: Also for some other relatives?

Yes, I also helping them. I have two nieces, I send them to college.²⁶⁰

Tutkimuksissa, joihin kuuluu merimiesten havainnointia myös heidän kotioloissaan, on todettu, että materiaallinen ja kulttuurinen pääoma näkyy usein

257 Merenkulussa ammattiliittojen määrää ja osuutta työehtojen sopimiseen on yleisesti ottaen ollut vaikea määrittellä. Kansainväliseen kuljetustyöväen liittoon ITF:ään liittyneitä ammattiliittoja oli vuosituhatosen vaihteessa 235. Niiden jäsenet muodostivat noin 66 prosenttia maailman merenkulun työvoimasta (The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 90).

258 Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines.

259 McKay 2007, 621; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 89–92; Knudsen 2004, 48–49.

260 ”Suoraan sanottuna, rouva, minä tulen köyhästä perheestä. Mutta koska olen merimies, on asemani hieman parempi. Pystyn lähettämään lapseni parempaan kouluun ja voin antaa heille kunnollisen elämän.” Anne: ”Myös muille sukulaisille?” ”Kyllä, autan myös heitä. Minulla on kaksi sisaren/veljen tytärtä, pystyn lähettämään heidät kouluun.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

jopa silmiinpistäväenä kuluttamisena ja omaisuudella rehentelynä.²⁶¹ Tässä tutkimuksessa on mahdoton päätellä, miten Marthan merimiehet käyttäytyvät kotioloissaan, mutta laivan päällä he eivät tuoneet – minun edessäni – esille erityistä varallisuuttaan. Toki toiveista rakentaa isompi talo tai perustaa likeyritys puhuttiin usein, mutta tuolloinkin kyse oli motivaatiosta säästämiseen. Palkasta kuitenkin myös valitettiin, ja erityisesti heidän ja suomalaisten työehtojen eroa ihmeteltiin. Asia putkahti esille yleensä siinä kohtaa, kun puhuttiin toivotun elintason edellyttämästä pitkästä urasta merillä. Lyhyet palkattomat lomat suhteessa pitkään törniin koettiin epäoikeudenmukaisina, erityisesti jos suomalaiset valittivat omista ”pitkistä” työrupeamistaan.

Merityön tuoma elintaso suhteessa kotimaan oloihin mainittiin enimmäkseen siinä yhteydessä, kun puhuttiin omasta talosta ja tulevasta urasta maissa; merimiesura oli useimmille vain välivaihe tienata riittävästi pääomaa hyvään elämään kotimaassa. Huomattavan monella olikin ajatuksena perustaa esimerkiksi ravintola tai autokorjaamo. Joskus varakkuus koettiin kuitenkin rasitteena. Kuten eräs päällystön jäsen totesi, heiltä odotettiin myös aseman tuomaa anteliaisuutta:

They look at us like a walking dollar. In Philippines if you are working abroad you are actually above regular Filipinos.²⁶²

Useimmiten filippiiniläisistä välittyi kuitenkin säästäväinen kuva, esimerkiksi tilanteissa, joissa he mainitsivat, ettei heillä ole juuri varaa käydä maissa; säästäminen perheen eteen oli tärkeintä. Toki on muistettava, että heidän palkastaan lähetettiin automaattisesti 80 % kotiin, joten suuria varoja ei laivalla tuhlattavaksi ollutkaan. Toisaalta, huomasin kerran erään porukan iloitsevan siitä, että kotiin lähetettävä osuus peritään peruspalkasta, jolloin he saavat kaikki palkan lisät laivalle. Tämä tuli esille, kun he kertoivat käyneensä porukalla Suomen satamassa ollessamme elektroniikkaliike Gigantissa ostamassa verovapaata elektroniikkaa.

Valtiollista ohjailua – Balik Bayan

Vaikka palkka ja perheen elättäminen ovat merkittäviä motiiveja filippiiniläisille merille lähtöön, on useissa tutkimuksissa tuotu esille yhteiskunnallisen ohjailun merkitys merimiesten orientoitumiseen työhönsä. On todettu, että valtiollinen tapa korostaa merimiehiä eräänlaisina kansallisina sankareina vaikuttaa heidän asennoitumiseensa työhönsä. Koska filippiiniläisen siirtotyöläisen työpesti on

²⁶¹ McKay & Lucero-Priso 2012, 30–34; Amante 2005, 7.

²⁶² ”He katsovat meitä kuin olisimme käveleviä dollareita. Filippiineillä, jos työskentelet ulkomailla, olet tavallisen filippiiniläisen yläpuolella.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

pääsääntöisesti pitkä ja eläminen kaukana läheisistään saattaa olla vaikeaa, on Filippiinien valtio pyrkinyt vaikuttamaan kansalaistensa pysymiseen työpaikoissaan korostamalla heidän asemaansa talouden tukipilareina. Samalla on pyritty säilyttämään heissä henkinen yhteys kotimaahansa pitkien poissaolojen aikana. Tätä on tuotettu erityisen ”Balik Bayan”-järjestelmän avulla.

Sananmukaisesti tämä presidentti Ferdinand Marcosin (hallitsi vuosina 1965–1986) luoma termi tarkoittaa kotiin palaajaa, mutta sittemmin siitä on muokattu ”Bakong Bayani” -versio, joka tarkoittaa kotiin palaavaa sankaria. Sankariutta ylläpidetään tarinoilla sekä erityisillä tarkoitusta varten tehdyillä, muun muassa juhlatilaisuuksissa esitettävillä videoilla. Niissä filippiiniläiset merimiehet esitetään hypermaskuliinisina, machoina, heteroseksuaalisina, vastuullisina, työtätekevinä ja yhteistyökykyisinä työläisinä sekä tunnustuksellisia katolisina ja patriootteina. Sankariutta ylläpidetään myös presidentin jakamalla vuosittaisella Balik Bayan -palkinnolla sekä vuodesta 1995 juhlitulla kansallisella merenkulkijan päivällä. Näissä yhteyksissä korostetaan filippiiniläisten merimiesten suurten tulojen olevan Filippiinien taloutta kannatteleva voima, ja siten heidän palkkatulonsa on sankarillista.²⁶³

Vaikka edellä mainituista attribuuteista erityisesti maskuliinisuus ja machoilu ovat joidenkin tutkimusten mukaan tavallisia filippiiniläisille merimiehille, ei tämä puoli tullut juurikaan esille tapaamissani merimiehissä. Tässä kohtaa on toki muistettava tutkimukseni rajoitukset: naispuoliselle tutkijalle ei välttämättä ryhdytä leventelemään naisseikkailuilla tai muilla sankaritarinoilla, jos ei oteta huomioon tarinoita kovista keleistä, joita löytyy kaikilta merimiehiltä kansallisuuteen katsomatta. Maskuliinisuus tuli kuitenkin esille viittauksissa siihen, minkälaisiksi merimiehet yleisesti mielletään heidän kotimaassaan. Merimiehillä vaikutti olevan melko stereotyyppinen maine Filippiineillä:

They [other people on land] don't think of the hard ship, hard life, they don't know about that. Because seafarers they don't talk about this negative side of seafaring, they always talk about the good side. Good money, good girls, good bars, good places...²⁶⁴

Tämän perämiehen mukaan merimiehillä oli maine villiä elämää viettävänä naistenmiehinä, mikä kuitenkin oli pitkälti heidän itsensä luoma; työn negatiivisista puolista ei juuri puhuttu. Merimiesten maine Filippiineillä onkin myös tutkimusten mukaan ollut naistenmies, juoppo ja tuhlari, mitä nykypäivän merimiehet ovat karsastaneet. He ovatkin itse ryhtyneet korostamaan keskiluokkaisempia arvoja nostaakseen statustaan lähemmäksi arvostettuja ammatteja,

263 Fajardo 2011, 16, 77–79; McKay 2007, 625; Sampson 2003, 257; Sampson 2013, 24. Sankari-ilmiön on väitetty myös lähteneen presidentti Corazon Aquinon suusta (Lamvik 2002, 30–31).

264 ”Muut ihmiset maissa eivät ajattele merenkulun kovaa elämää, he eivät tiedä siitä. Koska merenkulkijat, he eivät koskaan puhu merenkulun negatiivisesta puolesta, he puhuvat aina vain hyvistä puolista. Naisista, baareista, hyvistä paikoista...” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

kuten lääkäri, lakimies ja poliitikko. Tätä on todettu tehtävän korostamalla ammatillisuutta, säästäväisyyttä ja kykyä kouluttaa lapsiaan.²⁶⁵ Viesti ei tunnu kuitenkaan menevän perille:

We always take examination every time we take the higher position but still people doesn't care about it. They respect more engineers on the land, doctors.

Anne: But it's not a bad reputation?

Oh no. They know that seaman earns good money but they think that seaman always go around for female. You know what I mean, womanizing whatever...²⁶⁶

Vaikka merimiehet ovat nykyään koulutettuja ja kouluttavat itseään jatkuvas-
ti lisää, maine naistenmiehenä istuu sitkeässä. Merimiehen ammatti vaikuttaa
edelleen kytkeytyvän työelämän alempiin luokkiin. Eräiden arvioiden mukaan
miehisissä työyhteisöissä alemmalla tasolla olevat työntekijät tekevät eroa joh-
toportaaseen käyttäytymällä erityisesti vapaa-ajan tilanteissa karkeaa, fyysisesti
kovaa ja aggressiivista heteroseksuaalisuutta korostaen.²⁶⁷ Huomautettakoon,
että tämä ajatus ei korreloi merenkulun perinteeseen, koska esimerkiksi purje-
laiva-aikakaudella päällystö saattoi olla aivan yhtä karkeasti käyttäytyvää kuin
miehistö – joskus jopa karkeammin, kuten lukuisat esimerkit miehiään alista-
vista kapteeneista kertovat.²⁶⁸ Polaarisuus ylemmän ja alemman position välillä
ei kuitenkaan näytä toteutuvan myöskään nykypäivän merenkulussa ainakaan
kohtaamieni filippiiniläisten merimiesten osalta – tosin päinvastaisista syistä.
Marthan miehistön jäsenet päällystöä myöten eivät koskaan käyttäytyneet si-
kailemalla, karkeasti tai aggressiivisesti. Tosin näin ei ole aina ollut:

We are not like crazy guys that make fight or something. Not like old seamen. Now I think
it's much more different, we have some training like personal responsibility, how to deal
with different attitudes, but before they didn't have. That's why they were always fighting
onboard.²⁶⁹

Tämän perämiehen mukaan koulutuksella on ollut tärkeä asema merimies-
ten käyttäytymisen siistiytymisessä. Hän kokee muun muassa henkilökohtai-
sen vastuullisuuden korostamisen muuttaneen asenteita. Tämä piirre liitetään
myös eräänlaiseen ”leiväntuojamaskuliinisuteen”, mikä on tutkijoiden mu-

265 McKay & Lucero-Prisno 2012, 30–32.

266 ”Me teemme aina tutkinnon kun siirrymme ylemmälle portaalle hierarkiassa, mutta silti ihmiset eivät arvosta sitä. He arvostavat enemmän maissa työskenteleviä insinöörejä ja lääkäreitä.” Anne: ”Mutta [merenkullulla] ei ole huono maine?” ”Ei. Kyllä he tietävät, että merimies tienaa hyvin, mutta he ajattelevat että merimies juoksee vain naisten perässä. Tiedät mitä tarkoitan, naistenmies mikä lie...” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

267 McKay & Lucero-Prisno 2012, 21.

268 Ks. esim. Kaukiainen 1998; Kirvesniemi & Mäenpää 2016, 147.

269 ”Me emme ole jotain hulluja jotka tappelevat koko ajan, kuten vanhat merimiehet. Nykyään meillä on koulutusta henkilökohtaiseen vastuuseen ja siihen, miten suhtautua erilaisiin asenteisiin, mutta ennen niillä ei ollut. Siksi ne tappelevat koko ajan laivalla.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

kaan eräs valtiollisen Balik Bayan -järjestelmän tuote, osoitus eräänlaisesta hyvän OFW-työläisen statuksesta.²⁷⁰ Vaikka Suomen lipun alla filippiiniläisiä on perämiehinä ja konemestareina, heillä ei ole asiaa ylempään päällystöön. Koska he eivät näin ollen pysty laivan päällä ollessaan korostamaan maskuliinisuuttaan asemansa avulla, he panostavat – McKayn ja Lucero-Prisno III:n tulkinnan mukaan – ammattilaisuutensa esille tuomiseen.²⁷¹ Ammattilaisuus tuli Marthallakin esille kommentteina muun muassa siitä, että ainoastaan todelliset ammattilaiset pääsevät edustamaan maataan ulkomaille. Tämä ajatus on ymmärrettävä sitä taustaa vasten, että pääsy merimieheksi on pitkä ja vaikea prosessi ja vain harva merenkulkukoulunkin suorittanut pääsee ulkomaisille aluksille töihin.

270 Fajardo 2011, 98–99.

271 McKay & Lucero-Prisno 2012, 30–32.

5. Tilat ja viihtyvyys

Alus

Tullessani ensimmäisen kerran M/S Marthalle koin tilanteen yhtä kutkuttavaksi ja odotuksia herättäväksi kuin 1980-luvulla mennessäni ensimmäiseen laivaani töihin. Uuteen laivaan tulo onkin aina yhtä jännittävää: mielessä pyörii kysymyksiä, kuten miten tulen löytämään tieni eri paikkoihin, mistä ovesta uskallan astella kielitaulujen näköisistä kylteistä huolimatta ja missä paikoissa pitää olla kuulosuojaimet valmiiksi korvissa. Laiva on aina täynnä ovia, joiden takaa ei tiedä mitä löytää. Olenkin huomannut tilajärjestelyjen hahmottamisen olevan hyvä tapa aloittaa laivaan tutustuminen:

Seisoskelin kongilla katsomassa laivan turvallisuuskaaviota. Siitä oli hyvä ottaa laiva haltuun. Tässä torpassa on kolme kerrosta, ekalla kannella messi, rekkamessi ja kuusi rekkahyttiä (max rekkapaikat 12, joissa asun siis mä ja kolme harjoittelijaa), tokalla kannella molemmat päivähuoneet ja miehistön hytit, kolmannella kannella laivan toimisto ja päällystön hytit sekä salonki. Bryga tietenkin ylimpänä.

Sillä, missä kohdin asuintilat sijaitsevat laivan rungossa, on merkitystä monessakin mielessä. Sijainti on paitsi viihtyvyyksikysymys, myös keino osoittaa hierarkkisesti valtaa. Esimerkiksi purjelaivoilla miehistö asui kannen alla keulassa, mikä on ollut paitsi karilleajoja ajatellen vaarallisin, myös merenkäynnissä epämiellyttävien paikka koko laivassa: keula heiluu huomattavasti enemmän kuin perä tai varsinkaan keskilaiva. Tästä tulee myös sanonta seilata ”keulan puolella” (ruots. *för om masten*, engl. *before the mast*), toisin sanoen työskennellä laivalla miehistöpuolella. Päällystö on vastaavasti perinteisesti asunut laivan perässä kapteenin salongin ollessa ylimpänä.²⁷² Suomessa merimiesten asumisolojen kehitys purjelaiva-ajoista nykypäivään on alkanut varsin myöhään, esimerkiksi vuoden 1939 merilaki ei mainitse vielä mitään asiasta. Vasta vuoden 1948 asetus laivaväen asuintiloista puuttuu asiaan määrittelemällä, että yli 300 tonnin aluksissa miehistön tilat on oltava vesilinjan yläpuolella aluksen keskellä tai perässä.²⁷³

Nykypäivän laivoissa rakennelma, jossa hytit ja yhteiset tilat sijaitsevat on yleensä lastikansien yläpuolella joko laivan keulassa tai perässä riippuen alustyyppistä. Rakennelmaa kutsutaan yleisesti *torpaksi*. Ro-ro- ja ro-pax-laivat ovat usein keulatorpallisia, sillä niissä kansitasosta nousevan rakennelman on ajateltu suojaavan erityisesti ylimmällä avoimella sääkannella olevaa lastia. Bulkki-

²⁷² Weibust 1969, 71.

²⁷³ Asetus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948.

laivoissa lastiruumat suojataan lastiluukuilla ja konttilaivoissa lasti on valmiiksi säältä suojassa konteissa, joten torppa voi sijaita perässä. Kysyessäni Marthan miehistöltä mielipidettä torpan sijaintiin, kumpikaan vaihtoehto ei vaikuttanut olevan yksiselitteisen hyvä tai huono. Aluksen ohjailun ja näkyvyyden kannalta *bryga* t. *prykä*, komentosilta, joka yleensä sijaitsee torpan ylimpänä, on hyvä olla keulassa silloin kun ajetaan eteenpäin, mutta esimerkiksi satamissa kääntyäessä ja peruutettaessa ahteri on yhtä pimennossa kuin perätorpallisessa laivamalleissa keula. Molemmissa malleissa kapteeni tarvitsee ylimääräiset silmät laivan toisessa päässä kertomaan radiopuhelimen, *walkie talkien*, välityksellä etäisyyksiä kaijaan. Tämä on yleensä joku perämiehistä.

Merenkäynnin näkökulmasta keula on tunnetusti herkin reagoimaan aaltoihin, ja siksi keulatorppalaivoissa miehistö usein valittaakin keinunnasta erityisesti ylempien kansien hyteissä. Tällä on ymmärrettävästi suuri vaikutus muun muassa unen laatuun ja siten myös työssä jaksamiseen. Marthan miehistöllä olikin melkoinen varasto vinkkejä löytää sopiva paikka nukkumiseen kovalla kelillä. Milloin vaihdettiin *pummisohvaan*, joka on usein sijoitettu hytissä toisin päin kuin *punkka*; milloin patja topattiin *turkkiin*, eli lattiaan tukevasti pultattujen sohvapöydän ja sohvän väliin kouruksi. Punkan suunnalla on merenkäynnissä väliä: on eri asia matkustaa sängyssä pää ylös- ja alaspäin kuin rullata sivusuunnassa kuin kaulin. Itse koin parhaaksi keinoksi nostaa patjan ulkoreunan ylös sen alle tungettujen tyynyjen avulla. Näin patjasta muodostui sopivan kokoinen kouru seinän, *skotin*, kulmaan, eikä sivuttainen rullaus pääsyt vaivaamaan.

Laivan perässä, ahterissa, sijaitseva torppa on yleisempi malli rahtilaivoissa, mutta siinäkin on huonot puolensa. Koska laivan kone ja potkuriakseli sijaitsevat perässä, vaikuttaa koneen aiheuttama tärinä myös yläpuolella oleviin asuin-tiloihin. Jatkuvan tärinän onkin kansainvälisissä työturvallisuustutkimuksissa todettu vaikuttavan merimiesten terveyteen ja yleiseen elämänlaatuun heikentävästi.²⁷⁴ Joidenkin mielestä torpan ihanteellinen sijainti olisi rungon keskikohdasta hieman taaksepäin, mitä esimerkiksi maailman suurimmilla konttilaivoilla nykyään näkee. Onkin mielenkiintoista, että suurimmaksi osaksi laivojen torppa sijaitsee edelleen nykyään perässä tai keulassa, vaikka esimerkiksi Suomen Etelä-Amerikan Linjan niin kutsutut miidsepp-laivat olivat aikanaan tunnetusti mukavia keskellä sijaitsevan torppansa ansiosta.²⁷⁵ Lisäksi viimeisimmässä asetuksessa laivaväen asuinympäristöstä tuetaan torpan sijoittamista laivan keskiosaan mainitsemalla, että makuutilojen tulee olla aluksen keski- tai peräosassa.²⁷⁶

274 Ks. esim. Pyne & Koester 2005, 3–4; Sampson 2013, 102; vrt Haavisto et al 2014, 29.

275 Montin, 1994, 205; Tikkanen 1993, 42–44.

276 Valtioneuvoston asetus laivaväen asuinympäristöstä aluksella 825/2012.

Paikka ja tila

Vaikka niin laivan keinunnalla kuin torpan sijainnilla laivan rungossa on molemmilla tärkeä merkitys merimiesten viihtyvyyteen, on laivan sisällä olevilla tiloilla huomattavasti monimerkityksellisempi asema merimiesten työelämässä. Työhön ja asumiseen liittyvät tilat ovat paitsi fyysisiä konstruktioita, myös pitkälti sosiaalisesti rakentuneita. Siinä vaiheessa, kun tilaa käyttää useampi kuin yksi ihminen, se saa uusia merkityksiä. Tila ei kuitenkaan synny itseksensä, irrallaan läsnä olevien ihmisten vaikutuksesta, vaan se on myös tuotettu, toteutettu tai rakennettu sellaiseksi, kuin se on. Tähän ajatukseen liittyy oleellisesti kokeminen ja eläminen, sillä vain asuttamalla ja tilassa olemalla *paikasta* tulee elettyä ja koettua *tilaa*. Tätä eksistentiaalista tilaa kutsutaan myös termillä *antropologinen tila* erotukseksi maantieteellisestä tilasta.²⁷⁷

Paikan ja tilan käsitteitä voidaan tarkastella myös abstraktimmalla tasolla. Kulttuurimaantieteilijä Yi-Fu Tuan totesi jo 1960-luvulla, että *paikan* määrittelyssä on otettava huomioon sen suhde käsitteisiin *tila* ja *aika*. Tilan käsite sulautuu paikan käsitteeseen siten, että tila on useampien aistien havaittavissa kuin paikka. Paikan taas määrittää ensisijaisesti näkökykymme: paikaksi määrytyy se, mikä on nähtävissä, kun taas tila voidaan aistia muillakin aisteilla. Tuanin mukaan paikka määrittää tilaa ja on siten pysyvä elementti, jossa tapahtumat liikkuvat – ja ovat siis ajassa.²⁷⁸ Paikka edustaa hänelle stabiiliutta, jopa niin, että paikan on lakattava muuttumasta, jotta sen voi tajuata.²⁷⁹

Tuanin käsitykset ovat saaneet osakseen kritiikkiä muun muassa Doreen Masseyltä, jonka mukaan tilan ja ajan asettaminen polaaraisesti vastakkaisiksi on jokseenkin kategorista. Massey on sen sijaan puhunut käsitteestä *tila-aika*, jonka mukaan aikaa ja tilaa ei voi erottaa toisistaan, koska tilallisuus on historiaa ja ajallisuus erottamaton osa maantiedettä. Eräs Massey'n perusteluista liittyy tilan sosiaalisuuteen. Hänen mukaansa tila on keskinäissuhteiden konstruktio, sosiaalisten suhteiden ja vuorovaikutusten samanaikaista olemassaoloa. Siten tila on sosiaalisesti rakentunutta, mutta myös sosiaalisuus on tilallista.²⁸⁰

Vastaavasti Seppo Knuutila on todennut, että paikat saavat kulttuuriset merkityksensä elämästä kokemusten ja kertomusten välittämänä.²⁸¹ Paikat ovat paitsi sosiaalisesti, myös kehollisesti rakentuneita, ja siten fenomenologisen lähestymistavan mukaan muodostuvat tekojen kautta.²⁸² Tarkastelinkin seuraavassa M/S Marthan tiloja niille annettujen sosiaalisten ja kokemuksellisten merkitysten avulla. Ajallisen ulottuvuuden paikoille antaa niille merenkulun

277 Vilkkonen 2010, 38.

278 Tuan 2011 [1970], 6, 10–12, 16–17, 179.

279 Tuan 2006, 15–16.

280 Massey 2008, 10, 38–39, 57, 189; ks. myös Fajardo 2011, 27–28; Swift 2011, 284.

281 Knuutila 2006, 7.

282 Low & Lawrence-Zúñiga 2008, 5.

perinteen myötä muodostunut funktio tai esimerkiksi lainsäädännössä määritelty käyttötarkoitus. Sosiaalisen merkityksen niille antaa yhteinen kokemusmaailma ja eletty elämä.

Hytit

Merimiehet asuvat ymmärrettävästi koko törninsä ajan laivalla hyteissä, jotka ovat nykyään yhden hengen hyttejä. M/S Martha on sikäli uudenaikainen laiva, että kaikilla on paitsi itsestään selvästi oma hytti, myös oma wc ja suihku. Näin ei ole aina ollut, sillä vielä vuoden 1976 asetuksessa laivaväen asuintiloista aluksella mainitaan, että alle 1 000 tonnin aluksissa saa alemman miehistön sijoittaa kahden, ja pienemmissä aluksissa jopa kolmen tai neljän hengen hytteihin.²⁸³ Martha on selkeästi näitä suurempi alus ja rakennettu vuoden 1976 jälkeen, joten yhden hengen hytit on rakennettu laivaan lähtökohtaisesti.

Asumiseen liittyvä lainsäädäntö vaikuttaa miehistön elämään laivan päällä monella tavalla. Laissa on esimerkiksi määritelty erinäisiä vaatimuksia asumisolosuhteisiin laivoilla puuttuen muun muassa valaistukseen, lämmitykseen ja ilmanvaihtoon. Vuoden 1976 asetuksessa mainitaankin laivalla oltavan moskiittoverkot ja aurinkokatokset, jotka kuitenkin vuoden 2012 asetuksesta on poistettu.²⁸⁴ Tämä kertoo paitsi ohjeiden rationalisoitumisesta, myös laivojen kehityksestä ja kauppalaivastomme reviirien kaventumisesta; enää suomalaiset alukset eivät juurikaan liiku trooppisilla alueilla.

Hyttien sijoittelu torpassa tai aikaisemmin laivan rungossa on perinteisesti noudattanut miehistön hierarkkista järjestystä, ja tämä tapa näyttää olevan vallalla edelleen myös Marthalla.²⁸⁵ Jos torpassa on useampia kansia, miehistön hytit ovat alemmilla kansilla päällystön hyttien ollessa ylempänä. Joskus torppa on kuitenkin enemmän leveä kuin korkea, jolloin asuinkansia on esimerkiksi vain kaksi. Tällöin miehistön ja päällystön hytit saattavat sijaita samalla kannella. Hierarkkinen ero syntyy joka tapauksessa hyttien koosta ja joko vertikaalisesta tai horisontaalisesta sijainnista. Yleensä kapteenin ja konepäällikön hytit olivat kulmissa, ja heillä oli yhdistetyn olo-työhuoneen lisäksi erillinen makuuhuone. Marthalla myös muulla ylempällä päällystöllä (yliperämies, ensimmäinen konemestari ja osin myös kokkistueritti) oli erillinen makuuhuone, mutta

283 Majoitussäännöt eivät koske mm. matkustaja-aluksia ja tiettyjä erikoisaluksia (Asetus laivaväen asuintiloista aluksella 518/1976).

284 Valtioneuvoston asetus laivaväen asuinympäristöstä aluksella 825/2012; Laki laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella 395/2012.

285 Laivoissa on perinteisesti erotettu miehistön ja päällystön asuintilat toisistaan, jolloin tilan organisatio korreloi miehistön jäsenten hierarkkiseen asemaan (Kirvesniemi & Mäenpää 2016, 146; Karjalainen 2007, 65).

hytti oli selvästi pienempi.²⁸⁶ Muulla päällystöllä (perämiehet ja konemestarit) sekä miehistöllä ei ollut erillistä makuuhuonetta, mutta hytissä saattoi olla edellä mainittu pummisohvaksi kutsuttu sohva sekä kirjoituspöytä. Hyttien vähimmäiskoko ja varustelu ovat tarkkaan määritelty valtioneuvoston asetuksessa.²⁸⁷

Mielenkiintoinen esimerkki hyttien hierarkkisesta merkityksestä miehistölle tuli esille laivan filippiiniläisten perämiesten kohdalla. Koska he halusivat molemmat olla kakkosperämiehiä sen sijaan, että heidät eroteltaisiin perinteisemmän tavan mukaisesti ensimmäiseksi ja toiseksi perämieheksi, halusivat he myös tasa-arvon näkyvän asumisessa.²⁸⁸ Pääsääntöisesti tämä onnistuikin sijoittamalla hytit vierekkäin samalle kannelle. Eräällä laivalla tämä ei kuitenkaan onnistunut, koska tässä laivassa oli vanhastaan ykkösperämiehen hytti ylemmällä kannella kuin kakkosperämiehen. Näin ollen toisen näistä kakkosperämiehistä oli asuttava toisen alapuolella. He ratkaisivat kiusallisen tilanteen lopulta siten, että he vaihtoivat hyttejä törninsä puolivälissä kolmen kuukauden kohdalla. Ristiriitaa tasoitti lisäksi ikkunan eli *venttiilin* suunta: ylemmällä kannella olevassa hytissä venttiili osoitti ahteriin, kun taas alemmalla kannella sai seurata laivan kulkua keulan suuntaan, mikä koettiin paremmaksi.

Yksityisyys

Hyteillä on laivassa paitsi hierarkkisia, myös ymmärrettävästi henkilökohtaisia merkityksiä. Iso tekijä laivan sosiaalisessa elämässä onkin paitsi yhteiselo ja aktiviteetteihin soveltuvien tilojen toimivuus, myös riittävä määrä yksityisyyttä tukevia tiloja. Se, että asuminen tapahtui yhden hengen hyteissä, oli tässä tärkeässä osassa; ainoastaan harjoittelijat joutuivat joskus asumaan kahden hengen hyteissä. Muillakin viihtyisyyteen vaikuttavilla tekijöillä oli myös merkityksensä, tosin joskus aiotusta päinvastainen. Esimerkiksi laivoissa, joissa miehistöllä oli omat televisiot hyteissään, se saattoi vaikuttaa yksilöiden eristytymiseen omiin oloihinsa. Vuonna 2013 tehdyssä merimieskyselyssä todettiin omassa hytissä television katsomisen tai internetissä ajanvieton lisääntyneen

286 Päällystölle suodut erilliset makuuhuoneet määräytyvät valtioneuvoston asetuksen mukaan. Viimeisimmässä asetuksessa asia määritellään: ”Aluksen päälliköllä, yliperämiehellä, konepäälliköllä, ensimmäisellä konemestarilla ja talousosaston esimiehellä on oltava makuuhytin yhteydessä erillinen päivähytti.” Sijoituksesta sanotaan, että makuutilojen tulee olla lastiviivan yläpuolella ja niihin tulee päästä luonnonvalo. Asetuksessa lisäksi määritellään vähimmäisneliömäärä hyteille: ”Yhden hengen makuuhytin vähimmäispinta-ala on 4,5 neliometriä, jos aluksen bruttovetoisuus on alle 3000, 5,5 neliometriä, jos aluksen bruttovetoisuus on vähintään 3000 ja alle 10 000 ja 7,0 neliometriä, jos aluksen bruttovetoisuus on 10 000 tai enemmän.” (Valtioneuvoston asetus laivaväen asuinympäristöstä aluksella 825/2012.)

287 ”Makuuhytissä on oltava henkilökohtainen vuode jokaista makuuhyttiin sijoitettua laivaväkeen kuuluvaa kohden. Sängyn on oltava vähintään 1,98 metriä pitkä ja 0,80 metriä leveä. Lisäksi on oltava tuuletettava, lukittava ja hyllyllä varustettu vaatekaappi, jonka korkeus on vähintään 1,80 metriä, leveys 0,6 metriä ja syvyys 0,5 metriä sekä laatikkotilaa 0,1 kuutiometriä. Makuu- tai päivähytissä on oltava pöytä ja jokaista hyttiin sijoitettua henkilöä varten istuin. Makuuhytissä tulee olla peili sekä kaappi henkilökohtaisia esineitä varten, kirjahylly ja tarpeellinen määrä vaatekoukkuja.” (Valtioneuvoston asetus laivaväen asuinympäristöstä aluksella 825/2012.)

288 Tämä suomalaisesta traditiosta poikkeava tapa oli käytössä kaikilla kolmella laivalla.

merkittävästi. Selvitykseen haastatellut kertoivat, että ainoastaan nettiyhteyden katkeaminen saa merimiehet nykyään ulos hyteistään.²⁸⁹

Yhdessä viihtymiseen vaikutti Marthalla epäilemättä enemmän henkilöistä ja miehistön yhtenäisyydestä johtuvat tekijät, mutta oma televisio saattoi edesauttaa eräänlaista syrjäytymistä. Tämä riski jopa tiedostettiin ja siitä tuli useiden henkilöiden kanssa puhetta. Eräs suomalainen päällystön jäsen näki hyttiin vetäytymisen sosiaalisuuden vastakohtana:

Ei yhtäkään sellaista laivaa vielä tullut, että siellä tarttis mököttää yksin hytissään. Että kaikkien kanssa on aina tullut toimeen erittäin hyvin. Ehkä on käynyt hyvä tuuri, että ei oo osunut omalle kohdalle sellaista laivaa, että olis juroutusta tai vastaavaa ../.. Se menee sit siihen, että kaikki kattoo omissa hyteissään televisiota ja sitten eristäytytään.²⁹⁰

Huonoja esimerkkejä laivoista, joissa ei iltaisin liiku kukaan kongilla, tiesivät useimmat merimiehistä kertoa. Kuitenkin vaikka yhdessäololla ja yhteisillä tiloilla oli suuri merkitys laivassa viihtymiseen, oli oma hytti tärkeä tila Marthalakin. Useat miehistön jäsenistä, niin suomalaiset kuin filippiiniläiset, kertoivat hytin olevan koti törnin aikana; oikea koti oli toki maissa. Hytti merkitsi selvästi yksityisyyttä, mikä vaikutti olevan erityisesti suomalaisille tärkeää:

Nii onhan se [hytti] sellainen paikka, missä voi läväyttää oven kiinni ja olla rauhassa.

Anne: Niin kaipaako täällä sellaista yksityisyyttä?

Kyl mää ainakin, kyl mää oon sellainen erakko, välillä. Ovi kiinni ja valot pois ja elokuva pyörimään. Ehkä sitä hetkeksi poistuu siitä työympäristöstä, kun katselee sitä leffaa tai lukee jotain kirjaa.²⁹¹

Tämä päällystön jäsen arvosti mahdollisuutta laittaa hytin oven kiinni ja sulkea työ ja työyhteisö tarpeen vaatiessa ulkopuolelle. Tämän on todettu olevan tärkeää suomalaisille merimiehille; osa kokee juuri ajatusten irrottamisen työstä törnin aikana olevan vaikeaa.²⁹² Joillekin filippiiniläisille hytissä yksin oleskelu tuntui sen sijaan olevan vaikeaa johtuen ehkä siitä, että heidän törninsä oli selkeästi pidempi, jolloin eristäytyminen hyttiin saattoi käydä raskaaksi. Osa filippiiniläisistä oli myös tottunut sosiaalisempaan laivaelämään, kuten tämä miehistön jäsen, jolla oli takanaan ura kansainvälisillä risteilijöillä. Niillä miehistöä on jopa pari tuhatta, joten kun Martha oli hänen ensimmäinen rahtilaiwansa, järkytys oli suuri:

The time when I came here, ooh, it's so lonely. Really, I was only in the cabin. People are working all day, you can see them night time but not for a long time because everybody's resting.

289 Haavisto et al 2014, 141.

290 Suomalainen päällystön jäsen.

291 Suomalainen päällystön jäsen.

292 Haavisto et al 2014, 70.

So there's a big [difference compared to cruisers], I just watch movies from my laptop. But when time passing, we [get to] know each other – this is my first cargo ship – then we come friends, also with Finnish guys.²⁹³

Hytissä yksin oleskelu saattoi myös korostaa yksinäisyyttä ja tuoda koti-ikä-vän mieleen. Eräs miehistön jäsen sanoikin pyrkivänsä siksi oleskelemaan mahdollisimman paljon muun miehistön kanssa:

Anne: You spend your spare time in your cabin?

Not so. Sometimes I'm here [in dayroom], or bonding with my crew Filipinos. Because once I'm inside my cabin, I'm thinking of my family. I feel so home sick. I don't like to stay long inside the cabin. Because it's so sad and it's so quiet. But if I'm so tired, I like to stay and sleep.²⁹⁴

Helen Sampson on huomannut tutkimuksessaan ruotsalaisilta sekamiehitetyiltä laivoilta vastaavan ilmiön: filippiiniläiset pyrkivät sulkemaan koti-ikä-vän pois mielestään viettämällä mahdollisimman paljon aikaa työtovereidensa seurassa.²⁹⁵ Marthalla niin suomalaiset kuin filippiiniläiset kuitenkin arvostivat hytin tarjoamaa omaa rauhaa, erityisesti jos uni oli reitin takia epäsäännöllistä tai jäi vähiin. Tämäkin konepäällystön jäsen totesi arkisen päivärytmiänsä meidän yleensä näin:

../. you know our route. Sometimes, no good sleep. That's why you can stay in your cabin. After you have checked your Facebook [nauraa], then you can go to your cabin. And watching the tv. Then after that you can relax yourself. Prepare for tomorrow.²⁹⁶

Myös tämä kansipuolen miehistön jäsen vietti vapaa-aikaansa leväten hytissä:

If I'm tired, I stay in my cabin, watching tv, watching movies. Because I have my laptop there. I can connect it to the tv, so that I have a big screen. And making messages in the Facebook with my wife. Or if we are in Finland we can download new movies from Internet.²⁹⁷

293 ”Silloin, kun tulin tänne, oi, se oli yksinäistä. Olin vain hytissäni. Kaikki vain työskentelivät koko päivän, ja vaikka näit heitä illalla, oli mentävä nukkumaan koska oli levättävä. Siinä oli iso ero [verrattuna risteilijöihin], vietin vain aikaani katsellen elokuvia kannettavalta tietokoneelta. Mutta ajan kuluessa opimme tuntemaan toisiamme – tämä on ensimmäinen rahtilaivani – ystävästyimme, myös suomalaisten kanssa.” Filippiiniläinen miehistön jäsen.

294 Anne: ”Vietät vapaa-aikaasi hytissäsi?” ”En niinkään. Joskus olen täällä [päivähuoneessa] tai vietän aikaani filippiiniläisten työkavereideni kanssa. Koska jos olen hytissäni, ajattelen vain perhettäni. Minulle tulee niin ikävä kotiin, että en halua viipyä liian pitkään hytissä. Siellä on niin surullista ja hiljaista. Mutta jos olen väsynyt, haluan jäädä hyttiin nukkumaan.” Filippiiniläinen miehistön jäsen.

295 Sampson 2013, 120.

296 ”../. tiedäthän meidän reitin. Joskus ei saa riittävästi unta. Siksi menen heti hyttiini, heti sen jälkeen kuin olen tarkastanut Facebookin [nauraa]. Katselen televisiota ja lepään. Valmistaudun seuraavaan päivään.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

297 ”Jos olen väsynyt jään hyttiini katsomaan televisiota ja elokuvia. Minulla on siellä kannettava tietokoneeni. Voin kytkeä sen televisioon, jolloin saan ison näytön. Viestittelen myös vaimoni kanssa Facebookissa. Tai jos olemme Suomessa, voin ladata elokuvia internetistä.” Filippiiniläinen miehistön jäsen.

Kuten tämä merimies, useat muutkin pitivät yhteyttä kotiin Facebookin avulla, joko omalta koneeltaan hytistään tai laivan yhteiskäytössä olevalta koneelta. Kaikilla laivoilla ei ollut wifi-yhteyttä, joten oman koneen nettikäyttö onnistui yleensä vain satamissa prepaid-yhteyksillä. Internet-yhteyksien olemassaolo ja toimivuus olivat selkeästi yleinen puheenaihe, koska yhteydenpito kotiin tapahtui pääosin sitä kautta. Laivoissa, joissa oli vain yhteiskäytössä olevat koneet, oli erityisesti päivällisen jälkeen koneille tungosta. Myös laivoissa, joissa oli yhteiskäytössä oleva langaton internetyhteys, se selvästi hidastui viiden jälkeen iltapäivällä päivätyöläisten lopetettua työt; useat olivat samaan aikaan omilla koneillaan. Wifi-yhteyden kapasiteetti ei kuitenkaan riittänyt skype-puheluihin, mistä filippiiniläiset olivat selvästi pahoillaan. Olikin paradoksaalista, että langaton nettiyhteys mahdollisti koneen käytön privaattisti omassa hytissä, mutta sen kapasiteetti ei kuitenkaan mahdollistanut tärkeintä tavoitetta, ilmaisia internetpuheluja kotiin.

Hytti vaikutti olevan filippiiniläisille yksityisempi paikka kuin suomalaisille, sillä melko kategorisesti kaikki filippiiniläiset pitivät hytin ovensa kiinni, osa jopa lukiten sen. On toki huomautettava, että vaikka hyttien ovien lukitseminen, sulkeminen tai auki jättäminen vaikutti olevan yksilö- ja laivakohtainen asia, ei se ollut yksinomaan miehistön päätettävissä. Satamien ja laivojen turvallisuutta määrittävän ISPS-koodin myötä Marthallakin oli sääntö, että satamassa oltaessa niin torpan ovien kuin hyttien ovien tuli olla lukittuja.²⁹⁸ Vaikka tapaa ei kaikilta osin noudatettu, on sillä epäilemättä ollut vaikutuksensa miehistön sosiaaliseen avoimuuteen. Hytin yksityisyydellä onkin ollut merenkulussa omat sanomattomat sääntönsä. Vuonna 2006 M/S Arkadialla oli tapana pitää hytin ovi päivisin auki merkinä yleisestä luottamuksesta laivatovereihin. Ainoastaan yöksi se suljettiin, mutta silloinkaan ei lukittu. Christer Eldhin tutkimuksessa sama näkyi matkustajalaivan kone- ja kansipuolen miehistön kokiessa muun miehistön tavan pitää hyttinsä ovi suljettuna epämerimiesmäiseksi. Ruotsalaisilla pitkän linjan laivoilla avoinna oleva ovi oli merkki avoimuudesta ja luvasta saapua juttelemaan; suljettu ovi merkitsi kategorisesti halua olla rauhassa.²⁹⁹

Koska opin itsekin jo M/S Arkadialla, että oven lukitseminen indikoi suurta epäluottamusta, en itsekään lukinnut hyttini ovea edes yöksi. Tätä tapaa noudatin myös Marthalla, vaikka tiesin esimerkiksi uskontotieteilijän ja itsekin puolimatruusina suomalaisilla tankkereilla seilanneen Mira Karjalaisen tehdessään kenttätöitä tankkilaivoilla 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa olleen tarkka siitä, että lukitsee ovensa yöksi.³⁰⁰ Itse pelkäsin lukitsemisen viestittävän luottamuksen puutteesta, jota tutkijana en missään nimessä halunnut

298 International Code for the Security of Ships and Port Facilities. SOLAS XI-2 and the ISPS Code.

299 Eldh 2004, 169.

300 Karjalainen 2007, 96.

osoittaa. Koin, että en voi edellyttää tutkimuskohteideni luottavan minuun, jos en itse osoita vastaavaa heille. Pidinkin kaikilla laivoilla hyttini ovea päivisin auki, paitsi satamissa ollessamme. Kuitenkin, koska tietokoneellani oli luottamuksellista tietoa miehistön jäsenistä, pidin sen aina lukittuna. Todetakkoon, että luottamus ei kuitenkaan kantanut loppuun saakka: kerran huomasin jonkun käyneen päivällä hytissäni yrittäen kirjautua koneelleni. Kiinni oleva, vaikkakin lukitsematon ovi pysyi kuitenkin rajana yksityisyydelle: kertaakaan minun ei tarvinnut esimerkiksi nukkuessani pelätä kutsumattomien vieraiden ilmestymistä hyttiini.

Vaikka hytin ovisääntö tunnettiin edelleen, oli käytäntö, kuten todettua, muun muassa kansallisuuksittain vaihteleva. Tapa vaihteli kuitenkin myös kansittain esimerkiksi ainoastaan päällystön pitäessä ovensa omalla kongillaan auki. Tämä saattoi johtua myös siitä, että ylin päällystö teki usein töitä hytissä, jolloin ovi oli samalla toimiston ovi. Tällöin hytissä saattoi olla oviverho, joka vedettiin eteen, jos ei ollut hytissään tai oli päivänokosilla; kun ovi oli kokonaan kiinni, oli se merkki yksityisyydestä. Kuten eräs kapteeni sanoi: ”Jos mä itse näen, että jollain on ovi kiinni, niin en mä koputtele tai edes soita ellei oo oikeasti semmoinen, et mä tarviin jotain tietoa...” Samainen kapteeni totesi luottamuksesta: ”Ei täältä oo keneltäkään mitään hävinnyt. Sehän on melkein suurimpia syntejä tässä yhteisössä että jos joku varastaa toiselta. Sitä ei kyllä sitten [anneta] anteeksi.”³⁰¹

Hytti oli myös sikäli kotia vastaava tila, että sinne ei menty likaisilla ulkokengillä, jos kohta niillä ei välttämättä liikuttu muuallakaan torpassa. Muistan oppineeni jo M/S Arkadialla, että vierailtaessa toisen hytissä kengät, sisäkengätkin, jätetään aina oven ulkopuolelle. Marthalla näin tätä toteutettavan vaihdellen, eli mikään yksiselitteinen sääntö se ei näyttänyt olevan. Muita kohteliaisuussääntöjä Marthaltakin kuitenkin löytyi:

Anne: Mutta täällä selvästi jätetään aina kengät ulkopuolelle? Että on jotain sääntöjä, kun tulee toisen hyttiin... Koputetaan?

Joo, aina koputetaan. Ja tollaiset hytit, missä ei oo makuukamaria erikseen, niin sängylle ei istuta sitte ei millään. Jos ei oo päiväpeittoa. Se pitää erikseen kysyä lupa, että voinko mä istua tohon. Se on joku tämmöinen, en mä tiedä mistä se tulee. Mutta joo, kengät ulos. Ja toisen vessassa ei käydä, ei sitte millään. Ne on semmoisia... jotain perittyjä hyviä tapoja.³⁰²

Hytti oli toisaalta paitsi yksityinen tila, myös osin sosiaalisen kanssakäymisen näyttämö. Eräällä laivalla erityisesti filippiiniläisillä oli tapana istua toisensa hyteissä pienemmällä porukalla. Tähän saattoi vaikuttaa se, että heidän päivähuoneessaan ei toiminut dvd-soitin, joka oli edellytys elokuvien katseluun eli varustamon järjestämässä yhteistilassa ei ollut totuttu kokoontumaan. Päi-

301 Suomalainen päällystön jäsen.

302 Suomalainen päällystön jäsen.

vähuone oli myös melko iso ja sisustukseltaan askeettinen, joten pienemmällä porukalla se saattoi olla melko ankea. Eräs nuorempi filippiiniläinen konemiehistön jäsen kertoi viettävänsä usein aikaa vanhempien tovereidensa kanssa jonkun hytissä myös siksi, että koki tarvitsevansa tukea ja kannustusta työskentelynsä laivalla ja elämiseen kaukana kotoa. Hän kertoi kokevansa erityisesti erään heistä isähahmokseen.

Yhteiset tilat

M/S Marthan torpassa sijaitsivat paitsi miehistön hytit, myös yhteiset vapaa-ajanviettoon ja arkiseen elämiseen liittyvät tilat. Erityisen suomalainen asia on tietenkin sauna, joka vaaditaan niin vuoden 1976 asetuksessa laivan asuintiloista, kuin vielä uudemmassakin; vuoden 2012 asetuksissa mainitaan lisäksi kuntosali.³⁰³ Marthalla sauna oli päivittäinen peseytymispaikka miehistön tehdessä likaista työtä, mutta usein myös tärkeä sosiaalinen tapahtuma.³⁰⁴ Tosin tämä oli hyvin laivakohtaista: eräällä laivalla saunaa käyttivät vain muutamamat päivämiehet töiden jälkeen, ja usein sain itse laittaa saunan päälle, jos halusin käydä rentoutumassa esimerkiksi kuntosalin jälkeen. Toisella laivalla puolestaan saunaan mentiin joka päivä, ja se vaikutti olevan luonteva paikka esimerkiksi kapteenin ja konepäällikön keskustella laivan ajankohtaisista asioista; he saattoivat työskennellä päivän mittaan hyvinkin eri puolilla laivaa.

Henkilökohtaisen hygienian huoltamisen lisäksi laivalla oli myös vaatehuoltoon liittyviä tiloja. Laivan asuintiloja koskevien asetusten mukaan laivassa tuli olla tila laivaväen vaatteiden pesua, kuivausta ja silittämistä varten, mikä Marthalla tarkoitti muutaman isohkon teollisuuskoneen vetävää pesulaa kuivaajineen ja kuivaushuoneineen.³⁰⁵ Miehistö sai työvaatteet työnantajalta, mutta heidän tuli pestä ne itse. Konehuoneessa työskentelevien öljyisiä haalareita varten oli yleensä erilliset pesukoneet, myös henkilökohtaiset vaatteet tuli jokaisen pestä itse. Varustamon tarjoamat lakanat ja pyyhkeet vaihdettiin itse, mutta ne pesi joko messipoika/-tyttö tai kokki ensin mainitun puuttuessa.

Miehistön vapaa-ajan viettoon tarkoitettuja tiloja olivat päivähuoneet³⁰⁶, joita nykypäivän laivoilla on yleensä kaksi: toinen päällystölle ja toinen miehistölle. Marthalla jako meni kuitenkin kansallisuuksittain siten, että esimerkiksi filippiiniläiset viettivät aikaa entisessä päällystön ja suomalaiset miehistön päivähuoneessa tai päinvastoin. Sillä, kumpi kansallisuus istui kummassa päivähuoneessa, ei vaikuttanut olevan väliä. Merkillepantavaa oli kuitenkin se, että

303 Asetus laivaväen asuintiloista aluksella 518/1976; Valtioneuvoston asetus laivaväen asuinympäristöstä aluksella 825/2012.

304 Saunomisesta on löydetty erityisesti hierarkkisten miesyhteisöjen toiminnassa eräänlaista yhdenvertaisuuden tematiikkaa (Tiili 2016, 164).

305 Asetus laivaväen asuintiloista aluksella 518/1976.

306 Asetuksissa puhutaan virkistäytymis- ja kokoontumistiloista (Asetus laivaväen asuintiloista aluksella 518/1976).

vanha erottelu miehistön ja päällystön välillä oli saanut vaihtua kansallisuuksien väliseksi jaoksi.

Päivähuoneissa oli televisio ja dvd-laitteet sekä yleensä toisessa Merimiespalvelutoimiston (MEPA) ylläpitämä kirjasto, jossa oli tosin vain suomenkielisiä kirjoja. Joiltakin osin laivoille toimitettiin filippiiniläisiä lehtiä. Kirjastosta keskustelin muutaman kerran MEPAn edustajan kanssa, joka kertoi tarkoituksena olevan lisätä filippiiniläisille suunnatun kirjallisuuden tarjontaa. Eräällä laivalla oli myös erillinen miehistön itsensä saunan viereen sisustama klubi televisioineen ja musiikkilaitteineen, jota käyttivät lähinnä suomalaiset. Tämän tilan aloitteellisesta ja omaehtoisesta rakentamisesta oli miehistö saanut varustamolta erityisen työhyvinvointimaininnan. Tosin tilassa oli alun perin ollut kuntosalia, joka oli siirretty vähäisen käytön vuoksi alempiin kerroksiin entiseen varastohuoneeseen. Klubilla oli tärkeä merkitys erityisesti suomalaiselle miehistölle, vaikka tila oli periaatteessa kaikkien käytössä. Paikan omaehtoinen rakentaminen kertoo kuitenkin lähinnä poikkeuksellisesta aloitteellisuudesta ja avoimesta sosiaalisesta ilmapiiristä: viihtyvyyden merkitystä uskallettiin tuoda esille.

Messi

Torpan tärkeimmän yhteisen tilan voi sanoa olevan laivan ruokasali, messi, koska se on ainoa paikka, jossa miehistö käy säännönmukaisesti päivittäin. Marthalla messi oli puhtaasti ruokailuun tarkoitettu tila, sillä siellä ei vietetty aikaa muutoin kuin syödessä. Tämä ei ole tavallista kaikissa laivoissa, sillä erityisesti pienemmissä aluksissa, joissa ei ole erillistä päivähuonetta, messi saattaa olla kaikenlaisen vapaa-ajanvieton keskus. Erillistä päivähuonetta messin ohella ei asetustenkaan mukaan vaadittu ennen vuotta 1976.³⁰⁷

Marthan messit olivat kaikki yhteismessejä, tosin sanoen päällystö ja miehistö söivät samassa tilassa. Tämä on verrattain uusi asia suomalaisilla laivoilla, sillä perinteisesti laivoissa on eroteltu hierarkian eri tasot erillisillä ruokailutiloilla, kuten aikaisemmin M/S Arkadian kohdalla on tullut esille. Siellä oli vielä vuonna 2006 erikseen miehistön messi ja päällystön messi, *uffarimessi*, ja niiden välissä laivan keittiö ikään kuin vielä korostamassa messien etäisyyttä toisistaan. Arkadia oli rakennettu vuonna 1983 ja tässä suhteessa vielä tyyppillinen aikakautensa edustaja. Laivoilla onkin perinteisesti erotettu paitsi päällystön ja miehistön asuintilat toisistaan, myös ruokailu niin tiloiltaan kuin ruoan laadultaan.³⁰⁸

Erilliset messit ei ole ainoastaan perinteinen tapa vaan kuuluu niihin asioihin, joita on lainsäädännöllä määritelty. Vielä vuoden 1948 asetuksessa mainitaan, että päällystöllä ja talousosaston esimiehellä tulee olla oma ruokailutilansa

307 Asetus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948; Asetus laivaväen asuintiloista aluksella 518/1976.

308 Kirvesniemi & Mäenpää 2016, 146.

ja kansi- ja konepuolella omat messinsä. Lisäksi sekä miehistölle että alipäällystölle ja näiden lisäksi vielä taloushenkilökunnalle tulee olla omansa.³⁰⁹ Useat erilliset messit onkin ollut varsin tavallinen ilmiö isommilla moottorialuksilla, joissa miehistöä oli selkeästi enemmän kuin nykyaikana. Mainittakoon, että ruokailuun tarkoitettujen messien lisäksi rahtilaivoilla on usein erilaisia muita taukotiloja, joita saatetaan kutsua messiksi, esimerkiksi niin kutsuttu paskamessi tai tupakkamessi.³¹⁰

Yhteismesseihin ja sitä kautta yhtenäisempään miehistöön siirtymistä on kuitenkin tuettu jopa lainsäädännön voimin, tosin vasta viime aikoina. Äärimmillään lainsäädäntö erotti jopa kansi- ja konepuolen miehistöt toisistaan, kuten 1948 asetuksessa; ja vielä vuoden 1976 asetuksessakin määrättiin päällystölle ja miehistölle erilliset ruokailutilat. Vasta vuoden 2012 asetuksessa on päästy erottelusta: siinä mainitaan ainoastaan, että miehistön tulee saada ruokailla yhdessä.³¹¹ Yhteismessien voidaan ajatella toteuttavan nyky-yhteiskunnan tasa-arvoisempaa paradigmaa, vaikka yhteismesseihin siirtyminen on epäilemättä ollut kytköksissä myös pienentyneisiin miehistöihin ja tilojen tehokkaampaan suunnitteluun.

Marthalla messissä syötiin aamiainen, lounas ja päivällinen, minkä lisäksi erillisestä miehistön jääkaapista saattoi vapaasti käydä hakemassa välipalaa mihin aikaan vuorokaudesta hyvänsä. Merellä nämä laivan päivittäistä elämää rytmittävät ruokailut tuntuivat korostuvan entisestäänkin säännöllisinä porukan yhteen kokoavina hetkinä. Päivä alkoi aamiaisella yleensä klo 7.30–8.00, mikä tarkoitti, että se syötiin ennen työvuoron alkua. Kello kymmenen aikaan oli niin kutsuttu kympin kahvi, joka tosin oli merkitty messin seinällä oleviin aikatauluihin esimerkiksi klo 9.45–10.00 tai 9.30–9.45 laivasta riippuen. Tämä juotiin usein työpisteessä, esimerkiksi konevalvomossa tai komentosillalla. Kahvihetkistä huomasi erityisesti sen, miten eri tavalla eri osastot Marthalla olivat rakentuneet. Konevalvomossa saattoi olla yhdeksänkin henkeä kahvitauolla, mikäli harjoittelijoita oli useita tai jokin positio oli tuplamiehitetty oppimisjakson ajan. Komentosillalla puolestaan perämies saattoi olla yksin, jollei esimerkiksi kippari tullut seuraksi kahvitauolle. Kansimiehet pitivät usein kahvitauon keskenään messissä tai esimerkiksi päivähuoneessa.

Lounas oli klo 11.30 eteenpäin ja kesti joko puoli tuntia tai kolme varttia. Iltapäiväkahvilla messissä puoli neljän aikaan oli yleensä pullaa tai jotain makeaa tarjolla, joten kahvit ainakin haettiin sieltä, vaikka usein juotiinkin päivähuoneessa tai esimerkiksi tupakkamessissä. Eräällä laivalla oli lisäksi *pummikahvit* klo 15.30, jolloin lounastauko oli vain puolen tunnin mittainen ja iltapäiväkahvi oli juotu jo klo 13.30. Päivällinen oli klo 17.00, jolloin päivämiehet lopet-

309 Asutus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948.

310 Paskamessillä viitataan taukotilaan, johon voi tulla likaisissa haalareissa (Karjalainen 2008, 73–74).

311 Asetus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948; Asetus laivaväen asuintiloista aluksella 518/1976; Valtioneuvoston asetus laivaväen asuinympäristöstä aluksella 825/2012.

tivat työnsä. Sinne suurin osa ilmestyikin siviilivaatteissaan. Muilla aterioilla ruokailtiin työvaatteissa, tosin esimerkiksi likaisemmat haalarit piti riisua pois.

Hierarkkinen ja sosiaalinen tila

Laivayhteisön hierarkian näkökulmasta messi on eräs kiintoisimpia paikkoja tarkastella niin päällystön ja miehistön kuin eri kansallisuuksien välisiä eroja. Koska Marthan messi oli yhteismessi, ei ruokailua ollut järjestetty päällystölle ja miehistölle erikseen. Toisin kuin laivan vapaa-ajan tilat, yhteismessi oli kuitenkin muodollisempi määrättyine istumapaikkoineen. Vaikka paikka oli yhteinen kaikille positiosta riippumatta, oli paikkojen määräytymisessä selkeästi havaittavissa viitteitä sekä hierarkiaan että jakoon kansallisuuksittain.

Yhteismessien ja sekamiehityksen uutuus merenkulun pitkässä traditiossa näkyi siinä, että kaikilla kolmella tutkimuslaivallani oli omat versionsa yhdessä ruokailusta. Esimerkiksi jos messissä oli neljä pöytää, jako tapahtui siten, että suomalaisilla oli kaksi pöytää ja filippiiniläisillä kaksi. Kansallisuuksien sisäisellä järjestäytymisellä oli kuitenkin selkeä ero, sillä suomalaiset istuivat päällystö toisessa pöydässä ja miehistö toisessa, kun taas filippiiniläiset istuivat kaikki sekaisin yleensä siinä järjestyksessä, kun sattuivat tulemaan syömään. Toisella laivalla messissä oli puolestaan vain kaksi pitkää pöytää, joista miehistön pöydässä istuivat kaikki filippiiniläiset ja myös suomalainen alempi miehistönosa ja päällystön pöydässä vain suomalainen päällystö, mutta myös satunnaisesti jokunen suomalainen miehistön jäsen. Perinteinen jako miehistön ja päällystön pöytiin/messeihin oli siis rikottu moninkertaisesti. Tämän järjestelmän synnystä kertoi eräs päällystön jäsen:

../. kun me tultiin [tähän laivaan], meni päällystö istumaan eri pöytään, ja kun niitten [filippiiniläisten] päällystö ei halunnut istua samaan pöytään, meidän miehistö meni heidän pöytään istumaan. Ja sähkömies heti paukkas päätypaikalle, katto, että tähän on vapaa. Ja on istunut siitä lähtien siinä paikalla. Onhan se hauskaa, kun päällystö istuu reunoilla ja yks sähkömies pöydän päässä. Että se on mennyt ihan sekaisin.³¹²

Viimeksi mainitulla hän tarkoitti perinteistä tapaa, jossa päällikkö istuu pöydän päässä tai päätypaikan puuttuessa pöydän ensimmäisellä sivupaikalla vastapäätä konepäällikköä. Tälläkin laivalla päällystön pöydässä järjestys oli näin. Lisäksi kolmas ylemmän päällystön jäsen, yliperämies, istui kapteenin vieressä ja muu suomalainen päällystö yleensä toisessa päässä pöytää. Mahdolliset ylimääräiset vapaat paikat olivat aina päätyjen välissä, keskemällä pöytää. Suomalainen miehistö oli puolestaan omassa pöydässään vakipaikoillaan.

Tietoisena tästä vakipaikkajärjestelmästä ja messeistä perinteisinä hierarkisina tiloina jännitin itsekin joka kerta laivalle mennessäni, mihin pöytään päätyisin istumaan ja miten saisin tietooni vapaan paikan; paikkoja ei toki

312 Suomalainen päällystön jäsen.

mitenkään merkitä. Kiinnostus oli kova nähdä, keitä katselisin kolme kertaa päivässä seuraavan kuukauden ajan. Kaikilla laivoilla minut lopulta ohjattiin, joko kapteenin toimesta hänen esitellessään laivaa tai messikallen vinkatessa, missä on vapaita paikkoja, istumaan päällystön pöytään. Kuitenkin, kysyessäni eräältä kapteenilta, mikä paikka olisi vapaa, hän kielsi vakipaikkoja olevan ja istutti minut paikalle, joka osoittautui sittemmin varatuksi. Jäin miettimään, halusiko hän mahdollisesti vältellä liian hierarkkisen tai jäykän kuvan välittymistä laivansa tavoista vai eikö hän ollut noteerannut muiden istumista aina samoilla paikoilla.

Jännitykseni tulevasta istumapaikasta johtui aikaisemmista kokemuksistani: M/S Arkadian dokumentoinnissa meidät tutkijakollegani kanssa istutettiin päällystömessiin ja koimme sen muusta miehistöstä vieraannuttavaksi. Siellä messit olivat todella erilliset sijaiten eri laidoilla torppaa. Marthalla ollessani koin istumiseni päällystön pöydässä kuitenkin hyväksi ratkaisuksi, koska ajatelllessani aluksi primäärin tutkimuskohteeni olevan erityisesti päällystö pääsisin näin helpommin tutustumaan heihin. Sittemmin laajentaessani kiinnostukseni koko miehistöön, tiedostin riskin siitä, että istumapaikka saattaisi viestittää muulle miehistölle olevani enemmän kiinnostunut päällystöstä. Erityistä vieraantumista miehistön taholta en voi kuitenkaan sanoa kokeneeni, koska viime kädessä vapaa-ajan tilanteilla oli suurempi merkitys yhteisöön integroitumisessa. Näissä tilanteissa vietin aikaani yhtä lailla miehistön kuin päällystön parissa.

Vakipaikkoihin fiksoituminen tuottaa ulkopuolisen näkökulmasta joskus koomisiakin piirteitä, kuten aikanaan M/S Arkadialla, jossa esimerkiksi päällystön messissä saattoi olla vain kaksi henkeä syömässä yhtä aikaa. Jos – ja kun – he istuivat omilla paikoillaan, istuivat he peräkkäin kuin linja-autossa ikään. Toki he saattoivat jutella keskenään, mutta edessä istuva ei välttämättä edes kääntynyt katsomaan keskustelukumppaniaan. Tällaista tapaa näin myös Marthan suomalaisten välillä; oma paikka oli asia, josta ei luovuttu. Vakipaikkojen merkityksestä kertoo puolestaan tapaus, jossa tuolin varsinainen haltija ei tullut lainkaan syömään huomattuaan jonkun istuvan paikallaan. Enkä ihmettelisi, jos vaikka väärälle paikalle istunut harjoittelija saisi vieläkin lähtöpassit messistä välittömästi, jos ei muuta niin osana harjoittelijan ”koulutusta”.

Vakipaikkoihin järjestäytyminen viittaa merenkulussa aikaan, jolloin messit olivat selkeämmin hierarkkisesti järjestyneitä. Tämä ei toki ole Suomessakaan kaukana menneisyydessä, ja osalla laivoista on edelleen erilliset messit päällystölle ja miehistölle.³¹³ Myös erillisissä päällystön messeissä on ollut tyyppilistä paikkojen sijoittuminen hierarkkisesti kapteenin istuessa pöydän päässä tai erillisessä pöydässä esimerkiksi konepäällikön kanssa. Myös M/S Arkadian päällystön messissä kapteeni ja konepäällikkö istuivat omassa pöydässään muun päällystön istuessa omassaan – tarkassa arvojärjestyksessä. Erillisen

313 Ks. muun muassa Karjalainen 2008, 73.

päällystön messin onkin – komentosillan ohella – todettu olevan laivan hierarkkisesti latautuneimpia tiloja.³¹⁴

Kansainvälisessä merenkulussa erillinen päällystön messi on itse asiassa edelleen melko tavallinen ilmiö. Yleisen käsityksen mukaan yhteismessit ovat tavalaisia erityisesti Pohjoismaissa niiden yhteiskunnassa vallitsevan tasa-arvon paradigman seurauksena. Ruotsissa yhteismessit yleistyivätkin 1970-luvun alussa. Ilmiön taustalla oli tavoite kasvattaa miehistön yhteishenkeä ja yleistä tasa-arvoa, ja esimerkiksi vielä 1990-luvun lopussa ruotsalaisella sekamiehitetyllä aluksella M/S Isoldella oli yhteinen messi kaikille hierarkian tasoille ja kansallisuuksille.³¹⁵ Kuitenkin, vuosikymmentä myöhemmin useilla vastaavilla aluksilla oli palattu päällystön ja miehistön erillisiin messeihin, mikä voidaan laskea osaltaan seuraukseksi kulttuurisen diversiteetin lisääntymisestä: ylemmän päällystön ja miehistön raja kulkee usein länsimaisten ja aasialaisten välillä.³¹⁶

Helen Sampson onkin todennut sekamiehitetyksen pikemminkin vahvistaneen laivayhteisön hierarkkisia eroja kuin vähentäneen niitä. Hänen 2000-luvun alussa tutkimillaan ruotsalaisilla sekamiehitetyillä aluksilla oli ruotsalais-filippiiniläinen päällystö ja monikansallinen miehistö, ja ne söivät erillisissä tiloissaan. Mielenkiintoista hänen kuvauksessaan on se, kuinka ruotsalaiset päällystön jäsenet istuivat päällystön messissä tarkasti määritellyillä paikoillaan filippiiniläisten istuessa enemmän tai vähemmän sekaisin. Miehistön messissä ei muodollisia paikkoja sen sijaan ollut; siellä jopa päällystö saattoi syödä miehistön kanssa varsinkin tullessaan ulkotöistä. Toisinpäin se ei toki ollut mahdollista: miehistön käyminen erillisessä päällystön messissä on yleisesti ottaen melko mahdoton ajatus.³¹⁷

Sampsonin kokemus ruotsalaisesta päällystön messistä toistui melko yksi yhteen M/S Marthan messissä. Kuten edellä tuli esille, suomalaiset istuivat aina samoille paikoilleen filippiiniläisten istuessa epäsäännöllisessä järjestyksessä ja milloin mitenkään. Heille myöskään miehistön ja päällystön välillä ei ollut eroa, vaan kaikki istuivat yleensä yhdessä. Istuminen toisten seuraan riippumatta asemasta tai paikasta kertoi ensisijaisesti halusta sosiaaliseen kanssakäymiseen, kuten tämä päällystön jäsen mainitsee:

But if we are eating, we are all together. We are talking. Why should I eat alone if somebody's there? I'll go there, we can make jokes!³¹⁸

314 Eldh, 2004, 108.

315 Du Riez & Ljunggren 2001, 109–111.

316 Ks. esim. Sampson 2013, 103–106.

317 Sampson 2013, 3–5, 78, 106; Karjalainen 2008, 73.

318 ”Silloin kun olemme syömässä, olemme kaikki yhdessä, juttelemme. Miksi söisin yksin, jos joku muu on siellä? Menen sinne muiden kanssa, vitsailemme.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

Useat filippiiniläiset olivat aikaisemmissa laivoissaan tottuneet sekä erillisiin messeihin että vakipaikkoihin, mutta käyttivät selvästi suomalaisten tasa-arvoisempaa tyyliä hyväkseen muokatessaan itselleen sopivamman tavan ruokailla. He tekivät tätä usein tietoisestikin: erityisesti perämiehet kokivat velvollisuudekseen filippiiniläisyhteisön ylimpinä ylläpitää miehistön yhteishenkeä. Muutama sanoikin kokevansa olevansa vastuullinen huolehtimaan maanmiehistään tilanteessa, jossa heidän yhteisönsä on pieni, kuten Marthalla. Aikaisemmilla isommilla laivoilla heitä on saattanut olla kaksikymmentäviisikin, jolloin yhteisö jakautui herkemmin esimerkiksi kielierojen mukaan:

If we are only nine and we are more compress because we are few and you must be one. When you are full crew, 25 persons, and you are from different places of Philippines, sometimes for those coming from pure south it's difficult to talk tagalog.³¹⁹

Vakipaikoilla ei toki ollut yksinomaan hierarkiaa korostava merkitys, vaan niillä saattoi olla myös funktionaalinen tarkoituksensa: ne toimivat usein eräänlaisena postitoimistona. Näinkin usein kapteenin jättävän jonkun paikalle esimerkiksi allekirjoitusta tarvitsevan paperin, jos miehistön jäsenellä ei ollut omaa toimistoa tai työpöytää tai ne sijaitsivat eri puolilla laivaa. Järjestelmä toimi ymmärrettävästi ainoastaan siinä tapauksessa, että jokaisella oli oma paikkansa ruokapöydässä. Toinen viestintään liittyvä merkitys omilla paikoilla oli tiedotus keittiön suuntaan siitä, oliko henkilö syönyt vai ei. Tämän tavan tunsivat myös eräs filippiiniläinen aikaisemmilta laivoiltaan:

../. on my previous ship we had also our own seat. You can not [sit] on this chair because it's [mine]. The messman will know that the [person] hasn't eaten because his forks are still there.³²⁰

Käyttämättömien ottimien lepääminen ruokapöydässä viestitti byssan henkilökunnalle siitä, että kyseinen henkilö ei ollut vielä syönyt eli ruokaa ei kannattanut laittaa pois. Tämä toki edellytti sitä, että messipoika oli kattanut pöytiin veitset ja haarukat. Tämä tapa on yleinen Marthallakin, mutta mainittakoon, että erällä laivalla tapa lopetettiin, koska kokki työskenteli yksin ja hänellä ei todettu olevan aikaa mihinkään ylimääräiseen, kuten pöytien kattamiseen. Jokainen otti siis ottimet itse samalla kun haki ruokaa, minkä tavan miehistö omaksui hyvin nopeasti. Samalla menetettiin kuitenkin hyvä informaali tiedotuskanava.

319 ”Jos meitä on vain yhdeksän, olemme ryhmänä kiinteämpi, koska näin pienen joukon täytyy pitää yhtä. Jos meitä on täysi miehistö, 25 henkeä, kaikki tulevat eri puolilta Filippiinejä, ja joskus esimerkiksi etelästä tulevien on vaikea ymmärtää tagalogia.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

320 ”../. aikaisemmassa laivassani meillä oli omat paikat. Minun paikalleni ei voinut muut istua, koska se oli minun. Messipoika myös tiesi oliko [henkilö] syönyt vai ei jos haarukka oli vielä pöydällä.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

Marthan messin paikkajärjestelmässä sekoittuivat keskenään muodolliset säännöt ja epämuodolliset koodit. Vaikka osassa messeistä rikottiin vakipaikkojen sääntöä, suomalaisen ylemmän päällystön paikat olivat kaikissa tapauksissa selkeästi määritelty. Tässä suhteessa niitä voi verrata aikaisempiin erillisiin päällystömesseihin. Näistä poiketen yhteismessissä ei kuitenkaan päässyt muodostumaan vastaavanlaista valtarakennelmaa kuin on liitetty päällystömesseihin. Valtalautuneissa erillisissä messeissä on esiintynyt monenlaisia henkisiä esteitä ja rajoitteita. Esimerkiksi vaikka muodollisesti pääsy tilaan olisi sallittu kenelle tahansa, miehistölle kynnys mennä edes päällystökannelle saati messiin on ollut korkea ja usein jopa ylittämätön.³²¹

Mainittakoon, että näennäisestä tasa-arvosta huolimatta yhteismessit eivät ole olleet yksiselitteisesti toivottu asia.³²² Omia messejä puolusteltiin vielä vuonna 2006 M/S Arkadialla niin päällystön kuin miehistönkin taholta. Miehistö ei sielläkään halunnut astua päällystömessin puolelle, ja tätä sääntöä näin toteutettavan hyvin konkreettisesti. Erään kerran kun poosulla oli asiaa jollekin päällystön jäsenelle, hän joutui kurkottamaan kauas kulman yli nähdäkseen päällystön messiin, koska jalat hän halusi pitää tiukasti kongin puolella. Päällystö ei myöskään mielellään mennyt miehistön messiin, kuten kenttätyöpäiväkirjassani M/S Arkadialta totesin:

[Perämies] kertoi, että ongelmallista oli kun päivisin hänen vahtinsa päättyy klo 12, jolloin lounasaika myös päättyy. Keittiöväki on pyytänyt, että hän söisi miehistön messissä, jotta heidän ei tarvitse pitää molempien messien lämpölevyjä päällä. [Perämiehen] mielestä on kuitenkin miehistön kannalta huono, että joku päällystön jäsen on heidän puolellaan syömässä. Sillä pitäähän miehistöllä olla oma rauhansa istua ilman että esimiehet hengittää niskaan koko ajan.³²³

Vaikka useimmat filippiiniläiset ja muutamat suomalaisetkin rikkoivat messin vakipaikkojen sääntöä, voi Marthalla sanoa olleen hierarkisoitunut järjestelmä, koska päällystö ja miehistö söivät pääosin eri pöydissä. Se oli myös selkeästi kansallisesti polarisoitunut molempien ryhmien ruokaillessa pääosin erillään. Yhteismessillä tässäkin muodossaan voi kuitenkin ajatella olevan vaikutuksensa valtaetäisyyksien vähentymiseen laivayhteisössä, koska yhteisesti jaettuun tilaan on vaikeampi muodostua tiloja, joihin kaikilla ei ole pääsyä. Myös arkinen toiminta samassa tilassa on omiaan lisäämään tuttuuden tunnetta ihmisten välille. Vakipaikkojen voidaan myös ajatella lisäävän eräänlaisen kotoisuuden ja turvallisuuden tunteita: oman paikan olemassaololla pystytään usein luomaan paikkaan kuulumisen tunnetta.

321 Ks. esim Eldh 2004, 109–110; Karjalainen 2007, 65.

322 Ruotsissa erityisesti miehistö suhtautui yhteismessien tuloon 1970-luvulla pitkään vastustavasti (Du Riez & Ljunggren 2001, 109–111).

323 M/S Arkadia, kenttätyöpäiväkirja. Päällystön haluttomuuden viettää aikaa miehistön messissä on huomannut omista tutkimuksissaan myös Mira Karjalainen (Karjalainen 2008, 73).

Kansallisia tiloja ja toimintaa

M/S Marthalla oli selvästi havaittavissa muutamia tiloja, joihin eri kansallisuudet olivat lyöneet leimansa joko heille ominaisen toiminnan tai heidän kulttuurisia tapojaan heijastavan ilmapiirin kautta. Erityisesti suomalaisia kuvastavia piirteitä olen kiteyttänyt tilaan, jonka olen nimennyt tupakkamessiksi. Paikan askeettisuus, tupakoinnin kapinallisuus, kahvitaukojen täsmällisyys ja eräänlainen duunarihenki ryyditettynä tarinankerronnalla olivat ilmiöitä, jotka liitin nimenomaan suomalaisiin siitäkin huolimatta, että kaikki laivat ja kaikki kohtaamani suomalaiset merimiehet eivät toteuttaneet tätä mielikuvaa. Kyse onkin pikemminkin metaforasta: tupakkamessi henkii mielestäni sitä kulttuurista ilmapiiriä, joka oli Marthan suomalaisille ominaista.

Päästäkseni kuvaamaan filippiiniläisistä jotain vastaavaa, jotain mikä tulisi ensimmäiseksi ja intuitiivisesti mieleeni heistä, päädyin lähestymään heitä karaoken kautta. Yhtä lailla kuin kaikkia suomalaisia ei koskettanut tupakointi, eivät myöskään kaikki filippiiniläiset laulaneet karaokea, mutta ilmiö itsessään kuvasti jotain hyvin tyypillistä heille: se oli itsestään selvästi osa filippiiniläistä vapaa-ajanviettoa. Se tuli esille paitsi jokaisella laivalla ensimmäisten iltojeni aikana, myös kontrastisesti: jos karaokelaitteita ei laivassa ollut, siitä kerrottiin oitis. Karaoke oli myös se tilanne, jossa filippiiniläiset harjoittivat omaa tarinankerrontaansa, ja siten se vertautuu suomalaisten tupakkamessiin.

Tupakkamessissä

M/S Marthan tupakkamessin pitkä pöytä täyttyi yksi kerrallaan, ensin seinänvieruspaikat, sitten toisen päädyn paikat; viimeiset saivat ahtautua keskimmäisille paikoille. Oli kahvitauon aika, yhden niistä päivittäisistä viidestä hetkestä, jolloin miehistö ahtautui pieneen savuiseen koppiin laivan torpassa. Marthalla oli vielä mahdollisuus tupakoida sisällä, vaikka useimmissa laivoissa se toiminto oli ulkoistettu kannelle. Eikä se täälläkään epäilemättä ollut varustamon virallisen politiikan mukaista, mutta miehistö oli päättänyt asian näin. Tosin jos olisin asiaa kysynyt, olisi todennäköisin vastaus ollut: tupakkapaikka vaan syntyi siihen.

Kutsun paikkaa tupakkamessiksi, vaikka se ei ollut paikan yksiselitteinen nimi. Tilalla ei tuntunut olevan erityistä nimeä, osa puhui tupakkamessin ohella tupakkahuoneesta. Kerran kuulin myös puhuttavan paskamessistä, mikä uskoakseni viittaa lähinnä tankkereihin. Uskontotieteilijä Mira Karjalaisen tutkiessa tankkereita, pönttölaivoja, oli niillä erillinen paskamessi.³²⁴ Paskamessistä puhuja olikin työskennellyt aikaisemmin säiliöaluksilla. Marthalla erillisiä likaisen työn messejä ei tankkerimerkityksessä ollut, koska kaikki kulivat konehuoneesta tai kannelta tultaessa pukuhuoneen kautta, jossa riisuiivat likaisimmat vaatteet pois. Tupakkamessi oli kuitenkin jonkinasteinen versio

324 Karjalainen 2007, 66.

paskamessistä, koska tiukkaa rajaa työvaatteiden riisumiseen ei selvästi vedetty.

Tupakkamessi oli paitsi yleisin taukopaikka päivisin, myös iltaisin suosittu ajanviettopaikka. Se oli paikka, jossa todennäköisimmin tapasi jonkun, vaikka samalla kannella olevat päivähuoneet – suomalaisten ja filippiiniläisten – olivat myös aktiivisessa käytössä. Niillä ei kuitenkaan ollut samaa tarkoitusta ja asemaa kuin tupakkamessillä. Tupakkamessissä yhdistyivät sekä työelämä että vapaa-aika, ja sen kautta onkin hyvä tarkastella näiden kahden päätoiminnan olemusta laivan päivittäisessä arjessa.

Tupakkamessi poikkesi sisutukseltaan laivan muista tiloista: se oli yksinkertaisen karu, pöydän, kuuden tuolin ja kaapin lisäksi muita huonekaluja ei ollut. Paitsi miehistön jääkaappi, joka joidenkin mielestä määrittää laivan sosiaalisen keskuksen paikan. Se päti myös tällä laivalla. Seinät olivat tyhjästä lukuun ottamatta seinäkalenteria, joka useista muista näkemistäni kalentereista poiketen ei ollut alastonkalenteri. Siitä saattoi tarkistaa törnin päättymisen tai seuraavan alkamisen, mitä usein tehtiinkin – olihan se eräs tärkeimmistä puheenaiheista. Tilan sisustus viesti eräänlaisesta suunnittelemattomuudesta, aikomattomuudesta, mikä loi sille omanlaisensa ilmapiirin. Katsoessani ensimmäistä kertaa tupakkamessin ovesta sisään näin lähinnä hieman tunkkaisen karun huoneen, josta ajattelin, että en tulisi varmaankaan viettämään siellä juurikaan aikaani. Enempää en olisi voinut olla väärässä. Tyhjänä tila ei viestinyt minulle mitään muuta kuin fyysistä luurankoaan – seiniä, kattoa, lattiaa ja muutamia huonekaluja – kun taas sosiaalisen kanssakäymisen myötä se sai lukuisia eri ulottuvuuksia. Tilan tekivät ihmiset, jopa niin, että usein tupakkahuoneeseen mennessäni mielessäni oli tietoisia tai tiedostamattomia odotuksia: keitä siellä tällä kertaa istuisi, olisiko tunnelma vaivaantunut vai leppoisa, aiheuttaisiko saapumiseni kiusallisia vai ilahtuneita reaktioita.

Tilana Marthan tupakkamessi oli mitä suurimmassa määrin sosiaalisesti rakennettu, koska sen materiaalinen paikka ei itsessään viestinyt samaa, mitä se kuvasti sitä käyttävien henkilöiden kautta. Siten tupakkamessi tilana oli riippuvainen siinä toimivista ihmisistä, millä viittaaan Michel de Certeauin ajatukseen ”*space is practised place*”.³²⁵ Tarkastellessani tilaa huomasin tämän kalpean paikan saavan eri muotoja riippuen siitä, keitä paikalla oli ja missä kontekstissa paikka oli suhteessa toimintaan, tässä tapauksessa laivan *työelämään* – työn ja vapaa-ajan lomitteluun. Päivisin tila oli suurimman aikaa tyhjillään, mutta kahvitauoilla se pakkautui täyteen: kuusi istumapaikkaa eivät aina riittäneet kaikille halukkaille. Osa seisoiinkin tai istui matalan kaapin päällä. Iltaisin tila täyttyi joko tupakoitsijoista, jolloin tila oli ihmisistä vajaa mutta tupakansavusta täysi, tai esimerkiksi kortinpelaajista, jolloin kaikki kuusi istuinpaikkaa olivat usein käytössä.

Leimallisinta tilan käytölle oli kolme seikkaa. Ensinnäkin, koska päivisin paikkaa käytettiin työpäivän määrättyihin taukoihin, kaikki tulivat yleensä sa-

325 de Certeau 1988, 117.

maan aikaan. Kahvitaukojen dramaturgiassa kellon tullessa kymmenen aamulla tai kaksi iltapäivällä ovi kävikin tiheään. Jono varsinaisesta ruokamessistä kulki tasaisena; kaikilla oli kädessään kahvimuki. Kahvitauot pidettiin jämptisti ilmoitettuun aikaan, jos ei ollut isoja koneen *haalauksia* tai muuta erityistehävää kesken, ja paikalla istuttiin minuutilleen tauon loppuun asti. Tämä piirre oli yhteistä kaikille laivoilleni ja kaikille taukotiiloille, oli se sitten päivähuone tai konehuoneen kahvtila. Siltä osin tapa muistutti lähinnä mitä tahansa hierarkkisesti rakennettua työyhteisöä: työntekijät pitivät saavutetuista eduista minuutilleen kiinni.

Vahtijärjestelmän mukaan työskentelevä kansipuolen miehistö osallistui kahvitaukoihin vain, mikäli sattui olemaan työvuorossa. Tästä poikkeuksena olivat perämiehet, jotka eivät voineet poistua työpaikaltaan komentosillalta edes kahvi- tai lounastaukojen ajaksi. Koolla tupakkamessissä olikin yleensä konepuolen porukkaa, koska he tekivät saman rytmistä päivätyötä. Kahvi- ja lounastauot kuuluivat heillä säännöllisemmin päiväohjelmaan kuin kansipuolella. Toinen leimallinen piirre olikin, että keskustelut liittyivät hyvin usein läsnä olevien työhön, siis koneisiin ja mekaniikkaan. Tämä johtui toki siitäkin, että konehuoneen kovassa metelissä ei juuri pystytä keskustelemaan enempää kuin välttämätön viestintä edellyttää; kaikilla oli yleensä kuulosuojaimet korvilla. Tosin koneista tuntui riittävän puhetta aina kun koneväkeä oli koolla, tilasta ja tilanteesta riippumatta. Kansipuolelta tulikin usein kiittailua siitä, että ei tarvitse olla kuin kaksi kone miestä porukassa, niin kaikki keskustelut liittyvät koneisiin.

Kolmas merkillepantava piirre oli, että kyseessä oli todellakin tupakkamessi, jossa siis tupakoitiin. Pieneen savuiseen tilaan tunkivat kaikki, myös ne jotka eivät tupakoineet, joita tosin oli vähemmistö. Nykypäivän lisääntyneen terveysvalistuksen maailmassa sekä tupakoitsijoiden suhteellinen suuri määrä että muiden passiivinen tupakointi kiinnittivätkin huomiotani, vaikkakaan en ollut järin yllättynyt, että juuri laivamaailmassa törmää tällaiseen tapaan. Olin huomannut tupakoivien suuren osuuden kaikilla laivoillani jo ollessani 1980-luvulla ensimmäisiä kertoja apulaistarjoilijana eli *nissenä* Silja Linen M/S Svealla; itsellenikin tupakointi lisääntyi aina selvästi laivan päälle tullessani. Tässä en ollut toki ainoa. Eräs Marthan merimies kertoi tupakoivansa ainoastaan laivalla, ja paljon tupakoikin; maissa hän sen sijaan harrasti aktiivisesti urheilua. Hän totesi, että vaikka sillä saattoi olla huonoja vaikutuksia harrastukseen maissa, hän ei pystyisi olemaan tupakoimatta laivalla.

Merimiesten tupakointi on pantu merkille myös kansainvälisissä tutkimuksissa. Australian meriturvallisuusvirasto teetti vuonna 2002 vertailevan tutkimuksen, jossa todettiin merimiesten olevan keskimääräistä huonompia terveydentilaltaan. Muun muassa tupakoivien määrä oli suurempi (28 %) kuin australialaismiesten keskimäärin (24 %). Yli kolmasosalla miehistöstä myös alkoholin käyttö ylitti yleisen turvallisuusrajan. Tässä tutkimuksessa on kui-

tenkin merkillepantavaa, että miehistöjen sisällä syntyi eroja: päällystö pärjäsi selkeästi paremmin muuhun miehistöön verrattuna yleiskuntoa, tupakointia ja alkoholinkäyttöä mitattaessa.³²⁶ Myös suomalaisten merimiesten osalta tupakointi vaikuttaa olevan yleistä, vaikka suoranaisia tilastoja ei asiasta ole. Vuonna 2015 julkaistun selvityksen mukaan merimiesten yleisimmät sairaudet liittyivät alkoholin käyttöön, tupakointiin, vähäiseen liikuntaan ja ylipainoon.³²⁷

Merimiehet eivät ole erityisesti sosiaalisessa tupakoinnissaan yksin. Varusmiesten terveyskäyttäytymistä tutkinut Anni Ojajärvi on todennut tupakoinnilla olevan armeijakulttuurissa erityinen asemansa. Tupakointiin liitetään odotuksia ja mielikuvia hiljentymisestä, omasta ajasta sekä itsehillinnän ja stressin hallinnasta. Erityisen merkityksestä tupakointi on sen sosiaalisen vaikutuksensa ansiosta, sillä kasarmialueella tupakointi oli sallittua ainoastaan erityisissä tupakkakopeissa, joista muodostui monessa suhteessa sosiaalisen toiminnan keskuksia. Sosiaalisuus oli niissä avointa, ja keskusteluja saatettiin käydä isommissa tai pienemmissä ryhmissä, tosin kaikkien ei tarvinnut osallistua niihin. Huomionarvoista on, että armeijan tupakkapaikalla viihtyivät myös ne, jotka eivät tupakoineet, aivan kuten M/S Marthan tupakkamessissä.³²⁸

Kasarmien tupakkakopit olivat armeijan tiukassa käytöskurissa eräänlaisia vapauden linnakkeita, joissa varusmiesjohtajat kohtelivat alaisiaan kuin vertaisiaan. Ne olivat myös merkittäviä tiedonvälityksen paikkoja erityisesti epävirallisen tiedon osalta.³²⁹ Näistä piirteistä on helppo vetää yhtäläisyyksiä Marthan tupakkamessiin, mikä ei ole sinänsä kovin yllättävää. Goffmanin jo klassikkoksi tulleen määritelmän mukaan armeija ja rahtilaiva kuuluvat molemmat niin sanottuihin totaalisiin laitoksiin. Kolmas samaan kategoriaan laitettu ja usein laivankin metaforana käsitelty instituutio on vankila.³³⁰ Australialaisen tutkimuksen mukaan vankilassa tupakoinnilla on erityisen suuri merkitys paitsi valuutan ja tavaranvaihdon välineenä, myös sosiaalisena tapana ja esimerkiksi pitkästyksen estämisessä, kuten merimiehilläkin.³³¹

Tupakointiin totaalisisissa laitoksissa on liitetty erityinen *tupakkasosiaalisuus*, sosiaalisen kanssakäymisen muoto, johon liittyy juuri myös tupakoimattomien osallistuminen tapahtumaan. Armeijassa tupakkapaikka olikin kaikille avoin sosiaalisen kanssakäymisen ja tutustumisen paikka.³³² Myös M/S Marthan tupakkamessi toteutti tupakkasosiaalisuutta: myös siellä saattoi oleskella tupakoidematta. Sekä kasarmien tupakkapaikkaa että laivan tupakkamessia yhdisti myös

326 Hetherington, Flin & Mears 2006, 404–405.

327 Borgström 2015, 15–16.

328 Ojajärvi 2015, 198–200, 209; ks myös Piispa 1997, 292.

329 Ojajärvi 2015, 199–200.

330 Goffman 1997, 6–7. Laivan kuulumista Goffmanin määrittelemiin totaalisiin laitoksiin on kritisoitu merenkulun tutkijoiden parissa. Kuitenkin Mira Karjalainen on todennut armeijan ja laivan olevan 2000-luvun hierarkkisimpia yhteisöjä (Gerstenberger 1996; Karjalainen 2007, 68).

331 Richmond et al 2009, 180.

332 Ojajärvi 2015, 199.

hierarkiattomuus. Vaikka useimmiten tupakkamessissä istui miehistön jäseniä, saattoi tupakalla tai ilman tupakkaa istua yhtä lailla päällystössä aina kapteenia myöten. Kaikki eivät toki viihtyneet tilassa, mutta se johtui pikemminkin haluttomuudesta istua tupakansavussa kuin hierarkkisista esteistä.

Tupakoinnin sosiaalisena toimintana voi sanoa sekä yhdistävän että erottavan ihmisiä ja siinä ominaisuudessa sekoittavan laivalla vallitsevan lähtökohtaisen jaon päällystöön ja miehistöön mutta myös kansallisuuksien välisen erottelun. Tupakoitsijoiden on todettu muodostavan helpommin oman ryhmänsä, ja heitä yhdistää usein tietynlainen solidaarisuus, johon kuuluu muun muassa tupakan tarjoaminen. Tosin Marthalla ei tarjottu tupakkaa mitenkään erityisen usein, koska verovapauden ansiosta kokonainen kartonki maksoi suunnilleen saman kuin yksi aski maissa. Tupakkaa oli siis kaikilla omasta takaa. Pyydettyessä saatettiin saada vaikka kokonainen aski yhden tupakan sijasta, mikä kertoo sen rahallisesta arvosta.

Tupakointi oli suhteellisen yleistä Marthalla, ja väittäisin sen kuuluvan eräällä tavalla merimiehisyyteen. Ainakin se on sosiaalisesti ja kulttuurisesti aina liittynyt merillä työskentelyyn. On muistettava, että tupakka muiden ylellisyystarvikkeiden ja eksoottisten aineiden joukossa levisi Eurooppaan juuri merenkulkijoiden mukana, ja tupakalla ja merenkululla on siten pitkä yhteinen historia.³³³ Tupakan ja merenkulun yhteydellä viittaa kuitenkin tupakkaan liitettyihin elämäntyyliä kuvaaviin piirteisiin: tutkimusten mukaan tupakoinnilla ilmennetään muun muassa maskuliinisuutta, itsenäisyyttä, vapautta ja viljeltyä sekä kapinallisuutta – attribuutteja, jotka ovat helposti yhdistettävissä merimiehiin liitettyihin stereotyyppioihin.³³⁴

Vaikka en väitä edellä mainittujen piirteiden kuvaavan suoraviivaisesti nykypäivän merimiehiä, oli tupakkamessin ilmapiirissä aistittavissa tietynlaista maskuliinisuuden ja kapinallisuuden hegemoniaa. Tupakointiin maskuliininen imago sementoitiin viimeistään sotien jälkeen, kun Suomessakin alettiin mainostaa amerikkalaisia savukkeita Marlboro-miehen avulla. Tyypillisimmät tuotemerkin edustavat hahmot olivat lentäjiä, sotilaita ja karjapaimenia, joista viimeksi mainitut jäivät elämään mainonnassa pisimpään.³³⁵ Myös meri on yhdistetty tupakointiin pariinkin otteeseen. Suomessa Marlboro-mies lanseerattiin muun muassa veneilevänä ja tatuoituna naistenmiehenä, josta aikakauden mainosmiehet löysivät jopa mielikuvia ”meren suolaisesta tuoksusta”.³³⁶ North State -merkkiä puolestaan mainostettiin merivartioston veneestä nousevan merikapteenin avulla. Nortti-askia kädessään pitävän kipparin vieressä oli teksti: ”Miehet joihin luotetaan tietävät...”³³⁷

333 Lahtinen 2007.

334 Piispa 1997, 298.

335 Lahtinen 2007, 118–119.

336 Kortti 2005, 13.

337 Kortti 2001, 145.

Näistä karikatyyrisistä hahmoista olisi helppo vetää yhtäläisyyksiä merimiesten maskuliinisuuteen, mutta todellisuus on kuitenkin huomattavasti monimuotoisempi. Siksi en puutu tässä yhteydessä maskuliinisuuteen enempää – aihe edellyttäisi laajuutensa vuoksi oman tutkimuksensa – vaan viittaan lähinnä itse tilan, tupakkamessin, sukupuolittuneeseen olemukseen. Karu sisustus, ja erityisesti sisustamattomuus, alleviivasivat tietynlaista maskuliinisuutta, ollen vastakohta naisellisuuteen ja kodinomaisuuteen liitettävään ”kukkaverhotyyliin”. Kuvaavaa onkin, että samassa tilassa käytiin kerran keskustelu siitä, miksi naiset haluavat vaihtaa erilliset kesä- ja talviverhot – taisin olla läsnäolijoista ainoa, joka sen ymmärsi.

Tupakkamessin karu sisustus ja paikan olemassaolo itsessään alleviivasivat maskuliinisuuden ohella myös eräänlaista kapinallisuuden henkeä – molemmat tupakointiin liitettyjä piirteitä. Nykyisten tupakkalakien aikana tupakointi sisätiloissa asettaa toiminnon jo lähtökohtaisesti kielletylle alueelle. Uskonkin, että tupakoitsijat olivat tietoisia tästä, ja vaikka osa aikaansa siellä viettävistä oli tupakoimattomia, heidänkin voi tilassa olemisellaan ajatella hyväksyvän säännöistä poikkeamisen. Laivassa oli kuitenkin myös tupakoimattomia, jotka istuivat taukonsa esimerkiksi päivähuoneessa. Erotukseksi juuri tästä porukasta tupakkamessissä istujat pystyivät irrottautumaan omaksi ryhmäkseen, joita siten yhdisti eräänlainen sääntöjenvastaisuus. Armeijassakin aktiivikäyttäjistä muodostui tupien ulkopuolinen heimo siitä huolimatta että tupakkapaikka oli kaikille avoin tila, kuten Ojajärvi toteaa.³³⁸ Parhaiten tupakoitsijoiden ”omaheimoisuus” näkyi kuitenkin Marthan tupakkamessissä iltaisin, jolloin siellä istuivat selkeämmin vain ne, jotka tupakoivat, jos kyseessä ei ollut kortti-ilta. Tämä lienee johtunut siitä, että iltaisin ei ollut kahvitaukojen tuomaa joukkorituaalia siirtyä työtilasta yhteiseen taukotilaan.

Merkittävimpiä tupakoitsijoita yhdistäviä tekijöitä onkin juuri toiminnan tuomittavuus ja eräänlainen kapinallisuus. Useat tupakoitsijoista kokevat nykypäivänä tupakoinnin syyllistetyksi asiaksi; joukossa se on helpompi kestää, tai ainakin asialle saa helpommin vertaistukea. Tupakkaporukalle syntyy myös helposti omat juttunsa ja eräänlainen sisäinen koherenssinsa, mikä johtuu pitkälti porukan rajallisuudesta niin koon kuin jäsentensä puolesta. Koska yhteisössä yleensä aina samat henkilöt tupakoivat ja tupakoivien ryhmä on väistämättä pääjoukkoa pienempi otos, syntyy tupakoijien kesken helpommin ryhmäytymistä. Tutkimuksissa onkin todettu, että tupakoimattomat ovat kokeneet jääneensä parhaiden keskustelujen ulkopuolelle; myös tupakoitsijoiden on todettu vastustaneen tupakan lopettamista siksi, että tupakkapaikoilla on niin paljon haus Kempaa.³³⁹ Itse olen ajatellut tupakkaporukan erityisen sosiaalisuuden liittyvän juuri osallistujien määrään: pienemmällä porukalla uskaltaudutaan helpommin osallistumaan keskusteluun.

338 Ojajärvi 2015, 200.

339 Piispa 1997, 308; Ehn & Löfgren 2012, 112.

Merimiestarinoita

Kuten todettua, Marthan tupakkamessi oli myös yleinen kahvitaukopaikka ja palveli siten molempia tarkoituksia, tupakointia ja kahvitte-³⁴⁰lua. Kahvita-³⁴⁰uot ovat toki yleisempi toiminta työpaikoilla, koska työn rytmittäjänä ne koskettivat kaikkia työvuorossa olevia. Kahvita-³⁴⁰uolla ja tupakoinnilla onkin todettu olevan yhteneväisyyksiä paitsi niiden työtä rytmittävän vaikutuksen takia, myös työyhteisön yhtenäisyyttä vahvistavassa merkityksessä. Kuten edellä tuli esille, tupakoiminen symboloi mukanaoloa ja yhteenkuuluvuutta tupakoitsijoiden kesken, mutta myös kahvita-³⁴⁰uoissa on todettu samoja piirteitä. Yhtenäisen rytmin ja samanaikaisen työn äärestä poistumisen on todettu vahvistavan työyhteisön rakentamista: teemme saman asian samaan aikaan, kuulumme siis samaan porukkaan.³⁴¹ Marthalla kahvita-³⁴⁰uoille lähdön voikin nähdä jopa rituaalinomaisena prosessina, jossa tupakkamessi oli eri puolilta laivaa tulevien kohtaavien liikeratojen pääte- tai läpikäyntipiste.

Kahvita-³⁴⁰uolla on todettu erityisesti Pohjoismaissa olevan tietty perinteensä: tauolla oleskellaan epävirallisesti yhdessä työkavereiden kanssa ilman erityistä vaatimusta syvällisiin keskusteluihin. Kahvikupin yli voidaan heittää lähinnä kevyttä sanailua, mutta jos joukkoon sattuu hyvä tarinankertoja, pidemmätkin tarinat ovat sallittuja.³⁴² Marthan tupakkamessissä toteutuivat kaikki nämä piirteet: sosiaalinen kanssakäyminen oli pikemminkin epävirallista kuin formaalia ja keskustelut liikkuivat enemmän pinnallisella kuin syvällisellä tai henkilökohtaisella tasolla. Tämä ei toki tarkoittanut sitä, etteivätkö merimiehet puhuisi esimerkiksi yksityiselämästään tai ongelmistaan toisilleen, mutta ne asiat käsiteltiin muualla kuin tupakkamessissä tai vastaavassa ison joukon tilanteessa.

Aina, jos joukossa oli suustaan hyvä sanaseppo, keskustelu eteni huumori edellä. Tällaisia luontaisia keskushenkilöitä löytyi myös Marthalta ja heidän poistumisestaan kannan huolta kenttätöypäiväkirjassani:

Tästä porukasta lähtee [kaksi miehistön jäsentä seuraavassa satamassa] ulos. Minkähänlaiseksi mahtaa kahvitunnit muuttua, molemmat ovat sellaisia keskustelunvetäjiä.

Tällä otteella viittaa henkilöihin, jotka olivat joko puheliaita siinä mielessä, että hallitsivat keskustelua jutuillaan, tai sosiaalisesti lahjakkaita pystyen jakamaan keskustelua muillekin. Molempia toki löytyi Marthan miehistöstä, mutta on todettava, että ensin mainittu oli selvästi tavallisempi tyyppi. Marthan keskustelunvetäjät aloittivat usein jutut tarinoimalla muun muassa aikaisemmissa laivoissaan sattuneista tapahtumista. Tämä viittaa merenkulkuun van-

340 Tupakkamessin yhteydessä käsittelem kahvita-³⁴⁰uoina kaikkia työpäivän puitteissa pidettyjä säännömukaisia taukoja mukaan lukien aamiaisen, lounaan ja päivällisen jälkeen pidetyt kahvitte- ja tupakointihetket, takertumatta kuitenkaan siihen tosiseikkaan, että kaikki eivät juoneet kahvia. Kahvita-³⁴⁰uon on siis tässä yhteydessä lähinnä yleisnimi tupakkamessin tila-ajassa tapahtuvalle toiminnalle.

341 Piispa 1997, 297; Ehn & Löfgren 2012,

342 Ehn & Löfgren 2012, 113.

hastaan kuuluneeseen tarinankerronnan kulttuuriin. Erityisten merimiesjuttujen kerronta on kuulunut elämään laivan päällä jo purjelaiva-aikakaudelta lähtien; pitkillä matkoilla oli runsaasti vapaa-aikaa. Ruotsalainen etnologi Knut Weibust on todennut purjelaivaperinnettä käsittelevässä väitöskirjassaan *Deep Sea Sailors*, että tarinointi ihmeellisistä tapahtumista ja kokemuksista, saavutuksista, onnesta ja epäonnesta on ollut olennainen osa merenkulkua. Tarinoille oli luonteenomaista liioittelu; ne saattoivat olla täysin mielikuvituksellisia, ja onpa jopa väitetty valehtelun olevan ominaista merimiehille.³⁴³

Useimmiten tarinat Marthan tupakkamessissä liittyivät aikaisempiin – omien tai muiden – kokemuksiin ja tapahtumiin merillä. Juttujen aiheet olivat yleensä jollakin tavalla humoristisia, koska niiden tarkoitus oli ymmärrettävästi viihdyttää työtovereita. Myös Christer Eldh on todennut 2000-luvun taitteeseen ajoittuvassa tutkimuksessaan ruotsalaisen matkustajalaivan käyttömiehistön³⁴⁴ harjoittaneen tarinankerrontaa taukojen ajanvietteenä. Tällä laivalla tyypillisimmät aiheet liittyivät vaaratilanteisiin, minkä Eldh näkee merimiesten tapana kanavoida huoleen ja pelkoon liittyviä tunteita. Toisaalta, matkustajalaivan eräänlaisessa ”sekamiehistössä” vaaratilanteiden esilletuominen korosti hänen mukaansa myös kansi- ja konemiehistön tarvetta tuoda esille merimiehisyyttään erotukseksi naisvaltaisesta hotelli- ja ravintolaosastosta.³⁴⁵

Vaara- ja onnettomuustilanteisiin liittyviä tarinoita sain itsekin kuulla useaan otteeseen ja koin sen myös melko tyypilliseksi puheenaiheeksi merillä. Miehistöissä merenkulku on kaikkia yhdistävä ja kiinnostava asia, ja ajanvietteen kannalta mitä hurjempi juttu, sen parempi. Tässä tapauksessa asiaan saattoi kuitenkin vaikuttaa tutkimusaiheeni, jonka usein kiteytin onnettomuuksien taustalla vaikuttaviksi kulttuurisiksi syiksi.³⁴⁶ Aihe sai yleensä aikaan välittömän reaktion kuulijassa: olinko kuullut jostain tietystä, joko omakohtaisesta tai kaverille tai omalle varustamolle tapahtuneesta onnettomuudesta. Positioni tutkijana vaikutti siten taukotilanteisiin silloin kun olin läsnä, jos ei muutoin niin kiinnostavien keskustelunaiheiden herättäjänä. Itse en kuitenkaan yleensä ollut aloitteellinen keskustelun johdattamisessa tähän aiheeseen.

Toinen teema, johon en pystynyt tai pyrkinyt vaikuttamaan ja johon läsnäolollani oli todennäköisesti suuri merkitys, oli tarinat naisseikkailuista. Vaikka ne kuuluvat lähinnä merimiestarinoiden klassiseen genreen, on niillä todettu olevan tärkeä merkitys nykypäivänkin merenkulussa.³⁴⁷ En yllätynyt suurestikaan, että läsnä ollessani suuria naissankareita ei näkynyt. Mahdollisista naisseikkailuista onkin kerrottu lähinnä pienissä porukoissa, ja esimerkiksi

343 Weibust 1969, 141–144.

344 Kansi- ja konepuolen miehistö erotukseksi laivan hotelli- ja ravintolaosastoista. Ruotsiksi tätä ryhmää kutsutaan sanalla drift.

345 Eldh 2004, 198–199; ks. myös Sampson 2013, 118–119.

346 Ajattelin tutkimukseni aluksi keskittyväni suoremmin laivan turvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin.

347 Sampson 2013, 119.

naispuolisten miehistön jäsenten edessä niitä on sensuroitu.³⁴⁸ Muutaman keran huomasi keskustelun sävyn muuttuneen tullessani tilaan ja usein tulkitin tämän jonkinasteiseksi itsesensuuriksi.

Vapaa-ajan tilanteissa epämuodollisilla keskusteluilla on tärkeä asema yhteisön ja miehistön yhteisöllisyyden rakentajana. Tarinan kertominen viestittää usein tärkeää tietoa yhteisön keskustelutavoista, esimerkiksi siitä, mitä eri tilanteissa on sopivaa ja sallittua puhua, mutta myös siitä, kuka saa puhua ja kuka ei. Tällä en tässä viittaa perinteisiin hierarkkisiin järjestelmiin vaan sosiaalisten taitojen mukanaan tuomaan auktoriteettiin. Jokaisessa tiiviissä yhteisössä on omat sanomattomat epäviralliseen auktoriteettiin perustuvat arvoasteikkonsa, joiden varaan juuri kahvitauon kaltaiset yhteisöllis-sosiaaliset tilanteet rakentuvat. Hurjimmilla seikkailutarinoilla rakennetaan myös sukupolvieroja, mikä näkyy erityisen selvästi juuri merimiesten parissa. Nykyinen merenkulun hektinen tahti ei salli sellaista villiä satamaelämää vietettävän, jota moni vanhempi merimies vielä muistelee, mutta tarinat elävät silti, vaikka muille tapahtuneina. Tarinankerronnalla onkin todettu olevan tärkeä merkitys myös nykyajan kansainvälisessä merenkulussa riippumatta miehistöjen kansallisista koostumuksista. Kokemukset satamista, laivoista, naisista, erikoisista laivatovereista, myrskyistä sekä hyvistä ja huonoista kapteeneista ovat teemoja, jotka yhdistävät kaikkia merimiehiä.³⁴⁹

Hiljaista tietoa

Tarinankerronta – liittyi se sitten työhön tai vapaa-aikaan – on perinteisesti ollut myös tapa initioida tulokas yhteisöön ja merielämään sekä siirtää alan hiljaista tietoa eteenpäin. Myös nykypäivän tarinankerronta voidaan nähdä eräänlaisena hiljaisen tiedon ja hyvien – ja huonojen – käytäntöjen levittämisenä. Marthan tupakkamessissä tiedonvälityksellä ja kokemustenvaihdolla oli nähdäkseni hyvinkin tärkeä merkitys, koska koolla oli saman osaston väkeä ja puheena yhteinen työ, johon useilla saattoi olla eri taustoistaan johtuen eri näkemyksiä. Eräs koneosaston miehistöstä kertoikin ajatusten ja kokemusten vaihdon olevan konepuolella erityisen tärkeää. Laivan koneet ovat monimutkaisia laitteita, joilla on omat yksilölliset ominaisuutensa – onpa niitä personoitukin muun muassa antamalla naisten nimiä –, eikä niitä opi pelkästään manuaaleja lukemalla. Koulutus ei pysty tarjoamaan tietoa kaikista erilaisista moottoreista ja, vaikka koneen valmistaja saattaa tarjota erityiskursseja, ratkaisuja haetaan enimmäkseen käytännössä ja porukalla. Parhaimmillaan soitetaan vaihtokaverille kotiin ja kysytään kokemuksia kyseisestä ongelmasta – vertaistuellalla on tässä työssä tärkeä merkitys.

348 Eldh 2004, 203–205.

349 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 97–98; Knudsen 2004, 80.

Tämän tapainen hiljaisen tiedon leviäminen oli siis yleistä erityisesti koneastolla. Yllätyksekseni se oli myös jossain määrin tietoinen käytäntö. Eräs haastattelemani varustamon edustaja perusteli miehistön vaihtamista laivasta toiseen juuri uusien työkäytäntöjen siirtymisen ja hiljaisen tiedon välittymisen näkökulmasta: ”Nää avainhenkilöt pitäis muutenkin kolmen-neljän vuoden välein vaihtaa, koska nehan lokeroituu jos ne näkee vain oman laivansa. Että pääsis näkemään muitakin laivoja, miten siellä toimitaan. ../. että kun näkee muita laivoja, nämä hyvät käytännöt pystytään levittämään ja mahdollisesti huonoista päästään [eroon].”³⁵⁰

Vaikka vaihtaminen laivasta toiseen on usein kiinni merimiesten omasta halusta siirtyä muualle tai yletä urallaan, mikä on merimiesammatin yksi perustavanlaatuisia piirteitä,³⁵¹ koettiin Marthalla myös varustamon käyttävän erityistä valtaa heitellessään miehistöä laivasta toiseen. Vaikka siirtoja ei yleensä tehty vastoin henkilön suostumusta, ei varustamolle mielellään sanottu vastaan: se heikensi neuvotteluasemia mahdollisissa seuraavissa siirroissa. Työnantajan henkilöstöpolitiikka esimerkiksi juuri laivalta toiseen siirtämisessä ilman keskustelua katsottiin vuoden 2013 merimieselvityksessä eräksi merityöstä pois-työntäväksi piirteeksi.³⁵²

Työnantajan halu vaikuttaa siirroilla piti siis myös paikkansa. Haastatteleminen varustamoiden edustajien mukaan laivojen työyhteisöjä rakennetaan usein tietoisesti juuri vaihtamalla miehistöjä, sillä edellytyksellä toki, että varustamon laivaston koko sen mahdollistaa. Miehistön näkökulmasta siirrot saattoivat näyttäytyä vallankäyttönä, mutta varustamo katsoi rakentavansa kestävämpiä ja sosiaalisesti toimivampia työyhteisöjä edellä mainittujen tiedon ja käytänteiden siirron ohella. Pelkästään yksittäisen henkilön siirto vastoin tahtoaan on kuitenkin äärimmäinen toimenpide; ensisijaisesti ongelmatilanteet pyritään ratkaisemaan laivan päällä. Toki eräänlainen normaali kierto laivojen välillä on tavallista. Esimerkiksi päällystön työsopimus saattaa kattaa yksittäisen laivan ohella myös sisäraluksen/-alukset, jolloin siirto kuuluu jo lähtökohtaisesti toimintatapoihin.

Joskus ihmetellessäni haastateltavieni suurta laivojen määrää urallaan eräs päällystön jäsen kertoi jo merikoulussa suositellun kokeilemaan mahdollisimman monia eri laivatyyppisiä, jotta löytää omansa ja jotta oppii ymmärtämään erilaisia laivoja. Laivojen vaihtaminen on myös aina kuulunut merenkulkuun, mikä on tosin johtunut siitäkin, että ennen vakituisen työsuhteen löytymistä joutuu usein menemään sijaisuuksien perässä laivasta ja varustamosta toiseen. Tässä yhteydessä on kuitenkin myös muistettava, että merenkulun kansainväliseen

350 Varustamon edustaja.

351 Merenkulku on harvoja aloja, jossa vielä edetään pohjalta asti jopa päälliköksi. Tosin nykyinen koulutus uudistus on muuttanut tätä perinnettä tehden muun muassa päällystökoulutukseen pääsyn mahdolliseksi ilman aikaisempaa merityökokemusta. Vaikka kokemusta tulee opiskeluaikana paikallisen harjoittelun ja praktiikan muodossa, kuulin vanhempien merimiesten välittävän tämän ns. broileripäällystön ymmärtämättömyydestä merenkulkuun.

352 Haavisto et al 2014, 138–139.

perinteeseen on kuulunut ulosmaksu jokaisen törnin jälkeen, jolloin esimerkiksi samassa varustamossa pysyminen ei ole ollut itseisarvo. Purjelaiva-aikaan suomalaisiakin merimiehiä vaelteli usein maailman satamissa etsimässä seuraavaa laivaa; ulosmaksu otettiin sopivan tilaisuuden tai sataman tullen, ja uusi laiva etsittiin usein sen jälkeen kun edellinen tienesti oli tuhlatu sataman houkutuksessa.³⁵³ Todettakoon, että nykyään filippiiniläisten kohdalla on käytössä periaatteessa aivan vastaava järjestelmä: heidät maksetaan ulos jokaisen törnin jälkeen, ja paluu samalle laivalle tai edes samaan varustamoon on aina yhtä epävarma.

Varustamon edustajan näkemyksen säännönmukaisen kierron tarpeellisuudesta vahvisti muutamakin päällystön jäsen: eräs kapteeni sanoi viisi vuotta olevan sopiva ajankohta vaihtaa laivaa – muuten juuttuu samoihin toimintatapoihin. Eräs toinen kapteeni totesi aikaisemmasta varustamostaan: ”Oli hyvä aika vaihtaakin. Et vaikka se oli hyvä firma, ja ollu siinä samassa laivassa jo kuus vuotta niin sitä alkoi vähän jo kaipaa vaihtelua, jotain uutta.” Kuitenkin, asialla on toinenkin puolensa, kuten nykyisestä laivastaan samainen kapteeni totesi:

Täällä on valtava vaihtuvuus, ja homma menee alaspäin vaan. Ylläpito ja viihtyvyyden kannalta, et jos kauheesti porukka vaihtuu koko aika, niin ei kukaan muukaan viihdy. Että taas uusia naamoja, pitää opettaa kaikki alusta. ../.. Mutta sellaisen kokeneen ja hyvä porukan kanssa, niin silloinhan kaikki tietää ne hommat, kun ei oo liikaa sitä vaihtuvuutta. Typerät ja tarpeettomat virheet sit häviää. Kyllä se on kaikkien etu, ehdottomasti. Ja ihmiset sitoutuu paremmin.³⁵⁴

Karaokessa

Kongilla kaikuu yksinäinen kaihoisa laulu. Istun hytissäni kirjoittamassa kenttäpäiväkirjaa ja ihmettelen, mitä kello on ja miksi tilanne tuntuu omituiselta. Tajuan, että on vasta iltapäivä, ei mikään tyypillinen ajankohta karaokelle. Samalla tunnistan korkean tenoriäänän: filippiiniläinen kakkosperämies harjoittelee. Kiinnitän myös huomiota perämiehen hyvään lauluääneen ja mietin, kuinka heillä kaikilla tuntuu olevan erityiset laulunlahjat. Kysyinkin sitä keran eräältä filippiiniläiseltä merimieheltä, joka selitti: Filippiineillä karaoke on hyvin suosittu harrastus, jonka avulla ajatellaan päästävän elämässä eteenpäin ehkä jopa kuuluisuuteen asti. Vaikka ei olisi lauluääntä, voi kovalla harjoituksella tulla hyväksi laulajaksi. Hän huomautti myös, kuinka jopa Amerikan Idols -kilpailussa on useana vuonna hopeasijalla ollut filippiiniläinen; voittajaksi eivät amerikkalaiset filippiiniläistaustaista hänen mukaansa kuitenkaan äänestä.

Karaoke oli Marthalla selvästi filippiiniläisten harrastus, vaikka se on viime vuosina ollut suosittua Suomessakin. Suomalaisten merimiesten en kuitenkaan nähnyt karaokea laulavan kuin satunnaisesti joissakin juhlissa. Marthan kakkosperämies sen sijaan lauloi jopa itseksensä iltapäivän vapaahetkinään, koska

353 Laivojen vaihtamiseen liittyy myös karkaamisilmiö, jota muun muassa Yrjö Kaukiainen on käsitellyt kirjassaan *Laiva Toivo*, Oulu (Kaukiainen 1998).

354 Suomalainen päällystön jäsen.

hän ei aina päässyt muiden kanssa laulamaan. Hän teki 12–4-vahtia, ja olikin usein alkuillasta nukkumassa juuri silloin, kun muut kokoontuivat yhteen. Useimmille filippiiniläisille merimiehille karaoke oli kuitenkin ensisijaisesti yhdessäolon muoto ja tärkeä sellainen; karaokelaitteiden hankkiminen tuntui olevan vapaa-ajanvieton toivelistalla numero yksi.

Karaoke oli Marthan filippiiniläisille yhteisöllinen tapahtuma, johon kuului laulamisen ohella myös paljon puhetta ja naurua. Tämän koin useinkin viettäessäni iltoja heidän kanssaan päivähuoneessa tai vastaavassa tilassa; musiikin taustalla oli jatkuva pulina. Koska tarinankerrontaa tapahtui filippiiniläisilläkin, kuten suomalaisilla, omalla kielellään, en yleensä ymmärtänyt, mistä he puhuivat, mutta intonaatiosta saattoi päätellä paljon. Usein joku selosti minulle, mistä milloinkin puhuttiin, paitsi jos muita suomalaisia oli paikalla, saatettiin puhua englantia. Tällöin keskustelu ei ollut erityistä tarinointia, vaan pikemminkin small talkia. Ilmeistä oli kuitenkin, että filippiiniläisten keskinäisen keskustelun sävy oli kepeä ja humoristisen sanaileva – ja sisälsi aina runsaasti naurua. Eräs filippiiniläinen selittikin:

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.³⁵⁵

Tämä merimies puhui filippiiniläisten erilaisuudesta, millä hän tarkoitti eroa suomalaisiin, jotka hänen huomionsa mukaan keskustelivat usein työstä – tähän kiinnitin itsekkin huomiota, kuten edellä tupakkamessin kohdalla totesin. Filippiiniläiset pyrkivät sen sijaan keskustelemaan kevyemmistä aiheista ja mieluiten kaikesta muusta kuin työhön liittyvästä. Tulevat lomasuunnitelmat – oli loma kuinka kaukana hyvänsä – oli aina yhtä suosittua jakaa toisille. Ja kuten tämäkin henkilö mainitsi, he todellakin nauroivat paljon. Huumorin ja vitsailun onkin todettu olevan filippiiniläisille ominainen tapa rentoutua stressaavissa tilanteissa.³⁵⁶

Karaokea laulettiin tai sen tiimoilta kokoonnuttiin useanakin päivänä viikossa, paitsi yhdessä laivassa, jossa ei ollut karaokelaitteita. Näiden filippiiniläisten yhteiselo vaikutti huomattavan vaisulta: he viettivät vapaa-aikaansa päivähuoneessaan lähinnä televisiota katsellen, mikä oli karaokeen nähden hyvin passiivista toimintaa. Mutta, jos karaokea oli tarjolla, siihen osallistuivat lähes kaikki filippiiniläiset. Kaikki eivät toki halunneet laulaa mikrofoniin, mutta saattoivat laulaa mukana tai muuten vain kannustaa laulajaa: parhaita laulajia maaniteltiin usein estradille. Päällisin puolin tilanne vaikutti usein suurelta

355 ”Me olemme erilaisia, itse asiassa me olemme erilaisia. Jos me kokoonnumme, jos meillä on juhlat, olemme erilaisia koska vain juttelemme ja nauramme. [nauraa] ../.. Jos meillä on juhlat, me emme puhu työstä. ../.. Me puhumme muista asioita kuin laivasta, lomasuunnitelmista, siitä me puhumme.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

356 Amante 2005, 17; Sampson 2013, 119.

perhejuhla, koska kokki oli saattanut laittaa esille jotain pientä purtavaa ja miehistökassasta oli saatettu ostaa sipsejä ja pähkinöitä.

Karaoke oli kuitenkin myös aivan arkinen ja jokapäiväinen asia, ja ennen kaikkea tapa kokoontua työpäivän päätteeksi yhteen. Karaoke olikin usein vain yksi ohjelmanumero päivän tai viikon kulussa; filippiiniläisille kuuden tai yhdeksän kuukauden pituisten törnien aikana toinen toistaan seuraavat päivät saattoivat toistua hyvinkin samanlaisina. Lakonisimmillaan filippiiniläisten elämän laivan päällä voikin kuvata, kuten tämä perämies:

I have a watch on bridge, take positioning, monitoring the ships movement, bringing the ship safely to the next port. And then in port I have to do all my jobs ../.. That's all. Taking dinner, taking lunch, singing karaoke, having drink sometimes. Having chat with my family. That's for six months. ../.. [If you go on shore] you are really tired. It's not safe for you. ../.. For me, better stay. Never been out, for six months. I am a prisoner here. [nauraa] ../.. All days here are Mondays.³⁵⁷

Sanonta ”kaikki päivät ovat maanantaita” ei tullut ensimmäistä kertaa eteeni: samaa vertausta oli käyttänyt muutama muukin filippiiniläinen merimies.³⁵⁸ Se toki kertoo paitsi sanonnan osuvuudesta kuvattavaan tilanteeseen, päivien toistumiseen loputtomiin samanlaisina, myös jossain määrin stereotyyppien leviämisestä. Merimiesten liikkuvassa ammatissa, jossa erityisesti filippiiniläiset vaihtoivat laivakohtaisen työsopimuskäytännön vuoksi laivaa ja työtovereitaan säännöllisesti, tämän tyyppisillä sloganeilla oli tapana levitä. Se toisaalta kertoo myös heidän pyrkimyksistään käsitellä vaikeita asioita laskemalla niistä leikkiä.

Karaokeilloissa ja muissakin tilanteissa toistuva vitsailu, nauraminen ja tarinankerronta olivat myös tapa torjua pitkien törnien yksitoikkoisuutta. Rankassa elämäntilanteessa tietoinen positiivisuus auttoi myös kestäämään pitkän eron läheisistään, kuten tämä miehistön jäsen totesi:

We Filipinos we love to laugh. Making some stories and making some jokes. Because we Filipinos, we are far away from our families, we don't want to be bored or get lonely, especially in this kind of job. It's not good. We have this same mind thinking that we make our selves happy, even though behind that we are lonely. We have to forget this lonely moment and go with the happy moment.³⁵⁹

357 ”Kun olen komentosillalla vahdissa, otan sijainnin, seuraan laivan liikkeitä, tuon laivan turvallisesti seuraavaan satamaan. Ja sitten satamassa minulla on omat työni. ../.. Siinä kaikki. Syön päivällistä, lounasta, laulan karaokea, otan joskus kuppia. Viestittelen perheeni kanssa. Kuuden kuukauden ajan. ../.. Jos menet satamassa ulos, tulet väsyneeksi. Se ei ole hyväksi sinulle. ../.. Minusta on parempi jäädä laivaan. En ole kertaakaan ollut maissa, kuuteen kuukauteen. Olen vanki täällä [nauraa]. ../.. Kaikki päivät täällä ovat maanantaita.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

358 Ks. myös Lamvik 2012, 26.

359 ”Me filippiiniläiset tykkäämme nauraa, tarinoida ja vitsailla. Koska me olemme kaukana perheistämme, emmekä halua pitkästyä tai tulla yksinäisiksi erityisesti tämän kaltaisessa työssä. Se ei ole hyvä. Me olemme samanlaisia siinä mielessä, että yritämme pitää itsemme iloisina vaikka pinnan alla olemme yksinäisiä. Meidän täytyy vain unohtaa ne yksinäiset hetket ja nauttia onnellisista hetkistä.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

Vaikka iloitseminen ja positiivisuus todellakin välittyivät filippiiniläisistä päällepäin, oli kolikolla toinenkin puolensa. Kuten tämäkin merimies toi esille, ilo oli usein tietoinen strategia pitää ikävä loitolla. Filippiiniläisten merimiesten tragedia, pitkä ero läheisistään, näkyi karaokessa myös toisella tavalla: laulujen repertoaari oli usein hyvin melankolinen. Iltapäivällä yksin karaokea laulaneen perämiehen laulusta kuulin jopa näkemättä taustakuvaa, että kyse oli haikeasta filippiiniläisestä rakkauslaulusta: useiden kappaleiden taustalla pyöri romanttisia maisemia Filippiinien sadoilta saarilta. Karaokessa ei ollut kyse ainoastaan laulamisesta, vaan eräänlaisesta virtuaalimatkasta kotimaisemiin. Filippiiniläisille karaoke oli toimintaa, jonka avulla he pystyivät olemaan samaan aikaan useassa paikassa.

Viihtyvyyys

Yhteiselo

Kuten edellä tuli esille, filippiiniläiset viettivät arki-iltojaan usein karaoken parissa tai televisiota katsellen. Suomalaisten arkiset illat kuuluivat yhtä lailla päivähuoneessa televisiota katsellen tai vaikka tupakkamessissä korttia pelaten. Sauna kuului myös usein suomalaisten ohjelmaan muutoinkin kuin peseytymisenä töiden päätyttyä. Sauna ja karaoke olivatkin eräällä tavalla rinnasteisia kulttuurisen kanssakäymisen tapoja eri kansallisuuksille.

Kanssakäymisen tavat eivät kuitenkaan olleet kaikilta osin näin kategorisia: ryhmäytymistä rikottiin puolin ja toisin. Miehistöt pyrkivät selvästi löytämään yhteisiä tapoja viettää aikaa. Karaokeen oli ymmärtääkseni jatkuva kutsu päällä, ja esimerkiksi suomalaiset kutsuivat filippiiniläisiä pelaamaan korttia; muutamalla laivalla yksittäiset filippiiniläiset kävivät saunassakin. Joissakin laivoissa näin suomalaisten ja filippiiniläisten käyvän yhdessä iltaisin maissa tai esimerkiksi merimieskirkon järjestämällä retkellä satamapaikan lähellä oleviin kiinnostaviin kohteisiin. Minulle jäi sellainen mielikuva, että yhteiselo ei harjoitettu vain tutkijan nähden, ikään kuin osoituksena suvaitsevaisuudesta puolin ja toisin, vaan sitä oli tehty muutoinkin. Eräällä laivalla karaoken taustalla pyöri ryhmäkuvia aikaisemmista käynneistä maissa tai karaokeilloista, joissa oli kaikkia kansallisuuksia sekaisin.

Karaoke saattoikin olla tilanteen tullen yksi yhteisen kanssakäymisen muoto, vaikka se olikin enemmän filippiiniläisten harrastus. Sen ja suomalaisten keskusteluvoittoisten illanviettotapojen välillä oli toki eroavaisuutensa, joita ei ollut aina helppo ohittaa, mutta selvästi yhteiseen vapaa-ajanviettoon pyrittiin. Yhteinen karaoke liittyi kuitenkin enimmäkseen erityisten juhlatilaisuuksien yhteyteen, kuten jonkun syntymäpäiviin tai läksiäisiin. Filippiiniläisille erityisesti syntymäpäivä oli tärkeä juhla, mikä on myös muissa tutkimuksissa tullut

esille.³⁶⁰ Niillä laivoilla, joissa oli karaokelaitteet, juhlat virkistyivät illan mittaan musiikin voimasta, ja kappaleiden alkaessa olla nopeatempoisempia juhla saattoi päättyä diskotyyliiseen tanssiin. Tämä oli tavallista filippiiniläisille, mutta näin joskus joidenkin suomalaistenkin viihtyvän tanssilattialla. Tosin tässä on jälleen muistettava oman läsnäolon merkitys tilanteen arvioinnille: minua ja muita läsnä olevia naisia usein tanssitettiin. Näin kuitenkin kuvia myös tanssitilanteista, joissa naisia ei ollut mukana; vanhastaan merimiesyhteisöissä on ”härkäparissa” tanssiminen ollut tavallista, kuten useat kuvaukset purjelaivoilta osoittavat.

Vaikka suomalaisia ei useinkaan näkynyt tanssimassa tai laulamassa karaokea, he pyrkivät osallistumaan yhteiseen juhlaan jossain vaiheessa iltaa, erityisesti jos kyse oli syntymäpäivistä tai läksiäisistä. Suomalaisten osallistumisessa yhteisiin juhliin oli kuitenkin vaihtelua: muutamat olivat jo kyllästyneitä kuuntelemaan karaokea, kun taas samasta miehistöstä jopa toinen kippareista saattoi käydä välillä arkisinkin laulamassa. Osa taas kävi lähinnä tietyissä erikoistilanteissa, kuten juuri läksiäisissä. Suomalainen miehistön jäsen analysoi juhlien viettoa näin:

Joo, joulua ja varmaan juhannustakin [vietetään]. Mut silloinkin menee niinkuin puoliks ja puoliks: ne on tuolla alhaalla ja me täällä ylhäällä. Oon mäkin välillä ollut tuolla alhaalla, mut se on vaan niin sitä huutamista ja riehumista ja hirvee meteli. Et se ei oo semmoista keskustelua, miten me niinku pidettäis hauskaa. Et niillä on koko ajan se karaoke siinä huutamassa. Et se on vähän erilaista. Mut kyl me nyt... No, viimeksi olin uutena vuotena. Silloin oli vähän semmoista rennompaa. Ja sit jos vaikka [omasta työporukasta] joku lähtee kotiin, niin se on vähän velvollisuus.³⁶¹

Juhlilla on tärkeä merkitys paitsi viihtyvyydelle ja arjesta poikkeamiselle, myös koko miehistön yhtenäisyydelle. Marthan miehistössä voikin sanoa olleen yritystä toimia yhdessä, vaikka kielellisten erojen takia illanvietot usein päättyivät omien kieliryhmien kesken. Juhlien järjestäminen oli Marthalla kuitenkin selvästi vielä hahmottumassa oleva asia, ne kun yleensä vaativat jonkun aktiivisen alullepanijan. Syntymäpäivät ja läksiäiset olivat yleensä juhlittavan omasta aloitteesta kiinni, mutta esimerkiksi kesäisen grillijuhlan järjestäminen oli hyvinkin sattumanvaraista ja laivan ilmapiiristä kiinni olevaa. Miehistön yhtenäisyys ja laivan henki olikin usein riippuvainen paitsi olosuhteista, myös yksittäisistä henkilöistä.

Tutkimuksissa on yleisesti todettu, että merkittävin vaikutus laivan henkeen ja sosiaaliseen ilmapiiriin on päälliköllä.³⁶² Tämän useimmat Marthankin merimiehistä allekirjoittivat, kansallisuudesta riippumatta. Vapaa-ajan viettoa aja-

360 Amante 2005, 16.

361 Suomalainen miehistön jäsen.

362 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 101; Sampson 2013, 79–80; Kirvesniemi & Mäenpää 2016, 147.

tellen yksittäiset miehistön jäsenet olivat kuitenkin vähintään yhtä tärkeässä asemassa kuin kapteeni, joka lähinnä määritteli suuret linjat esimerkiksi juhlien järjestämiseen liittyen: niitä joko tuettiin tai väheksyttiin. Pääsääntöisesti kapteenit suhtautuivat juhliin hyväksyen, mutta itse tapahtuman järjestäminen jäi miehistön vastuulle. Tässä yhteydessä punnittiin myös miehistön yhtenäisyys ja henki; asiassa kipuiltiin selvästi perinteiden ja nykyisyyden välillä. Muuttamat suomalaiset olivat sitä mieltä, että esimerkiksi grillijuhlien järjestäminen oli kokin vastuulla, koska ruoka oli niissä pääosassa. Kuitenkin, filippiiniläinen kokki saattoi olla tietämätön näistä tavoista, ja jos oli vielä uusi laivalla, varovainen ottamaan isompaa roolia muiden edessä. Kävipä eräällä laivalla niinkin, että kokki ei osannut grillata; heidän koulutuksensa ja asiantuntemuksensa oli jossain määrin vaihtelevaa.

Merillä tärkeä vuosittainen juhla onkin mainittu grillijuhla, mikä ajankohdasta riippuen saatettiin yhdistää suomalaisen juhannuksen viettoon. Näillä ei kuitenkaan ole sinänsä tekemistä keskenään: perinteisesti grillijuhlat on järjestetty lämpimämmillä vesillä, päiväntasaajan tienoilla, kuten esimerkiksi 1960- ja 70-luvulla Suomen Etelä-Amerikan Linjan laivoilla. Näiden laivojen merimiesten vapaa-ajan viettoa tutkineen Sallamaria Tikkasen mukaan grillijuhlat tulivat korvikkeeksi lyhentyneille satamakäynneille sekä tavoista poisjääneelle linjakasteelle.³⁶³ Marthalla näin grillijuhlia vietettävän hyvin samaan tapaan kuin kyseisillä Etelä-Amerikasta purjehtineilla aluksilla. Lähtiessämme kesäaikaan eteläisestä Euroopasta miehistö oli varautunut juhliin hankkimalla maista tuoretta kalaa ja lihaa grillattavaksi. Grillattavan hankkiminen maista oli olennaista jo Suomen Etelä-Amerikan Linjalla, sillä perinne sai alkunsa lähdettyessä juuri lihoistaan kuuluisasta Argentiinasta.³⁶⁴

Grillijuhlia järjestettiin Marthalla työn lomassa useita päiviä, ja koko miehistö tuntui odottavan tapahtumaa. Kannelle rakennettiin erilaisista jättepuista iso tarjoilupöytä, joka vuorattiin vanhoilla lakanoilla. Filippiiniläinen kokki oli järjestänyt grillattavan oheen lisukkeiksi friteerattuja vihanneksia ja salaattia ja hoiti grillauksen – tässä tapauksessa hän tuntui pitävän grillaamista itsestään selvänä taitonaan. Ajankohta oli seuraava päivä satamasta lähdettyä, ja sattumalta sääkin suosi: Atlantti keinutti kevyesti. Erityistä ohjelmaa ei juhlassa ollut, tosin kapteeni nosti maljan tilaisuuden alussa. Sen jälkeen miehistö nautti pöydän antimista seisten ja jutellen. Myöhemmin siirryttiin sisälle, kukin kansallisuus omiin päivähuoneisiinsa. Tilaisuus jäi kuitenkin mieleeni erityisen onnistuneena, koska siinä tuntui olevan mukana koko miehistö. Hengen luojana ja tilaisuuden organisoijana oli tässä tapauksessa suomalainen poosu.

363 Tikkanen 1993, 50. Linjakaste on purjelaiva-aikakaudelta peräisin oleva ensimmäisellä laivareissulaan olevan merimiehen initiaatoriitti merimieheksi. Kastaminen oli seremoniallinen tapahtuma eri merenkulun perinteestä kumpuavine roolihenkilöineen; nimensä mukaisesti se tapahtui ylitettäessä päiväntasaaja.

364 Tikkanen 1993, 50.

Aina eivät juhlat olleet kuitenkaan yhtä onnistuneet. Toisella laivalla grillauksesta puhuttiin päiväkausia, ja sopivaa päivää kiireisen satamaputken jälkeen odotettiin erityisesti filippiiniläisten taholta. Kun juhlat vihdoinkin päätettiin pitää, ne jäivät melko vaisuiksi: grillaus tapahtui ulkokannella, mutta ruoka syötiin messissä ilman suurempaa juhlatunnelmaa. Tajusin jälkeensä, että juhlien järjestäminen oli hankalaa, koska kapteeni ei ollut erityisen myötämielinen asialle, eikä miehistössäkään ollut erityisiä hengen nostattajia. Miehistössä oli ollut runsaasti vaihtuvuutta, eikä kenellekään ollut syntynyt selkeää roolia laivan ”vanhimpana”. Eräs tekijä saattoi olla myös se, että juhla vietettiin messissä, joka oli arkipäiväisyydessään ja toisaalta valtalatautuneisuudessaan vakipaikoineen selkeästi tunnelmaa latistava tila. Muut kuin jokapäiväiset tilat onkin todettu neutraaleimmiksi paikoiksi koko miehistön kokoontua epäviralliseen vapaa-ajanviettoon.³⁶⁵

Kapteenien vaikutus vapaa-ajan viettoon ja yleiseen viihtyvyyteen on Helen Sampsonin mukaan monessa suhteessa suuri. Valta ei rajoitu pelkästään juhlien sallimiseen vaan yleisemminkin miehistön ilmapiiriin vaikuttamiseen esimerkiksi vapaa-ajanvietto- ja harrastusmahdollisuuksia tukemalla tai rajoittamalla. Miehistön näkökulmasta suosittu kapteenit ovat tukeneet laivan sosiaalista ja liikunnallista harrastustoimintaa jopa osallistumalla itse niihin; tämän on todettu viestittävän kiinnostuksesta tutustua omaan miehistöönsä. Kapteenin ei kuitenkaan tarvitse kaveerata miehistönsä kanssa, sillä hyvä kapteeni voi olla työasioissa selkeä auktoriteetti, jopa ankara. Pääasia on hänen myötätuntoinen suhtautumisensa miehistönsä hyvinvointiin.³⁶⁶

Suuressa maailmassa

Satamissa käynnit olivat tärkeässä asemassa, laivalla tapahtuvien yhteisten tilaisuuksien ohella, niin laivaelämän rytmittymisen vuoksi kuin vapaamuotoisen yhdessäolon takia. Eri satamissa ja maissa vierailulla ei toki enää ole samaa asemaa kuin joskus aikaisemmin. Vielä muutamia vuosikymmeniä sitten syy merille lähtöön saattoi olla halu nähdä maailmaa. Sittemmin matkailu on lisääntynyt, laajentunut ja helpottunut, ja kaukomaillekin pääsee nykyään lentämällä halvemmalla kuin laivalla naapurimaahan. Vierailu vieraisissa maissa ei siten toimi enää suurimpana syynä merenkululle, eivätkä sitä tapaamani merimiehet juuri perusteluksi tarjonneetkaan.³⁶⁷ Kaikille tuntui olevan itsestään selvää, että kääntymiset maissa ovat lyhentyneet huomattavasti ja aina ei työvuorojen takia pääse edes jalkaansa kajalle asettamaan. Silti, tai ehkä juuri siksi, maissa käynti oli monille tilanteen tullen virkistävä poikkeus laivan tasaiseen arkeen.

365 Knudsen 2004, 77.

366 Sampson 2013, 84.

367 Vuonna 2013 tehdyn merimieskyselyn mukaan matkustelu, halu nähdä maailmaa ja jopa merimiesromantiikka vaikuttivat merityöhön hakeutumiseen. Tosin on mainittava, että osa kyselyyn vastanneista oli meriltä jo eläkkeelle jääneitä. (Haavisto et al 2014, 118, 123.)

Filippiiniläisille miehistön jäsenille maissa käynti tarkoitti yleensä lyhyttä vierailua merimieskirkolla tai vastaavassa yhteydenottomahdollisuuksia tarjoavassa paikassa, kuten kansallisen merimiespalvelutoimiston tai kansainvälisen kuljetustyöväenliitto ITF:n merimiesklubilla. Heillä oli usein tarve ostaa puhelinkortteja soittaakseen perheelleen kotimaassa. Lisäksi he kertoivat käyvän joskus maissa ostoksilla tai muuten vain kävelyllä. Tätä en tosin nähnyt kovin usein tapahtuvan, mikä on myös osa todellisuutta. Jos satama on iso ja kaukana keskustasta, kuten esimerkiksi maailman suurimpiin satamiin kuuluvissa Antwerpenissa, Rotterdamissa ja Hampurissa, saattaa keskustaan olla useita kymmeniä kilometrejä. Ja jos merimieskirkko ei ole juuri silloin tarjoamassa ilmaista kuljetuspalveluaan, jää reissu useimmalta tekemättä liian suurten takasikulujen vuoksi.

Suomalaiset merimiehet hyödynsivät satamakäynnit usein sellaisen osuessa eteen, vaikka siinäkin oli toki henkilökohtaisia eroja. Erityisesti pidempään merillä olleet eivät juuri vaivautuneet käymään maissa ainakaan iltaisin; ulkomaan satamissa saatettiin käydä ostoksilla tutuksi tulleissa supermarketeissa. Kovin usein aikataulut eivät antaneet periksi pidemmille oleskeluille satamissa, ja siksi näihin tilaisuuksiin asettui ehkä enemmän odotuksia. Laivan saapuessa reittinsä päätepiesteeseen, oli se sitten Englannissa, Hollannissa, Belgiassa tai Espanjassa, satamaan, jossa suuri osa lastia purettaisiin, jolloin kääntymisaiakin olisi hieman pidempi, saattoi olla mahdollisuus käydä isommalla tai pienemmällä porukalla ulkona. Se ikään kuin katkaisi pitkän rupeaman. Tosin paikkaakin ratkaisevampi tekijä maihin pääsulle oli kuitenkin aikataulut: jos sopiva tilaisuus tuli eteen esimerkiksi koneen korjausten tai huoltojen viivästäessä laivan lähtöä, lähdettiin maihin vaikka pienissä Suomen satamissa. Aikataulun muutoksiinkin oli kuitenkin myös sopeuduttava. Kerran todistin tilannetta, jossa jo lähtökuopissa olevalle maakaljalle menevälle porukalle kerrottiin, että lähtö onkin aikaisin aamulla oletetun iltapäivän sijaan. Porukka asettui muutta mutkitta takaisin television ääreen.

Alkoholiin liittyvät käytännöt ovat merellä olleet aina poikkeukselliset, tarkasteli niitä sitten muuhun liikenteeseen tai maissa oleviin työpaikkoihin verraten. Jos ajatellaan liikenneturvallisuutta, merenkulussa on aina ollut löyhemmät säännöt kuin maissa. Vesiliikenteen promilleraja oli pitkään 1,0 promillea, kun maantiiliikenteessä se on ollut 0,5. Vasta vuonna 2012 rikoslakiin määriteltiin ammattimaisessa rahtiliikenteessä vesiliikennejuopumuksen rajaksi sama kuin maanteillä, 0,5 promillea.³⁶⁸ Aiemmin vallinnutta korkeampaa promillerajaa selitettiin oikeusministeriön muutosta esittäneessä mietinnössä muun muassa sillä, että vesiliikenteessä aluksen koko ja kapasiteetti sekä vesialueen suuruus tuottavat hyvin erilaisia tilanteita, mitä tulee vaarallisuuteen.

³⁶⁸ Rikoslaki 19.12.1889/39; Laki rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta, sellaisena kuin se on laissa 1198/2002, 15.6.2012/296.

Tällä ilmeisesti tarkoitettiin sitä, että merellä tilanteet eivät ole niin äkillisiä kuin maantieliikenteessä ja tilaa väistää on enemmän. Tarve muutokselle oli kuitenkin yhtenäistää Suomen lainsäädäntö vastaamaan kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n luomaa STCW-sopimusta.³⁶⁹

Vesiliikenteen promilleraja on kuitenkin eri asia kuin laivan muun kuin ajavan miehistön alkoholisäännökset. Alusten alkoholipolitiikkaan otetaan kantaa merenkulun työntekijäliittojen ja Suomen Varustamot ry:n välisissä työehtosopimuksissa. Työehtosopimusten liitesopimuksissa määritellään, että työntekijän alkoholipitoisuus veressä ei saa työaikana ylittää 0,0 %:a, ja jos tästä on epäilyksiä, kapteenilla on oikeus puhalluttaa miehistön jäsen.³⁷⁰ Kuitenkin, jos tarkkoja ollaan, työehtosopimuksissa puhutaan *työskentelystä* alkoholin vaikutuksen alaisena, ja samalla puhutaan aluksilla harjoitettavan ”niin sanottua nollatoleranssia”. Käytännössä miehistö saakin esimerkiksi ostaa ja säilyttää alkoholia hytissään, mutta ei esiintyä työaikana alkoholin vaikutuksen alaisena. Kokemani mukaan varustamot asettaisivat mieluiten täydellisen alkoholikiellon, mutta koska työehtosopimuksia voi edellä mainitun esimerkin perusteella tulkita lievemmän mukaan, he joutuvat mukautumaan siihen. Erään varustamon ohjeissa sanotaankin, että heidän laivoillaan muulloin kuin työajalla promilleraja on 0,5, mikä käytännössä tarkoittaa, että neljä tuntia ennen työajan alkua ei voi nauttia alkoholia. Työaikana promilleraja on 0,00.

Mainittakoon, että päällystöliittojen sopimuspöytäkirjoissa kerrotaan muutamien varustamoiden kesken tehdyn erilliset sopimukset. Nämä ovat Neste ja Tallink-Silja.³⁷¹ Molemmista tapauksissa, matkustajaliikenteessä ja öljykuljetuksissa, on kyse erityisistä riskeistä. Nesteen alkoholipolitiikkaa onkin merimiesten keskuudessa nimitetty nolla-nollatoleranssiksi, sillä alkoholikielto on jo laivoilla pitkään ollut ehdoton. Öljykuljetuksissa työehtosopimusten alkoholipykälä on kuitenkin tavallaan turha, koska jo pelkästään rahdin maksavat öljy-yhtiöt edellyttävät aluksilta ehdotonta alkoholikieltoa. Saadakseen rahteja varustamoiden on siis suhtauduttava asiaan vakavasti.³⁷² Matkustajalaivojen muuttuneita tapoja olen puolestani päässyt itsekin todistamaan. Viimeisin työskentelyni Suomen ja Ruotsin välisessä matkustajalaivaliikenteessä ajoittuu 2010-luvulle. Kun vertaan tätä kokemusta 1980-luvulla alkaneeseen uraani matkustajalaivoilla, voi alkoholin käytön sanoa muuttuneen valtavasti: viimeisimmällä laivalla alkoholikielto oli ehdoton. Nykyään alkoholin käytöstä voidaan jopa irtisanoa, kun vielä 1980-luvulla miehistö sai järjestää kerran *passissa*³⁷³ diskoillan, jossa sai ostaa rajattomasti olutta ja siideriä.

369 Vesiliikennejuopumuksen promilleraja. Mietintöjä ja lausuntoja 16/2011, 13, 43.

370 Suomen Laivanpäällystöliiton ja Suomen Konepäällystöliiton osalta ks. Päihdesopimus 2010; Suomen Merimies-Unionin osalta Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksia koskeva työehtosopimus.

371 Päihdesopimus 2010.

372 Ks. myös Karjalainen 2008, 84.

373 Matkustajalaivoilla törniä kutsutaan passiksi.

Alkoholia löytyi Marthallakin, tosin lähinnä saunaoluen muodossa. Sitä myytiin miehistökassasta tai vapaa-ajan kassasta, jonka ylläpitäminen on yleinen tapa laivoilla. Joku miehistön jäsen, esimerkiksi poosu, konemestari tai perämies yleensä ylläpiti kassaa, jota varustamo saattoi myös aika ajoin sponsoroida. Miehistökassasta oli Marthalle hankittu miehistön ostettavaksi makeisia ja hygieniatarvikkeita, kuten shampoota ja deodoranttia, sekä yhteiseen käyttöön muun muassa pelivälineitä. Muistan eräästä satamasta metsästetyn koripalloa, jota sitten heiteltiin miehistön itse rakentamaan haarukkatrukkiin kiinnitettyyn koriin. Näin koria saattoi siirtää sille kannelle, jossa sattui olemaan tilaa. Miehistökassan varoilla hankittiin myös verovapaasta laivanmuonituskaupasta, *sipsusta*, saunaoluet, joita säilytettiin miehistön jääkaapissa ja joita sai vapaasti ostaa omakustannushintaan ja käyttää edellä mainittujen rajoitteiden puitteissa.

Hernekeittoa ja sianpäitä

Jos ajatellaan miehistön viihtyvyyttä pitkillä törneillä laivan päällä, on ruokailulla siihen tärkeä osuutensa. Ruoka olikin Marthalla yleinen puheenaihe, ja moni totesi sen olevan harvoja valon pilkahduksia päivästä toiseen etenevässä rutiininomaisessa työssä. Ruoalla ja ruokailulla on yleisesti ottaen todettu olevan tärkeä merkitys erityisesti diasporassa eläville. Ruoka on nähty tärkeäksi identiteetin ilmaukseksi ja merkitsijäksi, jonka avulla sen nauttijat pystyvät ikään kuin tekemään makumatkan kotimaahansa.³⁷⁴ Transnationaalien ryhmien on todettu ylläpitävän suhdettaan kotipaikkoihinsa myös ruoanvalmistustapojen kautta, jolloin ne toimivat ikään kuin muistin apuvälineinä.³⁷⁵ Myös ruokailutilanteeseen liittyvillä tekijöillä on merkitystä ruokailijoiden kokeman yhteisyyden tai erillisyyden luomisessa. Yhdessä ruokailemisessa voi joutua valitsemaan muiden ja oman perinteen välillä.³⁷⁶

M/S Marthalla ruokailu tapahtui messissä, joka oli pyhitetty ainoastaan tälle toiminnalle. Kuten aikaisemmin käsitellessäni messin erilaisia istumajärjestyksiä totesin, messin merkitys oli hierarkian näkökulmasta eräällä tavalla kahtalainen. Suomalaiset noudattivat tiukemmin omien paikkojen järjestelmää, kun taas filippiiniläiset istuivat epämuodollisemmin ja intuitiivisemmin muiden viereen ensimmäiselle vapaalle paikalle. Messi oli myös toiminnaltaan jokseenkin kahtiajakautunut tila. Ruokailuaikoina aamiaisella, lounaalla ja päivällisellä se oli muodollisempi tila jo vähintään siksi, että kapteenin paikka oli selkeästi määritelty, ja sille muut eivät vapaaehtoisesti istuneet. Joskus tuntui, että sitä ympäröi erityinen läpäisemätön aura; itsellenikin vitsailtiin vahingossa kapteenin paikalle istumisesta. Muihin sosiaalisiin ruokailutilanteisiin verrattuna

374 Uusihakala 2016, 167.

375 Eräsaari & Uusihakala 2016, 26.

376 Lounela 2016, 142.

Marthalla ei ollut myöskään tarjoilujärjestystä, vaan jokainen haki sisään tullessaan itse ruokansa. Ruokailu ei siten ollut erityisen seremoniallinen tapahtuma, koska merimiehet tulivat eri aikoihin syömään.

Iltaisin messi oli puolestaan paikkana hyvin epämuodollinen, suorastaan kodinomainen miehistön touhutessa jääkaapilla hakemassa iltapalaa. Useimmat olivat pukeutuneet vapaa-ajan asuihinsa, mikä yleensä tarkoitti löysiä oloasuja ja suihkusandaaleja. Iltaisin messissä ei myöskään istuttu omilla paikoilla, vaan usein lähimmäksi osuneella paikalla, tai seistiin. Vielä useammin eväät vietiin joko hyttiin tai päivähuoneeseen, mikä viesti siitä, että messi ei ollut illallakaan vapautunut jossain määrin valtalatautuneesta olemuksestaan. Tässä ei ollut nähdäkseni minkäänlaista eroa kansallisuuksien välillä, vaan kaikki toimivat suunnilleen samalla tavalla.

Ruoalla ja ruokailulla on kuitenkin paitsi ajanvietteen ja sosiaalisuuden myös ravinnon kannalta tärkeä merkitys, mikä on todettu myös useissa kansainvälisissä merenkulun tutkimuksissa.³⁷⁷ Merimiehen työ on fyysisesti rankkaa ja pitkät työpäivät edellyttävät säännöllistä ja ravitsevaa ruokailua. Ruoan laatu ja maku aiheuttivatkin runsaasti puheenaiheita; aikaisemmin erityisesti purjelaiva-aikoina puheenaiheena saattoi kuitenkin olla ruoan saatavuus. Pitkiltä merimatkoilta on kertomuksia siitä, kuinka ruoka oli vähissä, pilaantunutta ja usein, jos ei aivan vaarallista, ainakin epäterveellistä. Tällaiset tarinat eivät valitettavasti ole vieraita nykypäivänäkään, varsinkaan mukavuuslippulaivoilla, josta Marthankin filippiiniläisillä oli kokemusta. Muutamat heistä kertoivatkin kokemuksiaan tyhjistä miehistön jääkaapeista, kuten tämä perämies:

Every morning one liter of milk for 13 crew. So, how could it be! And if you weren't awake 7.30 in the morning, you cannot take nothing. That's the problem. So, the food is very important aboard ship, you work a lot and you have no energy even if you resting for how many hours, but you have empty stomach.³⁷⁸

Marthalla ei edellä kuvatun kaltaisia ongelmia esiintynyt, sillä ruokaa riitti kaikille ja valinnanvaraa oli parhaimmillaan jopa tuplaten. Koska suomalainen ja filippiiniläinen ruoka poikkeavat melkoisesti toisistaan, miehistölle tehtiin usein kahta eri ruokaa. Oli tosin hyvinkin paljon kokista ja laivan *proviantti*- eli muonitusbudjetista kiinni, kuinka paljon eri ruokakulttuureihin panostettiin. Yhdellä laivalla molemmille kansallisille ryhmille oli omat ruokansa useine ruokalajeineen, kun taas toisella filippiiniläisestä ruoasta muistutti lähinnä jopakäiväinen riisi, jonka päälle he saattoivat laittaa vaikka hernekeittoa.

377 Knudsen 2004, 82; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 124.

378 ”Joka aamu litra maitoa kolmelletoista miehistön jäsenelle. Kuinka voi olla!? Ja jos et ollut hereillä klo 7.30 aamulla jäit ilman aamiaista. Se oli ongelma, koska ruoka on erittäin tärkeä asia laivan päällä. Teet paljon töitä, ja sinulla ei riitä energiaa, jos et syö, vaikka olisit levännyt riittävästi.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

Eri kansallisia ruokalajeja kuitenkin pyrittiin huomioimaan, vaikka esimerkiksi filippiiniläinen keittiö on jo määritelmällisesti haasteellinen. Filippiineillä on useita etnisiä ryhmiä, ja kaikilla filippiiniläisilläkään ei tuntunut olevan samaa käsitystä kansallisesta keittiöstään:

Actually the chief cook is a very hard job. Even though the Filipino food, ... there are different tastes with southern part to central and north part of Philippines.³⁷⁹

Vaikka Filippiineiltä oli haasteellista löytää erityisiä kansallisia ruokalajeja, saattaa yksittäisellä ruokalajilla olla yhtä lailla kansallisuutta representoiva merkitys. Ruoalla tai ruokalajeilla onkin todettu olevan kyky toimia erityisittäin sosiaalisen ryhmän metaforina. Esimerkiksi juuri riisillä voidaan ajatella olevan ryhmän yhteen sitovaa voimaa; se voi olla samanaikaisesti yksilöiden minuutta vahvistava ja yksilöitä yhdistävä symboli.³⁸⁰ Ruokalajeihin liittyen on puhuttu muun muassa ruokanostalgiaa, koska ruoalla on koettu olevan vaikutus yhdistää sen nauttijat jaettuun yhteiseen menneisyyteen kotimaassaan.³⁸¹

Filippiiniläisestä kokista huolimatta Marthan ruokailua hallitsi selvästi suomalainen keittiö. Vahvana symbolisena osoituksena tästä oli tietyt kansalliset ruokalajit, kuten hernekeitto. Torstai oli selkeästi hernekeittopäivä, ja tämä tapa opetettiin ensimmäisenä uudelle filippiiniläiselle kokille. Kuten eräs kippari sanoi puoliksi vitsailen: kerran saa tehdä paha hernekeittoa, toisesta kerrasta vedetään kölin ali. Hernekeiton paikka torstaina on toki perinteinen tapa maisakin niin Suomessa kuin Ruotsissa, mutta olen kuullut joskus vitsailtavan, että se on myös merenkulkijan almanakka: jos kokki vahingossa tekee hernekeittoa vääränä päivänä, saattaa laivan rytmi mennä sekaisin. Modernimman version asiasta kertoi eräs suomalainen päällystön jäsen:

Monilla kavereilla lukee Facebookissa statuspäivityksessä, että herneet 2/6 tai 1/4, tai jotain vastaavaa. Että laivalla siitä tietää missä kohtaa törni menee.³⁸²

Merenkulun yleisiin ruokailuun liittyviin tapoihin – ja siten myös koko miehistöä yhdistävään perinteeseen – viittaa pihvipäivä, joka ajoittuu yleensä lauantaihin tai sunnuntaihin riippuen laivasta; tällöin kapteeni saattaa tarjota varastostaan miehistölle punaviiniä. Tässä tavassa huomasin kuitenkin päällikkökohtaisia eroja. Koska kapteeneilla oli erilaisia suhtautumisia alkoholin käyttöön, tiukemmasta päästä oleva näytti ajoittain ”unohtavan” punaviinin tarjoamisen. Pihvipäivän punaviiniä ei kuitenkaan mennyt yleensä kuin lasil-

379 ”Itse asiassa ei ole ollenkaan helppo olla kokki. Esimerkiksi Filippiineillä on erilaiset ruoat etelässä, keskiosissa ja pohjoisessa.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

380 Eräsaari & Uusihakala 2016, 24.

381 Uusihakala 2016, 167.

382 Suomalainen päällystön jäsen.

linen, eivätkä esimerkiksi vahdissa olevat ymmärrettävästi ottaneet. Tässäkin messi oli ilmeisesti paikkana sen verran valtalatautunut, että viinin nautiskelu eri hierarkian tasojen kesken tuntui olevan enemmän kiusallista.

Eräs mielenkiintoinen piirre ruokailuissa oli, että ruoka-aikoja ei muutettu vaikka mitä tapahtuisi, mitä seikkaa aika ajoin ihmettelin. Näin useinkin tilanteita, joissa kokki oli juuri saanut päivällisen valmiiksi, mutta syöjiä ei ollut tai oli yksi tai kaksi, koska kaikki muut olivat *töijaamassa*³⁸³. Jos lähtö tai saapuminen satamaan osui ruoka-aikaan, miehistö ruokaili vasta, kun työtehtävä oli ohi. Kysyessäni asiaa eräältä kapteenilta, hän totesi, että ruoka-aikojen vaihtamisesta tiedottaminen esimerkiksi lepovuorossa oleville olisi niin hankalaa, että yksinkertaisempaa on mennä näin. Lähtöaikatauluja ei pystytty useinkaan ennakoimaan kovin tarkasti, koska lähtö saattoi riippua ahtaajien työvauhdista tai luotsin saatavuudesta. Ja kun esimerkiksi vapaavuorolla olevat tai päivämiehet eivät kuitenkaan välttämättä osallistu rantautumisiin, on joku aina syömässä. Siirto vaikuttaisi myös kokin työaikoihin ja aiheuttaisi pahimmillaan lepoaikasääntöjen rikkomisia.

Myöskään perinteisiä viikoittaisia pihvipäiviä ei juuri muutettu muuttuneiden olosuhteiden vuoksi, ne vaikuttivat olevan odotettu tapahtuma. Ainoastaan yhden kerran näin pihvien syöntiä siirrettävän vakituisesta lauantaista seuraavalle päivälle. Tämä johtui siitä, että olimme lauantaina vielä Atlantilla ja keli oli niin kova, että jouduimme syömään useimmat ateriat lähinnä seisten. Ruoan oli siten oltava yhdellä kädellä syötävää. Kapteeni päätti, että pihvit nautitaan vasta, kun olemme kääntyneet tasaisemmalle kurssille. Pihvipäivällä vaikutti olevan tärkeä merkitys myös eräänlaisena yhteisyyttä rakentavana symbolina: usein se olikin ainoa tilanne, jossa suurin osa miehistöä ruokaili yhtä aikaa. Ja vaikka messiin ei jääty naukkailemaan punaviiniä, syötiin pihviateria selvästi rauhallisemmassa tahdissa ja sosiaalisemmassa hengessä kuin muut ateriat.

Pääsääntöisesti sekamiehistön ruokailun voisi sanoa olleen vielä melko selkeytymätön asia M/S Marthalla, sillä yksiselitteistä sääntöä tai tapaa ruoan etnisyydestä ei ollut. Myöskään suomalaisen ruokakulttuurin priorisointi ei vaikuttanut olevan tietoista. Tähän viittaa se, että filippiiniläiseltä kokilta vaa-dittiin taito valmistaa hernekeittoa ja muita suomalaisia ruokia, mutta siihen ei juurikaan ohjeistettu. Eräällä laivalla kokki oli työskennellyt aikaisemmin Ruotsin lipun alla ja osasi tehdä hernekeiton lisäksi muun muassa Janssonin kiusausta. Hänellä oli myös ruotsalainen keittokirja byssassaan mutta ei suomalaista.³⁸⁴

Eräs kokki osoittautui erityisen epäonnistuneeksi rekrytoinniksi, koska hän ei osannut tehdä juuri muuta kuin filippiiniläistä maalaisruokaa, kuten pelkistä kalanpäistä tehtyä keittoa. Tästä sainkin kuulla päivittelyä ja nähdä kuvallisia

383 Kiinnittämässä laivaa kaijaan.

384 Merimiespalvelutoimisto on sittemmin julkaissut englanniksi ja suomeksi julkaistun Finnish food for vessels -kirjan (Finnish Food For Vessels. Suomalaista ruokaa laivoille).

dokumentteja niin suomalaisilta kuin filippiiniläisiltä merimiehiltä. Hänellä oli myös ongelmia hygienian ylläpidossa, ja varustamo joutui hankkimaan suomalaisen kokin toiselta laivalta viikoksi opettamaan sekä ruoanlaittoa että yleistä puhtautta. Ensimmäisenä tämä löysi pakastimesta ilmeisesti pitkäänkin siellä viihtyneen sianpään, mikä selvästi järkytti miehistöä.

Filippiiniläisten kokkien taitamattomuus vaikuttaa olevan yleisempikin ilmiö, sillä esimerkiksi tanskalaisilla merimiehillä on ollut lähinnä huonoja kokemuksia heistä. Fabienne Knudsen toteaaakin, että tanskalaisen merimiehen saa raivon partaalle niin kokin ymmärtämättömyys länsimaisesta ruokataloudesta kuin puutteellinen koulutuskin.³⁸⁵ Kokkien pätevyys onkin kysymys, johon ei vaikuttanut olevan yksiselitteistä sääntöä. Koska heidän koulutuksestaan ei mainita miehistön pätevyiksiä säätelevässä STCW-säännöissä mitään, käytännöt vaihtelevat melkoisesti.³⁸⁶ Marthalla filippiiniläiskokkien koulutus oli selvästi kirjava ja monilla oli taustallaan hyvin erikoinen työhistoria aina kengänkiillottajasta kansimieheen. Ilmeisesti suomalaiset varustamot luottavat filippiiniläisen PTC-miehitysfirman kykyyn valvoa pätevyiksiä. Joka tapauksessa esimerkiksi suomalaista elintarviketurvallisuusviraston sertifoimaa hygieniapassia ei selvästi vaadittu, eikä muunlaista todistusta pätevyydestä työskennellä kansainvälisessä merenkulussa. Tämä huoletti suomalaisia merimiehiä:

Nyt tulee tää Manilasopimus voimaan, jossa vaaditaan enemmän ja enemmän koulutusta, mutta ei näköjään näiltä. Sekin yksi puolikas oli käynyt vain 30 tunnin navigointikurssin, näytti jotain paperia. Mä tunnen monta kokkia täällä, jotka on kertonut, että ne on matruuseja, mutta kun kokilla on parempi palkka, niin miks ne seilais matruusina. Nyt en viitsi moittii kokkia, nyt tulee hyvää ruokaa.³⁸⁷

Myös erään laivan päällikköä kokkien taitamattomuus rasitti, koska kokin vastuulla oli ruokatalouden suunnittelu.

Et jos tulee kokki, jolla ei oo mitään koulutusta, ja ruoat on vähän niin ja näin ja proviantin tilauksesta ei tuu mitään, et kolme päivää ennen kuin proviantti on tulossa, pöytä alkaa olla tyhjä, niin eihän se niin saa toimia. Et ei me voida sääliä sellaista. Kotimaisilla kokeilla täytyy olla koulutukset ja serifikaatit, ja näil ei oo mitään. Tai sertifikaatit on, mutta kun niitä haastattelee, käy ilmi et ei oo mitään koulutusta. Kyl ne huomattavasti helpommin niitä sertejä saa.³⁸⁸

385 Knudsen 2004, 82.

386 Knudsen 2004, 84–86.

387 Suomalainen päällystön jäsen.

388 Suomalainen päällystön jäsen.

Eräs kippareista teki itse provianttitilaukset, koska hänellä oli kokemusta siitä, kuinka joku kokki oli tilannut valtavia määriä erikoisia ruoka-aineita.³⁸⁹ Muutkin päälliköt pyrkivät tarkistamaan tilaukset, vaikka samalla sanoivat, ettei heillä ole aikaa tai pätevyyttä hoitaa tällaisia asioita. Marthan filippiiniläisistä kokeista ainakin yksi koki tämänlaisen valvonnan kiusalliseksi ja loukkaavaksi; hän selvästi koki asemansa laivan ”äitinä” tärkeäksi. Filippiiniläisten kokkien asema onkin Knudsenin mukaan helposti konfliktiherkkä asetelma. Filippiiniläinen kokki saattaa kokea tilanteen kontrolloinniksi ja jos häntä varten joudutaan pyytämään lippumaan edustaja opettamaan, voi tämä puolestaan kokea turhauttavaksi kouluttaa toista viemään oma työpaikkansa.³⁹⁰

389 Ruoka tilataan laivalle erikseen sovittaviin satamiin joko agenttien välityksellä paikallisilta yrittäjiltä tai kansainvälisistä laivamuonituskaupoista, sipsuista, joiden valikoima on hyvin laaja.

390 Knudsen 2004, 87.

6. Työelämää

Lähtökuopissa

Kun pääsin rampille, ei näkynyt ketään. Jätin laukun seinän viereen ja avasin oven, joka näytti siltä että voisi olla kansitoimisto. Tuli sellainen olo, että onneksi on jo kokemusta, tietää mitä pitäisi etsiä. Kansitoimistossa istui vanhempi mies, joka tervehti kyllä iloisesti, mutta ei tiennyt musta mitään. Försti, joka oli juuri vasta tullut lomilta. Sanoi, että kippari ei ole varmaan ehtinyt kertoa vielä. Mietti kuka mahtaa olla vuorossa täkkäreistä. Soitti jollekin, joka vastasikin. Joku filpparimies tuli ystävällisesti kuskaamaan mun laukun ylös, pisti sen haarukkakärryn haarukkaan ja käski mun lähteä kävelemään ramppia ylös.

Ote kenttätyöpäiväkirjastani kertoo eräästä tyypillisestä tilanteesta laivan ollessa satamassa: yliperämies on juuri saapunut töihin eikä ole ehtinyt keskustella kenenkään muun kuin korkeintaan vaihtokaverinsa kanssa, ja silloinkin kiireellisemmistä asioista. Hän ei tiedä minun tulostani mitään, mutta ei ole siitä hämillään: laivalla on totuttu kaikenlaiseen.³⁹¹ Työparien vaihto tapahtuu yleensä M/S Marthalla suhteellisen koruttomasti. Alemman miehistön osalta vaihtoparit eivät aina edes tapaa toisiaan, vanhoilla on kiire pois laivasta ja uudet valuvat vähitellen laivaan. Heidän ei tarvitse tavata, koska työt tulevat yleensä ylemmältä taholta; siirrettäviä omia vastuutehtäviä ei heillä juuri ole. Päälylystössä työskentelevät sen sijaan joutuvat odottelemaan vaihtokaveriansa antaakseen tilannekatsauksen työnsä viimeaikaisista tapahtumista. Usein vaihtoparit ovat saattaneet olla jo parina päivänä ennen törnin päättymistä yhteydessä toisiinsa, joten laivalla ei tarvitse kaikkea ehtiä käydä läpi.

Yliperämiesten vaihto on haasteellisin kaikista, sillä vaihto tapahtuu kesken kiireisimmän työvaiheen. Lossaus ja lastaus ovat hänen vastuullaan, ja koska satamassa vietetystä ajasta varustamo joutuu maksamaan, pyritään se pitämään minimissään. Lastin käsittely alkaakin lähes samalla minuutilla, kun köydet ovat kiinni, ja lähtö on heti, kun viimeinenkin ahtaaja on saatu laivasta kajalle tai lastikirjat saatu laivaan. Työvuoroon tulevan yliperämiehen on hypättävä tilanteeseen lennosta, sillä lastauksen valvominen vaatii jatkuvaa huomiota. Painolastien pumppaus juuri oikeasta tankista oikeaan aikaan on tärkeää, sillä jos siitä myöhästyy, laiva saattaa jäädä väärään asentoon, jolloin lastin jo ollessa päällä vaadittavien tankkien tyhjennys ei välttämättä enää onnistu. Paitsi purkamalla lastia, mihin yksikään försti ei halua ryhtyä.

Satamassa laivan elo on kaikin puolin hektistä, tavaraa ja ihmisiä tulee ja menee, erityisesti jos ollaan kotimaassa. Satama-ajat ovat nykyään lyhyitä verrattuna purjelaiva-aikakauden useiden viikkojenkin lastauksiin ja lossauksiin.

391 Vastaavia kokemuksia laivalle saapumisesta ja laivan tiedotustilanteesta oli Helen Sampsonilla ja Michelle Thomasilla omilla kenttätöissään (Sampson & Thomas 2003, 172).

Jos tavaraa tulee tai jää vain vähän, kääntymisaikaa voi olla vain tunti–pari. Näin on kontti- ja kappaletavaralaivojen kohdalla, joihin tavara kerätään useasta satamasta. Bulkkitavarassa, kuten hiili tai öljy, joita lastataan yleensä koko lasti kerrallaan samasta paikasta, lastin käsittely on hitaampaa ja voi viedä useitakin päiviä. Nämä *bulkkerit* edustavatkin vielä vanhaa merenkulkuperinnettä pidempine satama-aikoinen ja epäsäännöllisine aikatauluineen.

Sataman kiireisessä menossa uusi ihminen kokee helposti jäävänsä jalkoihin, tai ainakin olevansa tiellä. Taksin tai satamapalvelun jättäessä laivan viereen kaijalle saa ensimmäiseksi väistellä nostureiden *krapeja*, kontteja siirteleviä *lukkeja* tai ahtaajien hurjaa vauhtia ajavia *vetomestareita*. Kuten kenttätyöpäiväkirjassani totesin, auttaa, jos on aikaisemmin käynyt laivoissa: tietää ainakin etsiä juuri kansi- tai lastitoimistoa, joka on laivan satamassaoloajan sen operointikeskus. Tosin viime vuosien terrorismiuhkien seurauksena syntyneiden ISPS-sääntöjen myötä laivassa tulee olla satamassa ympärivuorokautinen valvonta, joten laivaan tai edes satamaan ei enää kävellä noin vaan.³⁹² M/S Marthalla vahti yleensä onkin paikalla, vaikka juuri nyt kansivahti sattuikin olemaan teillä tietämättömillä.

Juopposuoralla

Kun laiva on saatu lastattua, alkaa yleensä ensimmäinen pidempi merimatka eteläiselle Itämerelle. Suomen kauppamerenkulun päätesatamat ovat nykyään pääosin Euroopan suurissa satamissa. Tätä puolentoista–parin päivän mittaista säännöllisesti toistuvaa reittiä kuulin kutsuttavan muun muassa juopposuoraksi johtuen epäilemättä siitä, että satamissa suhaamisen jälkeen oli ensimmäinen mahdollisuus hieman rentoutua. Itämeren Mannerheimintieksikin nimetyllä reittijakoalueella³⁹³ ajaminen tarkoitti sitä, että Marthalla asetettiin meriosuuden sallimaan perusrutmiin, joka oli hektistä satamajaksoa selvästi rauhallisempaa. Itämeri ei myöskään yleensä ole kovin myrskyisä, joten meno oli usein tasaista hillittyä keinuntaa. Konemiestilöille merimatka tarkoitti perusrutiineja, koneen ylläpitotoimia ja esimerkiksi apumoottorien haalausta. Toki jos laivassa oli kaksi pääkonetta, saatettiin ajaa polttoainetta säästämällä toisella koneella ja toiseen tehdä esimerkiksi huoltoja. Kansipuolella sen sijaan pyrittiin lähinnä asettumaan normaaliin vahtijärjestelmään neljän tunnin vahtivuoron häiriinnyttyä aika ajoin satamissa. Työaikojen ja levon välistä tasapainoa jouduttiin usein säätämään, koska pieniin puristetuissa miehistöissä ja tiukoissa aikatauluissa ylityksiä kertyi helposti. Lisäksi uudet vahdinpitoa, pätevyyskysymyksiä ja koulutusta koskevat kansainväliset säännökset, STCW ja erityisesti sen vuonna

392 SOLAS XI-2 and the ISPS Code.

393 Vilkaasti liikennöidyillä merialueilla on merikarttaan merkityt kaistat, joita pitkin laivojen tulee ajaa. Internetissä olevia paikannusjärjestelmiä, kuten Marine Trafficia, seurattessa reittijakoalueet muistuttavatkin lähinnä valtatieitä.

2010 solmittu lisäosa Manilan sopimus toivat haasteita riittäville lepoajolle. Tiukentuneita sääntöjä joudutaan noudattamaan tarkasti, sillä Port State Control -valvontajärjestelmä (PSC)³⁹⁴ saattaa tarkistaa työvuorolistat milloin vain.

Merellä laivan operationaalinen keskus siirtyy lasti- tai kansitoimistosta komentosillalle. Komentosillalla perämies ajaa laavaa ennalta määrätyn reitit suunnitelman mukaisesti. Käytännössä ajo tapahtuu automaattiohjauksella, jolloin riittää, kun kuittaa aika ajoin niin kutsutun dead man -hälytyksen. Koska perämies on päiväsaikaan lähes aina yksin komentosillalla, on tämä järjestelmä luotu varmistamaan, että brygalla miehitys on hereillä ja elossa. Turvallisuuksääntöjen mukaan vahtiperämies ei saa tehdä mitään muita töitä ajaessaan laavaa, mutta usein vahdin käydessä pitkävetiseksi näin Marthallakin heidän päivittävän tietojaan sääntökansioista tai puuhailevan pienempiä töitä.

Meripäivät tarkoittavat myös kansimiehistön kohdalla laivan kunnostukseen ja ylläpitoon liittyviä toimia, kuten ruosteenajoa ja maalausta, sikäli kun lepoaikasäännöt antavat periksi. Laivan työelämä rauhoittuu kaikin puolin perusrytmiinsä ja myös eläminen keskittyy entistä enemmän torpan ympärille.

Työskentely

Ensimmäinen asia, johon yleensä kiinnitin huomiota kuljeskellessani Marthalla, oli kongien loputon autius. Käytävillä ei useimmiten näkynyt liikettä etenäkään päiväsaikaan. Tämä johtui ymmärrettävästi siitä, että päivätyötä tekevät olivat työmaillaan ja vuorotyötä tekevät eli vahtia ajavat joko nukkumassa tai töissä. Lisäksi työskentelypaikat sijaitsivat eri puolilla laavaa, yleensä kaikkein vähiten torpassa. Se tarkoitti myös sitä, että Marthan työelämän haltuunotto vaati myös minulta loputonta kipuaamista portaita alas konehuoneeseen ja ylös komentosillalle.

Marthalla suurin osa miehistöstä työskenteli päivittäin kello 8–17 tehden lisäksi erinäisiä päivystysvuoroja. Vaikka laiva on toiminnassa vuorokauden ympäri, ja molemmat pääosastot, kansi- ja koneosasto, ovat perinteisesti tehneet vuorotyötä, oli enää kansipuolella käytössä vahtijärjestelmä. Tämä johtuu siitä, että useimmat konehuoneet alkavat olla miehittämättömiä³⁹⁵, jolloin miehistö tekee päivisin lähinnä huolto- ja ylläpitotöitä ja muina aikoina ainoastaan etävalvontaa ja varuillaoloa. Esimerkiksi konemestarit, joita Marthalla oli kaksi, olivat päivätyössä ja vuoron perään yön yli *stopparissa*, jolloin mahdolliset hälytykset koneesta tulivat suoraan hyttiin tai torpan yhteisiin tiloihin. Kone-

394 Satamavaltiotarkastus, joka valvoo, että laivalla noudatetaan kansainvälisten sopimusten, kuten SOLAS, MARPOL ja STCW, mukaisia säännöksiä koskien laivan ja sen laitteiden kuntoa, miehitystä ja operointia. PSC-tarkastus voi tulla milloin vain ja missä satamassa vain ja tarvittaessa pysäyttää laivan kulun. (Port State Control.)

395 Konehuone voi olla miehittämätön, jos sen automaatioaste on sellaisella tasolla, että konehuoneessa ei tarvitse ajaa vahtia. Aluksen automaatioasteen määrittelee luokituslaitos. (Tiedonanto, erityisasiantuntija Jukka Tuomaala.)

korjausmies, *repari*, ja sähkömies, *sähkö*³⁹⁶, olivat puolestaan päivämiehiä, itse asiassa jo perinteen mukaan, sillä purjelaivoilla erikoismiehet, kuten timpuri tai purjeentekijä tekivät päivätöitä. Koneosastossa Marthalla työskenteli näiden lisäksi apupoikana konemies tai moottorimies, tosin nykyään sekä matruusit että konemiehet ovat yleensä yt-nimikkeellä ja siten tarvittaessa pystyvät toimimaan molemmilla osastoilla. Kertaakaan en kuitenkaan nähnyt matruusin työskentelevän konehuoneessa tai konemiehen kannella töijausta lukuun ottamatta, eli kyse oli pitkälti muodollisuudesta tai mahdollisuudesta. Yt-kirjoista maksettiin toki korkeampaa palkkaa.

Päiväsaikaan konemiestön löysi yleensä työskentelemästä joko konehuoneesta tai konevalvomosta. Konehuoneessa saatettiin tehdä normaalien ylläpitotoimien ja koneen valvonnan lisäksi isojakin haalauksia eli koneen osien purkamista, puhdistamista ja kokoamista. Tätä tehtiin jopa merimatkojen aikana, mikäli aikataulut antoivat periksi, tosin sanoen merimatka oli riittävän monta päivää. Satamia lähestyttäessä koneiden oli kuitenkin oltava toimintavalmiina. Joskus satamissa, kun kaikki koneet pystyttiin sammuttamaan, tehtiin isompia urakoita, joihin saatettiin kutsua erikoismiehiä tai konemerkin edustajia maista.

Konevalvomossa oli ymmärrettävästi kaikki laivan moottoriin ja koneistukseen liittyvät valvontalaitteet, ja sieltä käsin laitettiin koneet käyntiin ja sammutettiin. Se oli siis miehitetty aina laivan lähdössä ja tulossa sekä erikoistilanteissa, kuten luotsausmatkojen aikana tai ajettaessa esimerkiksi Tanskan salmien läpi. Tällöin kapeiden väylien ja runsaan liikenteen takia on hyvä olla valmius reagoida tilanteisiin nopeasti. Konevalvomossa työskentelivät ensisijaisesti konemestarit, mutta tilan yhteydessä oli usein myös heidän toimistonsa, johon myös saattoi koko konemiestö kokoontua kahvitauoille. Laivasta riippuen koneosasto saattoi sijaita täysin eri puolella laivaa kuin torppa ja kulku sinne tapahtua ulkokansien kautta, jolloin kahvitaukoja varten ei useinkaan lähdetty esimerkiksi messiin.

Kansipuolen osaston perämiehet työskentelivät merellä oltaessa komentosillalla ajamassa laivaa. Sen lisäksi heillä oli omia tehtäviään, joita hoidettiin esimerkiksi navigointihytissä, sairashytissä tai pelastusveneillä. Kansimiestön työnjohtajalla, kansikorjausmiehellä, oli oma työpajansa *poosun sappi*, jossa säilytettiin laivan ylläpitoon tarvittavia välineitä ja korjauslaitteita. Lisäksi laivassa oli erilaisia työskentelypajoja ja varastoja niin kansi- kuin konemiestölle. Kansimiehet eli matruusit ja puolimatruusit työskentelivät poosun ohjauksessa eri puolilla laivaa, jos ei muuta, perinteisessä ruosteen ajossa ja maalauksessa. Aikaa vievin tehtävä laivassa onkin sen loputon kunnostaminen, johon ei nykyisillä pienentyneillä miehistöillä tahdo riittää aikaa. Tiheät satamakäynnit kiinnittymisineen, töijaamisineen ja lastauksessa auttamisineen

396 Merimiehiä on perinteisesti kutsuttu laivoilla työtehtäviensä mukaisesti tai niistä muodostetuilla nimillä. Tämän on tulkittu viittaavan muun muassa miehistön jäsenten olemiseen vain eräänlaisen koneen osa (Karjalainen 2007, 70).

vievät kansimiehistön työtunteja juuri ylläpidolta.

Kapteeni ja konepäällikkö työskentelivät vaihdellen joko laivan toimistossa, koneosaston toimistossa tai oman hyttinsä olohuone-toimistossa riippuen kunkin omasta valinnasta. Pääsääntöisesti molempien työt tehdään nykyään tietokoneen ääressä, mistä monet heistä valittivatkin; laiva on iso hallinnollinen yksikkö, jonka liikuttamiseen ja ylläpitoon vaaditaan paljon paperityötä. Päällikön ja konepäällikön olikin valvottava, että vaadittavat sertifikaatit niin laivan kuin miehistön osalta ovat kunnossa sekä tarkastukset, varaosat ja turvallisuuteen ja laivan ylläpitoon liittyvät tarvikkeet tilattu ja miehistövaihdot hoituvat. Nykyään laivan päällikkö joutuu hoitamaan muun muassa erinäisiä palkkaukseen liittyviä toimia erityisesti filippiiniläisten osalta ja joskus myös jopa varaaman heidän lentolippunsa.

Marthalla sekä kapteeni että konepäällikkö pyrkivät tekemään päivätyötä silloin, kun se oli mahdollista. Toimistotyön pystyikin usein organisoimaan siten, että työtä tehtiin normaalilla päivä- ja viikkorytmillä. Tämä johtui osin siitä, että molemmilla kului paljon aikaa sähköposteihin vastaamisessa, joita tuli maissa olevan työrytmin mukaan. Laivan päällä noudatettiin aina Suomen aikaa riippumatta siitä, millä aikavyöhykkeellä kuljettiin, koska siten konttoriin oli helpompi olla yhteydessä saman ajan ja rytmin puitteissa.³⁹⁷ Kuitenkin kummallakaan ei ole virallista työaikaa, vaan vastuu etenkin kapteenilla on 24/7. Toki lepoaikasääntöjä on pyrittävä noudattamaan, mikä on esimerkiksi pitkien luotsausmatkojen johdosta usein melko haastavaa.³⁹⁸

Kapteeni ei käytännössä aja laivaa merellä, vaan hoitaa ainoastaan laivan satamaan saapumiseen ja lähtemiseen liittyvät *manöveeraukset*. Toisin sanoen hän ohjaa laivan kaijaan ja ulos satamasta, jos ei halua esimerkiksi antaa yliperämiehen harjoitella. Tätä tulisikin tehdä, sillä jos kapteenille tapahtuu jotain, försti vastaa laivan saattamisesta seuraavaan satamaan. Kommentosillalla kapteenia näkee myös paitsi luotsiajojen aikana, usein ajettaessa ahtaissa ja erityisen liikennöidyissä paikoissa. Marthalla näyttää olleen tapana, että esimerkiksi Tanskan salmissa kapteeni on vahdissa olevan perämiehen tukena.

Luotsiajossa kapteeni joko ohjaa itse tai antaa luotsin ajaa, tai luotsin niin halutessa kutsutaan vahtivuorossa oleva kansimies ruoriin. Tämä on niitä harvoja kohtia, joissa laivaa enää ajetaan ruorilla – toki kovalla kelillä saatetaan edelleen ottaa käsiohjaus ja erillinen ruorimies käyttöön. Pääsääntöisesti ohjailu tapahtuu tietokoneistetulla automaattiohjauksella eli pienillä joystickeillä. Kapteeni on yleensä koko luotsauksen ajan komentosillalla tai ainakin sen välittömässä läheisyydessä. Pitkissä luotsauksissa, kuten esimerkiksi Kielin kanavan

397 Laivan kelloa ei vaihdeta satamavaltioiden mukaan, koska se olisi vaihtuvien aikataulujen ja reittien kannalta hankalaa. Esimerkiksi työajoista voisi tulla sekaannuksia. Lisäksi Pohjois-Euroopan liikenteessä aikaerot ovat vähäiset.

398 Työajat määritellään työehtosopimuksissa sekä merityöaikalaissa, joista nykyisin voimassaoleva on vuodelta 1976 (Merityöaikalaki 296/1976).

läpiajossa, jossa luotsilla saattaa olla oma ruorimies mukana, kapteeni saattaa olla yhtä kantta alempana olevassa hytissään, mutta nopeasti paikalle kutsuttavissa. Laivan väestä aina vähintään joku perämiehistä on kuitenkin paikalla, koska luotsi on vain paikallinen opas. Vastuu laivasta ja sen kulkemisesta on aina laivassa ja erimielisyyksien sattuessa kapteeni on se joka päättää, mihin laiva menee.

Toisin kuin konemiehistö, kansimiehistö eli perämiehet ja matruusit tekevät pääosin vuorotyötä eli ajavat vahtia. Koska tämä järjestelmä toimii ainoastaan merellä ja häiriintyy aina kun tullaan satamaan, on seuraavaksi paikallaan käsitellä laivan reittejä ja aikatauluja. Näiden muodostama kokonaisuus vaikuttaa olennaisesti niin vahtia ajavien työntekoon kuin koko laivan elämään.

Työn rytmi

Marthan liikennöinti Pohjois-Euroopan liikenteessä voidaan jakaa karkeasti erilaisiin osa-alueisiin laivan toiminnan perusteella. Laivat sekä kulkevat merellä että pysähtyvät satamissa, ja näiden kahden elementin vuorottelu muodostaa perustavanlaatuisen rytmityksen laivan elämään. Jos ajatellaan M/S Marthan reitin alkavan Suomesta, on usein ensimmäisenä vuorossa lastin kerääminen yhdestä tai useista kohtuullisen välimatkan päässä olevista satamista Suomessa ja naapurimaissa. Koska satamien välillä hyppely on merellä oloon verrattuna suhteellisen nopeatempoista, kutsun sitä suhaamiseksi.

Laivat joko lastaavat kerralla koko lastin, kuten hiiltä tai metallituotteita kuljettavat bulkkilaivat, tai keräilevät eri satamista esimerkiksi kontteja, ajoneuvoja tai paperia, kuten konttilaivat tai ro-ro-laivat. Joskus bulkkilaivakin saattaa sahata pieniä välimatkoja, jos lastia kuljetetaan esimerkiksi Suomen ja Ruotsin välillä tai Suomenlahden yli. Ja koska meritse kulkee 80 prosenttia viennistämme ja lähes 90 prosenttia tuonnistamme, tavaraa liikkuu molempiin suuntiin eli satamissa lastataan ja lossataan, joskus jopa molempia samassa paikassa.³⁹⁹ Pääsääntöisesti kuitenkin tuonti- ja vientisatamat ovat erikseen, jolloin satamien välillä saatetaan kulkea tyhjänä eli painolastissa. Tällöin laivaan otetaan lastin sijasta vettä painolastitankkeihin, jotta laivan vakavuus saadaan säilymään.

Laivan elämän ja merimiehen työskentelyn kannalta merkittävin ero syntyy siitä, ollaanko suhaamassa satamien välillä vai pidemmällä merimatalla. Satama-aika vaikuttaa eniten yliperämiehen tehtäviin, koska hän vastaa laivan lastauksesta ja lossauksesta. Satamassa försti saattaa olla käytännössä koko ajan lastitoimistossa, kesti lastaus sitten kuusi, kuusitoista tai vaikka kolmekymmentäkuusi tuntia. Tämä aiheuttaa sen, että satamasta lähdettyä normaali merellä ajettava vahtijärjestelmä menee sekaisin ja kaksi muuta perämiestä tekee kuuden tunnin vuoroja niin kauan kuin yliperämiehen lepoajat ovat täyttyneet sen sijaan, että vuorokausi jaettaisiin normaalirytmien mukaisesti kolmen perä-

399 Tapaninen 2013, 24.

miehen kesken neljän tunnin vuoroihin.

Neljän tunnin vuoroissa tehtävä vahtijärjestelmä on yksi perinteisimpiä merenkulussa kautta aikojen säilyneitä asioita.⁴⁰⁰ Järjestelmän mukaan vuorokausi jaetaan kuuteen neljän tunnin työvuoroon siten, että jos perämies tekee 8–12-vahtia, hän on komentosillalla ajamassa laivaa kello 8.00–12.00 aamupäivällä ja 20.00–24.00 illalla; vastaavasti toiset perämiehet tekevät 12–4- tai 4–8-vahtia. Vahdit on perinteisesti kiinnitetty positioihin, esimerkiksi yliperämiehet ajavat 4–8-vahtia. Tosin Marthalla yliperämiehet olivat ilmeisesti pystyneet valitsemaan mieluisimman vahdin, sillä he ajoivatkin 8–12-vahtia, jossa saa parhaiten säilytettyä päivärytmin.

Tämä purjelaiva-aikakaudelta saakka periytyvä 4:8-vahtijärjestelmä on kansainvälinen, tosin skandinaavisilla purjelaivoilla oli tästä oma versionsa. Sen mukaan vuorokausi jakautui viiteen osaan yövahtien ollessa neljän tunnin ja päivävahdin kuuden tunnin mittaisia.⁴⁰¹ Näin saatiin myös yövahdit vaihtumaan, ja epäsuosittu *koiravahti* kello 00–04 osui kohdalle vain joka toinen yö.⁴⁰² Siten Marthan kahden perämiehen ajoittain tekemä kuuden tunnin työvuoro oli eräänlainen muokattu – joskin tahaton – versio skandinaavisesta systeemisellä erotuksella, että förstin palatessa vahtivuoroonsa jokainen jatkoi omaa samoilla aikatauluilla vuorokaudesta toiseen kulkevaa vuoroaan.

Vahtivuorojen väliin jäävä aika on vapaata lukuun ottamatta tehtäviä, jotka jokaisen perämiehen työtehtäviin on merkitty erikseen. Nämä työt on laskettu kuukausittaiseen työaikaan, mikä tarkoittaa sitä, että kahdeksan tunnin päivittäisen vahdinajon lisäksi työhön kuuluu esimerkiksi 50 tuntia kuukaudessa muita töitä, joista ei makseta erillistä ylityökorvausta.⁴⁰³ Esimerkiksi yliperämiehen vastuulla on, silloin kun hän ei ole lastaamassa tai ajamassa vahtia, lastauksen suunnittelu ja valmistelu sekä laivan ylläpidosta ja kunnosta huolehtiminen. Hän sopii päivittäin poosun kanssa kunnossapitoon liittyvistä töistä, jotka poosu sitten jakaa kansimiehille. Toisella perämiehistä (*navigation officer*) on vastuullaan navigointi, mikä tarkoittaa reittisuunnitelmien tekemistä kapteenille hyväksyttäväksi sekä merikarttojen ja satama- ja luotsauskirjojen päivittämistä. Laivan turvallisuudesta vastaava perämies (*safety officer*) puolestaan tarkastaa ja huoltaa säännöllisin välein pelastusvälineet sekä vastaa sairanhoidosta lääkevaraston ja sairashytin ylläpidon muodossa. Marthalla filip-

400 Tämä 4:8-järjestelmä – 4 tuntia töitä, 8 tuntia vapaata – on käytössä suurimmilla laivoillamme. Alle 1 600 rekisteritonnin aluksissa on mahdollista järjestää työt ns. kaksivuororajärjestelmänä, jolloin työtä tehdään kuusi tuntia, jonka jälkeen ollaan kuusi tuntia vapaalla. Näissä aluksissa kansipäällystönä on usein vain päällikkö ja yksi perämies. Tätä 6:6-järjestelmää on arvosteltu merenkulkijalle jäävän liian vähäisen levon vuoksi, ja sillä on todettu olevan osuutensa myös onnettomuuksiin. (Väsämyksen syyt ja yleisyys komentosiltatyöskentelyssä; Merityöaikalaki 296/1976.)

401 Tämän järjestelmän mukaan klo 20–24 oli ensimmäinen vahti, klo 00–04 koiravahti, 04–08 päivävahti, 08–14 aamupäivävahti ja 14–20 iltapäivävahti (Weibust 1969, 50). Suomessa oli sotien alla vielä tapana sekoittaa neljän tunnin vahtijärjestelmä iltapäivällä kahden tunnin pätkiin, jotta vahdit vuorottuivat eri yksilöillä (Kaukiainen 2008, 401).

402 Rosenström 1996, 53–54; Weibust 1969, 50.

403 Määrät vaihtelevat työehtosopimuksittain eri positioilla.

piiniläiset perämiehet olivat molemmat kakkosperämiehiä, mutta esimerkiksi M/S Arkadialla ensimmäinen perämies, jota kutsuttiin *väliperämieheksi*, hoiti navigoinnin ja toinen perämies, *pikkuperämies*, vastasi turvallisuudesta.⁴⁰⁴

Satamassa oltaessa kakkosperämiehet vastasivat osaltaan lastauksen sujumisesta esimerkiksi valvomalla, että ahtajat kiinnittivät eli *surrasivat* kansilastin riittävän hyvin kiinni. Myös ISPS-koodin mukanaan tuoma pakollinen kansivahti satamassa oltaessa oli osaltaan heidän vastuullaan. Perämiehet työskentelevät pareittain kansimiehensä kanssa tarkoittaen sitä, että he tekivät suunnilleen samoja työaikoja. Itse töitä ei kuitenkaan välttämättä tehty yhdessä. Merellä oltaessa kansimiehet työskentelevät päiväsaikaan omissa työtehtävissään, mutta yöaikaan ja huonolla näkyvyydellä he olivat komentosillalla auttamassa vahdinpidossa. Esimerkiksi erällä laivalla oli määritelty, että vahtimies tulee brygalle kello 22.00. Tätä sääntöä tosin muutama perämies ihmetteli, sillä brygalle mentiin riippumatta siitä, oliko pimeää vai ei. Niinpä talvella perämies saattoi olla jo klo 17 lähtien yksin pimeällä komentosillalla ja vastaavasti kesällä yliperämies olisi hyvin pystynyt olemaan valoisuuden vuoksi koko 20–24-vahdinsa yksin. Totesimme yhteistuumin joidenkin vanhojen sääntöjen elävän niiden ristiriitaisuudesta huolimatta.

Merenkäyntiä

M/S Martha operoi pääasiallisesti Itämeren ja Pohjanmeren liikenteessä käyden aika ajoin Euroopan satamissa Atlantin puolella. Operointialueella on tarkastelussani tärkeä merkitys siksi, että se vaikuttaa kaikkeen, mikä liittyy Marthalla työskentelevien merimiesten elämiseen ja olemiseen laivan päällä. Satamien ja meripäivien vuorottelu sekä merten erilaiset tuuli- ja aallonmuodostusolosuhteet vaikuttavat niin työn ja levon rytmitykseen kuin yleiseen hyvin- ja pahoinvointiin, maissa käynteihin ja vapaa-ajanviettoon.

Suomalaisille merenkulkijoille niin kutsuttu *pyykkivesien* raja kulkee Tanskan salmissa. Tanskasta länteen alkavat ”suuret vedet”, joissa tuuli-, virtaus- ja aallonmuodostusolosuhteet ovat aivan toista luokkaa kuin Itämerellä. Ensimmäinen tunnetusti kuoppaisempi alue onkin jo Pohjanmeri, jota ei voi välttää, jos ajetaan rahtia Euroopan suurempiin satamiin. Pohjanmeren myrskyisyyteen ja jyrkkään aallokkoon vaikuttavat useat tekijät: vuorovesi ja Englannin kanaalista tulevat virtaukset, jotka risteytyvät Tanskan salmien virtausten kanssa, sekä pohjoisesta Norjanmereltä puhaltavat tuulet sekä koko vesialueen suhteellinen mataluus.

Merimiesten näkökulmasta laivan keinuminen ei aina ole kiinni vallitsevista sääolosuhteista; joskus laivan muoto ja merenkulkuominaisuudet vaikuttavat suuresti sen käyttäytymiseen merellä. Laivoissa voi siten olla suuriakin eroavai-

404 Merikapteeni Yrjö Tiitinen on huomauttanut, että nämä nimitykset eivät ole täysin arvovapaat eivätkä välttämättä yleiset, koska moni vanhempi suomalainen perämies ei koe esimerkiksi nimitystä pikkuperämies omakseen (Haastattelu Yrjö Tiitinen). Marthalla suomalaiset päällystön jäsenet kuitenkin selvästi tunnistivat nämä nimitykset.

suuksia. Eräällä laivalla miehistö totesi aluksen tekevän tietyllä tuulella lähinnä kahdeksikon muotoista liikettä, joka aiheutti huonovointisuutta osassa miehistöä. Ongelma oli, että liike ei ollut luonteva. Kovaankin keliin voi tottua, jos aluksen liike myötäilee tai halkoo aaltoja säännönmukaisesti. Moottorialuksia suunniteltaessa prioriteettina ei aina olekaan merikelpoisuus vaan esimerkiksi lastauskyky. Myös aluksen koko on merkittävä tekijä sen käyttäytymiseen merellä: eräs filippiiniläinen merimies totesi, ettei aikaisemmin ollut juurikaan tullut merisairaaksi, vaikka oli seilannut isompiakin meriä, koska hänen edelliset laivansa olivat selvästi suomalaisia feedereitä suurempia. Martha heilui kovassa aallokossa niin paljon, että hän ei pystynyt kovemmissa keleillä edes tekemään töitään.

Keinunta vaikuttikin eniten työntekoon ja työtehoon. Konehuoneeseen ei kovalla kelillä voi mennä kuin tekemään pakolliset kierrokset, kuten ei myöskään kannelle. Heilahtamista kuumia tai liikkuvia laivanosia vasten tai huuhtoutumista yli laidan pyrittiin ymmärrettävästi välttämään. Kovimmat oltavat oli tietenkin perämiehillä, jotka joutuivat tekemään töitä kelistä riippumatta ja vielä kaikkein haasteellisimmassa paikassa: komentosilta on laivan ylimpänä ja ymmärrettävästi heiluu eniten. Myös kokilla on haasteensa patojen ja kattiloiden pitämisessä hellalla. Ruokalistaa joutuukin ajoittain muokkaamaan kelien mukaan: myrskyllä ei edes torstaina tarjota hernekeittoa.

Perinteiseen merimieshegemoniaan kuuluu helposti ajatus kaiken kestävästä ja pelottomasta *skönäristä*, joka ei kaihdakaan minkäänlaista keliä eikä varsinkaan uhraa arteriaansa Neptunukselle. Todellisuus on usein toinen, kuten eräs Martahan kippareista kertoi kysyessäni pahoinvoinnista:

Kyllä mä tuun. Mä tuun aina, tullut koko ikäni. Mutta eihän se kovin helpolla tuu enää. Kyllä mä sen huomaa, et jos ei pitkään aikaa mitään ollut, tällaista hienoa kesäkeliä, tuntuu epämiellyttävältä. Siihen tottuu kyllä äkkiä. Eikä siitä pääse ikinä, se on mun pääkopassa. Ja suurin osahan ihmisistä tulee enemmän tai vähemmän, ennemmin tai myöhemmin. Harvassa sellainen, joka ei ikinä tule. Tai sit on näitä jotka sanoo, ettei tuu. Se on vähän noloo sanoo. Vaikka luet статистиikkaa, et 90 % ihmisistä tulee merisairaaksi, niin täällä ei sit tuu kukaan [nauraa].⁴⁰⁵

Merisairautta ei tämän kapteenin mielestä helposti tuoda esille, mutta olen kokenut, että kysyessäni asiaa useimmat ovat myöntäneet tulevansa vähintään ajoittain huonovointiseksi.⁴⁰⁶ Tätä asiaa en päässyt todistamaan kovinkaan usein, sillä suurimmaksi osaksi kenttätöni sujuivat yllättävänkin tasaisella merellä. Kuitenkin, ollessamme kerran Atlantilla kovemmissa mainingeissa totesin suurimman osan miehistöä olevan pystyssä, vaikkakaan he eivät töitä pystyneet tekemään. Ehkä hytti olisi ollut kuitenkin huonompi vaihtoehto sen sijaitessa yhteisiä tiloja ylempillä kansilla. Miehistö lähinnä makoili päivähuo-

405 Suomalainen päällystön jäsen.

406 Miia-Leena Tiilin tutkimat merivartijat suhtautuivat kollegojensa merisairauteen lähinnä toverillisesti ymmärtäen (Tiili 2016, 98).

neessa turhautuneena ja totesi ajan kuluvan huomattavasti hitaammin, kuin jos pääsisi tekemään töitä. Osa päällystötä yritti tehdä paperitöitä, mutta joutui toteamaan sen ylivoimaiseksi: käsiä ei riittänyt enää näppäimille, kun jo pelkääntään tuolissa pysyminen vaati kaikkien raajojen yhteispeliä. Laivalla myrskyt eivät edelleenkään ole tavoite vaan ammattiin kuuluva satunnainen rasite.

Osastojen ottelua

Jos ajatellaan Marthan työelämää, työn jakautumista ja miehistön tapaa työskennellä yhdessä, vaikuttavat siihen yhtä lailla paitsi kansalliset ja yksilölliset erot, myös hierarkia. Laivayhteisössä työnjako perustuu pitkälti ennalta määriteltäviin työtehtäviin, jotka noudattavat henkilön – tai oikeammin position – asemaa yhteisön hierarkiassa. Laivayhteisö jakautuu kuitenkin myös osastoittain, mikä nykypäivän laivoissa tarkoittaa lähinnä kansi- ja koneosastoja. Niiden välinen yhteistyö ja keskinäinen arvostus ovat usein eräänlainen koko miehistön yhtenäisyyttä kuvaava indeksi.

Vaikka Marthan miehistö eleli messissä ja päivähuoneissa käytännössä pitkälti kansallisuuksien mukaisissa ryhmissä, oli jako osastoihin myös havaittavissa. Tällä tarkoitan kansi- ja koneosastojen välistä jakoa mutta myös tietyiltä osin keittiöosastoa. Jos tarkastellaan yleensä laivayhteisöjä näiden kolmen osaston osalta, on raja selvästi vedettävissä kahden ensin mainitun ja kolmannen välille. Tällöin tarkastelun kohteena on eräänlainen ammatillinen identiteetti: joidenkin mielestä byssassa työskentelevät eivät ole varsinaisia merimiehiä. Tällaisia mielenpitoita ei välttämättä kuule rahtilaivoilla, sillä yleensä raja vedetään rahtilaivojen ja matkustajalaivoissa työskentelevien ravintola-, hotelli- ja myymälätyöntekijöiden välille.⁴⁰⁷ Marthan nuorehko päällystön edustaja analysoi asiaa näin:

Ite henkilökohtaisesti – ei millään pahalla – mutta noi matkustajalaivojen hotellipuoli, niin niitä mä en hirveesti pidä merimiehinä. Enkä ole välttämättä yksin ajatukseni kanssa.../.. Eihän ne konkreettisesti ole... joku tiskari esimerkiksi, se tiskaa astioita. Niin eihän sillä ole merenkulun kanssa mitään tekemistä. Nehän voi tiskata niitä astioita hotellissa ihan yhtä hyvin. Jotkun jyrkemmat ei pidä edes rahtilaiivan kokkeja merimiehinä. Mä kyllä pidän ihan siinä missä muitakin. Se on näkemys.⁴⁰⁸

Kone- ja kansipuolen välinen erottelu perustuu periaatteessa samaan asiaan, eräänlaiseen merimiehisyyden määrittelyyn. Tarve määritellä ammattikunnan rajat juontaa juurensa aikoihin, jolloin merellä siirryttiin käyttämään purjeiden sijasta höyrykonetta ja sittemmin dieselmootoria. Erityisesti höyrylaivoissa konepuolen miehistö erosi kansipuolesta jo puhtaasti työn likaisuuden vuoksi, mikä jako jatkui moottorilaivoillakin. Konehuoneessa, *montussa* tai *mutterilaak-*

407 Ks. myös Karjalainen 2008, 69.

408 Suomalainen päällystön jäsen.

sossa, työskentely on ollut kansityötä likaisempaa, erityisesti jos mitataan haalareiden väritystä työpäivän jälkeen. Tämä ei kuitenkaan ole enää mitenkään yksiselitteinen sääntö: monen uudemman aluksen konehuone on siistimpi kuin laivan byssa, ja toisaalta esimerkiksi hiililaivoissa kansimiehet saattavat tulla tauolle melko mustina lakaistuaan ylimääräisiä koksipalasia kannelta tai ruumasta. Viime kädessä ero on kuitenkin siinä, että kansipuolella työskentelevät ovat koulutautuneet yksinomaan merille, kun esimerkiksi konemestarit voivat pienellä lisäkoulutuksella työskennellä myös maissa voimalaitoksissa.

Sari Mäenpää ja Tiina Kirvesniemi ovat todenneet eri osaostoihin ja koulutuksiin perustuvan tehtäväkeskeisen hierarkian kertovan myös sukupuolijärjestelmästä. Kansipuolen miehistöä on pidetty miehuusasteikolla ylempänä, koska he ovat merenkulun ammattaisista vanhin ja erityisesti laivan navigoimiseen ja liikkumiseen perehtynyt ryhmä. Purjelaivoissa kansimiesten työtä pidettiin stereotyyppisesti hegemonisen maskuliinisena, koska se tapahtui ulkona ja se oli vaarallista ja liikkuvaa. Konepuolen miehistö tuli laivoille Suomessa vasta 1900-luvun taitteessa, jolloin heitä pidettiin lähinnä tunkeiljoina; heidän koulutuksensa ei ollut edes merenkulusta, vaan tekniseltä alalta. Lisäksi heidät koettiin uhkana, koska siirtyminen purjeista konevoimaan edusti työolosuhteiden muutosta kohti modernia ja säädeltyä tehdastyypistä työtä.⁴⁰⁹

Kone- ja kansipuolen erottelu on ollut kovimmillaan aikoina, jolloin osastot olivat jäsenistöltään nykyistä suurempia ja alaryhmiin jakautuminen oli luonnollisempaa. Tuolloin osastojen välillä käytiin ajoittain koviakin kiistoja aina nyrkkitappeluihin asti. Niiden välinen henkinen tasapaino koettiin myös yhdeksi mittariksi sille, kuinka onnellinen laiva oli. Merenkulkijoiden parissa tunnettua käsitettä ”Happy ship” onkin mitattu muun muassa tämän suhteen kautta.⁴¹⁰ Eräs Marthan päällystön jäsen totesikin: ”Kuten eräs gotlantilainen kippari sanoi: ei mitään riitaa koneen ja kannen välillä, tämä on Happy Ship!”⁴¹¹

Nykypäivänä Marthankin kohdalla on kuitenkin todettava, että koska miehistöjen koot on viety minimiin, osastojakoon perustuva ryhmäytyminen ei ole lainkaan itsestään selvää. Usein pääosastot, kansi ja kone, ovat molemmat maksimissaan vain kuuden–kahdeksan hengen kokoisia, ja vaikka ne työskentelevät erillään, viettävät ne vapaa-aikansa yleensä yhdessä. Eräs suomalainen päällystön jäsen kiteyttikin muutoksen vanhoista ajoista seuraavasti:

Nykyään miehistöt on niin pieniä, että ne aika hyvin hitsautuu yhteen. Se on ehkä semmoinen vanha perinne, että silloin kun oli enemmän väkeä laivoissa, silloin oli niitä jalkapallo-otteluita kansi vastaan kone kun päästiin satamaan. Ja siitä puhuttiin sitten seuraava viikko.⁴¹²

409 Kirvesniemi & Mäenpää 2016, 144–145.

410 Ks. mm. Eldh 2004, 148–149; Karjalainen 2007, 158; Østreng 2001, 13.

411 Suomalainen päällystön jäsen.

412 Suomalainen päällystön jäsen.

Osastoista ei enää saada jalkapallojoukkueita aikaiseksi, ja nyrkkitappelutkin alkavat varmaan olla harvinaisempia. Itse en todistanut ainoatakaan tappelua kone- ja kansiosaston välillä, jos kohta en nähnyt, tai odottanutkaan näkeväni, tappeluita muutoinkaan. Kuitenkin, erimielisyyksiä miehistön sisällä esiintyi aika ajoin, ja niissä vanha jako tuli välillä esille. Eräällä laivalla syntyi melkoinen kiista painolastivesien pumppaamisesta. Suomalainen yliperämies ryntäsi päivähuoneeseen huutaen ja kiroillen, että painolastitankit oli jätetty auki. Paikalla ollutta suomalaista konemestaria hän syytti asiasta varsin suoraan. Kentättyöpäiväkirjassani kuvaan tilannetta näin:

No, siitä syntyy melkoinen hässäkkä. Kyse on selvästi kansi- ja konepuolen välisestä kisanhännänvedosta. [Konemestari] puolustautuu täpäkästi, ja on kyllä aika vakuuttava. Että kenen tehtävänä on avata ja sulkea pumppuja, kun jotain saa tehdä vasta 12 mailia rannasta, niin mistä he koneessa tietää milloin ollaan siellä. Ja että muut förstit aina ilmoittaa kun saa sulkea. Ilmeisesti avaamisilmoitus on selvä, mutta kyse on siitä että kuka ilmoittaa ja ilmoit- taako kukaan sulkemisesta.

Tapaus oli todellakin ainoa näkemäni riitatilanne ja kertoo toki ensisijaisesti yksittäisestä tapahtumasta, kahdesta henkilöstä, mahdollisesti heidän välisestä henkilökemiastaan, sekä siitä, kuinka paljon tutkijan läsnäolo vaikutti miehistön käyttäytymiseen. Vaikka muista yhteyksistä olin ymmärtänyt, että käyttäytymistä jossain määrin siivottiin minun tai meidän tutkijoiden läsnä ollessa, tähän oli pikemminkin lisätty ripaus teatraalisuutta: yliperämiehen reaktio tuntui melko ylimitoitetulta. Tapaus kertoo kuitenkin myös siitä, kuinka nopeasti kiista tarpeen tullen leimahtaa osastojen välillä. Kansi- ja konepuolen välinen työnjako oli aihe, josta saikin kysyttäessä aina mielipiteen, vaikka minun edessäni usein todettiin, kuten edellä, ettei nykyään ristiriitoja ole. Kaikki tuntui- vatkin ymmärtävän kysymyksenasetteluni, eron kansi- ja konepuolen välillä. Usein todistin vähintään hiljaista jupinaa esimerkiksi toisen osaston työkalujen käytöstä. Myös työnjako epäselvissä tilanteissa, kuten kumman osaston asia oli hoitaa roskat satamissa, aiheutti miehistössä erimielisyyttä.

Vaikka välit eri osastojen välillä olivat sikäli hyvät, että erityistä negatiivista ryhmäytymistä, kuppikuntaistumista, ei ollut havaittavissa, kuului asiaan vähintään kunnan naljailua toinen toiselle. Yleisimmin kansimiehistö oli sitä mieltä, että konemiehistö ei ymmärrä mitään merenkulusta, jonka konepuoli kuittasi, ettei laiva liikkuisi, jos heitä ei olisi. Tämän tyyppinen kiistely on yleistä maailmallakin: kansipuolella vitsaillaan, että koneosasto luulee laivojen liikkuvan vain kuljettaakseen koneen satamasta toiseen.⁴¹³ Osastojen välisen sanallisen mittelyyn voidaan kuitenkin katsoa kuuluvan osaksi miehisten työyhteisöjen rituaalista leikinlaskua (*joking relationship*). Koska työyhteisöt ovat lähtökohtaisesti riskialttiita sosiaalisia miljöitä jäsenistön koostuessa toisilleen vieraista yksilöistä, on

413 Swift 2011, 277.

huumorilla tärkeä merkitys sosiaalisen konsensuksen rakentamisessa. Huumori voikin osaltaan lievittää jännitteitä helpottamalla kanssakäymistä ja vahvistamalla yksilöiden välisiä siteitä. Osastojen välillä sillä on epäilemättä vaikutuksensa ryhmän sisäisen tasapainon määrittelyssä ja vahvistamisessa.⁴¹⁴

Kippari ja siiffi

Kansi- ja koneosastojen kiistely – niin leikkimielistä kuin olikin – voidaan nähdä myös eräänlaisena hierarkian ja valtataistelun areenana, mikä näkyy erityisesti tarkasteltaessa päällikön ja konepäällikön välistä dynamiikkaa. Kapteenin asema koko laivan ylimpänä on perinteisesti ollut kiistaton; kaukana eivät ole ajat, jolloin päällikköä verrattiin jumalaan laivalla. Aikaisemmin kapteenin valtaa ylläpiti ennen kaikkea eristyisyys ja itsevaltiutus, sillä varustajan oli melko vaikea puuttua laivan johtamiseen useiden kuukausien merimatkan aikana.⁴¹⁵ Nykyään kapteenin valta onkin kaventunut erityisesti siksi, että yhteydet varustamoon ovat tulleet internet-yhteyksien myötä jokapäiväisiksi. Moni kapteeni totesikin varustamoiden valvovan melko tarkkaan laivan menoa jopa konkreettisella tasolla. Muutaman kerran todistin kapteenin kiroilua, kun varustamon reittipäällikkö ihmetteli, miksi laiva ajaa ympyrää ulkomaan sataman edessä. Hän oli tarkkaillut laivan kulkua Marine Trafficista eikä ymmärtänyt, että luotsia ei aina saada juuri haluttuun ajankohtaan tai esimerkiksi sääolosuhteet saattavat viivästyttää satamaan pääsyä.

Kriittisiä kohtia päällikön ja varustamon suhteessa oli muitakin. Ikuista laivan ja varustamon välistä kissanhännänvetoa oli muun muassa ylilastaus ja lepoaikojen säätely. Usein varustamo yritti maksimoida lastin määrän, kun taas laivalla se koettiin ymmärtämättömyydeksi laivan lastauksesta: aina ei esimerkiksi erityyppisen lastin tai polttoaineen, *bunkkerin*, määrästä johtuen pystytty lastaamaan maksimimäärää. Myös varustamon suunnittelemat reittiakataulut olivat usein ristiriidassa miehistön tarvitsemien lepoaikojen kanssa. Näissä kohdin päälliköt kokivat selvästi olevansa vain eräänlaisia käskyläisiä ja välikäsiä varustamon ja laivan välillä. Kysyessäni päällikön mahdollisuutta kieltäytyä esimerkiksi kovaan keliin lähtemisestä aikataulujen myöhästymisen uhallakin, kaikki kapteenit kuitenkin totesivat marssijärjestyksen toimivan: tositilanteessa päätös ja vastuu on yksinomaan laivalla.

Päällikön asemaa yksinvaltiaana eniten muuttanut seikka liittyy laivateknikan kehittymiseen. Nykypäivän laivoilla kapteenin koulutuksella ei enää hallita kaikkea laivan liikuttamiseen kuuluvaa, kuten konepuolta, vaan siihen tarvitaan oma erikoisosaamisensa. Tässä tuleekin esille kansi- ja konepuolen päällystön erot ja sen myötä yhteistyön välttämättömyys. Vaikka päällisin puolin kansipäällystö vaikutti olevan arvoasteikossa niskan päällä – koska koko laivan

414 Wise 2016, 482, 845. Joking relationship -käsitteen on lanseerannut englantilainen sosiaaliantropologi A. R. Radcliffe-Brown jo vuonna 1940 (Radcliffe-Brown 1940).

415 Karjalainen 2008, 79.

päällikkö oli kansipuolelta ja työpaikkakin oli ”korkeammalla ja paremmin näköaloin” –, oli tilanne toki usein päinvastainenkin. Muutama kapteeni myönsi avoimesti, ettei tiedä juuri mitään koneista, vaan oli siinä pitkälti konemiehistön osaamisen varassa. Tämä tosin myönnettiin minulle, ei julkisesti: se olisi epäilemättä rikkonut vinoiluperinteen rajat.

Anne: Mikä suhde konepuoleen on?

No se on, tässäkin laivassa, se on ihan hyvä. Vaikka ne säästeleekin niitä moottoreita [nauhrahtaan]. Me nyt naljailtaan tietysti aina keskenään. Mut se työhömmit kaikki, niin ei niissä oo mitään valittamista. Yhdessä tehdään töitä. Mä kyselen niiltä hölmöjä välillä ja ne kyselee multa hölmöjä välillä.

Anne: Niin se on sillä tavalla kuitenkin erilaista, että ette te edes tiedä toistenne töistä, että sitä luottaa toisen ammattitaitoon?

No pakkohan se on luottaa. Eipähän noista moottoreista niin paljoa ymmärrä, että mä voisin mennä sanomaan, että toi kutospytyn venttiili, että sitä täytyy nyt vähän laittaa toiseen asentoon. Niin ku ei sekään tuu mulle sanoon, että onks se nyt järkevää pistää noin paljon sadeklutteria tohon tutkaan tai onks toi kepsu nyt ihan oikeassa paikassa...⁴¹⁶

Kuten tästä haastatteluotteesta voi päätellä, osastojen välinen kilpailu oli pitkälti nimellistä, koska käytännössä toisen töihin ei juuri ollut puuttumista. Vinoilua syntyi lähinnä ainoasta yhdistävästä tekijästä, koneesta, ja siitä, kuinka paljon sitä sai käyttää, toisin sanoen kuinka lujaa uskallettiin ajaa. Tästä molemmilla osapuolilla oli näkemyksensä, usein niin, että kapteeni halusi ajaa lujempaa, kuin mitä konepäällikkö ajatteli koneiden kestävän. Vaikka asiasta vitsailtiin – ”ne säästelee niitä moottoreitaan” –, oli asialla todellinen taustansa. Molemmilla oli omat paineensa: päälliköllä huoli aikataulujen pitämisestä ja konepäälliköllä koneiden kunnosta. Molemmat kunnioittivat kuitenkin toisiaan, tai vaikka eivät olisi kunnioittaneet, ei asialle ollut juuri mitään tehtävissä: harvemmalla oli pätevyyttä käydä sanomaan toisen asiassa vastaan.

Konepäällystö joutui kuitenkin olemaan valtataistelussa selvästi enemmän puolustuskannalla, mikä näkyi siinä, että osalle konepäälliköistä hänen ja kapteenin välinen hierarkiaero oli selvästi hyvin vähäinen. Tässä suhteessa onkin mielenkiintoista, että suomen kielessä molemmat ovat päälliköitä, kun esimerkiksi englanniksi päällikkö on *master* ja konepäällikkö *chief engineer* – mikä vastaa lähinnä kansipuolen yliperämiehen nimitystä *chief mate*. Konepäällikkö olikin erään Marthan siiffin mukaan vain puoli askelta päällikköä alempana. Erään toisen konepäällikön näkemys hänen ja kapteenin välisestä suhteesta viestii kuitenkin ehkä pienestä altavastajaan asemasta, koska tarve korostaa omaa merkitystä oli havaittavissa:

416 Suomalainen päällystön jäsen.

No, kipparihan se pitää hallussaan sitä ylintä päätäntävaltaa täällä ja tekee laivan kannalta tarpeelliset ratkaisut. Mutta hänhän tukeutuu niissä ratkaisuihin siihen esimerkiksi mitä mä annan teknisistä laitteista sen [tiedon]. Joskus tuossa taannoin starttivaiheessa meillä pamahti yks starttiventtiili toisesta pääkoneesta kun piti satamasta lähteä ulos. Niin, se oli kerta heitolla semmoinen juttu, että soitin vaan ylös, että nyt ei muuten lähetä.⁴¹⁷

Marthan kapteenin ja konepäällikön hienoinen ero ja kunnioitus puolin ja toisin poikkeaa jossain määrin kansainvälisestä tyylistä. Helen Sampson on todennut kapteenin ja konepäällikön olevan samalla viivalla arvoasteikolla, mutta vastuun määrän ja laajuuden erottavan heidät selkeästi toisistaan. Päälliköllä on konepäällikköä enemmän erityisesti kontrollivaltaa sisältävä työkenttä, mikä ulottuu useisiin epävirallisiin osiin laivaelämää.⁴¹⁸ Kuten aikaisemmin on tullut esille, Marthallakin kapteeni pystyi säätelemään laivan elämää puuttamalla juhlien järjestämiseen; hänellä on kuitenkin myös muita mahdollisuuksia kontrolloida miehistön yksityiselämää. Esimerkiksi miehistön verovapaiden ostosten kauppa, *slabi*, oli kapteenin ylläpitämä ja hän saattoi helposti paitsi päättää sen aukioloajoista, myös tarkastella miehistön ostoksia. Samalla tavalla esimerkiksi palkkaennakot tuli erikseen pyytää päälliköltä; joskus näinkin kipparin kommentoivan miehistön jäsenen rahankäyttöä. Vastaavalaista päällikön pienistä yksittäisistä keinoista puuttua miehistönsä yksityisyyteen kertoo Sampson.⁴¹⁹

Edellä kerrottu konerikko kertoo myös päällikön ja konepäällikön hierarkkisesta suhteesta toisiinsa. Tämän tyyppinen tapahtuma voi asettaa konepäällikölle kovia paineita erityisesti, jos vian syytä ei tahtonut löytyä. Koin kerran tällaisen tilanteen ollessani komentosillalla, kun luotsi oli jo laivassa lähteäksemme satamasta; koneet eivät yllättäen käynnistyneet. Konemiehistöllä oli melkoinen taakka niskassaan yrittäessään selvittää asian kohtuujassa, jotta luotsia ei tarvinnut lähettää pois. Tällaisissa tilanteissa kapteeni oli kuitenkin selkeästi esimies, jonka suhtautumisella oli suuri merkitys myös konemiehistön ilmapiiriin, kuten eräs konepäällikön jäsen analysoi:

Esimerkiksi tässä laivassa, niin [tän kipparin] kanssa, niin sen huomaa kyllä hyvin, että [hän] osaa luoda sellaisen rennon ilmapiirin. Niinkun tässä [edellisen sataman] tapauksessa huomattiin, kun pääkone ei lähtenyt. Kahden päivän viivästyminen pääkoneen takia, niin [hän] otti sen aika rennosti ja pystyi luomaan hyvän rennon ilmapiirin. Se on esimieheltä aika tärkeä, että jos siinä olis ruvettu hönkiin niskaan ja ruvettu heti syyttelemään, niin siellä ei olis oltu kaks päivää vaan kolme-neljä päivää. Et se ei olis auttanut sitä tilannetta.⁴²⁰

Käytännössä konepäällikkö ja kapteeni työskentelivät useimmiten hyvässä yhteistyössä, koska heillä oli myös yhteisiä töitä hoidettavanaan, kuten yhteiseen miehistöön liittyvät asiat. Esimerkiksi kun erään koneharjoittelijan kanssa

417 Suomalainen päällystön jäsen.

418 Sampson 2013, 80–81.

419 Item.

420 Suomalainen päällystön jäsen.

tuli ongelmia, puitiin asia siiffin ja kipparin kesken, koska konepäällikkö oli kyseisen osaston esimies ja kapteeni taas koko laivan päällikkö. Siiffillä on usein myös läheisempi tuntuma alaisiinsa, koska konehuone työskentelee selkeämmin tiiminä. Helen Sampson on todennut merkittävän eron syntyvän siitä, että konepäälliköllä on kapteeniin verrattuna enemmän sosiaalista vapautta. Siiffi pystyy viettämään miehistön kanssa vapaa-aikaa vaikka olutlasin ääressä, mitä päällikkö taas harvemmin tekee.⁴²¹ Omassa tutkimuksessani tällaista ei esiintynyt: etäisyys tai läheisyys alaisiin vaikutti olevan yksilöllistä.

Edellä käsitellyt esimerkit kansi- ja koneosastojen välisestä jaosta pohjautuvat pitkälti suomalaismiehistön haastatteluihin ja käsittelevätkin kansi- ja koneosastoja ensisijaisesti suomalaisten tai virolaisten näkökulmasta. Tämä johtuu siitä, että kyseiset miehistön jäsenet, erityisesti konepäälliköt ja kapteenit olivat suomalaisia tai virolaisia kuin myös henkilöt, joihin he viittasivat. Lai-vayhteisön jakaantuminen kansi- ja koneosastojen välille on kuitenkin paitsi vanha ilmiö, myös edelleen yksi perustavanlaatuisista jaoista myös kansainvälisessä merenkulussa.⁴²² Kisailu osastojen välillä näyttääkin olleen tuttua myös Marthan filippiiniläisille, kuten tälle perämiehelle, joka totesi nauraen:

These engineers, they have this culture of thinking that they are working harder than us. And that they use their brain more often than us. I just tell them, so if you are the brightest guys, the best guys, why did the company choose the captain [to be the master], not the chief engineer. So, maybe the owner is more smarter than us. You can say what you want, [that] you are the best engineer, but we can be captains. And engineers are still under captains.⁴²³

Filippiiniläisten kiistely eri osastojen kesken vaikutti haastattelun sävyn perusteella olevan pikemminkin edellä mainittua rituaalista leikinlaskua kuin todellista riitelyä, mutta kertoo toki siitä, että myös heidän kesken oli osastojen välistä jaottelua. Tässä tapauksessa perämies todisteli kansipäällystön ylivoimaisuutta konepäällystöön verrattuna, koska vain heistä saattoi tulla kapteeni, siitäkkin huolimatta, että konemiehistö kuvitteli olevansa kansimiehistöä älykkäämpiä. Tämän tyyppistä keskustelua tai vitsailua filippiiniläiset kävivät nähdäkseni lähinnä keskenään, sillä on vaikea kuvitella heidän väittävän suomalaisille konemestareille olevansa näitä ylempänä. Samalla hierarkian tasolla olevia kohtaan näin kuitenkin vitsailtavan, mikä kertookin osastojen välisen kisailun kansainvälisyydestä.

Mielenkiintoisen näkökulman kansi- ja konepuolen päällystöjen yhteistyöhön toi eräs suomalainen konepäällikkö, joka oli työskennellyt useilla eri mai-

421 Sampson 2013, 80–81.

422 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 96.

423 ”Nämä konemestarit, heillä on kuvitelma, että he tekevät kovemmin töitä ja käyttävät enemmän aivojaan kuin me. Minä vain totean siihen, että jos te olette niin fiksuja, niin miksi varustamo on valinnut kapteenin [päälliköksi] eikä konepäällikköä. Ehkä omistaja onkin fiksu. Sinä voit väittää mitä haluat, että konemestarit ovat viisaampia, mutta vain meistä voi tulla päälliköitä. Ja konepäällikkö on edelleen kapteenin alla.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

den lippujen alla seilaavilla laivoilla. Hänen mielestään suomalaisilla laivoilla oli vähemmän yhteistyötä kansi- ja koneosastojen välillä kuin esimerkiksi muilla eurooppalaisilla laivoilla. Tosin päällikön ja konepäällikön välillä vaikutti yhteistyö toimivan kaikissa tapauksissa:

Suomen lipun alla on paljon enemmän vastakkainasettelua esimerkiksi juuri kansi- ja konepuolen välillä. Että semmoista siellä [eurooppalaisilla laivoilla] ei ole juuri paljoakaan, tai paljon pienempää. Paljon enemmän ollaan silleen yhdessä. Siellä jos tulee ongelmaa, siiffi ja kippari juttelee niistä, että ne on se toppi siellä. Kun taas suomalaisissa laivoissa se on enemmän kippari ja försti ja ehkä konepuolella konepäällikkö ja koneykkönen. Siinä niinku setvitään enemmän. Että niinku päällikkö ja konepäällikkö ovat [eurooppalaisilla laivoilla] omalla levellillään.⁴²⁴

Tässä yhteydessä on kuitenkin huomioitava, että useissa eurooppalaisissa, kuten myös mukavuuslippujen alla seilaavissa laivoissa, päällikkö ja konepäällikkö ovat ainoat länsimaalaiset muun miehistön ollessa pääosin aasialaisia tai itäeurooppalaisia. Vähäisten länsimaalaisten kesken syntyy helpommin yhteys kuin esimerkiksi isomman joukon eri maanosista tulevien kanssa. Näissä laivoissa myös hierarkia erottaa selkeämmin päälliköt miehistöstä, kuten tämänkin konepäällikkö haastatteluotteen lopussa totesi.⁴²⁵

424 Suomalainen päällystön jäsen.

425 Knudsen 2012, 161–162.

7. Kulttuurista kanssakäymistä

Kuvaavaa M/S Marthan sekamiehistön rakentumiselle oli, että kaikki ylemmät positiot olivat suomalaisilla tai virolaisilla ja korkeimmassa asemassa olevat filippiiniläiset olivat perämiehiä ja konemestareita. Tämä jako noudattelee pitkälti samaa kaavaa kuin kansainvälisessä merenkulussa, jossa filippiiniläisiä ei juuri ylemmissä päällystötehtävissä näe. Ainakin vielä 2000-luvun alussa merenkulkijat jaettiin selvästi eri kasteihin OECD-maista tulevien ollessa päällystössä, aasialaisten tyytyessä alempiin positiioihin ja itäeurooppalaisten työskennellessä yleensä tässä välissä.⁴²⁶

Periaatteessa esteitä esimerkiksi filippiiniläisen toimimiseen esimiehenä ei lain mukaan ole, kyse onkin pikemminkin alan käytännöistä. On toki muistettava, että päällikköys määräytyy usein kansallisen lainsäädännön mukaan, ja meillä sen vaatimukseksi on määritelty EU-kansalaisuus. Vastaavasti on ajateltu, että myös ylipäätöksen on oltava EU-kansalainen, koska hän toimii tarpeen vaatiessa kapteenin sijaisena. Suomessa vaikutti kuitenkin ainakin sekamiehistystä järjestäneiden liittojen taholla olevan näkemys, että filippiiniläinen voi toimia muissa päällystötehtävissä, mutta ei esimiesasemassa suomalaisen nähdä. Näin olikin käytännössä myös Marthalla, ja tätä asennetta kuulin useiltakin suomalaisilta.

Marthalla filippiiniläiset niin päällystön kuin miehistön jäsenet työskentelivät siis pääosin alisteisessa asemassa suhteessa suomalaisiin. Heille annettiin esimiestensä taholta tehtävät, jotka he suorittivat mukisematta, ja jos he olivatkin tyytymättömiä, toivat sen harvoin julkisesti esille. Voisi ajatella, että tällainen piirre on hyvä alaiselle: työnsä täsmällisesti ja ohjeiden mukaan tekevä on erinomainen työntekijä. Näin ajatteli ainakin tämä päällystön edustaja:

Jossain suhteessa nää on jopa parempia kuin suomalaiset merimiehet. ... ainakin tälleen alaisina, niin ne on paljon helpompia. Nehän ei kitise ja rutise vastaan. Kun niiden kanssa luo semmoisen ilmapiirin, että itse pyrkii heille osoittamaan, että täytyy saada heihin luottaa, kyllä he minusta silloin myös tekee tehtävänsä, että ne haluaa olla sen heille annetun kunnioituksen [arvoisia]. Filpparihan pelkää sitä, että se niin sanotusti menettää kasvonsa, että hänet nolataan. Tai että hän itse nolaa itsensä. Jos niille antaa tuommoisen osoituksen, että kun toimit hyvin, niin mä arvostan sua ja mä luotan sinuun. Niin kyllä ne silloin kanssa haluaa toimia sillä tavalla. Sitä suhdetta ei välttämättä, ja tiedänkin, ei aina suomalaisen alaisen kanssa saavuta. Suomalaiselle se saattaa olla pelkästään työpaikka tai jopa ehkä rasite olla töissä. Näille se ei ole sitä.⁴²⁷

Tämän suomalaisen päällystön jäsenen mielestä filippiiniläiset suhtautuivat työhönsä suurella vakavuudella ja olivat myös selvästi hyviä ja nöyriä työntekijöitä. Itse olin huomannut heidän olevan myös melko ylpeitä omista kyvyistään

426 Swift 2011, 276; Knudsen 2004, 57; Knudsen 2012, 161–162.

427 Suomalainen päällystön jäsen.

merimiehinä. Hillitystä olemuksestaan huolimatta monet heistä toivat yllättävänkin painokkaasti esille olevansa hyviä työntekijöitä, ahkeria ja erilaisiin tilanteisiin mukautuvia. Näissä lausunnoissa erityisesti viimeksi mainittu piirre tuli usein esille: filippiiniläiset olivat erityisen soveltuvia merimiehiksi, koska he kykenivät *sopeutumaan* erilaisiin olosuhteisiin ja työtehtäviin:

We Filipinos, we are very different than the other crew members, because as far as I know we are very flexible, we can adjust what kind of nationality are you, we can adjust the attitude of the guys.⁴²⁸

Tämän päällystön jäsenen kommentti hakee selustaa filippiiniläisten merimiesten ylivoimasta maailman merillä: he ovat omanlaisiaan, ehkä jopa erityisiä, koska he sopeutuvat työskentelemään minkä tahansa maalaisten työtovereiden kanssa. Filippiiniläisten suureen määrään merenkulussa viittaa myös toinen päällystön jäsen:

Filipino now is more developed as a seaman because you know Filipinos are much already. This is our job already. Every time they work so hard to maintain. That's why Filipino can maintain your ship properly.⁴²⁹

Toisin kuin edellisessä otteessa, tämä merimies koki filippiiniläisten erinomaisuuden johtuvan heidän suuresta määrästä, mikä oli ikään kuin todiste pätevydestä. Mielenkiintoisen näkemyksen filippiiniläisten sopivuudesta merimiehiksi toi perämies, joka pohjasi näkemyksensä lähinnä kulttuuriseen perimään ja historiallisiin olosuhteisiin:

We are being known that we can work both even with Muslim officers. Because according to the history, we are kind of people that has a blended blood. Because, as you know, we have been colonized by Spanish for five hundred years. And after that was Americans who took over during the second world war sometime in nineteen thirties forties. Before that there were also some Chinese settlers who came. So it's truly a very unique blend of blood. We have American blood mixed with European with the Spanish and then the Asian also and some Muslim. I think it is what makes a little bit special blend. And you know the ancestors really were natural sailors.⁴³⁰

428 ”Me filippiiniläiset poikkeamme muista miehistöistä siinä, että me olemme minun mielestäni erittäin joustavia, me sopeudumme minkä maalaisten kavereiden hyvänsä asenteisiin.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

429 ”Filippiiniläiset ovat jo hyvin kehittyneitä merimiehiä, koska meitä on niin paljon. Tämä on meidän työmme. Me teemme paljon töitä laivan kunnossa pitämikseksi, siksi filippiiniläinen hoitaa laivasi hyvin.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

430 ”Me olemme tunnettuja siitä, että pystymme työskentelemään jopa muslimiperämiesten kanssa. Koska historiassa meidän veremme on ollut hyvin sekoittunut. Koska, kuten tiedät, me olemme olleet Espanjan alla viisisataa vuotta. Ja sen jälkeen amerikkalaiset hallitsivat toisen maailmansodan aikaan 1940-luvulla. Sitä ennen myös kiinalaiset asuttivat Filippiinejä. Joten veremme on todella ainutlaatuinen sekoitus. Meillä on amerikkalainen veri sekoitettuna espanjalaisten myötä eurooppalaiseen, joiden lisäksi aasialaista ja hieman muslimia. Uskon, että se tekee verestämme hieman erityistä. Ja meidän esi-isämme olivat myös syntyjään merenkulkijoita.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

Kommentteja filippiiniläisten sopeutuvuuden syynä olevasta etnisten taustojen sekoittumisesta löytyy myös muista tutkimuksista. Esimerkiksi Fabienne Knudsenin mukaan yleinen selitys eri taustojen näkymiselle filippiiniläisissä on: ”Malay in blood, Spanish in heart and American in brain”.⁴³¹ Tällaiset kansalliset narraatiot selityksenä merimiesten erinomaisuudelle voidaan nähdä myös institutionaalisina projekteina, vastaavanlaisina kuin tietoisien sankarillisuuden Balik Bayanin luominen. Filippiiniläisten merimiesten mainetta onkin nähty rakennettavan eri yhteyksissä jo heidän hakeutuessaan alalle kotimaassaan. Useat ulkofilippiiniläisten työllisyyttä organisoivat tahot, esimerkiksi merimiehiä välittävät agentit, pyrkivät markkinoinnissaan korostamaan sitä, kuinka filippiiniläiset ovat alati sopeutuvaisia, hymyileviä, rauhaa rakastavia, tottelevaisia, perhekeskeisiä ja kovia tekemään töitä.⁴³²

Vaikka edellä mainituilla attribuuteilla ei tarvitse olla suoraa yhteyttä siihen, kuinka merimiehet todellisuudessa käyttäytyvät, on huomioitava, että kyseisillä instansseilla on riittävästi valtaa vaikuttaa muun muassa työn saantiin. Eräs Kale Bantigue Fajardon haastattelema merimies totesikin: ”Valtio, POEA ja miehitystoimisto eivät halua meidän aiheuttavan hankaluuksia laivalla. Ei lakkoja, ei valittamista, ei pahanpuhumista, ei tappelua, ei mitään. Valtio haluaa meidän tekevän kovasti töitä ja hymyssä suin. ../.. Joskus kuitenkin laivalla on niin hankalat olot, ettei juuri hymyilytä.”⁴³³

Eri tahojen, kuten juuri valtion ja miehitystoimistojen, harjoittama kontrollointi on Filippiineillä hyvin konkreettista, ja sitä tehdään paitsi juuri markkinoimalla tiettyjä ominaisuuksia, myös erilaisten arviointilistojen ja paremmuusjärjestysten muodossa. Rizal Park -työmarkkinoilla useat työtä hakevista ovat joutuneet tällaisissa rankingeissa niin sanotulle mustalle listalle ja ovat siksi avointen markkinoiden armoilla. Syynä huonoon valoon joutumiselle on saattanut olla esimerkiksi yhteydet ammattiyhdistyksiin tai valittaminen huonoista olosuhteista laivalla.⁴³⁴

Vaikka Marthan filippiiniläisillä ei nähdäkseni ollut tarvetta valittaa epäinhimillisestä kohtelusta tai huonoista työolosuhteista, he ovat periaatteessa samanlaisessa asemassa kuin maanmiehensä mitä tulee kontrolliin. Meillä kapteeni esittää jokaisesta filippiiniläisestä ennen hänen törninsä päättymistä lausunnon, mikä lähtee varustamoon ja filippiiniläiselle välitystoimistolle. Eräs Marthan kapteeni toi hyvin esille lausunnon merkityksen ja toisaalta suomalaisille ehkä hieman vaikean asian asettua tuomarin rooliin:

431 Knudsen 2004, 52; Knudsen 2012, 170.

432 Lamvik 2002, 122.

433 Käännös oma. Fajardo 2011, 90–91; McKay 2007, 623–624.

434 ”Black list” on epävirallinen miehitystoimistojen ylläpitämä tiedotuskanava, jossa jaetaan tietoa ”pöydän alta”. Laittomana ja vaikeasti kontrolloitavana sen merkitys onkin pikemminkin pelotteleva. Valtiollinen POEA ylläpitää myös erityistä Watchlistia, mikä on edellä mainittua avoimempi ja läpinäkyvämpi. (Knudsen 2004, 39–40; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 79; Swift 2011, 275.)

Mehän kirjoitetaan näistä kaikista sitte sellainen palaute-, arvostelulappu joka kerta, mikä menee sekä Manilan toimistoon että [varustamolle]. Siin oli kans semmoista alkuun, vähän sellaista puhetta, et yleensä näihin kirjoitetaan vaan hyvää, koska jos sä kirjoitat vähänkin poikkipuolista sanaa, niin se kaveri ei pääse ikinä mihinkään. Ja suomalaiselle omatunnolle se on hirvittävä asia, että en mää nyt halua kenenkään elämää tuhota tässä. Että ei se niin paha ole. Mut kyllä se nyt on tullut ilmi, et kyllä siihen on parempi kirjoittaa totuudenmukaisesti. Koska sellaisia kavereita, joita me ei olis välttämättä haluttu takaisin, niin sit ne laitetaankin takaisin. Ja sit sieltä tulee, et tähän on kirjoitettu, että tää on ihan hyvä. Niin on se sit parempi kirjoittaa ihan rehellisesti.⁴³⁵

Marthan päälliköt lähes poikkeuksetta vaikuttivat suhtautuvan lausuntojen kirjoittamiseen vastuullisesti ja tiedostavan valtansa vaikuttaa merimiestensä tulevaisuuteen. Kiistämätöntä on kuitenkin, että heillä oli väylänsä puuttua epätoivottujen miehistön jäsenten tulevaisuuteen tai ainakin siihen, että he eivät palaa takaisin samalle laivalle. Syyt epäsuosioon joutumiseen saattoivat olla moninaiset, tosin ammattiliittoon kuuluminen tuskin oli näitä.

Paradoksaalista on kuitenkin, että piirteet, jotka filippiiniläiset itse kokivat hyviksi ominaisuuksikseen, olivat niitä, joiden perusteella länsimaiset kollegat tuomitsivat heidät. Sopeutuvaisuus koettiin suomalaisten taholta aika usein varovaisuudeksi tai epävarmuudeksi, mihin mielikuvaan toki on saattanut vaikuttaa niin filippiiniläisiin kuin muihinkin aasialaisiin liitettyjä kansainvälisiä stereotyyppioita, kuten kyvyttömyys sanoa ei. Toisaalta, tämä piirre on ollut myös syynä erottamiselle: ”No kyllä, joillain on ollut [vaikeuksia sanoa ei], mutta ne on taas sitten karsiutunu pois, että niistä on laitettu [lausunto], sit kun ne on lähteny sen sopimuksen jälkeen kotiin, että kiitos mutta ei kiitos.”⁴³⁶

Suomalaisten ajatukset filippiiniläisten myöntyväisyydestä ja mahdollisesta kyvyttömyydestä tuoda esille todellisia mielipiteitään tuli kuitenkin Marthalla vastaan monissa yhteyksissä. Suomalaisten näkökulmasta merkittävimpiä ongelmapaikkoja olivat työtehtäviin ja yhteistyöhön liittyvät tehtävät, joissa toimimisen erillaisuus oli hankalaa ja joskus jopa kohtalokastakin. Filippiiniläisten erillaisuus tuli esille muun muassa väsymyksen myöntämisessä:

Ja just esimerkiksi vaikka väsymys. Niin he ei sano, että heitä väsyttäis ikinä, koska se on jotenkin epäkorrektia. Että työpaikalla vois väsyttää. Mikä taas sitten esimerkiksi perämiehillä on aika tärkeä että kertovat että väsyttää. Turvallisuuden kannalta aika olennainen. Jos joku muu on saanut nukkua paljon paremmin, niin se on paljon helpompi antaa sille toiselle pari tuntia lisää lepoaikaa. Shiftata vaikka niitä vahdin tunteja vähän johonkin suuntaan silleen että saa nukkua.⁴³⁷

Suomalaisten merimiesten näkökulmasta filippiiniläisten esille tuoma sopeutuvaisuus koettiin lähinnä varovaisuudeksi, epäitsenäisyydeksi ja kykene-

435 Suomalainen päällystön jäsen.

436 Suomalainen päällystön jäsen.

437 Suomalainen päällystön jäsen.

mättömyydeksi nopeaan päätöksentekoon, mitkä seikat korostuivat erityisesti kansipäällystön kohdalla. Kuten eräs yliperämies sanoi, miehistön puolella tämä piirre ei ollut niinkään ongelma, mutta päällystössä edellytettiin enemmän itsenäistä ja proaktiivista otetta. Jos töitä ei tehty oma-aloitteisesti ja alusta loppuun työnsä hoitaen, aiheutti se ongelmia koko työyhteisössä.

Vaikka tässä mainitut mielipiteet olivat suomalaisten ja siten toisen osapuolen näkemyksiä, on todettava, että vastaavia ajatuksia on ollut muissakin tutkimuksissa. Sopeutuvaisuuden on todettu vähentävän itsevarmuutta ja riskinottoa, mitkä ominaisuudet ovat yleensä edellytyksenä päällystössä toimimiseen. Filippiiniläisten tunnollisuutta ja työteliäisyyttä arvostetaan myös maailmalla, mutta heidän kyvyttömyyttään itsenäiseen ja oma-aloitteiseen työskentelyyn arvostellaan. Tällä on selitetty myös usein sitä, miksi filippiiniläisiä ei ylemmissä päällystöpaikoissa juuri näe.⁴³⁸ On kuitenkin huomautettava, että työpaikan säilyvyydestä huolehtiminen ei ole kiinni etnisyydestä tai kansallisuudesta, vaan vallitsevista työolosuhteista, kuten juuri törneittäin tehtävästä työsopimuksesta. Usein onkin todettu, että he pyrkivät välttämään kaikkea mikä voi vaarantaa heidän työpaikkansa pysyvyyden tällä kilpaillulla alalla; he pyrkivät karttamaan kaikin keinoin tilanteita, joissa voi epäonnistua.

Filippiiniläinen perämies

Merkittävin ongelmapaikka sekamiehistössä toimimisessa suomalaisten näkökulmasta liittyi päällystötehtävissä oleviin filippiiniläisiin, ja heistä nimenomaan perämiehiin. Erityisen usein sain todistaa päällikön tai yliperämiehen sadattelua filippiiniläisen kakkosperämiehen toimista tai toimimatta jättämisistä. Komentosillalla perämiehet ajoivat kyllä omaa vahtiaan reittisuunnitelmassa määritellyn reitin ja aikataulun mukaisesti, mutta jos suunnitelmaan tuli poikkeuksia, soitettiin herkästi kipparilta hyväksyntä muutoksille. Tästä eräs kippari totesikin selvästi ärsyyntyneenä:

Siinäkin puuttuu sellainen maalaisjärjen käyttö, et seurataan jotain kirjaa. Et [jos] joku [maista] sanoo et luotsi tulee tunnin myöhemmin, ja kello on kaks yöllä. Ne soittaa mulle et luotsi tulee tunnin myöhemmin, et se ei tuu neljältä vaan viideltä. Et hän hidastaa... Niin, hidasta vaan. Tämmöistä ihan turhanpäiväistä. Mutta koska kansainvälisissä säädöksissä sanotaan näin, niin me tehdään. Ei ajatella, et se äijä meni just nukkumaan kaks tuntia sitten, et se vois nukkua viiteen asti neljän sijasta, että en ehkä herätä sitä just tässä välissä. Sitäkin on taottu niiden päähän, mutta ihan turhaan. Mutta sit täytyy pystyä kertomaan, et koska sä soitat ja koska et. Et jos tulee kahden tunnin viivytys, voit hidastaa, jos sen pidempi, niin soita sit. Ei tämmöisiä tarvi sanoo kotimaiselle kaverille, kyllä se sen tietää.⁴³⁹

438 McKay & Lucero-Prisno 2012, 25–26; ks. myös Knudsen 2004.

439 Suomalainen päällystön jäsen.

Useissa kohdin filippiiniläisiä verrattiin suomalaisiin, mikä on toki ymmärrettävää: työskentely suomalaisten kanssa oli vielä tuoreessa muistissa. Suomalaisen perämiesten todettiin uskaltavan toimia oma-aloitteisemmin niin, ettei kaikkia eteen tulevia tilanteita tarvitse ennakoida ja ohjeistaa. Toki tästä oli eriäviäkin mielipiteitä. Filippiiniläisten ohjeistamisen koettiin kuitenkin olevan vaikeaa, koska tilannetta, jossa pitää soittaa kapteenille, ei pysty yleisesti määrittelemään, kuten edellisestä ja seuraavasta kommentista käy ilmi: ”Kyl se toimii ihan hyvin, mut kaikki tämmöiset ohjeet pitää jättää hyvin tarkasti. Esimerkiksi kun lähestytään luotsipaikkaa, et ajetaanko täysillä ja tullaan niin nopeasti kuin mahdollista vai ajetaanko kelloaikaa.”⁴⁴⁰

Filippiiniläisten epäitsenäisyys ja uskalluksen puute olivat epäilemättä hankalia tasavertaisen tiimityön kannalta, vaikka tosiasiaa tässäkin oli paljon variaatiota niin suomalaisten kuin filippiiniläisten kohdalla. Päällisin puolin filippiiniläiset olivat varovaisempia ottamaan ohjia omiin käsiinsä – yleensä pelosta tehdä virheitä ja sitä kautta menettää työpaikkansa –, mutta on myös muistettava, että he ovat eräänlaisen vieraan asemassa suomalaisen miehistön ja suomalaisen varustamon näkökulmasta. Varustamolla olikin myös roolinsa tässä asetelmassa.

Esimerkiksi useat ylemmän päällystön jäsenet toivat esille töiden lisääntymisen sekamiehityksen tulon jälkeen. Tämä johtui muun muassa siitä, että varustamosta otettiin yhteyttä ensisijaisesti laivan suomalaisiin tai virolaisiin, jolloin pyydetyt tehtävät myös jäivät heidän tehtäväkseen. Filippiiniläisiä sen sijaan vaivattiin maista harvemmin, mikä saattoi aiheuttaa sen, että he eivät myöskään kokeneet luontevaksi olla yhteydessä varustamoon. Tämä puolin ja toisin vierastaminen toki kertoo sekamiehityksen uutuudesta, mutta myös siitä, että useissa varustamoissa ei ollut valmistauduttu ulkomaalaisten tulon laivoille. Tämän huomasi itsekin useaan otteeseen lukiessani muun muassa varustamoista tulleita tiedonantoja messin seinällä: ne olivat usein ainoastaan suomeksi. Myös suomalaista päällystä tämä rasitti:

Se tässä sekamiehityksessä on jännä juttu, että meillä työkieli on englanti, mutta varustamossa se ei ole, vaan sieltä suurin osa asioista lähetetään pelkästään suomeksi. Että nyt kaikki sähköpostit mitkä tulee, on pelkästään suomeksi, mikä on käsittämätöntä.⁴⁴¹

Vastaavanlaista valittamista sekamiehityksen aiheuttamasta töiden lisääntymisestä löytyi myös tanskalaisista tutkimuksista. Fabienne Knudsenin mukaan tanskalaiset merimiehet kokivat joutuvansa tekemään enemmän ja vaativampaa työtä, koska varustamo edellytti heiltä eri asioita ja eritasoisia työtä kuin filippiiniläisiltä. Tätä he tosin käyttivät myös perusteluina oikeutukselleen saa-

440 Suomalainen päällystön jäsen.

441 Suomalainen päällystön jäsen.

da parempaa palkkaa kuin kollegansa. Norjalaisten merimiesten on puolestaan todettu puolustelevan hyvää palkkaansa sillä, että he joutuvat taistelemaan työpaikoistaan filippiinilaisten kanssa. Samoin kuin edellä Marthan päällystössä, osa tanskalaisista oli sitä mieltä, että alaisina filippiiniläiset olivat hyviä, koska he tekevät kaiken niin kuin on pyydetty ja mukisematta; tässä suhteessa myös tanskalaiset koettiin laiskemmiksi. Toisaalta, kuten Knudsen huomauttaa, filippiinilaisten tavalla myötäillä ja sanoa kaikkeen ”kyllä” on varjopuolensa. Tällä tavalla ei synny tasa-arvoiseen vuorovaikutukseen pohjautuvaa työyhteisöä.⁴⁴²

Toinen suomalaisia selkeästi kiusannut ongelma oli laivan lastaamiseen liittyvät tehtävät. Förstit vastaavat laivan lastaamisesta, mikä käytännössä tarkoittaa muun muassa lastisuunnitelman laatimista tai varustamosta tulleen esisuunnitelman vahvistamista ja muokkaamista, sekä vähintään aloittavat ja lopettavat lastauksen. Kuitenkin, jos lastaus kestää useita tunteja tai jopa päiviä, on heidänkin päästävä lepäämään. Useat förstit mainitsivat, että aikaisemmin suomalaisten perämiesten kanssa oli mahdollista tehdä jopa normaalia neljän tunnin vahtia jokaisen hoitaessa lastauksen suunnitelman mukaisesti, mutta nyt filippiinilaisten kohdalla tähän ei koettu pystyttävän.

Merkittävin tekijä lastauksessa on paitsi seurata, että lastaus menee suunnitelman mukaisesti, osata pumpata painolastivedet oikeaan tahtiin ja oikeista putkista, jotta laivan vakaus säilyy ja jotta kaikki vesi saadaan toivotuista tankeista ulos. Tämä vaatii paitsi asianmukaista koulutuksessa annettua tietotaitoa, myös laivan ominaisuuksien tuntemista. Uusien yliperämiesten perehdytys laivan päällä onkin jopa viikon mittainen vierihoito, jossa joko poisjäävä tai vastavahdin yliperämies opettaa juuri kyseisen laivan lastaamisen niksit. Itse lastauksen aikana kyse on enimmäkseen lastisuunnitelman noudattamisesta, paitsi silloin kun siihen tulee muutoksia, joita usein tulee. Hyvän esimerkin erilaisista ongelmakohdista antaa tämä yliperämies:

Se on se pumppaaminen siinä, kun tää on hankala laiva lastata. Siinä joutuu koko ajan valvoon että mitä tekee ja olla vähän etuajassa koko ajan. Jos laiva menee väärään trimmiin tai väärään slaagsiidaniin, niin imut häviää pumpusta, vesi jää laivaan sisään. Sit joudutaan purkaan lastia, että saadaan se vesi taas ulos. Sit aikataulu venyy. Konttorista huudetaan, että miks näin ja näin ja näin. Ja sit jos vettä jää sisään, ja tuodaan lasti sisään niin sit mennään yli lastimerkin, niin periaatteessa laiva ei oo merikelpoinen. ../. Sitä nää meidän kaverit ei hallitse. Niitä löytyy kyllä semmosii niistä kun hallitsee, mut nyt tällä hetkellä ei oo semmoisia.⁴⁴³

Kuten tämä försti totesi, lastauksen osaaminen on haastavaa – ja laivakoh-
taista –, mutta kuitenkin yksilöllistä. Ehkä juuri tehtävän haasteellisuus ja aikataulupaineet ruokkivat kärjistettyjä näkemyksiä, joihin toki oli ajoittain

442 Knudsen 2004, 25, 28, 53; Østreng 2001, 7.

443 Suomalainen päällystön jäsen.

syytäkin. Myös tämä yliperämies pyrki antamaan arvostusta filippiiniläisille perämiehille, mutta myös totesi erojen olevan yksilöllisiä:

He on tottuneet siihen, että ajavat laivaa, tekee karttakorjaukset ja käy tuuraamassa mua lastoimistossa sen verran aikaa kun mä syön ja silloin he pumpppaa painolastin tarkkojen ohjeiden mukaan. Se on se lähtökohta mihin he on tottunu kaikilla muilla maailman laivoilla. Suomessa on sitte taas ollu sillätavalla, että silloin kun oli suomalaiset perämiehet niin ne osallistu paljon enemmän ja teki itsenäisesti paljon enemmän hommia. Ja siis tekee vieläkin ../.. Esimerkiksi tuo [filippiiniläinen perämies] on sellainen, että hän pystyis pienellä koulumisella olemaan yliperämiehenäkin melkein. Hän pystyy itsenäisesti ajattelemaan ja tekemään, vaikka unohtais sanoa. Sit tää toinen on semmoinen, et käyt syömässä ja äkkiä takas, kun se menee kuitenkin perseelleen. Näin niinku nätisti sanottuna. Kaks aikaisempaa perämiestä oli vielä pahempia versioita, ei pystynyt lähtee syömään. Muutaman kerran kokeilin vetää tunnin tirsat päivällä. Totesin vaan, että se on pienempi paha valvoa se tunti kun... ne saa tunnissa sen niin huonoon jamaan että menee kuus tuntia että saa pelastettua sen taas.⁴⁴⁴

Molemmat yliperämiehet olivat yhtä mieltä siitä, että tietyt filippiiniläiset perämiehet olivat kykeneväisiä tai vähintään potentiaaleja oppimaan lastauksen salat. Tosiasiassa kyse oli juuri siitä, kenet opetetaan laivan erikoisuuksiin ja yksilöllisiin ominaisuuksiin lastauksessa. Lastauksen erikoisosaaminen muodostui herkästi asiaksi, jossa kilpailtiin paitsi ammattiosaamisesta, myös eräänlaisesta vallasta. On kuitenkin todettava, että eräällä laivalla kaikki perämiehet kansallisuudesta huolimatta jakoivat lastauksen normaalisti vahtiensa mukaan, eikä järjestelyssä vaikuttanut olevan ongelmia. Toki laivoissa ja erilaisissa lastityypeissä on eroa osan ollessa hankalampia lastata kuin toiset. Lastauksen ongelmien voi kuitenkin sanoa kulminoituvan samaan seikkaan kuin perämiesten työskentelyssä komentosillalla: filippiiniläiset olivat suomalaisia varovaisempia monessa asiassa, mutta ehkä jossain määrin joutuivat uuden tilanteen sijaiskärsijöiksi. Juuri filippiiniläiset perämiehet koettiin esteeksi suomalaisille perämiehille edetä ylempään päällystön virkoihin tai ylipäänsä perämieheksi.

Toki filippiiniläisten varovaisuus oli haasteellista erityisesti tilanteissa, joissa oltiin yhteydessä laivan ulkopuolelle. Kuten seuraavassa suomalainen konopäällystön jäsen toi esille, riskinä on, että laiva lastataan ahtaajien esimiehen, *föörmannin*, mielipiteen mukaan eikä laivan yliperämiehen ohjeiden mukaisesti:

Siinä on aina myös se föörmanni, se satamapuoli mukana, että jos se on yhtäänkään arasteleva filppari, se föörmanni saattaa ottaa siitä vähän niin kuin ylitse ja lähtee lastamaan sitä laivaa niin kuin hänestä tuntuu. Niin siihen oon törmänny, tai mitä nyt förstijä puhuu myös, että kun kun föörmannit lähtee sooloileen. Se kun ei kuitenkaan edelleenkään mene sillä tavalla. Että se on försti eikä föörmanni kun vastaa laivan lastauksesta.⁴⁴⁵

444 Suomalainen päällystön jäsen.

445 Suomalainen päällystön jäsen.

Yrittäessäni kysyä filippiiniläisiltä heidän kantaansa useisiin edellä mainituihin asioihin en saanut selkeää vastausta. Joskus tuntui, että kysymystä ei ymmärretty, joskus he vain käänsivät keskustelun siihen, kuinka sopeutuvaisia he olivat. Toisaalta esimerkiksi perämiesten itsenäisestä työskentelystä oli myös vaikeaa kysyä ilman, että asiasta jäisi arvosteleva vaikutelma. Koin erityisesti palaamisen tilanteisiin, joissa heitä oli moitittu, olevan kiusallista. Yleisesti ottaen itselleni jäi vaikutelma, että filippiiniläiset ainakin välttivät aihetta, jossa joutuisivat arvostelemaan suomalaisia. Sainkin usein kuulla vain vakuutteluja siitä, kuinka hyvä Suomen lipun alla oli työskennellä.⁴⁴⁶

Suomalaiset eivät toki kokeneet filippiiniläisiä perämiehiä kategorisesti huonoiksi työntekijöiksi, ainakin minun edessäni löydettiin hyviäkin puolia heidän työskentelystään. Useissa yhteyksissä pohdittiin muun muassa heidän pätevyytään, ja vaikka kipukohtia yhteistyössä selvästi oli, todettiin heidän olevan koulutukseltaan pääsääntöisesti samalla tasolla kuin suomalaiset – kokkia lukuun ottamatta. Koulutuksen suhteen suomalaiset olivat selvästi tanskalaisia kollegojaan myönteisempiä. Knudsenin tutkimuksessa filippiiniläisten koulutuksen laatua ei pidetty korkeana, ja joidenkin kohdalla on jopa epäilty ostettuja tutkintotodistuksia. On kuitenkin huomioitava, että tanskalainen tutkimus on tehty 2000-luvun alussa, jonka jälkeen koulutusvaatimukset ovat selkeästi tiukentuneet.⁴⁴⁷

Osa suomalaisista tuntui arvostavan myös filippiiniläisten pitkää kokemusta merenkulun parissa. Arvostusta tuli erityisesti nuoremmilta suomalaisilta ja toisaalta kansainvälisessä merenkulussa työskennelleiltä. Vaikka kansipuolen päällystössä puhutti erityisesti filippiiniläisten kyvyttömyys soveltaa ohjeita ja toimia itsenäisesti muuttuvissa olosuhteissa, heidän tarkkuuttaan ja perusteellisuuttaan työtehtävissä myös arvostettiin. Kuten seuraavakin kippari totesi, filippiiniläisiin perämiehiin saattoi luottaa niissä tehtävissä, joihin heidät oli määrätty:

Ja se, missä ne on parempii kuin suomalaiset on kaikki nää dokumentointi- ja paperihommat ja reittisuunnitelmien selvittäminen. Kun ne käy kaiken aurinkoakin tarkemmin läpi. Jokainen, vähäinenkin tieto mitä siitä on saatavissa siitä reitin tekemisestä ja ilmoituksista ja proseduureista miten ne menee, niin ne on tosi tarkkaan selvitetty. ... Ne ei varmaan kestäis niinku epäonnistumista, se olis niille rankka paikka. Et jos ne tekis jonkun virheen siinä. ... Niihin voi luottaa tosi pitkälle, et ne on tehty äärimmäisen hyvin, kaikki karttakorjaukset ja kaikki mikä liittyy noihin.⁴⁴⁸

Ohjeistuksen välttämättömyys ja selkeä kommunikointi tuli esille useissa yhteyksissä. Eräs yliperämies pyrki ymmärtämään myös asian toisen laidan, heidän tapansa tehdä töitä:

446 Ks. myös Knudsen 2004, 16.

447 Knudsen 2004, 25, 28, 53.

448 Suomalainen päällystön jäsen.

Selkeet käskyt ja ohjeet, niin he tekee. Mut se itsenäinen asioiden puntaroiminen ja tekeminen, niin se on sitte hankalaa. Jotkun pystyy, jotkut ei, jotkut uskaltaa, jotkut ei. Enemmän se on niin päin, että pitäis itensä koplata filippiinotyötapaan kuin yrittää heitä muuttaa siihen omaan. Ne on kuitenkin seilannu pitkään, mutta sillä yhdellä tavalla.⁴⁴⁹

Eri yksilöiden – ja osastojen – välillä oli toki eroja suhtautumisessa filippiiniläisiin. Konepuolella tuntui olevan enemmän tyytyväisyyttä konemestareihin, vaikka konevalvomon jättäminen esimerkiksi luotsiajon ajaksi filippiiniläisen konemestarin vastuulle mietitytti joitakin siiffejä. Usein tässäkin yhteydessä todettiin heidän olevan opetettavissa vastuuseen yhtä lailla kuin suomalaiset. Eräs konepäällikkö koki filippiiniläiset jopa maailman parhaiksi merimiehiksi, minkä kommentin olin kuullut muutaman kerran aikaisemminkin. Usein mielipide esitettiin kuitenkin hieman ääntä madaltaen, ikään kuin sitä ei olisi soveliaista sanoa. Tuntui, että oli korrektimpaa omia maanmiehiään kohtaan yhtyä samaan filippiiniläisiä arvostelevaan mielipiteeseen. Tämäkin konepuolen päällystön jäsen koki mielipiteensä olevan poikkeuksellinen:

Mutta on sitten esimerkiksi tällöisiä suomalaisia jotka piikittelee näitä filippiiniläisiä. Mä en oo osannut siihen muuta vastata, kuin että ne on maailman parhaimpia merimiehiä, että minkäs sille voi. Yleensä ainakin se piikittely loppuu, mutta sitte ne katsoo mua hyvin hämmästyneenä. .../. Tietenkin sieltä löytyy kavereita jotka tulee ensimmäiseen laivaan ja samalla lailla ne on pihalla kuin suomalaisetkin kun tulee ensimmäisiin laivoihin, ei siinä oo mitää eroa. Mutta onhan siellä kavereita, jotka on kaks-kolkkyt vuotta [seilannu], niin kyllä ne tietää ne hommat.⁴⁵⁰

Edellä esitetyt monet – niin positiiviset kuin negatiiviset – mielipiteet filippiiniläisistä merimiehistä kertovat melko yleistävästä näkemyksestä toisesta ryhmästä. Vaikka osa haastatelluista pyrki näkemään vastapuolen ymmärtävässä valossa, on toisen osapuolen arviointi yhtenäisenä ryhmänä vahvasti stereotypisoivaa. On toki huomattava, että tällaista yleistämistä ja tiettyyn ryhmään samaistumista tapahtuu helposti myös omasta itsestä. Onkin todettu, että yksilöillä on tarve määritellä itsensä ryhmän tai kategorian luomien piirteiden mukaan. Tällä viitataan Rogers Brubakerin ajatukseen siitä, että sosiaalinen arkiymmärrys rakentuu usein etniskansallisten kategorioiden ympärille. Tämä selittää osaltaan muun muassa filippiiniläisten halun määritellä itseään erityistien, varsinkin yleistyneiden piirteiden kautta. Nämä kuitenkin vaikuttavat olevan usein melko lähellä heitä edustavien kansallisten tahojen luomia käsityksiä.⁴⁵¹

Marthalla suomalaiset miehistön jäsenet arvostivat filippiiniläisiä perämiehiä heidän tunnollisuudestaan ja tarkkuudestaan, mutta samanaikaisesti heitä arvosteltiin epäitsenäisyydestä ja vähäisestä oma-aloitteisuudesta. Tällaista po-

449 Suomalainen päällystön jäsen.

450 Suomalainen päällystön jäsen.

451 Brubaker 2013, 51.

laarista tulkintaa löytyi myös tanskalaisilta kahden kansallisuuden miehittämiä laivoilta. Niillä tanskalaisten päällystön jäsenten todettiin pyrkivän vahvistamaan omaa ylemmyyttään suhteessa filippiiniläisiin pidättämällä oikeuden määrittellä heitä, niin hyvässä kuin pahassa. Tässä nähtiin myös viitteitä eräänlaisesta emansipatorisesta ja nostalgisesta evolutionismista viitaten ajatukseen lännestä ja muusta maailmasta. Määrittelyn ja stereotypisoinnin tarve kertoo siitä, että toista osapuolta ei pidetä samalla tasolla olevana kuin itseä tai omaa ryhmää. Tosin, kuten Fabienne Knudsen huomauttaa, eron korostaminen voi johtua tarpeesta pitää yllä toisen osapuolen negatiivista mainetta tilanteessa, jossa he kilpailevat samoista työpaikoista.⁴⁵²

Stereotypisointi niin omalta puolelta kuin toisten tekemänä on kuitenkin kaksiteräinen miekka; yleistämällä on katsottu olevan jopa ryhmän yhtenäisyyttä heikentävä vaikutus. Kysymys onkin kiinnostava erityisesti siitä näkökulmasta, että pienessä ulkomaailmasta eristetyssä yhteisössä, kuten laivojen miehistöt, luulisi olevan kaikki edellytykset tutustua toisiin yksilöihin syvemmin. Eräät norjalaisia sekamiehitettyjä laivoja tutkineet antropologit totesivat kuitenkin norjalais-filippiiniläisissä miehistöissä syntyvän erityisen vähän etnisten ryhmien välisiä ystävyysuhteita. Avain olikin juuri toisten aito tunteminen. Heidän tulkintansa mukaan tällaisissa tehtävä-orientoituneissa yhteisöissä – jollaisia laivaorganisaatiot usein ovat – yksilöt määrittellään usein persoonallisuuden sijasta tehtävien mukaan. Ja tällaisella työperäisellä määrittelyllä on lähinnä stereotypioita vahvistava vaikutus, koska näin henkilöstä syntyy intimmimmän kanssakäymisen mahdollistamaa moniulotteisuutta huomattavasti yksipuolisempi kuva.⁴⁵³

Yleisesti ottaen ryhmien välisen kategorisoinnin ja toisten piirteiden yleistämisen voi katsoa vähenevän, jos yhteisöllä on yhteinen maali, mitä tavoitella. Ja kuten norjalaiset tutkijat totesivat, laivalla luulisi olevan useita yhteisiä tavoitteita, ei vähiten turvallisen kulun takaaminen. Tutkimuksessa huomattiin kuitenkin, että sekamiehistöissä tällaiseen pääsemistä saattaa estää muun muassa työolosuhteiden ja uralla etenemisen eriarvoisuus. Jos toinen ryhmä palkataan ainoastaan törnikohtaisesti, ei sitoutumista alukseen ja varustamoon voida olettaa syntyvän samalla lailla kuin vakipesteillä oleville. Samoin jos uralla eteneminen on osalta miehistöä estetty, ei heillä välttämättä ole samanlaista orientoitumista ammattiinsa kuin toisilla.⁴⁵⁴

Samoja piirteitä on löydettävissä myös M/S Marthalta. Siitä huolimatta, että päälliköt kokivat vastuullisuutta lausunnoissaan filippiiniläisistä alaisistaan, oli filippiiniläisten kohtalo pitkälti heidän käsissään. Eikä jatkosopimuksista ollut varmuutta aina silloinkaan, kun molemmat osapuolet olivat tyytyväisiä

452 Knudsen 2012, 171.

453 Østreng 2001, 13.

454 Østreng 2001, 11.

toisiinsa. Jos merimiehellä ei ole varmuutta päästä samalle laivalle takaisin, ei sitoutumista yhteisen päämäärän eteen myöskään tapahdu. Onkin jokseenkin ristiriitaista odottaa tiimihenkeä tilanteessa, jossa tiimin jäsenet ovat eriarvoisessa asemassa.

Sama vaikutus on sillä, että varustamot eivät huomioi filippiiniläisiä perämiehiä osana laivan päällystää vaan ohittavat heidät kommunikoinnissa laivan suuntaan. Instituutioiden tuella ennakkoluulojen vähentämisessä ja eri kansallisten ryhmien kanssakäymisen lisäämisessä onkin todettu olevan ratkaiseva merkitys sille, miten eri osapuolet sitoutuvat yhteisen tavoitteen saavuttamiseen.⁴⁵⁵ Toisaalta, vaikka työnantajat vaikuttavat ohittavan filippiiniläiset perämiehet päällystön jäseninä, on suomalaisten varustamoiden eduksi laskettava muun muassa yhteisen ruokailun järjestäminen. Useilla sekamiehitetyillä laivoilla erilliset päällystön ja miehistön messit lisäävät eriarvoisuutta erityisesti, jos hierarkian eri tasot korreloivat etnisten ryhmien jakautumisen kanssa. Marthalla eri kansallisuudet ja eri hierarkian tasolla työskentelevät sekoittuivat myös poikkeuksellisen sekamiehitysjärjestelmän takia: filippiiniläisiä ja suomalaisia oli tasaisesti kaikissa osastoissa.

Kielellisiä karikoita

Suomalaisten ja filippiiniläisten yhteiseloön ja yhdessä työskentelyyn M/S Marthalla vaikutti merkittävästi laivassa käytetty kieli. Ainoa yhteinen kieli oli englanti, joka oli molemmille vähintään toinen, joskus jopa kolmas kieli. Filippiiniläiset puhuivat pääsääntöisesti keskenään kansallista yhteistä kieltään tagalogia, joskin se ei ollut eksklusiivisesti ainoa yhteinen kieli. Esimerkiksi kaikki pohjoisilta saarilta tulevat eivät sitä osanneet, vaan saattoivat puhua jotain paikallisista kielistä, joita Filippiineillä on yli sata. Englanti oli kaikilla koulukielenä, ja sitä kaikki osasivat ainakin välttävästi. Tasoeroja kuitenkin oli, esimerkiksi heidän käyttämänsä ilmaisut olivat usein vieraita suomalaisille ja epäilemättä tilanne oli sama toisin päin.⁴⁵⁶ Itsellenikin oli ajoittain vaikeata ymmärtää haastateltaviani, erityisesti jos he kuuluivat niihin filippiiniläisiin, jotka lausuiivat f-kirjaimen p-äänteeksi. Tämä vaikutti olevan yleinen piirre joissain osissa Filippiinejä.

Englannin kielen käyttö ei ollut myöskään suomalaisille helppoa. Suurin osa Marthan merimiehistä oli valmistunut merenkulkualan koulusta aikana, jolloin sekamiehituksesta ei ollut tietoaakaan, ja vaikka englanti oli merenkulun lingua franca, ei sitä joidenkin mielestä juuri koulussa oppinut. Melko hiljattain merenkulkualan koulusta valmistunut koneosaston päällystön jäsen mai-

455 Østreng 2001, 15.

456 Sekamiehistöissä on todettu käytettävän muun muassa kiinanenglantia, filippiinienenglantia, saksanenglantia ja singaporenenglantia (The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 103).

nitsi opintoihin kuuluneen muutaman englanninkielen kurssin, joissa käytiin lähinnä sanastoa läpi. Toisaalta, koska kaikki manuaalit ovat englanniksi, oppii tarvittavan terminologian työn ohessa. Sujuvaan keskusteluun koulutus ei kuitenkaan hänen mukaansa antanut apuja.

Yhdessä oltaessa puhuttiin aina englantia, tosin muutaman kerran näin filippiiniläisen opettelevan suomea ja suomalaisen kyselevän sanoja tagalogiksi, kuitenkin ehkä molemminpuolisesta kohteliaisuudesta. Kuten aikaisemmin vapaa-ajan tilaisuuksia käsitellessä tuli esille, molemmat ryhmät päätyivät usein puhumaan juhlissakin keskenään omaa kieltään. Päällisin puolin tämä ei tuntunut haittaavan ainakaan karaokessa, jossa saattoi sujuvasti risteillä niin molempien omia kieliä kuin englantia. Oman kielen puhuminen on kuitenkin todettu yleiseksi nimenomaan miehistöissä, jotka koostuvat vain muutamasta kansallisuudesta. Niissä erikielisyys ei useinkaan tue miehistön yhtenäisyyttä: tällaisissa miehistöissä omien kielten käyttäminen on johtanut erimielisyyksiin niin työssä kuin muissakin sosiaalisissa tilanteissa.⁴⁵⁷

Marthalla oman kielen käyttäminen aiheutti erityisesti työskentelyssä vähintään närkästystä vastapuolella. Kuulin asiasta valitettavan molemmilta tahoilta, kuten seuraavat otteet haastatteluista osoittavat. Suomalainen konemiehistön jäsen totesi kiusalliseksi tilanteet, joissa ei ymmärrä, mitä keskustelua toiset käyvät:

Välillä saattaa häiritä, et jos kysyy jotain ja siinä on vaikka kaksi filippiiniläistä, ja menee itse siihen kysymään jotain englanniksi, niin he saattavat hetken puhua omalla kielellä keskenään, ja sit vasta vastata. Niin siitä tulee vähän sellainen olo, että nyt sovittiin yhdessä että mitä vastataan. Varsinkin jos joku on mennyt pieleen. Siitä jää niinku aika epävarma olo. Sit taas tuolla alhaalla konevalvomossa, niin kyllähän se ilman muuta kahvitauoilla, kun keskenämme puhutaan, niin onhan se ilman muuta suomen kieli.⁴⁵⁸

Tässä lainauksessa on erityistä se, että tämä merimies totesi samaan hengetoon, kun valitti filippiiniläisten puhuvan keskenään tagalogia, suomalaisten tavan puhua keskenään suomea olevan hyväksyttävää. Perusongelma oli kuitenkin se, että toisten puhuessa omaa kieltään ei ymmärretä, mitä he puhuvat, jolloin tulkinnat jäävät olettamusten varaan. Aivan vastaavasta asiasta kertoi filippiiniläinen päällystön jäsen käsitellessään suomalaisten tapaa puhua keskenään suomea. Hänen näkökulmastaan erityisesti se, jos kaksi suomalaista puhuu suomea ja sen jälkeen katsovat häntä ja nauravat, oli epämiellyttävää:

As long as they are talking only with themselves and not doing it to us, and then laugh, it's not good thing for us. You can talk to your own language, but please avoid looking at the other guys who cannot understand and then start to laugh. Or else they might be thinking that ooh, they are talking about me and laughing about me. Especially if you are going moo-

457 Sampson 2013, 116–117.

458 Suomalainen päällystön jäsen.

ring operations like these general operations on the ship where everybody's involved, you must speak only one language. That is English. .../.. Yea, we've brought this up many times.⁴⁵⁹

Vastaavia ongelmia on todettu myös sekamiehitetyissä laivoissa; kielellisten ongelmien todettiin olevan jopa pääasiallinen ongelma työskentelyssä erimaa-laisten kanssa. Esimerkiksi radiopuhelimen käytössä on ollut vaikeuksia jopa natiiveilla englantilaisilla ymmärtää kuulemaansa. Erityisen paljon ärtyisyyttä on kuitenkin herättänyt vastapuolen haluttomuus myöntää vaikeutensa ymmärtää toista.⁴⁶⁰

M/S Marthalla rantautuminen oli tilanne, johon näytti kulminoituvan kielellisen kanssakäymisen monet ongelmat. Toki siihen kuului erityisenä piirteenä radiopuhelinten käyttö, missä ei-verbaalisen kommunikaation – ilmeiden, eleiden ja olemuksen – puute aiheutti erityisiä haasteita viestin perillemenolle. Silloin, kun yhtenen kieli on kaikille toinen kieli, onkin eleiden ja kehon kielen todettu olevan erityisen tärkeässä asemassa yhteisymmärryksen saavuttamisessa.⁴⁶¹

Rantautuessa kapteeni ei aina pystynyt näkemään pimeässä kulmassa olevaan laivan perään tai keulaan, joten sieltä radiopuhelimitse annettu informaatio on tärkeää. Usein näin brygalla kiroiltavan, jos annettu tieto etäisyydestä kaijaan tai ohitettavaan kulmaan oli epämääräistä, sitä annettiin liian harvoin tai se oli virheellistä. Kuten eräs kippari totesi, joskus rantautuessa etäisyys saattoi hypätä sadasta metristä suoraan kolmeenkymmeneen, missä vaiheessa tulikin jo kiire. Tätä tapahtui toki niin suomalaisten kuin filippiiniläisten kanssa, mutta tuntui, että jälkimmäisten kanssa epäselvyyksiä tapahtui selvästi enemmän tai niihin kiinnitettiin hanakammin huomiota.

Ainoastaan kuulon varassa olevassa kommunikaatiossa olikin tärkeää ymmärtää toisen osapuolen ilmaisua ja saada yhteisymmärrys saavutettavasta tavoitteesta. Etäisyyden ilmoittamisen ohella toinen kipupiste oli springiköyden⁴⁶² kiristäminen ajoissa, jotta laiva saadaan pysähtymään oikeaan kohtaan. Kippareiden kiroilla kerta toisensa jälkeen, kuinka ”ne eivät koskaan opi kiristämään sitä silloin kun sanotaan”, kysyin kerran eräältä kapteenilta, auttaisiko asiaa, jos perämies joskus ajaisi itse laivan kaijaan ja näkisi siten, missä ongelmakohda on. Hän totesi miettineensä asiaa kyllä, mutta antaneensa toistaiseksi vasta yliperämiesten harjoitella laivan ohjaamista satamaan. Tässä asiassa tuntui olevan kynns muillakin kapteeneilla.

459 ”Niin kauan kuin he puhuvat vain keskenään, se on ok. Kunhan eivät katso meitä ja sitten naura. Voit toki käyttää omaa kieltäsi, mutta toivon, että vältät tilanteita, jossa katsot toisia, jotka eivät ymmärrä kieltäsi, ja sitten alat nauraa. Muutoin me luulemme, että meille nauretaan. Erityisesti kun ollaan kiinnityksessä tai muissa yhteisissä työtehtävissä, silloin on käytettävä yhteistä kieltä, englantia. .../.. Olemme tuoneet tämän esille monta kertaa.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

460 Østreng 2001, 14.

461 Sampson 2013, 118.

462 Kiinnitysköysi, joka suuntautuu keulasta viistosti perään (fööri- tai keulaspringi) tai perästä viistosti keulaan (ahterispringi).

Yhteisymmärryksen näkökulmasta on huomioitava, että radiopuhelimia käytettäessä erilaiset ulkoiset häiriöt olivat erityisen suuressa roolissa. Useammin kuin kerran jäin ihmettelemään, kuinka rahisevasta puheesta saattoi saada selvää. Monet totesivatkin ymmärryksen perustuvan lähinnä siihen, että he tiesivät suunnilleen minkälaista informaatiota oli odotettavissa. Mikäli tämä ei vastannut odotuksia, saattoi ymmärtäminen olla todella hankalaa ja pahimmillaan kohtalokasta. Erään tällaisen tilanteen olin kirjannut kenttätyöpäiväkirjaani. Tässä otteessa komentosillalla oli suomalainen kapteeni ja hänen apunaan suomalainen yliperämies, joka oli radiopuhelimen ääressä. Olimme juuri saapumassa satamaan ja perässä oli filippiiniläinen kakkosperämies:

Kun alettiin olla kohti omaa kajaa, [kapteeni] sanoo [förstille] että kyselee [kakkosperämieheltä] lukemia. [Perämies] vastailee, mutta ei ilmeisesti tarpeeksi usein, lähinnä aina kun [försti] kysyy. [Kippari] taas hermostuu, ”on se kumma kun ei tajua”. Tuntuu, että luottamus ei atherin ja brygan välillä ole korkealla. Eikä kyllä kommunikaatiokaan toimi: kun ollaan vihdoinkin kiinni, [kippari] käskee [förstin] kysyä kuka antoi luvan laskea rampin (taustalla kuuluu rampin hälytysääni). [Försti] kysyy. [Perämies] vastaa, ”Yes I put the ramp down”. [Försti] korjaa, et eiku hän kysyi kuka antoi luvan laskea sen. Sitä ei saa laskea ennen kuin bryga on antanut luvan. [Perämies] vastaa taas, että yes, hän laskee sen. Ja alkaa laskea pikuramppiakkin. [Kippari] taas kysyy, että kuka antoi luvan laskea SEN. Puistelevat päätään. Luotsi toteaa, että lieviä kommunikaatiovaikeuksia, yes?

Merenkulun turvallisuutta käsittelevissä tutkimuksissa on todettu kommunikaation olevan usein syynä onnettomuuksiin jopa yksikulttuurisissa miehistöissä; sekamiehistöissä, joissa kaikki puhuvat englantia toisena kielenään, väärinymmärrykset ja kommunikaatiovaikeudet ovat moninkertaiset. Yleisin merenkulun kieli onkin huonosti puhuttu englanti.⁴⁶³ Edellä olevassa otteessa oli kyse tilanteesta, joka kuului rantautumisen perusmanöövereihin ja oli periaatteessa toistunut näiden henkilöiden välillä useaan otteeseen. Koska tilanne oli rutiiniomainen, ei sanalliselle kommunikaatiolle annettu suurta painoarvoa. Perämies tiesi entuudestaan, mitä sen jälkeen, kun köydet oli kiristetty, tapahtuisi ja toimi siten itse asiassa kaivatun omatoimisesti. Lisäksi, kun keskustelu käytiin radiopuhelimen välityksellä, paljon viesteistä oli totuttu arvaamaan.

Kuvattu tilanne viestii paitsi huonosta kommunikaatiosta, myös laivalla kehittyneistä rutiineista. Oikein hyödynnettyinä rutiineilla on usein turvallisuutta lisäävä merkitys: esimerkiksi laivojen komentosilloille luotu Bridge Resource Management (BRM) auttaa suorittamaan päivittäiset toimenpiteet yksinkertaisen tarkistuslistan avulla.⁴⁶⁴ Rutiinit saattavat kuitenkin muuttua uhkaaviksi vaaratekijöiksi, kuten Marthalla edellä olevassa otteessa tuli esille. Ja kuten to-

463 Pyne & Koester 2005, passim.; Horck 2006, 61–62.

464 Bridge Resource Management on ohjeistus ja koulutus, jotka tähtäävät inhimillisten tekijöiden huomioimiseen merenkulun turvallisuudessa. BRM on omaksuttu merenkulkuun alun perin lentoliikenteestä, johon perustuvaa koulutusta Suomi on ollut luomassa 1990-luvun alusta. STCW:n Manilan muutosten myötä sekä BRM että ERM (Engine Resource Management) tulivat pakollisiksi vuoden 2017 alusta. (IMO. The Manila amendment; Merenkulun säädösinfo, Trafi 2.11.2016, 29.)

dettua, monikielisessä kommunikaatiossa on myös tavallista, että toisen viestin ymmärtämättömyyttä ei välttämättä tunnusteta.⁴⁶⁵ On kuitenkin huomioitava, että koska päällikkö ja ylipäälliköt ovat hierarkiassa kakkosperämiehiä ylempänä, on ymmärtämisen myöntäminen haasteellista. Panoksena tällaisissa tapauksissa filippiiniläisen perämiehen kohdalla olikin koko hänen uransa. Koska heidän tulevaisuutensa on työnsaannin näkökulmasta riippuvainen heistä tehdystä arvioinnista ja siten heidän saamastaan maineesta, on kielellinen osaaminen yksi osa kompetenssia ja näin myös tärkeämmässä asemassa heille kuin suomalaiselle miehistölle. Turvautuminen rutiinimaisiin toimiin oli siis lähinnä yritys selviytyä tilanteesta, jossa ei ymmärrä annettuja käskyjä.

Kielellä oli suuri merkitys paitsi työnteossa, myös laivan sosiaalisessa elämässä ja miehistön keskinäisessä kanssakäymisessä. Vaikka töihin liittyvät asiat tulivat Marthalla useimmiten hoidettua edellä mainittuja kipukohtia lukuun ottamatta, ei vapaa-aika ollut kaikilta osin toivotun mukaista. Kuten tämä suomalainen päällystön jäsen toteaa, sekamiehitetty yhteisö on erilainen kuin eläminen samaa kansallisuutta olevien kanssa:

Kyllä se [sekamiehitys] ihan toimii, ei siinä mitään. Mutta aina valitsen mieluummin täysin suomalaisen miehistön, se on ihan selvä. ... Se on ollut se hauskin ja paras tapa. ... Ihan hyvin nää filippiiniläiset tekee töitä, ei se ole se ongelma, mutta sit nää yhteisöt muuttuu. Aina on vähemmän juttukavereita. Kyllä mä oon siitä vähän surullinen.⁴⁶⁶

Suomalaisilla oli vielä vahvasti muistissa työskentely yksikansallisissa miehistöissä, ja vertailua tuli väkisininkin tehtyä. Tämä päällystön jäsen oli kuitenkin oikeilla jäljillä siinä suhteessa, että epämuodollisen kanssakäymisen on todettu olevan haasteellista erikielisten yhteisön jäsenten välillä, erityisesti jos heidän kielellinen osaamisensa ei ole samalla tasolla. Tämä näkyy kaikenlaisissa vapaamuotoisissa tilanteissa – kuten juttukavereiden löytämisessä –, mutta kulminoituu erityisesti huumorissa ja sensitiivisemmässä kanssakäymisessä. Onkin todettu, että vitsailu ja yhteisymmärrys siitä, mitä ja miten voi vitsailla, ovat erityisen tärkeitä kykyjä laivayhteisöissä. Vitsailussa on kuitenkin myös riskinsä: se voi aiheuttaa kiusaantumista tai jopa loukkaantumista, jos kaikki eivät ymmärrä asiaa huumoriksi tai ymmärrä asiaa laisinkaan.⁴⁶⁷

Kielen taitaminen ja sujuvuus saattavat nostaa tai laskea yksilön asemaa yhteisössään, mutta sillä voi olla myös yksilöä eristävä vaikutus. Tämä on ongelmana erityisesti miehistöissä, joissa on vain muutama samankielinen. Tällainen tilanne on useissa sekamiehitetyissä aluksissa, joissa esimerkiksi vain päällikkö ja konepäällikkö ovat länsimaisia ja muu miehistö yhtä tai kahta aasialaista kansallisuutta. Näissä aluksissa on erityisesti päällystön osalta to-

465 Berg, Storgård & Lappalainen 2013, 30; Østregren 2001, 14.

466 Suomalainen päällystön jäsen.

467 Sampson 2013, 117–118; Acejo 2012, 80; Kahveci, Lane & Sampson 2002, 13.

dettu yksinäisyyttä ja sosiaalista eristäytyneisyyttä.⁴⁶⁸ Siten multikansallinen⁴⁶⁹ miehistö on tässä suhteessa helpompi kaikkien jakaessa yhteisen kielen toisena kielenä. Myös Marthalla vallinnut selkeä kahden kansallisuuden ryhmittymä on parempi, koska se ei yksiselitteisesti eristä ketään kielen takia. Tosin miehistöjen ollessa pieniä tilanteita, joissa esimerkiksi konemestari on konehuoneessa ainoa oman kansallisuutensa edustaja, syntyy helpommin. Pitkän työpäivän aikana on mahdollista kokea eristäytymistä, jos ei koe yhteyttä työtovereihinsa ja muu omanmaalainen miehistö työskentelee erilaisina aikoina.

Kielen vaikutusta miehistön kanssakäymiseen on mielenkiintoista tarkastella myös puhuttelun näkökulmasta. Filippiiniläisten käytöstä erityisesti ylempiä suomalaisia kohtaan saattoi suomalaisten näkökulmasta värittää eräät filippiiniläisten kielelliset tavat. Esimerkiksi filippiiniläisillä oli tapana käyttää englannin kielessä käytössä olevaa teitittelymuotoa ”Sir” puhuessaan ylempilleen. Tämä saattoi antaa vaikutelman erityisestä alemmuudesta, vaikka se oli heille pikemminkin normaali tapa puhuttaessa hierarkiassa ylempään kanssa. Tätä pohti myös eräs päällystön jäsen:

You can talk to the captain directly and you call his name. But for a Filipino is you know the respect to the officer, that's why sometimes they call the captain Sir. Because the Filipino seafarer is a very respectful for the officer. But sometimes the officer don't want to call them like that. Because for example when we go ashore and they call you, captain, Sir, then somebody [is wondering]. Because they think you are a big person. Because in Finland they call Sir only big person. You think I'm right? ../.. In Swedish ships, even cadet, they call captain their name.⁴⁷⁰

Tämä filippiiniläinen oli päätellyt suomalaisten käyttävän Sir-ilmaisua vain erityisen merkittävistä henkilöistä, kun taas filippiiniläisille se oli vain melko yleinen tapa puhutella ylempiään. Haastatteluotoksen lopussa mainittu esimerkki ruotsalaisilta laivoilta kertoo myös siitä, kuinka sinuttelu oli siellä varsin tavallista, kun taas filippiiniläiselle hierarkiassa ylempänä olevien sinuttelu oli vierasta. Hän selvästi ihmetteli sitä, kuinka ruotsalaiset sallivat harjoittelijoiden kutsuvan kapteenia etunimellä; esimiehen kutsuminen pelkästään etunimellä oli heille vieraampaa. Filippiiniläisten sopeutuminen pohjoismaiseen tasa-arvoon muodostuikin eräänlaiseksi väliversioksi: he saattoivat kutsua kapteenia etunimellä lisäämällä siihen myös tittelin, esimerkiksi ”Captain Hannu”. Tämä poikkesi toki suomalaisten arkisesta tavasta sinutella pelkällä etunimellä.

468 Knudsen 2004, 65–69.

469 Kutsun miehistöjä, joissa on enemmän kuin kaksi tai kolme kansallisuutta multikansalliseksi miehistöiksi tai multisekamiehistöiksi.

470 ”Voit puhua kapteenille suoraan ja kutsua häntä nimeltä. Mutta filippiiniläiset ovat tottuneet kunnioittamaan ylempiään, siksi sanomme kapteenille Sir. Koska filippiiniläiset kunnioittavat päällystön jäseniä. Mutta joskus he eivät halua tulla kutsutuksi niin. Esimerkiksi kun menemme maihin ja kutsumme kapteenia Sir, niin joku voi kuvitella siinä olevan hyvin tärkeän henkilön. Koska Suomessa käytetään Sir ainoastaan hyvin tärkeän henkilön kohdalla. Olenko oikeassa? ../.. Ruotsalaisissa laivoissa jopa harjoittelijat kutsuvat kapteeneja heidän etunimillään.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

Vastaavaan puhuttelutapaan on reagoinut Fabienne Knudsen tanskalais-filippiiniläisillä laivoilla. Hänen mukaansa tanskalaiset kokivat filippiiniläisten tavan käyttää Sir-ilmaisua hankalana, koska se ilmaisi hierarkkisia suhteita, mitä heidän mielestään laivalla ei esiintynyt. Filippiiniläisten mielestä ilmaisu oli puolestaan vain osoitus luontaisesta kunnioituksesta toista ihmistä kohtaan hänen asemastaan riippumatta. Toisaalta filippiiniläisen yhteisön todettiin olevan melko monimutkainen verkosto yksilöiden välien sisältäessä samanaikaisesti palveluksia, velkaa, kiitollisuutta ja lojaaliutta. Knudsen toteaa tanskalaisille olleen vaikeaa ymmärtää filippiiniläisten tapaa suhtautua toiseen samalla tasa-arvoisesti mutta hierarkian erot huomioiden.⁴⁷¹

Kapteeni laivassa

Koska selkeimmät haasteet filippiiniläisten ja suomalaisten kanssakäymisessä liittyivät kansipäällystään, tarkastelen vielä hetken erityisesti kapteenin asemaa laivassa sekä koko miehistöön nähden että erityisesti suhteessa filippiiniläisiin perämiehiin. Vaikka Marthan kapteenit kokivat joissakin asioissa menettäneensä ammattinsa perinteisen valta-aseman ja olevansa vain varustamoiden käskyläisiä, oli heillä edelleen selkeästi yksinomainen vastuu laivastaan. Viime kädessä tiukimmista päätöksistä päällikkö oli yksin vastuussa, mikä ei kuitenkaan tehnyt hänestä yksinvaltiasta merenkulun perinteisessä merkityksessä. Kaikki kohtaamani kapteenit tunsivat omalta uraltaan vähintään yhden autoritäärisen päällikön, eivätkä pitäneet tätä hyvänä esimerkkinä omalle päällikkyydellensä; hyviä esikuvia oli sen sijaan useitakin. Yleensä päällikkyyys tarkoitti heille sopivaa yhdistelmää auktoriteettia, sosiaalista etäisyyttä ja helppoa lähestyttävyyttä.

Tässä asiassa he edustivat melko keskimääräistä esimerkkiä nykypäivän kapteeneista. Helen Sampsonin kokemuksen mukaan osa kapteeneista on selkeästi alaisistaan välittäviä esimiehiä, jotka jopa saattavat viettää vapaa-aikaa miehistön kanssa. Toki myös holhoavia ja selkeästi tyrannisoiviakin kapteeneja löytyy, mikä kertoo lähinnä päällikön asemasta kaukana omista esimiehistään. On kuitenkin todettu, että laivan tekniikkaa ja työolosuhteita sekä laivan kulkua valvoo useita järjestelmiä, mutta sosiaalista elämää ei mikään. Sampsonin kohtaamista kapteeneista useat edustivat eräänlaista välimuotoa: he huolehtivat ensisijaisesti laivan liikkumiseen liittyvästä operationaalisesta työstään, mutta eivät juuri panosta miehistön hyvinvointiin. Tosin tällaisella välinpitämättömyydellä on todettu olevan samanlaisia vaikutuksia, kuin jos päällikkö olisi vastaan kaikkea hänelle esitettyä.⁴⁷²

Suomalaisille niin päällystölle kuin miehistölle esimerkiksi kapteenin ja miehistön välinen tasavertainen kanssakäyminen oli selvästi luontevaa, ja kuten

471 Knudsen 2004, 54–56.

472 Sampson 2013, 79, 84–85.

edellä tuli esille, kapteenia kutsuttiin yleensä etunimellä. Kaikissa viidessä kohtaamassani kapteenissa oli kuitenkin persoonallisia eroja esimerkiksi sen suhteen, kuinka paljon he viettivät vapaa-aikaa miehistön kanssa. Pääsääntö oli, että alaisten kanssa oltiin normaaleissa väleissä, ja varsinaista estettä esimerkiksi yhteiselle ajanvietolle ei ollut. Siihen vain harvemmin ryhdyttiin; esimerkiksi kapteenit viihtyivät muun päällystön kanssa. Toki variaatioita oli miehistöstä ja tilanteista riippuen. Kerran yhteisessä illanvietossa eräs suomalainen miehistön jäsen (erotukseksi päällystöstä) totesi minulle, että vaikka näin illalla ollaan hyvää kaveria kipparin kanssa, aamulla jokainen tietää paikkansa. Aloite teemasta puhumiseen tuli häneltä itseltään: hän koki ilmeisen tärkeäksi tuoda hierarkian merkityksen esille tilanteessa, jonka olisin voinut tulkita toisin.

Marthalla kapteenin rooli oli useimmiten yhdistelmä selkeää auktoriteettia ja lähtökohdiltaan inhimillisesti alaisiinsa suhtautuvaa esimiestä. Kaikkien kanssa oli tultava toimeen, mutta tiukan paikan tullen johtajuus oli pystyttävä säilyttämään. Tämä näkemys tuli vastaan paitsi useiden kippareiden mielipiteissä, myös useiden miehistön jäsenten suusta. Suomalaiset alemman miehistön jäsenet toivat usein esille kapteenien persoonallisten ominaisuuksien tärkeyden ja sen, että pelkällä aseman tuomalla auktoriteetilla ei saavuteta alempiensa kunnioitusta. Tämä miehistön jäsen kiteytti asian näin:

Kyllä hierarkia kuuluu laivalle. Jonkinnäköinen semmoinen järjestys pitää olla. ../.. Mä ainakin itse pidän itseäni semmoisena, että tekisin ne hommat ihan samalla tavalla vaikka joku ei mulle huutaisikaan korvaan. Jos mä en nouse seisomaan kun kippari tulee huoneeseen... voisinkin mä sen tehdä, mut kun se ei ole täällä tapana. Tai no itseasiassa kyl mä tuolla päivähuoneessa jos mä istun siinä [kapteenin] paikalla, niin ei sen tarvii kuin tehdä näin [nap-sauttaa sormiaan] niin mä lähden siitä. Koska se on kippari. Mut jos se taas olis täys mulkku niin en todennäköisesti tekis...⁴⁷³

Marthalla kapteenien rooli tuntui olevan kaikkea muuta kuin diktatorinen, mikä osaltaan saattoi johtua siitä, että he olivat merkittävän nuoria, vain noin 40-vuotiaita. Jos oletetaan autoritääristen kapteenien siirtyneen vähitellen historiaan, on nuorempien kapteenien ollut helpompi omaksua inhimillisempi käyttäytymismalli johtajuuteensa. Myös heidän valikoitumisellaan juuri ensimmäisten sekamiehitettyjen miehistöjen päälliköiksi on toki merkitystä. Ymmärsin muutamista varustamoiden edustajien puheista, että he tuskin olisivat valinneet erityisen tiukan auktoriteetin omaavia tai vaikkapa rassistisiksi tunnettuja henkilöitä kyseiselle paikalle.

Eräs kapteeneista kiteytti ajatuksensa johtajuudesta edustaen mielestäni pitkälti muidenkin päälliköiden näkemystä hierarkiasta:

473 Suomalainen miehistön jäsen.

Ei niinku nykyaikana et sä sillä tavalla mitään auktoriteettii hoida, et pelolla ja huutamisella johdat tätä meininkiä. Suomalaisten silmissä se on niinku halveksuntaa. ../.. Tietysti ethän sä voi olla liian kaveri ja liian nössökään tämmöisissä kuvoissa, et pitää semmoinen tietty etäisyys pitää. Mutta kyllä pitää mun mielestä hyvät välit olla ihmisiin. Et ne tietää ja tuntee sut. Et ei oo mikään semmoinen ylimys mikä istuu vaan kopissaan. Et voi tulla kysyyn mitä vaan.⁴⁷⁴

Johtajan rooli oli selvästi asia, jota kapteenit pohtivat – muutoinkin kuin kysyessäni asiasta. Tämä näkyi erityisesti uudessa tilanteessa, jossa miehistö koostui useista kansallisuuksista. Kaikilla kapteeneilla oli suhteellisen nuoresta iästään huolimatta kokemusta työskentelystä suomalaisen miehistön kanssa, ja he olivat tottuneet luontevaan kanssakäymiseen miehistönsä kanssa. Tähän tilanteeseen sekamiehityksen tulo aiheutti selvän muutoksen. Suomalaiset kapteenit joutuivatkin pohtimaan orientoitumistaan ja auktoriteettiaan päällikkönä suhteessa filippiiniläisiin. Erityisen huomion kohteena oli aiemmin mainittu filippiiniläisten arkuus tuoda esille ongelmakohtia, esimerkiksi uskallus soittaa komentosillalta kapteenille, jos jotain poikkeuksellista tapahtuu. Vaikka toisaalla tuli esille, että he soittivat pienimmästäkin asiasta ja jatkuva soittelu ärsytti etenkin kesken unien, pelättiin kuitenkin, että he eivät soita todellisen tilanteen tullen. Kapteenille kuului ilmoittaa, jos esimerkiksi näkyvyys huononi tai liikenne lisääntyi merkittävästi, mutta oikean hetken arviointi jäi täysin perämiehen vastuulle.

Kysyessäni filippiiniläisiltä heidän rohkeudestaan sanoa omia mielipiteitään tai esimerkiksi huomauttaa tehdystä virheestä esimiehilleen sain useimmiten vastaukseksi vakuutteluja siitä, että se oli täysin mahdollista. Tämä konepäällystön jäsen oli sitä mieltä, että kaikista asioista saattoi neuvotella konepäällikön kanssa ja jos oma ehdotus ei mennyt läpi, ei se haitannut:

Yea, you can have a good conversation. Because if you are a professional engineer, you must talking with each other. ../.. If you have idea, you can tell to the chief engineer and then if he's not agree, it's ok.⁴⁷⁵

Myös perämiehet kokivat voivansa puuttua mahdolliseen virheeseen, erityisesti jos he ajoivat vahtia. Muutama vetosikin siihen, että ohjeidenkin mukaan vahdissa oleva perämies kantaa vastuun laivan ajamisesta, vaikka esimerkiksi kapteeni olisi komentosillalla. Vastuu säilyy siihen asti, kunnes esimerkiksi ohjaus siirretään selkeästi – BRM:n mukaan ääneen lausuen – toiselle. Työnjaosta laivan ohjauksessa ei tuntunutkaan olevan ongelmia, perämiehet hoitivat oman vahtinsa vastuullisesti. Uskallus näkyikin lähinnä sellaisissa tilanteissa, joissa

474 Suomalainen päällystön jäsen.

475 ”Kyllä sinä voit käydä hyviä keskusteluja. Koska ammattimainen konemestari puhuu muiden kanssa. ../.. Jos sinulla on joku idea, voit kertoa siitä konepäällikölle, ja jos hän ei hyväksy sitä, sekin on ok.”
Filippiiniläinen päällystön jäsen.

heidän roolinsa oli toimia co-pilotina kapteenin ajaessa esimerkiksi linjaluotusajoa⁴⁷⁶. Muutama kapteeni kantoikin huolta siitä, ymmärtävätkö perämiehet oman roolinsa puuttua mahdollisiin virheisiin tai uhkaaviin tilanteisiin. Tällainen haluttomuus haastaa esimiehensä valintoja on esiintynyt myös merenkulkuonnettomuuksien taustalla.⁴⁷⁷ Kysyessäni eräältä perämieheltä tällaisesta, hän vastasi:

Of course I have to remind it/: Hi captain, you are going to very shallow areas, we'll get aground. So what's the plan?⁴⁷⁸

Kuitenkin keskustellessamme tämän perämiehen kanssa toisessa yhteydessä mahdollisista kielletyistä puheenaiheista laivan päällä hän totesi voivansa kylä esimerkiksi esittää huolensa päällikölle asioista, jotka liittyvät töihin, mutta henkilökohtaisia mielipiteitään hän ei halunnut tuoda esille. Tällä hän viittasi muun muassa väleihinsä ylempään päällystöön tai viihtyvyyteensä työskennellessä juuri kyseisessä varustamossa:

If I'm not happy with the company or not happy the way working with senior officers, of course I cannot speak it to them. I just keep it to myself and maybe go to the other ship. That's my only choice. Because if I will be fighting back with them, if I will be fighting back my rights, then it will affect, not only to me but to the whole Filipino crew. They will say that, aha, it's [he], the Filipino officer fighting back like this, maybe all the Filipinos are like this.⁴⁷⁹

Tässä yhteydessä on todettava, että hämmennyin jossain määrin hänen vastauksestaan. Kyseistä henkilöä suomalaiset pitivät selkeästi parhaasta päästä olevana kakkosperämiehenä ja muun muassa potentiaalisena yliperämiehenä sekä hyvänä oppimaan itsenäiseen työskentelyyn. Nämä ominaisuudet eivät toki itsessään ole ristiriidassa hänen sanomisiinsa, mutta on myös ajateltavissa, että eräänlainen avoimuus ja läpinäkyvyys kuuluvat esimiesasemassa olevan ominaisuuksiin. Väittäisin kuitenkin, että tässä tapauksessa oli kyse ensisijaisesti perämiehen kokemasta vähäisestä mahdollisuudesta vaikuttaa työskentelynsä laivalla sekä kyvyttömyydestä puolustaa oikeuksiaan. Tämä ei ole täysin vierasta muuallakaan: 2000-luvun alussa tehdyssä tanskalaisessa tutkimukses-

476 Linjaluotauksessa aluksen kapteeni tai joku kansipäällystön jäsenistä on suorittanut tietyille väylälle luotitututkiminnon, jolloin laiva on vapautettu luotusintosta tällä väylällä.

477 Kahveci, Lane & Sampson 2002, 8–9.

478 ”Totta kai minun täytyy huomauttaa siitä. ../. Hei kapteeni, olet ajamassa matalikolle, ajamme karille. Mitä pitäisi tehdä?” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

479 ”Jos en ole tyytyväinen varustamoon tai ylempien perämiesten työskentelyyn, en tietenkään voi sanoa siitä heille. Pidän asian itselläni ja mahdollisesti vaihdan laivaa. Se on minun ainoa vaihtoehtoni. Koska jos taistelen heitä vastaan, taistelen myös oikeuksiani vastaan, jolloin se vaikuttaa, ei ainoastaan minuun, vaan koko filippiiniläiseen miehistöön. He voivat sanoa, että ahaa, se on se filippiiniläinen perämies joka tappelee vastaan, ehkä kaikki filippiiniläiset ovat tällaisia.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

sa todettiin filippiiniläisten olevan melko yksin esimerkiksi ammattiyhdistyksensä AMOSUP:in ollessa kyvytön puolustamaan merimiesten oikeuksia laivalla; myöskään kansainväliseen kuljetustyöväen liittoon ITF:iin eivät merimiehet luottaneet. Tutkimuksessa kävi ilmi, että vain muutama merimies yliäänsä vaati tietää oikeuksistaan työteon suhteen. Useimmat pyrkivät lähinnä olemaan aiheuttamatta hankaluuksia laivalla.⁴⁸⁰

Tästä oli kyse myös Marthan perämiehen kohdalla: taistelu omista oikeuksista koettiin johtavan käsitykseen hankalasta työntekijästä. Ja se merkitsisi samalla huonon maineen saamista. Kuten todettua, mustalle listalle joutuminen on yleinen pelko filippiiniläisten merimiesten keskuudessa.⁴⁸¹ Tällaisen pelon on todettu pahimmillaan aiheuttavan luottamuksen katoamista työntekijöiden väliltä: jos työtoverin reagoimiseen yllättäviin tilanteisiin laivan turvallisuuden edellyttämällä tavalla ei voi luottaa, aiheuttaa se epävarmuutta koko miehistössä. Pelko mustamaalaamisesta aiheuttaakin eräänlaista läpinäkymättömyyttä, jossa edellytykset avoimuudelle ja yhteistyölle ovat vähäiset.⁴⁸²

Vaikka Marthan filippiiniläiset eivät kommentoineet erityisesti ammattiyhdistysten – suomalaisten saati filippiiniläisten – kykyä tai kyvyttömyyttä puolustaa heidän oikeuksiaan, on perämiehen haastattelusta luettavissa ainakin osittaista tuen puutetta. Hänelle ainoa keino reagoida hankaliin tilanteisiin oli vaihtaa varustamoja ja laivaa. Tämä indikoi vastaavaa vaikutusvallan puutetta omiin oikeuksiinsa kuin tanskalaisissa sekamiehitetyissä laivoissa on huomattu. Koska filippiiniläisillä merimiehillä ei ole samoja mahdollisuuksia vaikuttaa omaan tulevaisuuteensa kuin tanskalaisilla – tai suomalaisilla –, on heidän motiivinsa yleensä ensisijaisesti oman työn jatkuvuuden takaaminen, ei esimerkiksi laivan turvallisuus.⁴⁸³ Tämä voi johtaa tietyissä tilanteissa juuri epäkohdista tai esimiehen virheistä vaikenemiseen.

Perämiehen lausunto kertoo kuitenkin myös hänen näkemyksestään omasta roolistaan laivan päällä. Vaikka hän oli yksi päällystön jäsenistä, hän koki filippiiniläisyyden olevan vahva määrittäjä roolilleen. Hän pohti käytöksensä vaikutusta koko filippiiniläismiehistön maineeseen, mikä kertoo juuri siitä, kuinka epävarma heidän asemansa alempien positioiden ja pätkätöiden haltijana on. Töiden jatkumisen epävarmuus aiheutti epäilemättä myös myötäsukaista suhtautumista lippumaan edustajiin, tässä tapauksessa suomalaisiin. Pääsääntöisesti filippiiniläiset kehuivatkin pitävänsä työskentelystä suomalaisilla laivoilla, mistä ei kuitenkaan voi vetää suoraa johtopäätöksiä esimerkiksi siihen, esiintykö Marthalla diskriminointia. Kuten Fabienne Knudsen on todennut, tyytyväisyys ei välttämättä kerro mistään muusta kuin siitä, että filippiiniläiset

480 Knudsen 2004, 47–48.

481 Acejo 2012, 79; Grøn & Richter 2013, 48; Fajardo 2011, 91; The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 79.

482 Grøn & Richter 2013, 48; Knudsen 2004, 53.

483 Grøn & Richter 2013, 41, 48.

kokevat olonsa palkan ja työturvallisuuden suhteen hyväksi. Esimerkiksi syrjintää voi siitäkin huolimatta esiintyä.⁴⁸⁴

Vaikka filippiiniläisillä esimerkiksi kynnys soittaa kapteenille muuttuneista olosuhteista saattoi olla matala, on kuitenkin huomioitava, että uskallus ei ollut yksinomaan kansallisuuskysymys. Kynnys tai halukkuus soittaa kapteenille on aihe, mikä on puhuttanut merenkulkua aina. Kuten eräs ylipäätös totesi:

[Filippiiniläisten ja suomalaisten välillä ei niinkään eroa uskaltamisessa], se on enempi yksilöllistä kuin kansallisuudesta kiinni. Kyllä sellaisia suomalaisiakin on jotka ei kirveelläkään soita ja jotkut vähän hanakammin soittaa. Se riippuu ihan siitä perämiehestä, mut se riippuu myös päälliköstä että miten hän sen haluaa. Että haluaako hän että kaikki [sumu ja liikenne] ilmoitetaan vai tuleeks sieltä että mitä helvettiä sä nyt taas herätät.⁴⁸⁵

Kapteenin asenteella ja johtamistavalla olikin suuri merkitys siihen, kuinka halukkaasti hänelle ilmoitettiin muutoksista. Toisaalta, suomalaisten perämiesten kohdalla kyse saattoi olla eräänlaisesta ammattilypeydestä, halusta näyttää, että pärjää yksin. Kapteenien näkökulmasta myös tällaisella liiallisella itsenäisyydellä saattoi olla varjopuolensa. Eräs päällikkö totesi, että filippiiniläisten perämiesten voi luottaa hoitavan työnsä eikä tekevän esimerkiksi vahdissa muita asioita, mutta suomalaisten itsenäisyys saattaa johtaa liialliseen omavaltaisuuteen:

Ja onhan nää [filippiiniläiset] siinä mielessä luotettavia kavereita, et sen vahdinajon ne hoitaa, et ne ei pääsääntöisesti rupea tekemään mitään muuta. Siitä kuitenkin taas pisteet niille. Et suomalaisten kanssa on semmoisia tapauksia tullut, että ne rupee itse säätään siellä, et se menee vähän liian pitkälle. Siinä voi lukee jotain lehteä, mutta jos se menee siihen, et on kaikki läppärit auki ja ollaan vaan tietokoneella koko aika, niin se menee liiallisuuksiin. Siihen pitää sit jo puuttua, et täällä ajetaan vahtia eikä roikuta jossain Facebookissa.⁴⁸⁶

Yleisesti ottaen perämiesten työskentely yksin komentosillalla oli aihe, joka pohditutti kapteeneja, koska sillä oli suora vaikutuksensa laivan turvallisuuteen. Perämiehet ohjasivat laivaa päiväsaikaan koko neljän tunnin vahtinsa ajan yksin, ja iltaisinkin vahtimies saapui tähytäjäksi vasta pimeän tullen. Keskustelimmekin päälliköiden kanssa usein siitä, kuinka paljon he pystyvät luottamaan komentosillalla yksin ajamaan perämieheen, niin suomalaisen kuin filippiiniläiseen. Periaatteessa kaikki sanoivat luottavansa, tai pikemminkin sanoilla ”pakkohan se on luottaa, ei siellä voi olla koko ajan vahdissa”, tosin useat myönsivät pyrkivänsä ajoittain valvomaan tilannetta. Esimerkiksi kapteeni saattoi tarkistaa laivan sijainnin, vauhdin ja suunnan internetissä olevasta Marine Traffic -tietokannasta omalla koneellaan hytissään tai tehdä ylimääräis-

484 Knudsen 2004, 46.

485 Suomalainen päällystön jäsen.

486 Suomalainen päällystön jäsen.

tä asiaa brygalle. Toki kapteeneilla oli muutoinkin tapana käydä päivän mittaan komentosillalla, mutta he selvästi halusivat välttää antamasta perämiehille mielikuvaa, että heidän niskaansa hengitettiin.

Valvomista ja johtamista ylipäänsäkin pyrittiin tekemään hienovaraisesti ja esimerkiksi positiivista palautetta annettiin tilanteen tullen. Kapteenien suhteista filippiiniläisiin perämiehiin jäi kuitenkin lähinnä varovainen mielikuva, yhteistyötä selvästi harjoiteltiin vielä. Kuvaava esimerkki suhteen haastavuudesta näkyy seuraavassa haastatteluotteessa:

Anne: Onko näissä [filippiiniläisissä] eroa siinä, että voit sä kuvitella että ne uskaltais sanoa sulle jos ne näkee et sä oot ajamas kiville?

Kyllä ne... no, nythän tässä on sillai, että aika paljon pyörii tavallaan sama porukka, onneksi. Kyllä mä tossakin huomasin, kun, oltiinks me [satamaan] tulossa vai mihinkä, niin kun ruvettiin luotsia ottaan, niin se tais olla tuo [toinen kakkosperämiehistä], niin se selkeästi kysyi että pitäiskö alkaa hiljentää. Mä vaan sanoin, että no ei tarvi. En tiedä sanooko se sit enää uudestaan [naurahtaa], mutta kun mä tiedän että tää pysähtyy tosi nopeesti. Että jos alkaa monen mailin päästä hiljentämään, niin se on kaikki ajasta pois. Mutta kyllä mä uskon, että nää sanoo jos oikeesti näkee että nyt menee perseelleen. Ja toivon tietysti. Ja oon koittanu niille sanookin, että jos tulee jotain, ei tarvii kattoo kelloo, että aina voi soittaa. ../.. Siinä kun ne vaihtoi, ja hän sanoi, että hän lähtee alas, niin toivottavasti se kuuli, kun mä sanoin, että hyvin tehty.⁴⁸⁷

Kysyessäni tältä kapteenilta filippiiniläisten mahdollisesta arkuudesta sanoa ylemmälleen esimerkiksi uhkaavasta karilleajosta hän alkoi kertoa tilanteesta, jossa hän oli torjunut perämiehen ehdotuksen hiljentää vauhtia. Ilmeisesti syytä ehdotuksen hylkäämiseen ei kuitenkaan ollut tullut sanotuksi, koska kapteeni pelkäsi jälkeinpäin, että perämies ei enää seuraavalla kerralla uskaltaisi esittää omia ehdotuksiaan. Myöhemmin kapteeni lisäsi, että kun perämies oli ajanut Tanskan salmien läpi ja pääsi vapaalle, hän oli kehunut hyvin tehdystä työstä. Tämä kapteeni oli selvästi pohtinut tapaansa toimia filippiiniläisten perämiesten kanssa, kuten hän vielä samassa haastattelussa hieman myöhemmin toteaa:

Mä oon ajatellut sen siten, että jos pitää itse sellaisen, vähän löysemmän ilmapiirin tavallaan, niin niiden on helpompi puhua asioista. Mutta kuitenkin jättää sen kortin itselleen, että sit kun sanoo, sitten on tapahduttava eikä siinä oo sitten enää mitään vastaansanomista. Ellei tosiaan, että ajaa suoraan päin majakkaa tai jotain.

Muutkin suomalaiset kapteenit pyrkivät olemaan mahdollisimman vastaanottavaisia filippiiniläisiä kohtaan, jotta avoimuus olisi vastavuoroista. Johtajuus eri maalaisten kanssa näkyi esimerkiksi pyrkimyksenä luoda helposti lähestyttävä ilmapiiri; erityistä koulutusta tai ohjeistusta eri kansallisuuksien kohtaamiseen ei kukaan kertonut saaneensa. Aiemmin mainitun filippiiniläisten ”käyttöoppaan” tiedettiin kiertäneen joissakin varustamoissa, mutta siihen suhtauduttiin lähinnä

487 Suomalainen päällystön jäsen.

huvituksella. Jonkinlaista opastusta toisten tapoihin kuitenkin kaivattiin, kuten tämä kippari sanoi puhuessamme päällikkökoulutuksesta:

Kyllä se olisi ihan paikallaan, että olis jonkinnäköistä johtajakoulutusta, eikä pelkästään joutain filippiiniläisen käyttömanuaalia. Että filippiiniläinen on luonnostaan iloinen ihminen... Apua [naurahtaa]. Ei sitä täällä ole. Mä oon jossain olen lukenut sitä. ../.. Mut siinä voisi olla ihan hyvä kyllä, et miten toimia just näitten [kanssa]... Kun toiset tulee viidakosta ja toiset havumetsästä. Ei se kauheesti mun mielestä poikkea, totta kai pitää hiukan erilainen asenne ottaa näihin. Mut ihan samalla tavalla voittaa niitten luottamuksen. Et kun sulla on semmoiset hyvät välit, et ne ei pelkää sua. ../.. Tietysti ne on sinänsä arempia, että jos oot kapteeni saatana, ne tuu sanoo yhtään mitään.⁴⁸⁸

M/S Marthan kapteenit poikkesivat useista muiden maiden sekamiehitettyjen laivojen kollegoistaan ainakin siinä, että he pyrkivät asettamaan filippiiniläiset perämiehet samanlaiseen asemaan kuin suomalaiset. Toki on muistettava, että sekamiehitys Suomen lipun alla poikkeaa useimmista muista maista siinä, että kaikissa hierarkian tasoissa ja kaikissa osastoissa on sekä suomalaisia että filippiiniläisiä. Siten sekamiehityksen yleisempi järjestys on rikottu sekä hierarkkisesti että kansallisesti. Vaikka useimmat sekamiehitetyt laivat maailmalla jakautuvat länsimaisen päällystön ja aasialaisen miehistön mukaan, esimerkkejä Suomea vastaavista kokoonpanoista myös löytyy. Eräässä Helen Sampsonin tutkimassa ruotsalais-filippiiniläisessä miehistössä oli filippiiniläisiä perämiehiä ylemmän päällystön ollessa ruotsalaisia. Siellä filippiiniläiset perämiehet joutuivat eräänlaiseen eristettyyn asemaan, koska heidät laitettiin ruokailemaan maanmiestensä seurassa miehistön messissä. Toisin kuin Marthalla, tällä laivalla oli erilliset messit päällystölle ja miehistölle. Heidät diskriminoitiin myös spatiaalisesti ja sosiaalisesti estämällä heitä käyttämästä päällystölle tarkoitettuja vapaa-ajan tiloja ja tietokonetta. Tämä aiheutti sen, että filippiiniläisiä perämiehiä karsastettiin sekä filippiiniläisen miehistön että ruotsalaisen päällystön taholta.⁴⁸⁹

M/S Marthalla ei voi sanoa olleen erityistä hierarkkista, työperustaista tai kansallisuuteen perustuvaa erottelua, vaan miehistön rajat sekoittuivat tapaus- ja tilannekohtaisesti. Filippiiniläisiltä perämiehiltä edellytettiin vastaavaa kykyä työskennellä kuin suomalaisilta kollegoiltaan ja heille pääosin annettiin mahdollisuus toimia sen mukaan. Tosin hierarkiaan suhtauduttiin eri tavalla; vaikka filippiiniläiset kokivat voivansa huomauttaa jopa päällikölle hänen virheistään, heidän pelkonsa työpaikan menettämisestä teki heidät selvästi aremmiksi toteuttamaan aikeitaan. Varsinaisia sosiaalisia tai spatiaalisia esteitä ei laivan organisaation puolesta ollut, sillä kaikilla oli periaatteessa pääsy kaikkiin tarvittaviin tiloihin. Tähän osaltaan vaikutti myös yhteinen messi, olkoonkin, että siinä oli usein erilliset pöydät eri kansallisuuksille.

488 Suomalainen päällystön jäsen.

489 Sampson 2013, 111–114.

Filippiiniläinen esimiehenä

Kuten todettua, hierarkkinen järjestys suhteessa kansallisuuteen oli Marthalla poikkeavasta sekamiehitysjärjestelmästä huolimatta ylemmän päällystön osalta kansainvälisen mallin mukainen: suomalaiset tai virolaiset olivat neljällä ylimmällä positiolla – päällikkö, konepäällikkö, yliperämies ja ensimmäinen konemestari – filippiiniläisten ollessa enemmistönä hierarkian alemmilla portailla. Suomalaisten käsitys filippiiniläisten soveltuvuudesta hierarkiassa juuri alempiin tehtäviin sai epäilemättä vahvistusta aikaisemmin kuvailluista sopeutuvaisuuden ja tunnollisuuden piirteistä. Tämä käsitys tuntui automaattisesti johtavan päätelmään siitä, että filippiiniläistä ei voi laittaa suomalaisen esimieheksi. Tosiasiassa tilanne oli pikemminkin se, että suomalainen ei suostu toimimaan filippiiniläisen alaisuudessa. Marthalla oli toki filippiiniläisiä kakosperämiehiä, jotka olivat esimiehinä ainakin vahtimiehillensä, mutta nämä alaiset olivat poikkeuksetta filippiiniläisiä; perämies-vahtimies-pari oli kaikilla laivoilla järjestetty kansallisuuksittain. Ainoa filippiiniläinen, joka saattoi toimia suomalaisen esimiehenä, oli kokki. Muutamassa tapauksessa messipoikana tai messityttönä olikin suomalainen, ja tästä vuorovaikutuksesta oli sekä hyviä että huonoja esimerkkejä: miespuoliselle talousapulaiselle vaikutti olevan vaikeaa sopeutua filippiiniläisen mieskokin alaiseksi.

Poikkeukselliseen järjestykseen filippiiniläisestä suomalaisten esimiehenä on kuitenkin toinenkin esimerkki. Eräällä laivalla oli konemestareiden paikat jaettu poikkeuksellisesti siten, että ensimmäisenä konemestarina oli filippiiniläinen ja toisena konemestarina suomalainen. Tämä johtui siitä, että varustamo halusi mahdollistaa nuorten suomalaisten konemestareiden etenemisen uralaan, mikä edellytti praktiikkaa konemestarin tehtävistä. Ja koska koulusta ei voi siirtyä suoraan ensimmäiseksi konemestariksi, vaihdettiin nämä tehtävät päinvastaisiksi.⁴⁹⁰

Tullessani kyseiselle laivalle sain suomalaisilta melko alussa kuulla ongelmista konehuoneen toiminnassa. Yhtä esimerkkiä kerrottiin erityisen usein: filippiiniläinen ensimmäinen konemestari, jonka vastuulla oli konehuoneen päivittäisten töiden organisointi, olisi halunnut osastonsa toimivan selkeästi hierarkkisessa järjestyksessä. Esimerkiksi jos sähkömiehellä oli kysymys konepäällikölle, tämän tuli esittää se ensin tälle ykkösmestarille, ja hän päättäisi kannattaako asialla vaivata konepäällikköä. Hän perusti näkemyksensä en-

490 Vaikka sekamiehityssopimus on ollut pitkän neuvottelun tulos, ei siitä saatu täysin aukotonta järjestelmää. Jo nyt on huomattu yksi merkittävä ongelma: suomalaisen merenkulun koulutusjärjestelmän vaatimaa työkokemusta ei enää onnistu saavuttamaan kaikissa positioissa. Esimerkiksi koska vahtiperämiesten paikat on enenevässä määrin miehitetty filippiiniläisillä, eivät suomalaiset saa enää vaadittavaa perämiespraktiikkaa, ja eteneminen yliperämieheksi ja kapteeniksi estyy tai ainakin viivästyy huomattavasti. Tämä onnistuu vielä suomalaisilla yksikansallisesti miehitetyillä laivoilla – joita alkaa olla selvästi vähemmän – tai muiden maiden lippujen alla. Sama on osin ongelmana konemestareiden ja konepäällikköiden kohdalla. Sekamiehityssopimukseen kuuluu kylläkin ehto palkata laivalle suomalaisia harjoittelijoita, mutta varsinaisesti harjoittelu ei yksinään riitä tuomaan vaadittavaa praktiikkaa.

simmaiselle konemestarille määriteltyihin tehtäviin, joiden mukaan hän vastaa konehuoneen päivittäisestä toiminnasta, jolloin konepäällikön ei tarvitse edes käydä konehuoneessa kuin erityistilanteissa. Asia sai kuitenkin erityisiä mittasuhteita, kun tällainen keskustelu käytiin tilanteessa, jossa suomalainen konemiestön jäsen, suomalainen konepäällikkö ja filippiiniläinen ykkösmestari olivat kaikki läsnä. Tässäkin tilanteessa hän vaati hierarkian nimissä, että keskustelu kahden muun välillä käydään hänen välityksellään.

Suomalaiset kokivat tilanteen vähintäänkin absurdiksi, sillä tällainen hierarkkinen järjestely tuntui heistä ylettömän viralliselta. Suomalaiset olivat tottuneet sopimaan töistä pitkälti epämuodollisissa tilanteissa, esimerkiksi aamukahvilla tai päivän tauoilla. Lisäksi konemiestö oli kaiken kaikkiaan pieni ja koostui pitkälti samaa ikäluokkaa olevista henkilöistä, jolloin miehistön ja päällystön välit olivat hyvin epämuodolliset ja suorat. Lopputuloksena oli, kuten eräs miehistön jäsen asian esitti: ”Kolme viikkoa sitä jouduttiin opiskelemaan, sit se tajus, että suomalainen ei välttämättä tarvi sellaista työnjohtajaa.”⁴⁹¹

Keskustellessani tämän filippiiniläisen ykkösmestarin kanssa myös hän toi ongelman esille. Hän oli lähinnä ihmeissään siitä, kuinka ei saa tehdä hänelle määrättyjä tehtäviään. Hänellä oli pitkä kokemus työskentelystä ensimmäisenä konemestarina eri maalaisten kanssa, ja hän oli tottunut toimimaan multisekamiehistöissä, joissa hierarkia on välttämätön. Omien sanojensa mukaan hän ei pitänyt suosikkijärjestelmistä eikä tiukasta hierarkiasta, mitä esimerkiksi kokofilippiiniläiset miehistöt edustavat,⁴⁹² vaan johtajana hän pyrki olemaan ystävällinen ja tasa-arvoinen. Ainoa ongelma oli, että hän ei päässyt tekemään hänelle määrättyä työtä, koska töistä sovittiin hänen ohitseen. Tällä hän viittasi suomalaisten tyyliin sopia työhön liittyviä asioita epävirallisissa tilanteissa, kuten kahvitauolla – mihin viittaavaa tapaa olen valottanut käsitellessäni tupakkamessin dynamiikkaa. Hieman lannistuneena hän totesi sopeutuvansa suomalaiseen systeemiin, mikä kuitenkin poikkesi hänen sanojensa mukaan kansainvälisestä järjestelmästä. Marthalla hän vastaisi lähinnä konehuoneen siisteydestä, koska hän halusi konehuoneensa olevan siisti. Lopputulos oli, että hän olikin vain kalliisti palkattu moppaaja. Suurempi ongelma oli kuitenkin se, että hänen vastuullaan oli konehuoneen turvajärjestelyt, joihin hän ei kokenut voivansa puuttua. Ja jos satamavaltiotarkastus Port State Control tulisi ja ongelmia esiintyisi, vierittyisi vastuu hänelle.

491 Suomalainen miehistön jäsen.

492 Yleisesti ottaen työskentely miehistössä, joka koostui kokonaan filippiiniläisistä, oli useimpien Martthan filippiiniläisten mielestä poissuljettu ajatus. Syyksi koettiin tiukka hierarkia, jota kokofilippiiniläisissä miehistöissä oli heidän mukaansa paljon. Eräs perämies totesi, että jos esimerkiksi koko miehistö on Filippiineiltä, tulevat he todennäköisesti hyvin eri puolilta saarivaltiota. Ja koska eri saarien välillä on kielellisiä ja kulttuurisia kiistoja, samalta saarelta tuleminen saattoi aiheuttaa suosimisjärjestelmiä ja vastaavasti toiselta saarelta tuleminen syrjimistä, mitä piirteitä myös pidettiin kokofilippiiniläiselle miehistölle tyyppisenä. Sama on todettu useissa muissakin tutkimuksissa (Grøn & Svendsen 2013, 201–202; Sampson 2003, 274; Sampson 2013, 78; Sampson & Zhao 2003, 35).

Ottamatta kantaa siihen, olivatko konehuoneen turvajärjestelyt hoidettu suomalaisten puolesta asianmukaisesti, on kysymys vastuusta kuitenkin todellinen ja huomionarvoinen. PSC-tarkastuksen tullen juuri ykkösmestarilta tultaisiin kysymään, kuinka asiat on konehuoneessa järjestetty. Filippiiniläinen ykkösmestari oli tottunut työskentelemään useista kansallisuuksista koostuvissa miehistöissä, mikä näkyi tavassa nähdä selkeä hierarkia luontaisempana. Tällä viitataan Helen Sampsonin näkemykseen, jonka mukaan mitä useammista kansallisuuksista ja etnisistä taustoista laivayhteisö koostuu, sen tärkeämpiä ovat selkeä organisaatio ja yhteiset pelisäännöt. Sekamiehistöjen tuleminen yksikansallisten miehistöjen tilalle onkin todettu pikemminkin vahvistaneen laivayhteisöjen hierarkiaa kuin haastavan sitä. Useissa kansainvälisissä tutkimuksissa on myös todettu merimiesten työskentelevän mieluiten sekamiehistöissä, koska niissä jokainen pitäytyy asemansa mukaisissa tehtävissä.⁴⁹³ Yksikansallisissa miehistöissä sen sijaan ystävyysuhteet saattavat hämärtää hierarkian rajoja ja tehdä ammatillisen toimimisen vaikeaksi. Esimerkki ykkösmestarin hierarkkisen aseman ohittamisesta kertookin juuri ennen kaikkea Marthan suomalaismiehistön yksikansallisesta taustasta ja tottumuksesta toimia omien maanmiesten kesken. Työt oli totuttu jakamaan epämuodollisissa yhteyksissä suomeksi, ja kommunikaatio hierarkian eri tasojen välillä oli epämuodollista.

Suomalaisten kieltäytyminen toimimasta filippiiniläisen alaisuudessa ei toki ole vieras asetelma maailman merillä. Länsimaisilla miehistön jäsenillä on todettu olevan taipumus pitää omia tapojaan niin historiallisesti kuin taloudellisen aseman perusteella ainoana oikeana tapana toimia. Haluttomuus ottaa neuvoja itseään alemmalla tasolla koettujen taholta on todettu muun muassa tanskalaisilla laivoilla tavalliseksi.⁴⁹⁴ Kyse on kuitenkin pitkälti oletuksesta toisen ryhmän paremmuudesta, mistä suomalaisessa hegemoniassa M/S Marthalla oli pitkälti kyse. Onkin todettu, että esimerkiksi tilanteissa, joissa samalla hierarkian tasolla on eri kansallisuuksia, heidän välilleen saatetaan tehdä eroja syntyperän perusteella; eri kansallisilla ryhmillä voi olla eräänlainen relatiivinen status työyhteisössään. Odotukset toisen ryhmän ylemmyydestä antavat tämän mukaan oikeuden esimerkiksi kieltäytyä ottamasta vastaan käskyjä alemmaksi oletetun ryhmän jäseniltä.⁴⁹⁵

Kiistan lopputulos, filippiiniläisen ykkösmestarin ”opettaminen” suomalaisten tapoihin, viittaakin ensisijaisesti Marthalla vallitsevaan suomalaiseen kulttuuriseen hegemoniaan. Tämä luo mielenkiintoisen kontrastin väitteelle, jonka mukaan rahtilaivojen on sanottu olevan hypertiloja, yksinkertaisia ja universaaleja tiloja, jotka eivät ole kytköksissä mihinkään maahan vaan ovat pikemminkin vailla kotimaata; ne toimivat samojen periaatteiden mukaan

493 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 3, 97; Sampson 2003, 274; Sampson 2013, 78; Grøn & Svendsen 2013, 202; Amante 2005, 279.

494 Knudsen 2004, 52–53.

495 Østreng 2001, 11–12.

riippumatta niiden omistajasta, reitistä tai miehityksestä.⁴⁹⁶ Väittäisinkin, että Martha ei ole kulttuurinen tyhjiö, vaan heijastaa niin ammatillista kuin kansallista kontekstia. Ja vaikka laivat olisivat yleisesti neutraaleja ja universaaleja hypertiloja, hierarkiat ja työn dynamiikka sitoutuvat merenkulun historiallisiin ja kansallisiin perinteisiin. Siten vaikka työorganisaation ja eristyneisyyden kannalta M/S Martha oli muiden vertaistensa rahtilaivojen lailla eräänlainen hypertila, käytännön työelämän näkökulmasta se oli dominantisti suomalainen.

496 Sampson 2003, 256.

8. Merenkulku kohtalona

Kuten kulttuurista moninaisuutta superdiversiteetin näkökulmasta eri yhteyksissä tutkineet ovat osoittaneet, yksilöiden taustalla ja muuttoliikkeen tai diasporaan päätyminen syillä on merkitystä niin yhteisön muodostumiseen kuin yksilön asemaan uudessa maassa tai yhteisössä. Steven Vertovecin tapa tuoda esille diasporaan päätyminen polku onkin otettava huomioon erityisesti filippiiniläisten merimiesten kohdalla, koska heidän osallisuuteensa osana globaalia merenkulkua liittyy käytännöllisten, taloudellisten ja työvoimapolitiittisten syiden lisäksi erinäisiä historiallisia ja yhteiskunnallisia tekijöitä. Ja kuten Vertoveckin toteaa, esimerkiksi muuttoliikkeeseen johtaneilla tekijöillä on vaikutuksensa myös muuttavien sosiaaliseen ja juridiseen statukseen uudessa paikassaan.⁴⁹⁷ Onkin paikallaan syventää vielä hieman kuvaa filippiiniläisistä merimiehistä heidän taustansa näkökulmasta.

Kuten todettua, perimmäisin syy filippiiniläisten merimiesten päätymiseen ulkomaisille kauppalaivoille on valtion järjestelmällinen panostus kansalaisensa lähettämiseksi vierastyöhön. Filippiinien valtio ymmärsi 1980-luvun merenkulun kriisin myötä merimiestensä arvon ulkomaisen valuutan tuojina köyhään kotimaahansa, ja koska he päätyivät heti kättelyssä työskentelemään alemmissa positioissa laivan hierarkiassa – joissa olot eivät usein ole parhaat mahdolliset –, oli valtion pyrittävä tukemaan kansalaistensa pysyvyyttä työpaikoissaan. Heistä ja sittemmin muistakin ulkofilippiiniläisistä työntekijöistä muodostettiin oma kansallisuuden luokkansa OFW, Overseas Filipino Worker, jonka merkitystä maalleen pyrittiin tukemaan erityisen sankarillisuusmyytin avulla. Tämä Balik Bayan -järjestelmä pyrki korostamaan työläisten uhrautuvaisuutta maansa ja perheensä eteen.

Vaikka M/S Marthan filippiiniläiset merimiehet eivät suoranaisesti viitanneet mahdolliseen kokemukseensa olla valtionsa lähettäjiä, väittäisin näinkin järjestelmällisen valtiollisen ohjelman aiheuttavan vähintään välillisiä seurauksia. Tämä voidaan nähdä esimerkiksi paikoin esille tullessa ylpeydessä olla filippiiniläinen merimies. Useat heistä korostivat filippiiniläisten hyvää mainetta ahkerina työntekijöinä ja tiedostivat edustavansa maailman ylivoimaisesti suurinta yksittäistä kansallisuutta merenkulussa. Muutama nimesi kansallisen erinomaisuuden perustuvan laajaan kollektiiviseen kokemukseen maailman meriltä: koska filippiiniläisiä oli paljon kansainvälisessä merenkulussa, heidän oli oltava erityisen hyviä siinä. Kansallinen tausta näkyi myös siinä, että he itse toivat korostetusti esille joustavuuttaan ja sopeutuvuuttaan työskennellä minkä maalaisten kanssa hyvänsä. Nämä kaikki ovat attribuutteja, joita Filippiinien valtio tuo usein esille markkinoidessaan kansalaisiaan ulkomaille.

497 Vertovec 2007, 1031; Meissner & Vertovec 2015, 542–534.

Yksilöllisempi ja inhimillisempi syy merille lähtöön oli kuitenkin perhe ja suku. Koska perheet olivat yleensä päättäneet poikansa, joskus myös tyttärensä, tulevan uran merillä jo tämän ollessa hyvin pieni, oli ammatti ikään kuin perheen yhteinen. Filippiiniläisiä merimiehiä onkin kutsuttu tämän takia perhetaustaiseksi yritykseksi. Perhe ja suku panostavat suuria summia lapsen kouluttamiseen, josta seuraa odotus vastavuoroisesta ylläpidosta lapsen saadessa työpaikan. Useat merimiehet puhuivatkin perheestään, paitsi suurella kaipuulla, myös vastuunkantamisen näkökulmasta. Perheen elättäminen primäärinä – ja usein ainoana – motivaationa merillä työskentelyyn on asia, joka on tullut vastaan useissakin filippiiniläisiä koskevissa etnografisissa tutkimuksissa.⁴⁹⁸

Perhe ja koti-ikävä olivat epäilemättä tärkeässä asemassa myös suomalaisilla tai virolaisilla merimiehillä, mutta näillä asioilla oli astetta syvempi merkitys filippiiniläisille; selkeästi pidempi poissaolo läheistensä parista asetti heidät eriarvoiseen asemaan kanssapurjehtijoidensa kanssa. Tulin itsekin läpi kenttätöideni huomaamaan filippiiniläisistä, kuinka läsnä koti-ikävä heidän mielissään oli. Se tuotiin usein esille heti tapaamisen alussa, ja monista haastatteluista merkittävän osan lohkaisi kotiseudun ja perheen kuvailu. Suomalaisena jopa hieman yllätyin, kuinka välittömästi – sanan molemmissa merkityksissä – he toivat kodin ja sen herättämät tunteensa esille. Kenttätöypäiväkirjassani pohdinkin:

Tuntuu et aina kun aloittaa keskustelun filpparin kanssa, he kertovat ensimmäiseksi kuinka pitkä törni on laivalla ja kuinka ikävä on kotiin. [Tälläkin perämiehellä] on vaimo kotona, mutta ei onneksi vielä lapsia. On nyt ollut 2 kk ja 5 päivää laivan päällä (tietävät aina myös tarkkaan kauanko olleet).

Koska puheenaiheet liittyivät usein koti-ikävän ja kaipuun kautta tunteisiin, välittyi filippiiniläisistä melko sensitiivinen kuva. He ilmaisivatkin itseään avoimesti, erityisesti verrattuna useimpiin suomalaisiin merimiehiin. Suomalaisten kanssa keskusteluni liittyi harvemmin koti-ikävään heidän lyhemmän törnin johdosta, mutta myös keskustelutapojemme erilaisuuden takia. Heidän kanssaan puhuttiin yleensä työstä ja sen kautta esimerkiksi urasta tai muista laivoista tai vaikka politiikasta, kun taas filippiiniläisten kanssa ajauduin suoremmin keskustelemaan inhimillisemmistä aiheista jo heti keskustelun alussa. Toki suomalaistenkin kanssa syntyi ajan myötä ystävyyttä, koska olin esimerkiksi haastattelun kautta tullut tietämään heistä yksityishenkilöinä enemmän, jolloin he saattoivat spontaanimminkin kertoa esimerkiksi kuulumisia kotoaan vaimostaan tai lapsistaan. Tämä tapahtui kuitenkin vasta sen jälkeen, kun suhteemme oli edennyt erityiseen luottamuksellisempaan vaiheeseen. Filippiiniläisten kanssa tällaista lämmittelyvaihetta ei tarvittu.

On myös todettava, että saamaani kuvaan filippiiniläisten avoimuudesta saattaa vaikuttaa asemani naisena ja ikäni heitä jonkun verran vanhempana.

498 Fajardo 2011, 86; Swift 2011, 275–276; Grøn & Richter 2013, 43–45; Lamvik 2002, 23–31; Lamvik 2012, 24–25.

Koin, että he mielellään keskustelivat kanssani esimerkiksi perheeseen ja kotiin liittyvistä asioista. Fabienne Knudsen huomasi vastaavan omissa kenttätöissään sekamiehitetyillä laivoilla: tanskalaiset merimiehet kyselivät ensisijaisesti, oliko hän seilannut aikaisemmin ja kenen kanssa, kun taas filippiiniläiset kyselivät, kuinka monta lasta hänellä on.⁴⁹⁹ En kuitenkaan lähtisi ylikorostamaan naiseuteni tuomaa mahdollista erityisasemaa filippiiniläisten uskottuna, koska ymmärsin useiden suomalaisten merimiesten puheista myös heidän olevan perillä työtovereidensa perheestä, kotioloista ja kaipuusta kotimaahan; ne olivat luontevia puheenaiheita esimerkiksi kapteenin ja perämiehen välillä vahdin pitkinä tunteita komentosillalla.

Suomalaisiin verrattuna filippiiniläisille merimiehille perheellä on kuitenkin erityinen, hieman toisenlainen rooli. *M/S Marthalla*, kuten useissa muissakin tutkimuksissa, on tullut esille se, kuinka perheen eteen työskentelyä kuvataan merimiesten keskuudessa erityisenä *uhrautumisena*, eräänlaisena kohtalon määräämänä elämäntehtävänä.⁵⁰⁰ Yleensä perhe esiintyi vapaamuotoisimmissa keskusteluissamme lähinnä kaipuun näkökulmasta, mutta haastatteluissa aihetta käsiteltiin myös liittyen merimiesten rooliin perheen elättäjinä. Tämä toki johtuu siitä, että haastatteluissa käsitelimme heidän syitä merille lähtöön. Puhetavan ero näkyi siinä, että vapaamuotoisissa tilanteissa aihetta käsiteltiin enimmäkseen melankolisesti, kun taas haastatteluissa sävy oli usein suoraviivaisempi, jopa katkera:

For us, you have to sacrifice something. Nobody will do it for you. Especially if you are living in a situation that you are paying all the bills and your family is depending on you.⁵⁰¹

I am the breadwinner. I help my mom and my dad. And then we have baby and the house... and other expenses.⁵⁰²

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.⁵⁰³

Perheen merkitys ja taloudellinen riippuvuussuhde tulevat esille näissä otteissa melko katkerasti, erityisesti muistellessani haastatteluiden sävyjä. Uhrautumisen tematiikka välittyi sanallisesti yhdessä näistä otteista, mutta oli läsnä eräänlaisena tunnemaisemana muissakin. Erityisesti näistä jäi mieleeni keskimmäisen haastattelun surumielinen ja alistunut sävy. Haastateltava oli nainen, jolla oli pieni lapsi kotona; lasta hoitivat hänen vanhempansa. Vastaavaa katkeruutta ja

499 Knudsen 2004, 70.

500 Lamvik 2002, 23–31; Grøn & Richter 2013, 45–46.

501 ”Meillä sinun täytyy uhrautua, kukaan ei tee sitä puolestasi. Erityisesti jos joudut maksamaan kaikki laskut ja perheesi on riippuvainen sinusta.” Filippiiniläinen miehistön jäsen.

502 ”Olen perheeni elättäjä. Autan äitiäni ja isääni. Ja sitten meillä on vauva ja talo... ja muut kulut.” Filippiiniläinen miehistön jäsen.

503 ”Haluat olla perheesi lähellä, mutta ongelma on, että sinulla ei ole rahaa. Joten sinun täytyy uhrautua lisää.” Filippiiniläinen miehistön jäsen.

alistuneisuutta osastaan eräänlaisena ”pankkina”, jonka rooli on vain rahoittaa perhettä, havaitsi Helen Sampson myös omissa haastatteluvissaan.⁵⁰⁴

Vaikka uhrautumisen mainitseminen kertoo ensisijaisesti merimiesten tunteista elämäntilannettaan kohtaan, voi asiaa katsoa myös laajemmasta näkökulmasta. Sen, että ilmaisu esiintyy melko stereotyyppisesti samoin sanoin ja usein samankaltaisissa yhteyksissä, voi ajatella indikoivan tietynlaista yleistynyttä puhetapaa. Tähän on kiinnittänyt huomiota myös amerikanfilippiiniläinen antropologi Kale Bantigue Fajardo. Hän löytää tavassa puhua uhrautumisesta yhteyden Filippiineillä tunnettuun ilmiöön ”Utang Na Loob”, mikä tarkoittaa sanamukaisesti sosiaalista velkaa tai kiitollisuutta ja solidaarisuutta. Sen mukaan ihminen on aina itsensä ja toisten muodostama psykososiaalinen kokonaisuus, jolloin kaikki ajattelu lähtee tästä kombinaatiosta, ei yksilöstä itsestään. Uhrautuvuuden korostamisessa onkin havaittavissa vastaavaa valtiojohtoisuutta kuin Balik Bayan -ilmiössä. Korostamalla filippiiniläisten ”luontaista halua uhrautua” on pyritty legitimoimaan kansalaisten lähettäminen ulkomaille tukemaan maansa taloudellista kasvua. Fajardon mielestä ilmiö ei kuitenkaan ole yksistään Filippiinien valtion harjoittamaa propagandaa, vaan se on valjastettu myös amerikkalaisten taholta kuvaamaan filippiiniläisille tyypillistä sopeutuvuutta ja alistuvuutta. Uhrautuvaisuutta onkin hänen mielestään käytetty jälkikolonisoivissa yhteyksissä häivyttämään vauraampien valtioiden kyseenalaista tapaa palkata ulkomaista väkeä huonoimmin ehdoin.⁵⁰⁵

Jos ajatellaan filippiiniläisiä merimiehiä Rogers Brubakerin kategoria-käsitteen näkökulmasta, on valtiolla kategorisena organisaationa selkeä rooli heidän ryhmäytymisessään ja keskinäisen solidaarisuuden rakentamisessa. Tällä viitataan edellä mainittuihin joustavuuden, sopeutuvuuden ja uhrautuvuuden avulla tuotettuihin ryhmän kollektiivisiin ominaisuuksiin. Toisaalta, jos ajatellaan kategorioita luotavan organisaatioiden taholta, voi ilmiötä tarkastella myös kirkon ja uskonnon näkökulmasta. Norjalainen antropologi Gunnar Lamvik näkee filippiiniläisten uhrautumisessa valtiollista ohjausta suurempaa symboliikkaa, millä hän viittaa kristinuskoon. Hänen mukaansa uhrautumiseen tarvitaan jokin kohde, ja se voi olla yhtä lailla jumala kuin perhe. Ulkofilippiiniläisten perheen vuoksi uhrautumisen merkitystä onkin hänen mukaansa joissakin filippiiniläisissä medioissa verrattu jopa Raamatun pääsiäisen tapahtumiin ja Ristin tiehen. Onkin todettava, että uskonnoista erityisesti katolisuu-
della on tärkeä merkitys filippiiniläisille, ja kuten Lamvik toteaa, eroa maallisen ja pyhän välillä on Filippiineillä usein mahdoton tehdä. Filippiinit on uskonnon vapaudesta huolimatta leimallisesti kristillinen maa ja ihmiset myös harjoittavat uskontoa: 85 prosenttia kansasta kuuluu katoliseen kirkkoon ja lähes 70 prosenttia käy kirkossa joka viikko.⁵⁰⁶

504 Sampson 2013, 126.

505 Fajardo 2011, 86–94.

506 Lamvik 2002, 25–29; Uskonnot Filippiineillä; Filippiinien maaraportti 2010.

M/S Marthalla uskonto ei minun nähdäkseni näytellyt erityisen suurta roolia, jos kohta muutamissa kohdin se tuli selkeästi esille. Eräällä laivalla näin kerran filippiiniläisille järjestettävän erityisen messua muistuttavan uskonnollisen tilaisuuden ulkomaan satamassa ollessamme. Tätä oli toivottu, koska heidän kotimaassaan oli ollut luonnonkatastrofi ja useita ihmisiä oli kuollut. Tällöin Suomen merimieskirkon edustaja tuli laivalle pitämään ekumeenisen hartauden filippiiniläisten päivähuoneessa. Yleensä merimieskirkon rooli niin suomalaisille kuin filippiiniläisille vaikutti olevan kuitenkin enemmän sosiaalinen kuin uskonnollinen. Filippiiniläisille se tarjosi mahdollisuuden esimerkiksi soittaa kotimaahan ja koko miehistölle kyytejä kaupunkiin ja lähiympäristöön.

Henkilökohtaisella tasolla uskonnollisuus tuli kuitenkin vastaan muutaman kerran. Haastatteluissa en erityisesti kysynyt uskonnosta, tosin niissä ei muutenkaan edetty erityisen kysymyslistan mukaan, mutta muutamat haastateltavat toivat uskonnon esille tavalla tai toisella. Jumalaan saatettiin viitata aivan arkisissa, pikemminkin retoriikkaan viittaavissa lauseyhteyksissä, kuten eräässä haastattelussa: ”I thank to the God that I can continue work like this.”⁵⁰⁷ Mutta myös uskonnon harjoittamisesta puhuttiin avoimesti:

Of course, we have to thank God for that one. We have to give praises and thank to God. Because he knows everything. Because we Filipinos we are very religious. ... We go to church. I teach my children: before you eat, you have to pray.⁵⁰⁸

Haastatteluiden lisäksi asiaa sivuttiin muissakin yhteyksissä, mutta sanoisin, että kyseessä olivat melko lailla samat henkilöt: niille, joille uskonto oli tärkeä, siitä puhuminen oli helppoa ja arkista. Eräs miehistön jäsenistä oli kuitenkin selkeästi hyvin uskonnollinen ja koki uskon auttavan häntä selviytymään pahoista tilanteista. Joitakin viikkoja aikaisemmin laiva oli ollut kovassa kelissä ja kysyessäni häneltä pelkäämisestä tällaisessa tilanteessa, hän vastasi:

Sometimes, it's normal. Last time it happened... Because I am catholic, I only trust the God above. So, if this is my time, it's my time. But I always pray every time before I sleep: please take good care all onboard, the captain, the engineers, officers, Filipino, Finnish crew and the family also as well. Because we don't know what's happening. One hour or days like that. Because when it comes bad weather, when it happens... It was one month ago, the rolling was twenty degrees. I always pray that lord help us. ... I have faith. Also I have faith in myself and I have trust all the crew.⁵⁰⁹

507 ”Kiitän luojaani, että saan jatkaa työskentelyä.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

508 ”Totta kai meidän tulee kiittää jumalaa. Meidän täytyy ylistää ja kiittää häntä. Koska hän tietää kaiken. Me filippiiniläiset olemme hyvin uskonnollisia. ... Me käymme kirkossa. Opetan lapsilleni lausumaan ruokarukouksen.” Filippiiniläinen miehistön jäsen.

509 ”Joskus, se on normaalia. Viimeksi kun se tapahtui... Koska olen katolilainen, luotan vain Jumalaan yllämme. Jos nyt on minun aikani, se on minun aikani. Mutta rukoilin aina ennen nukkumaan menoa: pidä huolta kaikista laivan päällä, kapteenista, konemestareista, perämiehistä, filippiiniläisistä ja suomalaisista, ja perheestä myös. Koska emme koskaan tiedä mitä seuraavaksi tapahtuu. Koska voi tulla kova keli... Kuukausi sitten keinunta oli kaksikymmentä astetta. Rukoilin jumalaa apuun. ... Minulla on uskonni. Uskon myös itseeni ja koko miehistöön.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

Merimiehen vastaus oli mielenkiintoinen sekoitus uskontoa, fatalismia ja itsetuntoa. Hän samanaikaisesti myönsi pelkäävänsä kovia kelejä ja hyväksyvän mahdollisesti eteen tulevan kuoleman ja kuitenkin uskovansa kykyynsä ja muun miehistön taitoihin selviytyä pahoista keleistä. Tällainen uskonnollinen avautuminen oli lähinnä harvinainen poikkeus, vastaavaa ei kohdalleni muutoin osunut. Tämä saattaa johtua myös siitä, että yleisesti on ajateltu sekamiehistöissä olevan hyvä välttää keskustelua niin uskonnosta kuin esimerkiksi politiikasta.⁵¹⁰

Vaikka perheyhteys on filippiiniläisille merimiehille usein kantava voima – sen avulla he jaksavat työskennellä koko pitkän törninsä – sen on todettu eräissä tutkimuksissa olevan jopa turvallisuusriski. Esimerkiksi koti-ikävä voi aiheuttaa erilaista huolta, stressiä ja väsymystä, jotka heikentävät keskittymiskykyä ja vaikuttavat yleiseen vireystilaan.⁵¹¹ Toki kaikilla merimiehillä esimerkiksi ikävien uutisten kuuleminen kotoa vaikuttaa mielialaan ja keskittymiseen työtehtäviin, mutta filippiiniläisillä kotiasioihin vaikuttaminen kriittisissä tilanteissa on huomattavasti vaikeampaa.⁵¹² Suomalaiset kertoivat pystyvänsä hätätilassa lentämään lähimmästä satamasta kotiin ja usein vielä varustamon kustannuksella, mutta filippiiniläiset kertoivat joutuvansa yleensä maksamaan oman matkansa ja vielä sijaisinkin matkan. Lento kotiin on myös ymmärrettävästi kalliimpi heille kuin suomalaisille, joten kynnsy lähteä kotiin kesken törnin on korkea.

Perhetaustan vaikutusta turvallisuuteen voi tarkastella myös toisesta näkökulmasta. Koska poika, jonka perhe valitsee koulutettavaksi merimieheksi, on yleensä nuori eikä välttämättä omaa vielä erityistä näkemystä tai mielipidettä merenkulusta – jos kohta sitä häneltä kysytäänkään –, saattavat ammatin realiteetit tulla myöhemmin vastaan yllätyksenä. Vaikka useat kohtaamani filippiiniläiset merimiehet eivät tuoneet tätä piirrettä esiin, eivätkä toki välttämättä kokeneet näin, löytyi yksi joka viittasi asiaan epäsuorasti:

I also don't want to be here. But what can we do. This is my life I think. Maybe this is my destiny. It's just for the sake of my family, they are depending on me. I must stay here. I must love this work. Even if I don't like it anymore.⁵¹³

Haastattelun sävy ei yllättänyt, sillä kuten edellä nähtiin, uhrautumisesta kertovissa yhteyksissä sävy oli usein katkera. Samasta asiasta tämäkin meri-

510 Sampson 2013, 119.

511 Grøn & Richter 2013, 45–47.

512 Vuonna 2013 tehdyn suomalaisselvityksen mukaan esimerkiksi merimiesten kokema ero perheestä jakautui melko tasan; noin 40 prosentille se oli elämänlaatua heikentävää mutta samalle määrälle vastaajista ei. On kuitenkin huomioitava, että merkittävä osa tutkimukseen vastaajista työskenteli matkustajalaivoilla, joissa törnit ovat rahtilaivoja lyhemmät. (Haavisto et al 2014, 122.)

513 ”En myöskään halua olla täällä. Mutta minkäs teet, tämä on elämäni, ehkä tämä on kohtaloni. Teen tätä perheeni eteen, he ovat riippuvaisia minusta. Minun täytyy jäädä tänne, minun täytyy rakastaa tätä työtä, vaikka en enää pitäisi siitä.” Filippiiniläinen päällystön jäsen.

mies puhui, uhrautumisesta perheen hyväksi. Hän kuitenkin totesi olevansa pakotettu olemaan merillä, vaikka ei enää pitänyt siitä. Tämä ei toki kerro siitä, että hän olisi lähtökohtaisesti ollut haluton lähtemään merille, mutta osoittaa perheen vuoksi uhrautumisen voivan aiheuttaa ainakin myöhemmässä uran vaiheessa merkittävää kiinnostuksen puutetta työhön.

Eräänlaista leipääntymistä ja kyllästymistä merenkulkuun esiintyy kaikilla merimiehillä kansallisuuteen katsomatta,⁵¹⁴ mutta viihtymättömyys voi viitata myös lähtökohtaiseen vastahakoisuuteen ja jopa pelkoon työskennellä merillä. Tässä lähtökohdassa filippiiniläiset poikkesivat selvästi suomalaisista, sillä kuten aikaisemmin on tullut esille, suomalaisten urapolku ja ammattiin hakeutuminen ovat selkeästi individualistisia, eikä esimerkiksi suvun merkityksellä merimiesuran valinnassa ole enää juurikaan merkitystä. Vaikka kukaan M/S Marthan filippiiniläisistä merimiehistä ei tuonut taustastaan esille erityistä merimiesuralle pakottamista, tuli ura juuri perheen valintana enemmän tai vähemmän selvästi esille. On muistettava, että merimiehen ammatti on OFW-töistä selkeästi parhaiten palkattu, ja siksi useat perheet valitsevat sen lapsensa tulevaksi uraksi. Uhrautuvuuden voidaan siten katsoa pahimmillaan vaikuttavan jopa laivan turvallisuuteen.

514 Haavisto et al 2014, 137–138.

9. Moninaista yhteiseloä

Inhimillisiä virheitä

Vaikka tarkoitukseni ei ole ollut osoittaa M/S Marthan toiminnassa suoranaisia turvallisuuteen liittyviä riskejä, vaan pikemminkin valottaa sekamiehityksen moninaista luonnetta, on kuitenkin paikallaan tarkastella miehistöä myös kootummin merenkulun turvallisuuden näkökulmasta. Tutkimukseni alussa kerroin kiinnostuksestani lähteä tutkimaan suomalaista kauppamerenkulua kuultuani inhimillisen virheen suuresta osuudesta merenkulkuonnettomuuksiin. Yleisesti on esitetty, että inhimillinen virhe aiheuttaisi jopa 80 prosenttia merenkulkuonnettomuuksista.⁵¹⁵

Inhimillistä virhettä on tutkittu kansainvälisesti melko paljon, ja eri tapoja luokitella onnettomuuksien syitä on yhtä monta. Virhettä on tarkasteltu muun muassa organisatoristen, henkilöstöön liittyvien ja tekniseen suunnitteluun liittyvien tekijöiden avulla.⁵¹⁶ Suomessa laajimmin merenkulun turvallisuutta on käsitelty vuonna 2007 silloisen Merenkululaitoksen⁵¹⁷ teettämässä esiselvityksessä, jossa pyrittiin paitsi löytämään kehittämiskohteita merenkulun turvallisuuden parantamiseksi, myös selvittämään vallitsevia käytäntöjä komentosillalla. Tutkimuksen taustateorianä käytettiin ilmailuliikenteestä omaksuttua uhkien ja virheiden hallinnan mallia, jossa inhimillinen virhe jaoteltiin rikkomuksiin, työrutiinivirheisiin, kommunikointivirheisiin, puutteisiin tiedoissa ja taidoissa sekä päätöksentekovirheisiin.⁵¹⁸

Jos otetaan lähtökohdaksi tämä Merenkululaitoksen tilaama tutkimus ja sen listaamat viisi inhimillisen virheen osa-aluetta, on Marthalta löydettävissä erityisesti *työrutiinivirheisiin* vaikuttavia piirteitä. Niillä tarkoitetaan tilanteita,

515 Luku esiintyy muun muassa kansainvälisen SOLAS-meriturvallisuussopimuksen reittisuunnittelua koskevassa liitteessä vuodelta 1999, joka sanamuotonsa mukaan pohjaa tietonsa tutkimustuloksiin. Alkuperäinen SOLAS, International Convention for the Safety of Life at Sea, luotiin vuonna 1914 Titanicin uppoamisen seurauksena. (IMO. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974; SOLAS. Annex 24 – Voyage Planning.) Itämerellä vuonna 2011 tapahtuneista onnettomuuksista puolessa oli syynä inhimillinen virhe; tekniset syyt aiheuttivat onnettomuuden 22 prosentissa tapauksista ja ulkoiset tekijät olivat osallisena 17 prosentissa onnettomuuksista. Suhdeluku on ollut vastaavanlainen useina seuraavina vuosina. (Report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2011, 7, 9, 16.)

516 Hetherington, Flin & Mears 2006, 403; ks. myös Pyne & Koester 2005.

517 Merenkululaitos on sitemmin jaettu, ja merenkulun turvallisuudesta vastaa nykyään Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

518 Helmreich 1999, 678; Erkama, Helovuö & Salokorpi 2007, 5. Suomessa merenkulun turvallisuutta on tutkittu muun muassa Merenkululaitoksen (nyk. liikenteen turvallisuusvirasto Trafi), Onnettomuustutkintakeskuksen, VTT:n, Turun yliopiston Merenkulun koulutus- ja tutkimuskeskuksen sekä Kotkassa toimivan Merikotka-tutkimuskeskuksen toimesta (ks mm. Berg, Storgård & Lappalainen 2013; Hänninen 2008; Jalonen & Tirkkonen 2009; Lappalainen 2008; Lappalainen & Salmi 2009; Lappalainen et al 2011; Luotsauksen toimintatavat ja kulttuuri onnettomuustapausten valossa 2004; Norros et al 1998; Viertola 2013; Väsymyksen syyt ja yleisyys komentosiltatyöskentelyssä 2004).

joissa virhe on tapahtunut unohduksen, erehdyksen tai lipsahduksen johdosta, siis enemmän tai vähemmän tarkoituksettomasti. Työruutiinivirheiden voikin ajatella tapahtuvan inhimillisesti ottaen kenelle tahansa ja mistä syystä tahansa. Esimerkiksi suomalaisille päälliköille on selvityksen mukaan tapahtunut unohduksia tilanteissa, joissa keulapotkurin ohjausta ei ole muistettu siirtää siiven ohjauspisteestä keskikonsolille tai ohjausta automaatilta käsiruorille.⁵¹⁹

Vaikka useat työruutiinivirheet ovat sattumia, voi esimerkiksi keskittymiskykyyen ja vireystasoon vaikuttavilla tekijöillä olla virheitä lisäävä vaikutus. Marthan päälliköiden työssä erityistä kuormittavuutta ja stressiä lisäsivät muun muassa sekamiehityksen myötä kasvanut työn määrä sekä aikataulupaineet ja erilaiset vaatimukset varustamoiden taholta. Laivan lastin, reitin ja aikataulun yhteensovittaminen siten, että esimerkiksi miehistölle ei tule lepoaikarikkomuksia on suuri haaste. Usein kapteeni itse on se, joka viime kädessä joustaa. Liian lyhyeksi jäävät unet ovat myös Itämeren feederliikenteen haaste, koska satamia on sekä Suomen että Euroopan päässä useita peräkkäin, jolloin muun muassa perämiesten 4:8-vahtijärjestelmä häiriintyy.

Työhön keskittymiseen ja vireystilaan vaikuttavat ymmärrettävästi riittävän levon lisäksi useat henkilökohtaiset tekijät. Kuten edellisessä luvussa todettiin, erityisesti filippiiniläisten merimiesten huoli perheestään saattaa tietyissä tilanteissa lisätä onnettomuusriskiä. Stressaava kotitilanne voi vaikeuttaa keskittymistä työhön komentosillalla, minkä seurauksena on vaarana, että tarkkuus työntekoon häiriintyy. Toki kaikkia merimiehiä erityisesti kotoa kuullut ikävät uutiset vaivaavat. Huomionarvoista tässä on kuitenkin, että filippiiniläisillä on suomalaisia selkeästi haasteellisempi tilanne pitkän välimatkan ja kuuden, jopa yhdeksän kuukauden yhtäjaksoisen työskentelyn johdosta. Lisäksi, kuten todettua, työsopimuksista johtuen heillä ei juurikaan ole mahdollista käydä kotimaassaan kesken tönnin.

Filippiiniläiset perämiehet ovat selvästi uskollisempia seuraamaan ohjeita ja määräyksiä, mistä johtuen he harvemmin puuhaavat komentosillalla muuta kuin työhön liittyvää. Tässä suomalaiset ovat itsellisempiä. Eräs M/S Marthan kapteeni totesikin erityisesti suomalaisia jouduttavan valvomaan esimerkiksi sosiaalisen median käytössä vahdin aikana. Vaikka esimerkiksi Facebook oli tärkeä yhteydenpitoväline ja viihdyke kaikille merimiehille, filippiiniläiset perämiehet olivat selvästi arempia sen käytössä työaikana. Suomalaisten perämiesten näin joskus käyttävän puhelintaan komentosillalla, mikä saattoi olla myös ohi ajettavien maiden internet-yhteyksien metsästämistä; kaikki varustamot eivät panostaneet laivan sisäiseen langattomaan verkkoon.

Vaikka filippiiniläiset perämiehet olivat työntekijöinä tunnollisia ja ilmeisen päteviäkin, he vaikuttivat havaintoni perusteella komentosillalla erityisen varovaisilta ja epäitsenäisiltä. Tämä piirre on tullut esille myös useissa tässäkin tutkimuksessa viitatuissa kansainvälisissä tutkimuksissa. Filippiiniläisten varovaisuus-

519 Erkama, Helovuola & Salokorpi 2007, 18–20.

den esimerkiksi poiketa annetuista ohjeista voikin ajatella johtuvan työpaikan menetyksen pelosta, kuten aikaisemmin on useassa kohdin tullut esille; itsenäisiä päätöksiä ei uskalleta tehdä virheiden syntymisen pelossa. Virheiden välttäminen ja työn tekeminen tarkasti ohjeiden mukaisesti viittaakin lähinnä turvallisuushakuisen käyttäytymiseen juuri työkyvyn ja työpaikan säilyttämisen näkökulmasta. Vaikka nämä asiat eivät ole yksiselitteisesti kausaalisisessa yhteydessä toisiinsa, on todettava, että filippiiniläisillä merimiehillä on ainakin Tanskassa huomattu olevan erityisen vähän työturvallisuuteen liittyviä onnettomuuksia.⁵²⁰

Merenkulkuonnettomuuksien riskin näkökulmasta filippiiniläisten ei tunnollisuuden ja sääntöjen noudattamisen osalta voi kuvitella päätyvän tekemään *rikkomusta*, mikä on Merenkululaitoksen selvityksessä todettu yhdeksi onnettomuuksiin johtavaksi syyksi. Rikkomuksella tarkoitetaan sellaista toimintaa tai toimimatta jättämistä, jossa henkilö tietää tekevänsä ohjeiden tai määräysten vastaisesti. Teko ei kuitenkaan ole välttämättä itsetarkoituksellisesti ohjeiden vastainen, vaan henkilö saattaa olettaa organisaation edellyttävän joustavuutta. Hän esimerkiksi kuvittelee, että kyseinen sääntö ei ole relevantti tai että sääntön noudattamatta jättäminen jouduttaa tai sujuvoittaa annettua tehtävää.⁵²¹ Tähän piirteeseen eräs haastatteleminen kapteeneista viittasikin mainitessaan suomalaisten perämiesten saattavan turhankin paljon soveltaa ohjeita oman mielensä mukaan, mihin hänen mukaansa filippiiniläinen ei koskaan sortuisi. Filippiiniläisten perämiesten epäitsenäisyys näyttäytyykin tätä taustaa vasten pikemminkin etuna kuin haittana.

Päätöksentekoon liittyvät virheet ovat sikäli merkittävä asia turvallisuuden kannalta, että ne saattavat olla aiheuttamassa useanlaisia onnettomuuksia. Koska olosuhteet merillä liikennöinnissä ovat harvoin stabiilit, liittyy päätöksenteko usein juuri olosuhteiden muutoksiin. Esimerkiksi päätökset jatkaa matkaa siitä huolimatta että riskit turvalliselle etenemiselle ovat suuret, liittyvät lähinnä päällikön toimenkuvaan. Merenkululaitoksen selvityksen asiantuntijahaastatteluissa ei päätöksentekovirheitä juuri tunnustettu, vaikka muutama oli myöntänyt esimerkiksi päätöksen jäädä satamaan kovalla kelillä olevan vaikea paikka. Myöskään M/S Marthan kapteenit eivät kokeneet ongelmaksi tehdä päätöksiä vastoin varustamon vaatimuksia, jos olosuhteet niin edellyttivät. Toki, kuten selvityksen tekijätkin huomauttavat, aikataulupaineet ja tietynlainen ammatti-identiteetti, jonka mukaan ammattilaisen oletetaan hallitsevan aluksensa kelillä kuin kelillä, lisäävät päätöksenteon vaikeusastetta.⁵²²

Suomalaisten näkökulmasta ongelmat kulminoituivat siihen, että päällystön jäsenenä filippiiniläisiltä perämiehiltä oli oikeus edellyttää päätöksentekokykyä ja omatoimisuutta, mitä ei selvästi aina löytynyt. Selkeimpiä kipukohtia olivat

520 Grøn & Knudsen 2012, 96; Grøn & Richter 2013, 6.

521 Erkama, Helovuori & Salokorpi 2007, 20.

522 Item.

tilanteet, joissa vaadittiin itsenäisten päätösten tekemistä muuttuneessa tilanteessa, oli se sitten komentosillalla vahdin aikana tai satamassa laivaa lastatessa. Riippuvuus ylemmistä päällystön jäsenistä näissä kohdin aiheutti erityisesti päällikölle ja yliperämiehelle ylimääräistä työtä ja häiriintynyttä leporytmiä, mitkä jo itsessään ovat riski laivan turvallisuudelle. On kuitenkin muistettava, että filippiiniläisiin liitetty varovaisuus välttää riskejä liittyi pitkälti heidän erilaiseen polkuunsa merimieheksi; suvun ja perheen elättäminen aiheuttaa riippuvuutta työstä, jonka määräaikaisuus osaltaan lisäsi pelkoa ansion menettämisestä.

Neljäs Merenkulkulaitoksen selvityksessä käytetty inhimillisen virheen kategoria oli *puutteet tiedoissa ja taidoissa*, eli huono ammattiosaaminen. Selkeästi ammattiosaamisen puutteeseen liittyviä virheitä ei selvityksen mukaan suomalaisissa laivoissa juurikaan esiintynyt, ja nekin muutamat viittasivat samaan seikkaan kuin haastateltujen mielipiteet: suhteeseen automaatioon. Myös kansainväliset tutkimukset osoittavat, että automaation lisääntyminen lisää haasteita tekniikan hallinnassa, ja siinä lisäkoulutus on ensiarvoisessa asemassa.⁵²³ Koska Merenkulkulaitoksen selvityksestä on jonkin verran aikaa, on todettava, että yleisesti ottaen koulutus kulkee nykyään käsi kädessä STCW-säädösten kanssa; ne varmistavat niin perus- kuin jatkokoulutuksen laadun, jota ainakin Suomessa myös valvotaan säännöllisesti.⁵²⁴

Kansainväliset STCW-vaatimukset koskevat toki filippiiniläisiäkin ja suomalaisvarustamot luottavat, sekamiehityksen neuvotelleiden tahojen myötävaikutuksella, filippiiniläisiin välitystoimistoihin koulutodistusten aitouden takaajana. Kuitenkin, koska filippiiniläisiä muutamien muiden halpamaiden joukossa on aikoinaan epäilty merimiesten ostetuista papereista, istuu maine helposti tiukassa. Norjalainen antropologi Gunnar Lamvik pohtikin tutkimuksessaan vuodelta 2002 kysymystä, kuinka varustamot voivat vakuuttua siitä, että miehistöllä on papereidensa osoittama pätevyys. Myös kysymystä niiden, jotka tulevat riittävän rikkaista perheistä pystyäkseen ostamaan paperinsa, mahdollisuudesta päätyä merille käsiteltiin. Hän tuli kuitenkin siihen tulokseen, että koska ankaran kilpailun vuoksi merille pääsy on Filippiineillä vaikeaa, seuloutuvat parhaat henkilöt työnsaajiksi. Ainakin Lamvik uskoi myös epäpätevyydellä olevan lopulta työelämässä lyhyet jäljet.⁵²⁵ Koska tässä tutkimuksessa on mahdoton ottaa kantaa kummankaan kansallisuuden pätevyysiin, todettakoon vain, että yleisesti ottaen ainakin Marthan suomalaiset kokivat filippiiniläisten pätevyyden vastaavan hyvinkin omaansa, kokkeja lukuun ottamatta.

523 Erkama, Helovuo & Salokorpi 2007, 21, 27.

524 Merenkulkualan koulutuksesta ilmestyi vuonna 2015 selvitys, joka kritisoi usealta osin suomalaista koulutusjärjestelmää. Sen mukaan Suomessa noudatetaan kansainvälisiä sääntöjä, mutta koulutuksen rakenne ja tavoite ovat useilta osin ristiriidassa kansainvälisten vaatimusten kanssa. Koulutuksessa todettiin olevan myös sekamiehityksen suhteen puutteita niin kielellisten kuin kulttuuristen valmiuksien osalta. (Oravasaari, Paavola & Nissilä 2015, liite 3.)

525 Lamvik 2002, 53.

Heidän pätevydessään erityisesti suomalaisten hygieniastandardien suhteen tuntui olevan epäselvyyksiä.

Edellä mainittuihin tiedollisiin tai taidollisiin puutteisiin voidaan laskea myös motivaatioon liittyvät tekijät.⁵²⁶ Tästä tulee väistämättä mieleen filippiiniläisten polku merimiesuralle. Jos kuvitellaan tilanne, jossa perämies on yksin komentosillalla kovassa kelissä, ei motivoidu työstään ja pahimmillaan pelkää kuollakseen, aletaan puhua jo turvallisuusriskistä. Tämä toki on mahdollista yhtä lailla suomalaisen perämiehen kohdalla, mutta filippiiniläinen perhetaustainen järjestelmä verrattuna suomalaiseen vapaaseen ammatinvalintaan on epäilemättä potentiaalisempi tuottamaan haluttomia merimiehiä. Useiden Marthankin filippiiniläisten lähtö merille kertoo enemmän perheen kuin yksilön valinnasta. Tosin on myös todettava, että koska nykyisen Suomessa vallalla olevan koulutusmallin myötä on mahdollista päätyä päällystöön ilman suurempaa kokemusta merenkulusta, voi ensimmäinen pesti laivan päällä olla yhtä yllättävä tai epämiellyttävä kokemus myös suomalaisille. Heillä on kuitenkin edelleen filippiiniläisiä merimiehiä paremmat mahdollisuudet esimerkiksi vaihtaa alaa.

Merenkululaitoksen selvitykseen koottujen onnettomuusraporttien perusteella viides ja myös erityisen merkittävä syy havereihin suomalaisilla aluksilla ovat olleet *kommunikointivirheet*. Niitä on esiintynyt vesillämme runsaasti, ja erityisesti kommunikoinnin puute näyttää olleen ongelmana useissa tapauksissa. Esimerkiksi muuttuneista sääolosuhteista tai havaitusta muusta liikenteestä ei ole kommunikoitu laivan miehistön ja luotsin välillä. Kahden navigaattorin välistä tapaa keskustella pitivät myös useat haastatellut ongelmallisena. Esimerkiksi monitoroiva navigaattori saattaa olettaa, että ajovastuussa oleva navigaattori on yhtä lailla havainnut vastaantulevan aluksen eikä sen tähden kommentoi asiaa. Pahimmillaan kommunikoinnattomuus on saattanut johtaa tilanteeseen, jossa väistäminen on jo myöhäistä.⁵²⁷

Vaikka nämä tilanteet kuvaavat yksikansallista suomalaista miehistöä, ongelmien voi sanoa olevan monelta osin yhtäläiset myös sekamiehistössä. Pääsääntöisesti sekä päälliköt että perämiehet olivat tunnollisia noudattamaan sääntöjä ja ohjeita esimerkiksi toistamalla annetut käskyt closed loop -järjestelmän mukaisesti. Nämä menettelytavat on nykyään määritelty melko tarkasti BRM-järjestelmässä; onkin huomioitava, että Merenkululaitoksen selvitys on vuodelta 2007, jonka jälkeen komentosiltatyöskentelyn turvallisuusohjeistuksia on tarkennettu. Kommunikoinnin vähyys liittyi Marthalla ensisijaisesti perämiesten ja päälliköiden välisiin suhteisiin, mistä osoituksena olivat ongelmat uskalluksesta tai halusta soittaa päällikölle tiukan tilanteen tullen. Kuten eräs kapteeni totesi, asiassa oli ongelmia kansallisuudesta huolimatta, tosin eri syistä. Filippiiniläiset soittivat pienemmästäkin muuttuneesta olosuhteesta, kun

526 Gordon 1998, 96.

527 Item.

taas suomalaiset perämiehet eivät välttämättä soittaneet ajoissa tai lainkaan, mikä katsottiin liiallisiksi itsenäisyydeksi.

Sekamiehitykseen liittyy toki kielellisiä ongelmia, joita ei Merenkulkulaitoksen selvityksessä ole pystytty ottamaan huomioon, koska suomalaisille laivoille ei tuolloin palkattu vielä ulkomaalaisia merimiehiä. Nämä ongelmat johtuvat kielellisistä väärinymmärryksistä ja virheellisistä tulkinnoista. M/S Marthan tapauksessa, ja tulevaisuudessa muidenkin suomalaisten sekamiehitettyjen laivojen kohdalla, ongelmia saattaa lisätä se, että ainoa yhteinen kieli on usein kaikille toinen kieli. Monessa tapauksessa Marthallakin ainoa yhteinen kieli oli huonosti puhuttu englantia, mikä on omiaan lisäämään väärinymmärryksiä, virheellisiä tulkintoja tai esimerkiksi vääriä oletuksia toivotusta toimenpiteestä.

Vaikka merenkulussa on käytössä oma kielensä, *Maritime English*, ja se on kooditettu selkein terminologioin ja ilmaisuin, sen on todettu palvelevan lähinnä laivan kommunikointia maissa olevien organisaatioiden, kuten alusseurantalapalveluiden, kanssa. Sen fokus onkin ollut funktionaalisissa ja teknisissä yksityiskohdissa sosiaalisen arkipäivän kielen kehittämisen jäädessä toiselle sijalle.⁵²⁸ Vieraan kielen käyttäminen ei kuitenkaan itsessään ole este hyvälle yhteisymmärrykselle. Kaikille yhteinen vieras kieli voi parhaimmillaan auttaa kommunikoinnissa poistamalla muun muassa väärinkäsityksiä, jotka ovat yleisempiä yhteistä äidinkieltä käyttävien välillä. Yhteisen äidinkielen käyttäminen saattaa aiheuttaa oletuksia toisen toimimisesta ilman että asiaa on selkeästi kommunikoitu. Nämä piirteet ovat tulleet esille myös suomalaisissa yksikansallisissa päällystöissä inhimillisen virheen osatekijöinä: montaa laivaa on ajettu harhaan oletetun hyvän yhteisymmärryksen varassa.⁵²⁹ Sekamiehitetyissä aluksissa onkin tärkeää panostaa paitsi yhteisen kielen taidon parantamiseen, myös selkeästi rakennettuun ja artikuloituun viestintään.

Kulttuurisesti yhteenpaiskatut

Sekamiehityksen dynamiikan kannalta on paikallaan vielä tarkastella yleisellä tasolla, minkälaisen sosiaalisen ja kulttuurisen solmukohdan M/S Martha muodosti. Kolmesta eri laivasta koostamani hybridilaivan M/S Marthan sekamiehitys vaikutti ilmiön uutuudesta johtuen vielä hakevan yhteisyyden muotojaan. Siten miehistöt muistuttivat vielä hyvinkin eräänlaista sattumanvaraista yhteenpaiskautuneisuutta, *throwntogethernessia*. Välillä tuntui, että miehistö koostui viidestätoista yksilöstä, joiden kesken on vaikea löytää yhteistä tekijää. Näin toki olikin, kulttuurisesti monimuotoinen yhteisö on aina myös osiensa summa. Ja jokainen yksilö, *meshworkin* ajatusta tulkitakseni, tuo mukanaan oman tarinansa niin menneisyyden kuin tulevaisuuden odotusten osalta.

528 Sampson & Zhao 2003, 32–33.

529 Erkama, Helovuori & Salokorpi 2007, 18–20.

Jos kuitenkin ajatellaan laivan turvallisen kulun kannalta tavoiteltavan lähinnä toimivaa arkea ja sitä kautta yhteen hiileen puhaltavaa miehistöä, on paikallaan tarkastella näiden päämäärien saavuttamisen edellytyksiä. Ja vaikka tavoite ei ole kulttuurinen integraatio vaan eri osapuolet huomioonottava vieraanvarainen yhteisyys, on niitä esteitä, joita tutkimukseni pohjalta tuli esille M/S Marthan miehistön mahdollisuuksissa toimia paremmin yhteen, hyvä tuoda esille.

Ensimmäinen merkillepantava piirre oli se, että M/S Martha oli vielä leimallisesti suomalainen alus. Suomalaisuus näkyi muun muassa miehistön asenteissa työskentelyä ja työn organisoimista kohtaan: suomalaisten tapa työskennellä oli lähtökohtaisesti ainoa oikea. Toki joissakin yhteyksissä tuli esille, kuinka osa suomalaispäälystystä arvosti myös filippiiniläisten suurempaa kokemusta kansainvälisiltä vesiltä. Kuitenkin, yhteisiä mielipiteitä oli helpompi kannattaa kuin asettua maanmiehiään vastaan, kuten eräs päälystön jäsen totesi kehuaan vastoin yleistä tapaa filippiiniläisiä muille suomalaisille. Tällä viittaan myös keskusteluun yleistämisen vaarasta, jonka ainakin useat päälliköistä ymmärsivät. Stereotypiat eivät aina vastaa todellisuutta, ja kulttuuriset yleistyksen on usein todettu harhaanjohtaviksi, eikä ainakaan yhteiselo auttaviksi.⁵³⁰

Suomalaisuuden dominanssi näkyi myös varustamoiden tavassa pitää yhteyttä lähes yksinomaan suomalaisiin päälystön jäseniin ja pitkälti suomenkielellä. Tämä ymmärrettävästi paitsi kuormitti suomalaisia myös marginalisoi filippiiniläiset miehistön jäsenet. Myös Kale Bantigue Fajardo on todennut tutkimistaan Saksan lipun alla purjehtivista sekamiehitetyistä aluksista, että saksalainen varustamo institutionalisoi ja naturalisoi eurooppalaisuuden tai valkoihoisuuden dominantiksi kulttuuriseksi ja rodulliseksi normiksi. Samalla se marginalisoi alemman – filippiiniläisen ja kiribatilaisen – miehistönosan ja vahvasti siten epätasa-arvoa ja hierarkiaa laivan päällä.⁵³¹

Suomalainen kulttuurinen hegemonia näkyi paitsi arkisissa yhteyksissä laivan ja varustamoiden välillä myös vallan jakautumisessa eri kansallisuuksien välille. Tällä tarkoitan muun muassa käytäntöä, jossa filippiiniläisten tulevaisuus oli riippuvainen kapteenin hänestä tekemistä lausunnoista. Ja vaikka suomalaiset kapteenit suhtautuivat vastuullisesti arviointitehtäväänsä, asetelma oli selkeä: suomalaiset päättävät. Filippiiniläisillä ei ollut selkeitä vaikutusmahdollisuuksia esimerkiksi työnsä jatkumiseen tai pysyvyyteen, koska työsuhde kesti vain etukäteen määrätyn törnin ajan. Paluu samalle laivalle tai samaan varustamoon oli toki mahdollista mutta sen rajoissa, miten heidän käytöksensä koettiin. Heillä ei ollut myöskään vastaavaa ammattiyhdistysturvaa kuin esimerkiksi suomalaisilla.

Näennäisesti vähäiseltä tuntuva erilaisten keittiöiden huomioiminen oli myös asioita, joihin Marthan sekamiehitetyksessä kiinnitin huomiota. Ruokailu on perinteisesti ollut laivaelämässä tärkeällä sijalla, ja sillä on tunnetusti konk-

530 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 99.

531 Fajardo 2011, 143.

reettinen vaikutus miehistön viihtyvyyteen ja terveyteen.⁵³² Erilaisten etnisten taustojen huomioiminen onkin ensisijaisen tärkeää useista kansallisuuksista koostuvissa laivayhteisöissä: etninen ruokailu voi parhaimmillaan olla yksi kotiutumista ja kohteliasta yhteiseloä lisäävä tekijä. Ruoan on todettu näyttelevän merkittävää osaa myös sosiaalisten suhteiden luomisessa; ruokailulla on erityinen merkitys toimia väljänä erilaisten ryhmien välillä.⁵³³

Tässä varustamoilla tuntui olevan selkeästi yksikansallinen ajattelu. Filippiiniläisiä kokkeja ei ollut juuri ohjeistettu etnisten ryhmien ruokaperinteen huomioimisessa; heiltä sen sijaan odotettiin suomalaisen keittiön tuntemusta, vaikka siihen ei tarjottu perehdytystä. Tosin filippiiniläinen ruoka ei myöskään ollut yksiselitteinen käsite maan ollessa etniseltä ja kulttuuriselta taustaltaan hyvin moninainen, joten ruoka saattoi olla kaikkien kansallisuuksien näkökulmasta outoa. Kokkien kohdalla oli myös vaikeutensa filippiiniläisten koulutuksen vaihtelevan tason tullessa näkyväksi. Kaikilla heillä ei selvästi ollut edellytyksiä valmistaa hyvää ja ravitsevaa ruokaa, eikä kaikilla ollut edes vaadittavaa hygieniaoosaamista.

Jos tarkastellaan sekamiehistöä yhdessä syömisessä, *kommensalisuuden*⁵³⁴, näkökulmasta, on ruokailulla tapahtumana tärkeä painoarvonsa. Messi oli tilana sekä yhteisyyttä rakentava yhteiseen aterioimiseen perustuen että erillisyyttä luova hierakkisesti jaettujen paikkojen ansiosta. M/S Marthan keittiön dominantti suomalaisuus sekä päällikön istumapaikan pöydän päässä ilmaiseva hegemoninen valta korostivat kuitenkin entisestään eri kansallisuuksien isäntä-vieras polariteettia. Tässä asetelmassa on riskinsä sikäli, että esimerkiksi ruoan on todettu symboloivan erityistä vieraanvaraisuutta. Ruoan tarjoamiseen on liitetty positiivinen leima ja vastaavasti siitä kieltäytymiselle negatiivinen merkitys. Tästä on Suomessakin ollut viime aikoina esimerkkejä turvapaikanhakijoiden kieltäytyessä syksyllä 2015 SPR:n hätämajoituksessa tarjotusta ruoasta. Suomalaisesta ruoasta kieltäytyminen tulkittiin monin paikoin kiittämättömyydeksi ja jopa sodanjulistukseksi.⁵³⁵ Siten, jos toisen osapuolen odotetaan säännöllisesti sopeutuvan vieraaseen keittiöön, voi asetelma herkästi kärjistyä niin isännän kuin vieraan puolelta. Ruokailu on parhaimmillaan ja pahimmillaan hyvin sensitiivinen asia.

Vaikka M/S Marthalla ei mielestäni ilmennyt rasistista tai erityistä muuta syrjintää, oli miehistön jakautuminen kahteen leiriin selkeä; eri kansallisuudet pysyttäytyivät pääosin omiensa parissa. Tämä ei ollut sikäli yllättävää, että miehistön koostuessa vain kahdesta tai kolmesta kansallisuudesta on ystävyssuhteiden luomisen todettu tapahtuvan pikemminkin kansallisuuksien sisällä kuin

532 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 124.

533 Eräsaari & Uusihakala 2016, 13–14, 31.

534 Uusihakala 2016, 160.

535 Eräsaari & Uusihakala 2016, 30.

niiden, tai esimerkiksi osastojen tai hierarkian eri tasojen välillä.⁵³⁶ Sosiaalisen segregaatoin on kuitenkin todettu heijastavan myös spatiaalista segregaatiota.⁵³⁷ Marthalla jako tapahtuikin tilallisesti molempien kansallisuuksien viettäessä aikaansa omissa päivähuoneissaan tai vastaavissa tiloissa. Molemmilla ryhmillä oli myös omat tapansa viettää vapaa-aikaa: filippiiniläiset kokoontuivat laulamaan karaokea kun taas suomalaiset saunoivat, katselivat televisiota tai pelasivat korttia. Erityisissä juhlatilanteissa tätä kaavaa rikottiin kuitenkin puolin ja toisin. Joskus saatettiin myös pelata kannella koripalloa tai jalkapalloa, jolloin vapaa-ajan viettoon osallistui kumpiakin kansallisuuksia.

On toki huomautettava, että kansallisuuksien erottautuminen omiin tiloihinsa oli pitkälti omaehtoista ja ymmärrettävää: omalla kielellä kommunikointi vapaa-aikana ja taukutiloissa koettiin tärkeäksi, koska työaikana jouduttiin käyttämään vierasta kieltä. Kuitenkin vapaa-aikana pyrittiin selvästi myös löytämään keinoja rakentaa siltoja eri kansallisuuksien välille. Tässä päälliköllä oli suuri rooli joko yhteisten juhlien tukijana tai vastustajana. Juhlien salliminen oli vaikea asia, koska päälliköt eivät ymmärrettävästi halunneet tukea alkoholin käyttöä enempää kuin mitä oli varustamon säännöissä sallittu, mikä oli käytännössä korkeintaan saunaoluet.

Juhlilla on kuitenkin todettu olevan tärkeä merkitys miehistön yhtenäisyyden rakentamisessa erityisesti pitkien törnien aikana. Merenkulkuun perinteisesti kuuluneet grillijuhlat oli Marthallakin selvästi odotettu tapahtuma, vaikka toteutus ei aina ollut onnistunut. Tilanteilla, joissa miehistö omaehtoisesti ja proaktiivisesti järjesti yhteisen juhlan, oli selvästi yhteisyyttä rakentava vaikutus – siitäkään huolimatta, että eri kansallisuudet vetäytyivät omiin tiloihinsa loppuillaksi. Sen sijaan eräällä laivalla pitkään odotettu grillaus hyvistä tarjoamisista huolimatta kuihtui lyhyehköksi ruokailuksi messissä. Tähän saattoi vaikuttaa montakin asiaa, mutta yhtenä tekijänä oli epäilemättä juuri juhlaan valittu paikka. Vapaa-ajan tilanteissa on todettu tärkeäksi kokoontua muissa kuin jokapäiväisissä tiloissa, koska ne saattavat olla vahvasti hierarkisoituja tiloja.⁵³⁸

Marthalla messi edustikin mielenkiintoisella tavalla eräänlaista risteymää erilaisista tavoista toteuttaa hierarkiaa. Yleisesti ottaen molemmilla ryhmillä oli keskenään hierarkian rajoja rikkovaa kanssakäymistä, vaikka ne eri yhteyksissä myös noudattivat hierarkiaa. Filippiiniläiset tuntuivat ottavan työaikana päällystön ja miehistön esimies- ja alaissuhteet vakavammin, kun taas esimerkiksi messissä ruokaillessa heillä ei ollut selkeää järjestystä. Kukin istui ensimmäiselle vapaalle paikalle, tosin heidän omassa pöydässään. Suomalaiset puolestaan suhtautuivat työasioissa hierarkiaan lievemmin, mutta messissä istuivat omilla paikoillaan pöydässään, jotka olivat lisäksi erilliset päällystölle ja miehistölle.

536 The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry 2004, 98; Sampson 2003, 266; Sampson 2013, 115; Fajardo 2011, 127.

537 Hollingworth & Mansaray 2011, 5, 12.

538 Knudsen 2004, 77.

Siten vaikka Marthalla oli yhteismessi, joka edustaa perinteisemmästä ja useilla kansainvälisillä laivoilla edelleen yleisemmästä erillisistä messeistä poikkeavaa käytäntöä, ei messi ollut täysin arvovapaata aluetta. Arkisen kanssakäymisen kannalta se oli myös selkeästi sidottu ainoastaan ruokailuun.

Työnteon näkökulmasta Marthan yhteisöä väritti selvästi eri kansallisuuksien eriarvoinen asema hierarkiassa ja erityisesti heidän erilaiset polkunsa päätyä merille töihin. Kuten Steven Vertovec on todennut, yksilöt eroavat toisistaan paitsi etnisten, kielellisten ja uskonnollisten taustojensa osalta, myös muuttoliikkeeseen liittyvien yhteiskunnallisten ja sosiaalisten seurausten johdosta. Sillä, minkä kanavan kautta yksilö päätyy diasporaan, on merkityksensä muun muassa hänen juriidiseen ja sosiaaliseen statukseensa uudessa yhteisössä.⁵³⁹ M/S Marthalla tämä oli nähtävissä erityisesti filippiiniläisten perämiesten varovaisuudessa ottaa vastuuta ja tehdä itsenäisiä päätöksiä. Koska heidän polkunsa merimieheksi lähti usein perheen ja suvun taustavaikutuksesta aiheuttaen eräänlaisen riippuvuussuhteen heidän välilleen, oli työpaikan säilyttämisellä erityisen tärkeä merkitys; perheen elanto oli riippuvainen merimiehen tuloista. Myös kansainvälisten työmarkkinoiden luoma ei-EU-kansalaisten työn määräaikaisuus lisäsi huolta työpaikan jatkuvuudesta, mikä ei kannustanut esimerkiksi kyseenalaistamaan työehtoja, työolosuhteita tai esimiehen päätöksiä. Heidän statuksensa niin käytännön työnteon kuin oikeuksien ja vastuun suhteen oli selkeästi alisteinen suomalaisiin nähden.

Filippiiniläisten käymän polun erikoisuutena oli myös valtion merkittävä rooli heidän diasporansa tukemisessa. Kuten useissa kohdin tulien huomaamaan, merimiehet toistivat pitkälti samoja argumentteja muun muassa ominaisuuksistaan hyvinä työläisinä kuin heidän valtionsa mainostaessaan ulkofilippiiniläisiä työläisiä. Tämä piirre saattaa paitsi estää heitä näkemästä ominaisuuksiaan ja työtilanteita realistisessa valossa myös edesauttaa peittelemään todellisia ongelmia. Kuten itsekkin huomasin, ongelmista kysyminen oli haasteellista filippiiniläisten pitäytyessä tässä jokseenkin opitussa roolissaan.

Toisaalta, useiden heistä polkuun päätyä M/S Marthalle kuului monipuolinen työkokemus kansainvälisillä sekamiehitetyillä laivoilla. Tällainen henkilökohtainen pääoma voisi parhaimmillaan vaikuttaa positiivisesti pärjäämiseen uudessa yhteisössä. Kuitenkin, koska heidän kokemuksensa oli usein multikulttuurisista miehistöistä, joissa toiminnan edellytys on selkeät pelisäännöt, olettivat ainakin muutamat heistä työtä tehtävän suomalaisillakin laivoilla tiukkojen sääntöjen ja hierarkian mukaisesti. Vastaavasti suomalaisten polku merimieheksi kävi usein kansallisten miehistöjen kautta, joissa oli vallalla pohjoismaisen paradigman mukaista tasa-arvoa lähempänä oleva toimintatapa. Tätä taustaa vasten joidenkin filippiiniläisten tapa toimia näyttäytyi lähinnä ylenpalttisen hierarkkisena. Nämä eriävät kokemukset tulivat erityisen näkyväksi konfliktina filippiiniläisen konemestarin toimiessa suomalaisten esimiehenä.

539 Vertovec 2007, 1031; Meissner & Vertovec 2015, 542–544.

Kohti onnellista laivaa

M/S Marthalla havaitsemani eri kansallisten ryhmien tapa toimia lähinnä erillään ei tarkoita sitä, etteikö yhteisyyttä voisi rakentaa näiden ryhmien ja yksilöiden välille – mitä pienessä mittakaavassa toki tehtiinkin. Näinkin ajoittain eri tahojen pyrkimystä ymmärtää toisiaan, kuten esimerkiksi suomalaisten empaattinen suhtautuminen filippiiniläisten kokemaan syrjintään aikaisemmillä laivoillaan osoitti. Jotta empaattinen lähestymistapa lisääntyisi ja vahvistuisi, olisi hyvä panostaa esimerkiksi työrooleista vapaisiin kanssakäymisen tilanteisiin. Tällaisen arkisen vapaamuotoisen yhdessäolon avulla on mahdollisuus päästä helpommin tutuksi toisen kanssa, mikä vähentää ennakkoluuloja ja edistää positiivista stereotypisointia.⁵⁴⁰

Myös kanssakäymisen määrällä on todettu olevan positiivinen vaikutus ymmärtävämmän suhteen muodostumiseen eri osapuolten välille. Usein toistuvien epämuodollisten arkisten tapaamisten kautta toinen osapuoli on mahdollista nähdä yksilönä ryhmään liitettyjen ominaisuuksien sijasta. Vastaavasti, mikäli tutustuminen jää etäiseksi, on vaarana, että perustavanlaatuiset eroavaisuudet tulevat esille ja kärjistyvät lopulta juuri äkillisissä riskitilanteissa, millä on suora vaikutuksensa aluksen turvallisuuteen.⁵⁴¹ Erääksi ratkaisuksi esimerkiksi suurkaupungeissa on tarjottu eräänlaista *kansan etnografiaa*, joka on määritelty neutraaleissa tiloissa tapahtuvaksi toisten tarkasteluksi luonnollisella, positiivisella kiinnostuksella. Tällaisia erityisiä etnopolitiittisesti neutraaleja tiloja on nimetty *cosmopolitan canopy*ksi. Kaupungeissa ne ovat ikään kuin turvasatamia, joissa voi oleskella ilman pelkoa syrjinnästä.⁵⁴²

Laivayhteisössä erillisten puolueettomien ja neutraalien tilojen, canopyjen, järjestäminen on toki haasteellista – nykypäivän aluksilla on harvoin ylimääräisiä tiloja käyttämättöminä. Myös asuintilojen, torpan, jäsenyminen perinteisen laivahierarkian mukaan luo koko rakennelmalle erityistä valtapoliittista jännitettä. Suomalaisilla laivoilla on kuitenkin lähtökohtaisesti erinomainen mahdollisuus arkisen yhteiselon järjestämiseen. Meillä on muista sekamiehitetyistä laivoista poiketen yhteismessit, mikä jo itsessään vähentää eri kansallisuuksien ja eri hierarkian tasojen välisiä eroja. Niiden kehittäminen todelliseen sekä kansalliset että hierarkian rajat ylittävään muotoon esimerkiksi kaikille vapailla paikoilla voisi olla alku aitoon neutraaliin yhdessäoloon. Pienissä miehistöissä myös työn rytmi on selkeä haaste koko miehistön mahdollisuuksille toimia vapaasti yhdessä; kansi- ja koneosasto työskentelevät melko erilaisissa aikatauluissa, ja erityisesti perämiehet elävät omaan vahtijärjestelmäänsä sidottuina hyvin eristäytynyttä elämää. Vapaan yhdessäolon mahdollisuudet esi-

540 Østreng 2001, 14.

541 Østreng 2001, 13.

542 Andersson 2004.

merkiksi laajennetuissa ruokailuajoissa hyödyttäisivät kuitenkin paitsi yhteisön yhtenäisyyden tunnetta, myös työntekoa. Kuten Marthankin suomalaisen konemiehistön kohdalla oli havaittavissa, epämuodollisella ajatusten vaihdolla on tärkeä hiljaisen tiedon välittämisen merkitys.

Canopyn, eräänlaisen sosiaalisen sateenvarjon, ei toki tarvitse välttämättä olla konkreettinen tila, vaan se voi olla myös ajattelutapa. Koska M/S Marthan laivayhteisön toimintatavat olivat vielä pitkälti suomalaislähtöiset, ja siten toisella kansallisista ryhmistä oli eräänlainen kotikenttäetu, voisi työyhteisöä ajatella rakennettavan arvovapaammasta ja neutraalimmasta lähtökohdasta. Sen sijaan, että omaksuttaisiin yksiselitteisesti toisen osapuolen tapa työskennellä, voisi hakea uusia yhteisiä tapoja työntelolle ja yhteistyölle. Tässä, kuten konkreettisten tilallisten ratkaisujen hakemisessa, on varustamoilla aluksen päällikön ohella ratkaiseva rooli. Instituution tuella onkin todettu olevan tärkeä merkitys kansallisuuksien välisen vuorovaikutuksen lisäämisessä ja enakkoluulojen vähentämisessä.⁵⁴³ Myös eri kielten oppimisen vahvistaminen käytännön kielitaidon suuntaan edesauttaa kanssakäymisen luomisessa eri kansallisuuksien välille.

M/S Marthalle ominainen kulttuurinen moninaisuus edellyttää avoimuutta suurelle määrälle erilaisia erojen ja yhteenkuuluvuuksien muotoja jokapäiväisessä elämässä. Samoin sekamiehitys edellyttää jatkuvaa improvisaatiota, soveltamista ja sopeutumista. On kuitenkin muistettava, että hyvän yhteistyön ja turvallisuuden saavuttaminen ei edellytä täysin konfliktitonta ja homogeenista laivaelämää vaan sellaista, jossa eri osapuolten eriävät mielipiteet pystytään huomioimaan rakentavasti.⁵⁴⁴ Saavuttaakseni mahdollisimman monipuolisen ja eri näkökulmia hyödyntävän kuvan suomalaisesta sekamiehistöstä, olen pyrkinyt lähestymään kohdettani kulttuurianalyttisesti arkisten mikrotason kohtaamisten kautta. Viime kädessä miehistöt ovat kuitenkin yksilöllisten osiensa summa, juuri omanlaisiaan. Tässä suhteessa M/S Martha edustaa samanaikaisesti yhtä ja kaikkia merimiehiänsä.

543 Østreng 2001, 15.

544 Antonsen 2009, 190.

10. Suomalainen sekamiehitetty laiva

Tässä tutkimuksessa olen tarkastellut kolmea Suomen lipun alla purjehtivaa alusta, joiden miehistöt koostuvat useammasta kansallisuudesta. Tämä sekamiehitetyksi kutsuttu tapa miehittää alus on suomalaisessa nykypäivän merenkulussa uusi asia. Suomi hyväksyi muiden kuin EU-kansalaisten työskentelyn kauppalaivoillaan vuonna 2009 – viimeisenä maana EU:ssa. Sekamiehitys etenkin muodossa, jossa alempi osa miehistöstä tulee Aasian maista ja ylin päällystö länsimaista, on maailman merenkulussa tavallista. Viimeistään 1980-luvun merenkulun kriisistä lähtien alkoivat aasialaiset maat kansoittaa maailmalla purjehtivia kauppalaivoja, missä tavassa kunnostautui erityisesti Filippiinit. Kansalaisiaan ulkomaille ansaitsemaan lähettävän Overseas Filipino Worker -ohjelman myötä filippiiniläisistä on tullut ylivoimaisesti suurin yksittäinen kansallisuus maailman merillä; heitä on yli 20 prosenttia maailman merimiehistä. Useiden maiden esimerkin mukaisesti Suomen lipun alla purjehtiville laivoille palkattiin ei-EU-kansallisiksi miehistön jäseniksi juuri filippiiniläisiä.

Olen muodostanut kolmesta tutkimuskohteenani olevasta laivasta eräänlaisen hybridin, M/S Marthan, jonka avulla olen tuonut esille laivoilla elämiseen, työskentelyyn ja kanssakäymiseen liittyviä esimerkkejä. Laivojen identiteetin häivyttäminen perustuu etnografiseen tutkimusotteeseen liittyvään tutkimuksessa mukana olevien henkilöiden suojaamiseen tutkimuseettisistä syistä. Tämän ratkaisun avulla olen pystynyt avaamaan asioita ja keskustelemaan seikoista, jotka muutoin olisin joutunut jättämään kertomatta. Laivayhteisön lähtökohtaisesta hierarkkisuudesta johtuen en ole voinut pyytää suostumusta jokaiselta tutkimuksen kohteena olevalta henkilöltä; varustamo ja laivan päällikkö antoivat suostumuksen kokoa miehistöä koskien.

On kuitenkin todettava, etnologi Miia-Leena Tiiliä lainatakseni, että yritykset kohteiden suojaamiseksi ovat jossain määrin harhaanjohtavia.⁵⁴⁵ Pienellä alalla, jollaiseksi suomalainen kauppalaivasto ainakin alusten lukumäärän osalta voidaan laskea, erilaisten tunnistettavien piirteiden määrä on suuri, eikä tutkija todennäköisesti edes pysty rekisteröimään niitä kaikkia. Lisäksi on lähes mahdotonta estää merimiehiä puhumasta eri tilanteissa laivan ulkopuolella kokeuksistaan tutkittavana olemisesta. Vaikka tutkimusprosessista on sanottu, että tutkimuskohteeseen sitoutuminen muuttuu kirjoitusprosessin edetessä yleensä vähemmän intensiiviseksi, voin sanoa kokeneeni velvollisuuteni tutkittaviani kohtaan olleen päällimmäisenä mielessäni koko tutkimuksen ajan. Tämä toki liittyy ainoastaan heidän tunnistettavuuteensa, ei asioiden tulkintaan. Siksi olen pyrkinyt tekemään M/S Marthasta niin hybridin kuin mahdollista.

545 Tiili käyttää jopa ilmaisua itsepetos (Tiili 2016, 53).

Eräissä kohdassa olen kuitenkin ottanut tietoisien riskien siitä, että tilanteessa esitellyt henkilöt paljastuvat ainakin varustamolle – työnantaja on yleensä kohde, jolle miehistö ei halua kaikkea paljastettavan. Kyse on esimerkiksi, joka käsittelee filippiiniläistä konemestaria esimiehenä. Kuten asiayhteydestä selviää, kyseisellä laivalla ollut järjestelmä oli poikkeuksellinen, ja siten tilanteen mahdollistanut varustamo epäilemättä tunnistaa laivansa ja miehistönsä. Puolustan valintaani tuoda tapauksen esille kuitenkin sillä, että ymmärsin varustamon olleen tietoinen laivalla olleesta tulehtuneesta tilanteesta ja toisaalta sillä, että pyrin tuomaan kaikkien osapuolten näkemykset asiasta esille.

Tapauksen pohtimisella viittaan Klaus Mäkelän esille tuomaan näkemykseen siitä, että tutkimuskohteiden huomioiminen ei saisi johtaa rusoreunaisen kuvan tuottamiseen aineistosta. Huoli ei ole muutoinkaan aiheeton sillä erityisesti etnisiä ryhmiä koskevien tutkimustulosten julkaiseminen on astetta vaikeampi kysymys; tutkimus saattaa voimistaa kyseiseen ryhmään kohdistuvaa torjuntaa.⁵⁴⁶ Olen pohtinut läpi tutkimukseni kulttuurisen diversiteetin esille tuomisen dilemmaa erityisesti filippiiniläisten merimiesten osalta. Ryhtyessäni tutkimukseen mielessäni oli hienoinen ajatus löytää heistä jotain, mitä ei olisi jo sanottu, mikä ei pelkästään vahvistaisi heistä annettua stereotyyppistä kuvaa. Ehkä toiveissani oli jopa nähdä suomalainen sekamiehitetty laiva hyvänä esimerkkinä toimivasta kulttuurisesti moninaisesta yhteisöstä.

Hyvin pian kentälle päästyäni huomasin todellisuuden olevan hyvin monimuotoinen. Merimiehet olivat juuri niin omanlaisiaan, kuin jokainen kohtaaminen heidän kanssaan osoitti. Se, että tutkimuksen analysointi- ja kirjoitusvaiheessa useat stereotyyppisetkin piirteet löytyivät myös M/S Marthan merimiehistä, oli lopulta tutkimusprosessin tuottamaa tulosta. Ja että myös Suomen lipun alla työskentelevät filippiiniläiset omaavat pitkälti yhtäläisen taustan eräänlaisen valtiollisen järjestelmän tuotteina, oli väistämätön havainto. Kuitenkin, koska ryhmiä koskevat havainnot eivät koskaan ole yksiselitteisiä tai kaikkia yksilöitä koskevia, pyrin tuomaan yksilötason esimerkein myös toisenlaisia näkökulmia asiaan, sikäli kuin se yksilön suojaamisen näkökulmasta oli mahdollista.

Analyysillani M/S Marthan miehistön elämästä ruokailuineen asumis- ja työjärjestelyineen sekä vapaa-ajan vieton tapoineen olen pyrkinyt luomaan elävän kokonaiskuvan siitä, miten arki rakentuu kansallisesti monimuotoisessa laivayhteisössä. Tehdäkseni oikeutta tutkimukseni perimmäiselle tarkoitukselle, laivan turvalliseen toimintaympäristöön ja toimintatapoihin johtavan arjen ja yhteiselon hahmottamiselle, olen halunnut tuoda myös yhteiselämän kipukohtia esille. Siten en koe ohittaneeni tutkimuseettisiä vaatimuksia tieteen vapaudesta asettamalla tutkittavieni edun sen edelle. Olen myös yrittänyt olla romantisoimatta kohdettani, mikä piirre on koettu vaaraksi erityisesti merenkulun tutkimuksissa. Meri vie helposti mennessään.

546 Mäkelä 2006, 371.

M/S Marthan miehistö koostui selkeästi kahdesta ryhmästä, suomalais-virolaisista ja filippiiniläisistä. Laivalla näihin ryhmiin kuuluvia oli käytännössä yhtä paljon, vaikka tosiasiaa suomalaisia oli laivan koko miehistöstä kaksi kolmasosaa. Heistä puolet oli kuitenkin kotona kolmen, neljän tai viiden viikon työjakson ajan toisen puolen ollessa töissä. Filippiiniläiset puolestaan olivat yhtäjaksoisesti vähintään kuuden kuukauden työjaksonsa ajan laivan päällä, eikä heillä ollut niin sanottua vastaparia, vaan heidät maksettiin ulos jokaisen työjakson jälkeen. Tämä lähtökohtainen ero kahden ryhmän välillä aiheutti epätasa-arvoisen asetelman muun muassa työn jatkumisen näkökulmasta; filippiiniläiset olivat selkeästi riippuvaisia suomalaisen päällikön heistä kirjoittamasta lausunnosta. Tällä oli myös suuri vaikutus heidän mahdollisuuteensa osallistua tasa-arvoisina jäseninä laivan työyhteisöön.

Vaikka EU- ja ei-EU-kansallisuuksia oli käytännössä laivalla yhtä suuret ryhmät, heidän välillään oli selkeä ero mitä tulee sijoittumiseen laivan hierarkiasa. Ylemmän päällystön ja osan muusta miehistöstä muodostivat suomalaiset muutamilla virolaisilla täydennettynä. Olen käsitellyt heitä tässä tutkimuksessa yhtenäisenä ryhmänä. Filippiiniläiset työskentelivät puolestaan enimmäkseen miehistöpuolella, jos kohta päällystöstä kakkosperämiehet ja toinen konemestareista oli Filippiineiltä. Tämä johtui siitä, että poikkeuksena kansainvälisestä tyylistä, Suomessa kaikkien kolmen ammattiliiton kiintiöissä, kansipäällystössä, konepäällystössä ja miehistössä, oli sopimuksen mukaan positioista puolet oltava suomalaisilla.

Työskentely- ja asuinolosuhteiden näkökulmasta kahden kansallisuuden eläminen laivan päällä oli melko yhtäläistä. Esimerkiksi asuminen oli kaikille kansallisuuksille samaa, hyttien koko ja sijainti määräytyivät paitsi lainsäädännön, myös perinteisen laivahierarkian mukaisesti. Päällystö asui ylemmillä kansilla isommissa hyteissä muun miehistön hyttien ollessa kaikille samassa asemassa oleville saman kokoiset ja samoin varustetut. Sen sijaan palkkaus- ja työsuhte-eroissa oli selkeä kahtiajako. Suomalaiset ja virolaiset saivat suomalaisten työehtosopimusten mukaista palkkaa ja kuuluivat suomalaisen työterveyden piiriin, kun taas filippiiniläisten palkka määräytyi kansainvälisen kuljetustyöläisten liiton ITF:n mukaan ollen suomalaisten palkkaa alhaisempi. Myös esimerkiksi merimiehille tärkeä perheen sairaanhoitoetu kotimaassa Filippiineillä kuului asioihin, joista vielä neuvoteltiin varustamoiden kanssa. Miehistön kokemaa yhtäläisyyttä ja tasa-arvoa ajatellen näillä seikoilla oli ymmärrettävästi merkitystä.

Vaikka filippiiniläiset olivat yleisesti ottaen kohteliaita ja varovaisia arvostelemaan isäntiään – jollaiseksi näiden kahden ryhmän välisen suhteen tulkit- sin –, tuli palkkausero esille jopa heidän mielipiteissään. He kokivat selvästi samasta työstä maksetun eri korvauksen epäoikeudenmukaiseksi. Suomalaiset

puolestaan tuntuivat puolustelevan palkkaeroa usein sillä, että filippiiniläisten ansaitsema tulo oli heidän omassa kotimaassaan suhteellisesti ottaen suuri. Filippiiniläisten taloudellis-sosiaalinen asema kotimaassaan tuli esille muun muassa tilanteissa, joissa suomalaiset miehistön jäsenet kertoivat heidän keskustelleen filippiiniläisten kanssa autojen ja moottoripyörien hankkimisesta; molemmilla näytti olleen kokemuksia ilmeisen kalliiden välineiden hankkimisesta. Suomalaiset olivat kiinnittäneet huomiota paitsi filippiiniläisten mahdollisuuteen ostaa kalliita ajoneuvoja myös heidän tapaansa pitää palvelijoita kotimaassaan. Erityisesti filippiiniläisten ihmettely siitä, että suomalaisilla ei ollut palvelijoita kotonaan, herätti kummastusta ja osoitti puhujien mielestä selvästi filippiiniläisten korkean elintason kotimaassaan.

Vastaavan varakkuuksien vertailun on huomannut Fabienne Knudsen tutkiessaan tanskalaisten ja filippiiniläisten merimiesten yhteiselo tanskalaisilla laivoilla. Hänen mukaansa eräs tanskalaisten tapa selittää filippiiniläisten saamaa huonompaa palkkaa samasta työstä on verrata palkkaa heidän elintasoonsa kotimaassaan. Filippiiniläisten merimiesten korkea elintaso tuli esille heidänkin tapauksessaan juuri palvelijoiden pitämisessä perheessä.⁵⁴⁷ Viittaus yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti alemmassa asemassa olevan kansanosan tai ryhmän relatiiviseen hyväosaaisuuteen on tulkittu eräänlaiseksi muodoksi kieltää rasistisia piirteitä itsessään. Vastahyökkäyksenäkin nähty yritys kääntää jälkikolonialistinen asetelma pääläelleen puolustelemalla toisten varakkuutta omassa maassaan on kuitenkin osoitus myös siitä, että toista ryhmää pidetään jonkinlaisena uhkana. Tämä ajattelutapa näkyy myös oman osapuolen näkemisenä uhrin asemassa.⁵⁴⁸

Muutaman kerran kuulinkin mainittavan, ikään kuin puolustukseksi tyytymättömyyteensä vallitsevasta tilanteesta, että filippiiniläiset ovat tulleet viemään suomalaisten merimiesten työpaikat. Tosin tässä yhteydessä viittausta rasismiin selvästi pelättiin, ja siksi lausuntoa pehmennettiin alkukaneetilla ”En ole rasisti, mutta...”. Filippiiniläisistä valittaminen koettiin selvästi vaikeaksi rasismisyytösten vuoksi mutta myös siksi, että halu ymmärtää heidän tilannettaan oli selvästi aito. Monet suomalaiset kertoivatkin järkyttyneensä muun muassa tarinoista kuinka filippiiniläisiä oli kohdeltu huonosti muiden lippujen alla. Suomalaisten merimiesten huoli omista työpaikoistaan oli kuitenkin myös ymmärrettävää. Vaikka merenkulkijoiden ammattiliittojen sallimassa sekamiehityksen luvattiin, ettei se vähentäisi alan työpaikkoja, oli siihen selvästi vaikea uskoa. Oletettu suomalaisten merimiesten työpaikkojen määrän kasvu perustuu sekamiehityksen ehtoihin, jonka mukaan varustamoiden on sekamiehitystä vastaan liputettava seuraava laivaostonsa tai uudisrakennuksen hankinta Suomen lipun alle. Omien havaintojeni mukaan kauppalaiivastomme

547 Knudsen 2004, 23–24.

548 van Dijk 1999, 544–545, 554–555.

ei kuitenkaan ole esimerkiksi vuosien 2010–2015 aikana kasvanut. Sekamiehityksen alkaessa vuonna 2009 Suomen Varustamot ry:n jäseninä oli 105 alusta 26 varustamossa, kun syksyllä 2015 aluksia oli 105 ja varustamoita 23. Sisäänliputuksia oli toki tapahtunut, mutta samanaikaisesti muutama varustamo oli lopettanut toimintansa, mikä vaikuttaa lukuihin koko kauppalaivaston ollessa suhteellisen pieni.⁵⁴⁹

Epätasa-arvoinen lähtöasetelma oli ymmärrettävästi hankala niin filippiiniläisille kuin suomalaisille merimiehille. Kummallakaan osapuolella ei ollut erityistä halua nähdä toista ryhmää riistäjänä tai uhkana, mutta sekamiehityksessä oli uusi ja outo tilanne. Sekamiehityksen tuoreus suomalaisessa kauppalaivastossa näkyikin monessa kohdin yhteistä kanssakäymistä. Koska järjestelmä oli tullut Suomeen vasta vuonna 2009 ja tutkimillani laivoilla otettu käyttöön usein muutamia vuosia sen jälkeen, oli useimmilla suomalaisilla vielä tuoreessa muistissaan työskentely ja eläminen yksikansallisessa miehistössä. Vastaavasti filippiiniläiset olivat tottuneet työskentelemään lähinnä hyvin monikansallisissa miehistöissä, joissa yhteiselo kulttuurisesti eritaustaisten ihmisten kanssa oli ollut pääsääntö.

Sekamiehityksen tuoreus näkyikin erityisesti siinä, että laivojen ja varustamoiden toimintatavat eivät kaikilta osin olleet valmiit vastaanottamaan erikielisiä jäseniä. Vaikka merenkulun yhteinen kieli on jo pitkään ollut englanti, ei se kaikilta osin ollut integroitunut laivan arkeen. Käytännössä kaikilla tutkimillani laivoilla näkyi edelleen ohjeita ainoastaan suomeksi, ja esimerkiksi rantaumistilanteissa englannin kielen käyttämistä radiopuhelinyhteyksissä jouduttiin eräällä laivalla jopa erikseen vaatimaan. Tällä ymmärtääkseni viitattiin niin suomalaisten tapaan puhua suomea kuin filippiiniläisten tapaan puhua tagalogia. Myös epävirallisissa sosiaalisissa tilanteissa se, että toiset puhuivat omaa kieltään, koettiin molemmin puolin huonoksi tavaksi. Yhteisen kielen englannin käyttäminen ei toki ollut sekään ongelmattomaa. Kummallakaan osapuolella kielitaito ei ollut merkittävä: suomalaisessa merenkulun koulutuksessa ei ole juurikaan panostettu käytännön kielitaitoon, ja filippiiniläisten käyttämä kieli oli ilmaisultaan suomalaisittain erikoista, mikä oli epäilemättä myös vastavuoroista.

Työskentelyn näkökulmasta merkittävin havainto oli sekamiehitykseen liittyvän kulttuurisen diversiteetin näkeminen laajemmassa perspektiivissä. Viitaten Steven Vertovecin kehittämään superdiversiteetin käsitteeseen, ymmärtääkseni eri kansallisista taustoista tulevia yhteisön jäseniä on tarkasteltava heidän diasporaan päätymiseen liittyviä syitä. Tämä näkökulma tuli havainnolliseksi erityisesti filippiiniläisten merimiesten kohdalla, koska heidän taustallaan oli usein perheen ja suvun tahto kouluttaa pojasta merimies; kaikista ul-

549 Suomen Varustamot. Toimintakertomus.1.1.–31.12.2010; Suomen varustamot, jäsenvarustamot ja alukset 31 lokakuuta 2015.

kofilippiiniläisille tyypillisistä ammateista merenkulkija on selkeästi parhaiten palkattu. Koska perheen panostus on usein taloudellisesti suuri heidän tullessa köyhemmiltä alueilta Filippiinejä, on merimiehen päätyessään merille töihin vastavuoroisesti elätettävä laaja perhe. Tämän asetelman useat tutkimukseen haastatellut merimiehet kokivat uhrautumisena perheen hyväksi.

Koska perheen riippuvuus merimiehen tuloista oli selkeästi merkittävä useille M/S Marthankin filippiiniläisille merimiehille, oli sillä vaikutuksensa heidän suhtautumiseen työhönsä. Työpaikka oli tärkeä säilyttää, minkä takia työssä pyrittiin välttämään kaikenlaisia riskejä. Erityisesti perämiehiä arvoiteltiin epäitsenäisyydestä ja päätöksenteon puutteesta, mikä rasitti päällystön sisäistä tiimityöskentelyä. Suomalaiset kokivat heidät kykenemättömiksi toimimaan esimiestehtävissä, eikä heitä suomalaisten esimieheksi yhtä tapausta lukuun ottamatta sijoitettukaan. Epäitsenäisyys ja varovaisuus tulivat esille useissa tilanteissa ja mielipiteissä, mikä toki kertoo konkreettisista yhteistyön vaikeuksista mutta myös stereotyyppien vaikutuksesta. Filippiiniläisiin yhdistettiin usein yleisesti tunnettuja piirteitä, joita ei välttämättä haastettu yksilöllisten ominaisuuksien ehdoilla. Toki esimerkiksi yksittäisten perämiesten kohdalla pyrittiin näkemään mahdollisuuksia kehittyä suomalaista vaatimustasoa vastaavaksi, mikä lähinnä tarkoitti sumalaisten määrittelemiä työtapoja. Useilla filippiiniläisillä oli kuitenkin pitkä kokemus maailman meriltä ja kulttuurisesti moninaisista miehistöistä. Nämä eri osapuolten omaksumat tavat olivat ajoittain törmäyskurssilla.

Onnellisen laivan – Happy Ship – käsite on perinteisesti tarkoittanut muun muassa laivan kahden pääosaston, kannen ja koneen, välistä yhteishenkeä. Nykypäivän pienissä miehistöissä ei vastaavaa jakoa enää samassa määrin tehdä; kysymys onkin siitä, onko kansallisuuksien välinen jako tullut tilalle. Hyvin yhteen toimiva miehistö edellyttää luottamusta ja kunnioitusta kanssatoimijoita kohtaan, minkä asenneilmaston luominen vaatii yhteisten pelisääntöjen löytämistä. Sekamiehistön haasteena on kuitenkin muun muassa eriarvoinen palkkaus- ja työvuorojärjestelmä. Postkolonialistinen asetus toisen kansallisuuden dominoidessa on helposti tekijä, joka lisää eripuraa miehistön sisällä. Filippiiniläisiä rasittavat pitkät poissaolot kotoa sekä samasta työstä maksettava huonompi palkka; suomalaisten merimiesten huoli omista ja tovereidensa työpaikoista muodostuu puolestaan herkästi katkeruutta aiheuttavaksi tekijäksi. Kuitenkin kulttuurisesti monimuotoista positiivista yhteiselo on mahdollista tukea yksilötasolla panostamalla yhteiseen ja avoimeen kanssakäymiseen. Arkiset yhdessä olemisen tavat puolueettomissa ja neutraaleissa tiloissa ja tilanteissa mahdollistavat inhimilliset kohtaamiset ja sitä kautta yhteisyyden löytämisen.

Sekamiehityksen voidaan sanoa olevan suurimpia yksittäisiä muutoksia suomalaisessa merenkulussa sitten siirtymisen purjeista konevoimaan. Kuten tässä

tutkimuksessa on tullut esille, useissa varustamoissa eletään vielä muutosvaihetta: yhteydenpito laivalle niin henkilöiden kuin kielen osalta tapahtuu pitkälti suomalaisten ehdoilla. Tähän tilanteeseen epäilemättä tulee muutos kaikkien osapuolten tottuessa uuteen asiantilaan. Sekamiehitys on kuitenkin selvästi tullut jäädäkseen; jo yksistään tämän tutkimuksen aikana sekamiehitettyjen alusten määrä Suomen kauppalaivastossa on yli kaksinkertaistunut.

Vaikka toistaiseksi suomalaisten merimiesten työllisyys on turvattu sekamiehitys sopimuksen salliessa vain yhden kolmasosan miehistöstä miehitettävän ei-EU-kansalaisilla, on yhdessä asiassa jouduttu tekemään jo lisämyönnytyksiä. Koska sopimuksen mukaan molemmat perämiehet on miehitetty ei-EU-kansalaisilla, on suomalaisten perämiesten eteneminen ylempiin positiioihin hankaloitunut sopivien praktiikkapaikkojen vähentyessä. Ratkaistakseen tämän ongelman Suomen Laivanpäälystöliitto ja Suomen Varustamot sopivat syksyllä 2016 erityisestä *perämieskadetin* työsuhteesta, joka vastaa sekä pätkätyön että palkkauksen osalta ei-EU-kansalaisten sopimuksia.⁵⁵⁰ Sopimuksen mukaan suomalaisia perämiehiä siis pystytään jatkossa palkkaamaan samoilla ehdoilla kuin filippiiniläiset toverinsa. Globaalissa merenkulussa sekamiehituksen haasteet ovat moninaiset erilaisten sopimusten, hierarkkisten järjestelmien ja kansallisuuksien kirjon johdosta. Toivottavasti suomalainen versio sekamiehityksestä löytää näidenkin muutosten pyörteissä tasapuolisen ja hyvinvoivaan miehistöön perustuvan muodon.

550 Sopimus SLPL-SV-perämieskadetin työsuhteen ehdoista.

LÄHDELUETTELO

Painamattomat lähteet

Siteeratut haastattelut

M/S Martha:

11 suomalaista päällystön jäsentä.

3 suomalaista miehistön jäsentä.

9 filippiiniläistä päällystön jäsentä.

4 filippiiniläistä miehistön jäsentä.

M/S Arkadia:

Miehistön jäsen.

Muut haastattelut

Varustamon edustaja.

Suomen Varustamot ry:n edustaja. 27.6.2013 (tehnyt Johanna Laine).

Varatoimitusjohtaja Hans Ahlström, Suomen Varustamot ry. 31.3.2014.

Puheenjohtaja Simo Zitting, Suomen Merimies-Unioni ry. 26.1.2016.

Merikapteeni evp Yrjö Tiitinen 28.6.2016.

Kenttätyöpäiväkirjat

M/S Arkadia, kenttätyöpäiväkirja. Kirjoittajan hallussa.

M/S Marthan kenttätyöpäiväkirjat kolmelta laivalta. Kirjoittajan hallussa.

Opinnäytetyöt

Laine, Johanna 2015. Filippiiniläis-suomalaista yhteiseloä. Etnografia sekamiehituksesta suomalaisella rahtilaivalla. Kansatieteen pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.

Muu materiaali ja tiedonannot

Suomen Varustamot ry:stä ja Suomen Merimies-Unioni ry:stä saadut Excel-taulukot suomalaisista seka-miehitetyistä aluksista. Kirjoittajan hallussa.

Eritysisiantuntija Jukka Tuomaala, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Tiedonanto sähköpostitse 30.8.2016.

Elokuvat

S/S Martha, 1967, ohjaus Erik Balling.

Lait ja asetukset

Asetus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948.

Merityöaikalaki 296/1976.

Asetus laivaväen asuintiloista aluksella 518/1976.

Merilaki 15.7.1994/674.

Laki laivaväen luetteloinnista ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687.

Laki laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella 395/2012.

Valtioneuvoston asetus laivaväen asuinympäristöstä aluksella 825/2012.

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013.

Rikoslaki 19.12.1889/39.

Laki rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta, sellaisena kuin se on laissa 1198/2002, 15.6.2012/296.

Internetsivut

AMOSUP Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines. <http://www.amosup.org/index.php?id=3>. Luettu 2.5.2016.

Evaluation of the quality systems of the maritime training units in Finland. Liikenteen turvallisuusvirasto

- Trafi. Helsinki 2013. http://www.ha.ax/files/stcw_2012_rapport.pdf. Luettu 31.7.2015.
- Finnish Food For Vessels – Suomalaista ruokaa laivoille. <http://navigatormagazine.fi/finnish-food-for-ves-sels-suomalaista-ruokaa-laivoille/>. Luettu 10.1.2017.
- ILO. Assessment of the POEA Awards System for Licensed Land-based and Sea-based Agencies. http://www.ilo.org/global/topics/labour-migration/publications/WCMS_227524/lang--en/index.htm. Luettu 20.1.2016.
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SO-LAS%29%2c-1974.aspx>. Luettu 31.7.2015.
- IMO. The Manila Amendment. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/16.pdf>. Luettu 14.1.2017.
- International Bargaining Forum. <http://www.itfseafarers.org/about-IBF.cfm>. Luettu 29.1.2016.
- ITF-IMEC IBF International Collective Bargaining Agreement 2015–2017. <http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/44443/IBF%20ITF-IMEC%20International%20CBA%202015-2017%20.pdf>. Luettu 13.5.2016.
- Kuljetusten turvallisuus. Neste Oil. <http://www.nesteoil.fi/default.asp?path=35,52,12005,17063,17069>. Luettu 15.1.2015.
- Luotsauksen toimintatavat ja kulttuuri onnettomuustapausten valossa 2004. Onnettomuustutkintakeskus. Turvallisuusselvitys S 1/2004 M. <http://www.turvallisuustutkinta.fi/fi/index/tutkintaselostukset/vesiliikenneonnettomuuksientutkinta/tutkintaselostuksetvuosittain/vesiliikenne2004/s12004mluotsauksen-toimintatavatjakulttuurionnettomuustapaustenvalossa.html>. Luettu 16.4.2014.
- Merenkulun pätevydet. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevydet>. Luettu 18.1.2017.
- Merenkulun säädösinfo. Trafi 2.11.2016. http://www.trafi.fi/filebank/a/1478600427/cf4cd633f8bc-204d4646aeddb9a26efc/22990-saadosisinfo_merenkulku_yhdistetty.pdf. Luettu 14.1.2017.
- OFW Statistics 2005. <http://www.poea.gov.ph/ofwstat/compendium/2005.pdf>. Luettu 23.8.2016.
- OFW Statistics 2010–2014. <http://www.poea.gov.ph/ofwstat/compendium/2014.pdf>. Luettu 23.8.2016.
- Philippine Overseas Employment Administration. <http://www.poea.gov.ph/docs/sec.pdf>. Luettu 5.6.2015.
- PTC. Philippine Transmarine Carriers Inc. http://www.ptc.com.ph/home/?page=content&id=company_awards. Luettu 20.1.2016.
- Philippines. Ethnologue. Languages of the World. <http://www.ethnologue.com/country/PH>. Luettu 20.1.2016.
- Port State Control. http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159. Luettu 31.7.2015.
- Päihdesopimus 2010. <http://www.seacommand.fi/fi/tyo/tyoehdosopimukset-ja-palkkataulukot>. Luettu 12.5.2016.
- Pätevydet. <http://www.trafi.fi/merenkulku/patevydet>. Luettu 10.8.2015.
- Sjömansservice. <http://www.sjofartsverket.se/sv/Valkommen-till-seatime/Media/SS-Martha/>. Luettu 23.8.2016.
- SOLAS. Annex 24 – Voyage Planning. https://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/solas/solas_v/Annexes/Annex24.htm. Luettu 31.7.2015.
- SOLAS XI-2 and the ISPS Code. http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx. Luettu 23.8.2016.
- Sopimus SLPL-SV-perämieskadetin työsuhteen ehdoista. http://www.seacommand.fi/media/SLPL-SV_peramieskadetti.pdf. Luettu 28.1.2017.
- Standard terms and conditions governing the employment of Filipino seafarers on board ocean going vessels. Philippine Overseas Employment Administration. <http://www.poea.gov.ph/docs/sec.pdf>. Luettu 23.1.2015.
- STCW International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>. Luettu 31.7.2015.
- SS Martha – Wikipedia. https://sv.wikipedia.org/wiki/SS_Martha#cite_note-3. Luettu 14.7.2015.
- Suomen Varustamot. Toimintakertomus 1.1.–31.12.2010. http://shipowners.fi/sites/default/files/toimintakertomus_2010.pdf. Luettu 14.1.2015.
- Suomen Varustamot. Toimintakertomus 1.1.–31.12.2013. <http://www.shipowners.fi/binary/file/-/id/15/fid/754/>. Luettu 14.1.2015.
- Suomen varustamot, jäsenvarustamot ja alukset 31. lokakuuta 2015. http://shipowners.fi/sites/default/files/sv_alusluettelo_31.10.2015.pdf. Luettu 8.6.2016.
- Tankkeriturva. John Nurmisensaatio. <http://www.johnnurmisensaatio.fi/puhdas-itameri/tankkeriturva/>. Luettu 15.1.2015.
- Ulkomaanliikenteen kauppa-alkusia koskeva työehtosopimus / Liitesopimukset. 1.3.2014–28.2.2017. <http://www.smu.fi/edunvalvonta/testisivu/ulkomaanliikenteen-kauppa-alusopimus/>. Luettu 12.5.2016.
- UNCTAD Statistics. Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980–2016. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>. Luettu 31.8.2016.
- Uskonnot Filippiineillä. Filippiinien maaraportti 2010. <http://www.filippiinit-seura.fi/uskonnot.html>. Luettu 14.5.2016.

What are FOCs? http://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm. Luettu 2.5.2016.
The worlds largest ship. <http://www.maersk.com/en/hardware/triple-e/the-hard-facts/the-worlds-largest-ship>. Luettu 3.8.2015.

Painetut lähteet

- Acejo, Iris 2012. Seafarers and Transnationalism: Ways of Belongingness Ashore and Aboard. *Journal of Intercultural Studies* 33:1, 69–84.
- Ala-Pöllänen, Anne 2012. Aluksilla ja arkistossa. Miten nykypäivän merenkulku tallentuu jälkipolville? Teoksessa Johanna Aartomaa ja Timo-Tapani Kunttu (toim.) *Laiva on lastattu tiedolla. Vanhat alukset tiedon lähteinä*. Nautica Fennica 2011–2012, 88–105.
- Amante, Maragtas S.V. 2005. Philippine Global Seafarers: Ethnicity and Identity in Ships with Multinational Crews. *Mindayawan Journal of Culture and Society* No 2, 1–23.
- Ammattitaitoisen alushenkilökunnan saatavuuden turvaaminen suomalaisilla lastialuksilla 2009. [Internetissä: <http://www.seacommand.fi/media/Sopimus%20patevasta%20henkilökunnasta.pdf>.]
- Andersson, Elijah 2004. The Cosmopolitan Canopy. *ANNALS, AAPSS*, 595, September 2004, 14–30.
- Antonsen, Stian 2009. Safety culture and the issue of power. *Safety Science* 47:2, 183–191.
- Andres, Thomas D. 2006 [1991]. *Understanding the Filipino Seaman: His Values, Attitudes and Behavior*. Quezon City: Giraffe Books.
- Anttila, Riku & Tapani Salmenhaara 2010. *Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet*. Raportit ja selvitykset 2011:5. Helsinki: Opetushallitus.
- Anttonen, Marjut 1999. *Etnopoliittikkaa Ruijassa. Suomalaislähtöisen väestön identiteettien politisoituminen 1990-luvulla*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 764. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Aromaa, Johanna & Miia-Leena Tiili 2014. Empatia ja ruumiillinen tieto etnografisessa tutkimuksessa. Teoksessa Pilvi Hämeenaho & Eerika Koskinen-Koivisto (toim.) *Moniulotteinen etnografia*. Ethnos-toimite 17. Helsinki: Ethnos ry.
- Barth, Fredrik 1969. *Ethnic groups and boundaries: the social organization of culture difference*. Bergen: Universitetsforlaget.
- Beckman, Anita 2013. Mellanrummets poesi. Om väntan, platser och tid. *Budkavlen* 2012, 28–39.
- Berg, Mette Louise & Nando Sigona 2013. Ethnography, diversity and urban space. *Identities: Global Studies in Culture and Power* 20:4, 347–360.
- Berg, Nora, Jenni Storgård & Jouni Lappalainen 2013. *The impact of ship crews on maritime safety*. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A 64. Turku: Turun yliopisto.
- Borgström, Ronnie 2015. *Merimiesten kuntoilun helpottaminen vapaa-ajalla osana ForMaren jatkuvuutta. Merimiespalvelutoimiston ForMare-projektin yhteistyökumppaniselvitys*. Yrkehögskolan Novia.
- Brubaker, Rogers 2013. *Etnisyyks ilman ryhmiä*. Tampere: Vastapaino.
- Brunila, Olli-Pekka & Jenni Storgård 2012. *Oil transportation in the Gulf of Finland in 2020 and 2030*. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A 61. Turku: Turun yliopisto. [Internetissä: http://www.merikotka.fi/wp-content/uploads/julkaisut/Brunila_and_Storgard_2012_Oil_transportation_in_the_Gulf_of_Finland_in_2020_and_2030.pdf.]
- Bucurius, Sandra Meike 2013. Becoming a "Trusted Outsider": Gender, Ethnicity, and Inequality in Ethnographic Research. *Journal of Contemporary Ethnography* 42 (6), 690–721.
- Butler, Judith 2006. *Hankala sukupuoli: feminismi ja identiteetin kumous*. Helsinki: Gaudeamus.
- de Certeau, Michel 1988 [1984]. *The practice of everyday life*. Translated by Steven Rendall. Berkeley: University of California.
- Clifford, James 1994. Diasporas. *Cultural Anthropology* 9 (3), 302–338.
- Davies, Charlotte Aull 2008. *Rexlexive Ethnography. A guide to researching selves and others*. 2nd Edition. London: Routledge.
- van Dijk, Teun A. 1999. Discourse and the denial of racism. Teoksessa Adam Jaworski & Nikola Coupland (eds.) *The Discourse Reader*. London and New York: Routledge.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren 1982. *Kulturanalys. Ett etnologisk perspektiv*. Stockholm: LiberFörlag.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren 2001. *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerups.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren 2007. *När ingenting särskilt händer: nya kulturanalyser*. Stockholm: Brutus Östlings bokförlag Symposion.
- Ehn, Billy 2011. Doing-It-Yourself. Autoethnography of Manual Work. *Ethnologia Europaea* 41:1, 53–63.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren 2012. *Kulturanalytista verktyg*. Malmö: Gleerups.
- Eldh, Christer 2004. *Den riskfyllda gemenskapen. Att hantera säkerhet på ett passagerarfartyg*. Lund: Arkiv förlag.
- Erkama, Pekka, Arto Helovuoma & Mirva Salokorpi 2007. *Komentosiltayhteistyön kehittäminen*. Esiselvitys. Merenkululaitoksen julkaisuja 1/2007. Helsinki: Merenkululaitos.
- Eräsaari, Matti & Katja Uusihakala 2016. Johdanto. Teoksessa Katja Uusihakala & Matti Eräsaari (toim.) *Ruoan kulttuuri. Antropologisia näkökulmia ruoan tutkimukseen*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran

- Toimituksia 1419. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Fajardo, Kale Bantigue 2011. *Filipino Crosscurrents. Oceanographies of seafaring, masculinities, and globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Fingeroos, Outi & Jukka Jouhki 2014. Etnografinen kenttätö ja tutkimus. Teoksessa Pilvi Hämeenaho & Eerika Koskinen-Koivisto (toim.) *Moniulotteinen etnografia*. Ethnos-toimite 17. Helsinki: Ethnos ry.
- Frykman, Jonas & Nils Gilje 2003. Being There. An Introduction. Teoksessa Jonas Frykman & Nils Gilje (eds.) *Being There. New Perspectives on Phenomenology and the Analysis of Culture*. Lund: Nordic Academic Press.
- Frykman, Jonas 2012. *Berörd. Plats, kropp och ting i fenomenologisk kulturanalys*. Stockholm: Carlssons.
- Gadamer, Hans-Georg 2004. *Hermeneutiikka. Ymmärtäminen tieteissä ja filosofiassa*. Tampere: Vastapaino.
- The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry* 2004. Contributing authors T. Alderton et al. International Labour Office in collaboration with the Seafarers International Research Centre. Geneva: International Labour Office.
- Gerstenberger, Heide 1996. Men Apart: The Concept of "Total Institution" and the Analysis of Seafaring. *International Journal of Maritime History* Vol. 8(1), 173–182.
- Gerstenberger, Heide & Ulrich Welke 2004. *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Gilroy, Paul 2004. *After empire: melancholia or convivial culture?* London: Routledge.
- Goffman, Erving 1997. *Minuuden riistäjät: tutkielma totaalisista laitoksista*. Riihimäki: Mielenterveyden keskusliitto.
- Gordon, Rachael P. E. 1998. The contribution of human factors to accidents in the offshore oil industry. *Reliability Engineering and System Safety* 61, 95–108.
- Grøn, Sisse & Fabienne Knudsen 2012. Why do Filipinos have fewer reported work accidents than other nationals? Findings from literature. *International Maritime Health* 2012:63, 2, 96–101.
- Grøn, Sisse & Line Richter 2013. *Navigating Safety. Second Report from Safety Culture and Reporting Practice on Danish Ships in the Danish International Ship Register*. Centre of Maritime Health and Society (CMSS). [Internetissä: http://static.sdu.dk/mediafiles/6/8/A/7B68AC3590-EAB0-45B1-BCAD-470295C96457%7DADIS_2.pdf.]
- Grøn, Sisse & Gunnar Lind Haase Svendsen 2013. "Blue" Social capital and work performance: anthropological fieldwork among crew members at four Danish international ships. *WMU (World Maritime University) Maritime Affairs* (2013)12, 185–212.
- Haavisto, Sanna, Valdemar Kallunki, Tiina Kirvesniemi, Liisa Korpivaara, Olli Lehtonen, Tomi Oravasääri & Juhani Pekkola 2014. *Stay On Board: Suomalaisten merenkulkijoiden pysyminen ja lähteminen merityössä*. Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja A59. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.
- Hagmark-Cooper, Hanna 2008a. *Avsked och återseende: sjömanshustruns liv under 1900-talet*. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.
- Hagmark-Cooper, Hanna 2008b. Om att vara en ikon – sjömanshustrun och myten om självständighet. Teoksessa Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa, Ismo Malinen (toim.) *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. Nautica Fennica 2007–2008, 35–47.
- Hannerz, Ulf 1992. *Cultural complexity: studies in the social organization of meaning*. New York: Columbia University Press.
- Hannerz, Ulf 2003. Kulttuurin määritelmien yhteentörmäys. Teoksessa Mikko Lehtonen & Olli Löytty (toim.) *Erilaisuus*. Tampere: Vastapaino.
- Harma, Mikko, Markku Partinen, Risto Repo, Matti Sorsa & Pertti Siivonen 2008. Effects of 6/6 and 4/8 Watch Systems on Sleepiness among Bridge Officers. *Chronobiology International: The Journal of Biological & Medical Rhythm Research* 2008, Vol. 25 Issue 2/3, 413–423.
- Heikkinen, Kaija 2010. Sukupuoli ja etnisyys tiedon paikantumisessa. Teoksessa Jyrki Pöysä, Helmi Järvi-luoma & Sinikka Vakimo. *Vaeltavat metodit*. Kultaneito 8. Joensuu: Suomen kansantietouden tutkijain seura.
- HELCOM 2012. *Annual report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2012*. [Internetissä: <http://helcom.fi/Lists/Publications/Annual%20report%20on%20shipping%20accidents%20in%20the%20Baltic%20Sea%20area%20during%202012.pdf>.]
- HELCOM 2014. *Annual report on shipping accidents in the Baltic Sea in 2013*. [Internetissä: <http://www.helcom.fi/Lists/Publications/Annual%20report%20on%20shipping%20accidents%20in%20the%20Baltic%20Sea%20in%202013.pdf>.]
- Helmreich, R. L., J. R. Klinec & J. A. Wilhelm 1999. Models of threat, error, and CRM in flight operations. *Proceedings of the Tenth International Symposium on Aviation Psychology*, 677–682.
- C. Hetherington, R. Flin, & K. Mearns 2006. Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research* 37, 401–411.
- Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme 2008. *Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Hirvi, Laura 2012. Multi-sited Fieldwork amongst Sikhs in Finland and California. Reaching the Offline via the Online. Teoksessa Laura Hirvi & Hanna Snellman (eds.) *Where is the Field? The Experience of Mi-*

- gration Viewed through the Prism of Ethnographic Fieldwork*. Studia Fennica Ethnologica 14. Helsinki: Finnish Literature Society.
- Hirvi, Laura & Hanna Snellman 2012. Introduction: Nine Tales of the Field. Teoksessa Laura Hirvi & Hanna Snellman (eds.) *Where is the Field? The Experience of Migration Viewed through the Prism of Ethnographic Fieldwork*. Studia Fennica Ethnologica 14. Helsinki: Finnish Literature Society.
- Hollingsworth, Sumi & Ayo Mansaray 2011. Conviviality under the Cosmopolitan Canopy? Social mixing and friendships in an urban secondary school. *Sociological Research online*. 17 (3) 2. [Internetissä: <http://www.socresonline.org.uk/17/3/2.html>]
- Horck, Jan 2006. *A Mixed Crew Complement. A maritime safety challenge and its impact on maritime education and training*. Malmö Studies in Educational Sciences: Licentiate Dissertation Series 2006: 3. Malmö.
- Horck, Jan 2010. *Meeting Diversities in Maritime Education*. Malmö Studies in Educational Sciences No. 54. Malmö.
- Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi 2009*. Helsinki: Tutkimuseettinen neuvottelukunta. [Internetissä: <http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/eettisetperiaatteet.pdf>]
- Hämeenaho, Pilvi & Eerika Koskinen-Koivisto 2014. Etnografian ulottuvuudet ja mahdollisuudet. Teoksessa Pilvi Hämeenaho & Eerika Koskinen-Koivisto (toim.) *Moniulotteinen etnografia*. Ethnos-toimite 17. Helsinki: Ethnos ry.
- Hänninen, Maria 2008. *Analysis of human and organizational factors in marine traffic risk modeling. Literature review*. Teknillinen korkeakoulu, Insinööri-tieteiden ja arkkitehtuurin tiedekunta. Sovelletun mekaniikan laitos. Sarja AM. TTK-AM-4. Espoo: TTK.
- Häyhtiö, Tapio & Larmo Rinne 2010. Verkko poliittisen osallistumisen toimintaympäristönä. Teoksessa *Suomalaisten kansalaisosallistumisen tutkimuksen bibliografia*. Oikeusministeriö. Selvityksiä ja ohjeita 15/2010. [Internetissä: http://oikeusministerio.fi/fi/index/julkaisut/julkaisuarkisto/152010suomalaistenkansalaisosallistumisen tutkimuksen bibliografia2000-2009/Files/OMSO_15_2010_Bibliografia_174_s.pdf]
- Ingold, Tim 2007. *Lines: a brief history*. London & New York: Routledge.
- Ingold, Tim 2011. *Being alive: essays on movement, knowledge and description*. London: Routledge.
- Jalonen, Risto & Ari Tirkkonen 2009. *Turvallisuusarviointi englannin kielen käytöstä linjaluotsauksessa*. Merenkulkulaitoksen julkaisuja 1/2009. Helsinki.
- Järviluoma, Helmi 2002. "Ei hän ole tyttö, hän on antropologi!" Muistiinpanoja sukupuolitetulta kentältä. *Nuorisotutkimus* 1/2002, 3–16.
- Järviluoma, Helmi 2010. Podetko ystävyyttä? Etnografia ja biofilian haste. Teoksessa Jyrki Pöysä, Helmi Järviluoma & Sinikka Vakimo (toim.) *Vaeltavat menetöt*. Kultaneito 8. Joensuu: Suomen kansantietouden tutkijain seura.
- Järviluoma, Helmi, Pirkko Moisala & Anni Vilkkö 2003. *Gender and Qualitative Methods*. London: Sage.
- Kahveci, Erol, Tony Lane & Helen Sampson 2002. *Transnational Seafarer Communities*. Cardiff: Seafarers International Research Centre, Cardiff University.
- Karjalainen, Mira 2002. A ship of men. Experiences of a female ethnographer in a male-dominated, closed community. Teoksessa Heikki Pesonen, Tuula Sakaranaho, Tom Sjöblom, and Terhi Utriainen (eds.) *Styles and positions: ethnographic perspectives in comparative religion*. Comparative religion 8. Helsinki: Helsingin yliopisto, uskontotieteen laitos.
- Karjalainen, Mira 2007. *In the Shadow of Freedom. Life on board the oil tanker*. Commentationes Scientiarum Socialium 69. Helsinki: The Finnish Society of Sciences and Letters.
- Karjalainen, Mira 2008. Elämää Pönttölaivoilla. Teoksessa Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa, Ismo Malinen (toim.) *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. Nautica Fennica 2007–2008, 68–87.
- Karjalainen, Mira 2010. It takes only a Matchstick: Fieldwork in a Closed Community. Teoksessa Riku Hämäläinen, Heikki Pesonen, Mari Rahkala & Tuula Sakaranaho (toim.) *Pilgrimage of life: studies in honour of professor René Gothóni*. Helsinki: Suomen tiedeseura ja Helsingin yliopisto.
- Karkama, Markku 1999. *Merille kouluun. Meripalvelus ja koululaivat kansipäällystön koulutuksessa vuodesta 1874 toiseen maailmansotaan*. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 110. Turku: Turun yliopisto, merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus.
- Kaukiainen, Yrjö 1998. *Laiva Toivo, Oulu*. Kansanelämän kuvauksia 46. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö 2008. *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1155, Tieto. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaunisto, Katri 2007. Metsien miehet ja tutkijanaiset. Teoksessa Pia Olsson & Terhi Willman (toim.) *Sukupuolen kohtaaminen etnologiassa*. Ethnos-toimite 13. Helsinki: Ethnos ry.
- Kirby, David & Merja-Liisa Hinkkanen 2000. *The Baltic and the North seas*. Seas in history. London: Routledge.
- Kirvesniemi, Tiina & Sari Mäenpää 2016. Muutoksesta ja pysyvyydestä. Monitieteinen näkökulma suomalaisen merityöhön. Teoksessa Tapio Bergholm (toim.) *Työ merellä*. Nautica Fennica 2015–2016,

- Knudsen, Fabienne 2004. "If you are a good leader I am a good follower". *Working and leisure relations between Danes and Filipinos on board Danish vessels*. Arbejds- og Maritimmedicinsk Publikationsserie 2004, rapport nr. 9. Esbjerg: Forskningsenheden for Maritim Medicin.
- Knudsen, Fabienne 2012. North Sea Filipinos and White Chinese: The Construction of Ethnic and Cultural Identities Offshore. Teoksessa Richard Gorski & Britta Söderqvist (eds.) *The parallel worlds of the seafarer: ashore, afloat and abroad*. Papers from the 10th North Sea History Conference, Maritime Museum & Aquarium Gothenburg, 1–3 September 2011. Gothenburg: Maritime Museum & Aquarium.
- Knuutila, Seppo 2006. Paikan moneus. Teoksessa Seppo Knuutila, Pekka Laaksonen & Ulla Piela (toim.) *Paikka. Eletty, kuviteltu, kerrottu*. Kalevalaseuran vuosikirja 85. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Knuutila, Seppo 2010. Tutkimusaineistojen muodostaminen. Teoksessa Jyrki Pöysä, Helmi Järviluoma & Sinikka Vakimo (toim.) *Vaeltavat metodit*. Kultaneito 8. Joensuu: Suomen kansantietouden tutkijain seura.
- Kortti, Jukka 2001. Työmies ja Nortti: Suomalaisen tupakkamainonnan työmieheskuva. Teoksessa *Elämän muotoja. Kertomuksia yksilöstä ja yhteiskunnasta*. Helsinki: Koala-kustannus.
- Kortti, Jukka 2005. Amerikkalaisen markkinoinnin jalanjäljillä. Television tupakkamainonta ja Suomen sodanjälkeinen amerikkalaistuminen. *Lähikuva* 2/2005, 5–22.
- Kuula, Arja, 2011. *Tutkimusetiikka. Aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys*. Toinen uudistettu painos. Tampere: Vastapaino.
- Lahtinen, Rauno 2007. *Savun lumo: tupakan kulttuurihistoria*. Jyväskylä: Atena.
- Lamvik, Gunnar M. 2002. *The Filipino Seafarer: A Life Between Sacrifice and Shopping*. Thesis submitted in partial fulfilment of the requirement for the Dr. Art. degree. Norwegian University of Science and Technology. Dept. of Social Anthropology. [Internetissä: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:122728/FULLTEXT01.pdf>.]
- Lamvik, Gunnar M. 2012. The Filipino Seafarer: A Life Between Sacrifice and Shopping. *Anthropology in Action*, 19, 1, 22–31.
- Lappalainen, Jouni 2008. *Transforming Maritime Safety Culture. Evaluation of the impacts of the ISM Code on maritime safety culture in Finland*. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A 46. Turku: Turun yliopisto.
- Lappalainen, Jouni & Kim Salmi 2009. *Safety Culture and Maritime Personnel's Safety Attitudes. Interview Report*. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A 48. Turku: Turun yliopisto.
- Lappalainen, Jouni, Vappu Kunnaala, Piia Nygren & Ulla Tapaninen 2011. *Luotsauksen vaikuttavuus*. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 184. Turku: Turun yliopisto.
- Lehtola, Titta 2012. Laivojen ja veneiden dokumentointi. Teoksessa Johanna Aartomaa ja Timo-Tapani Kunttu (toim.) *Laiva on lastattu tiedolla. Vanhat alukset tiedon lähteinä*. Nautica Fennica 2011–2012. Helsinki: Museovirasto.
- Lounela, Anu 2016. Ruoka sosiaalisen aseman merkitsijänä Jaavan vuoristoalueella. Teoksessa Katja Uusihakala & Matti Eräsaari (toim.) *Ruoan kulttuuri. Antropologisia näkökulmia ruoan tutkimukseen*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1419. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Low, Setha M. & Denise Lawrence-Zúñiga 2008 [2003]. Locating culture. Teoksessa Setha M. Low & Denise Lawrence-Zúñiga (eds.) *The anthropology of space and place: locating culture*. Blackwell readers in anthropology 4. Oxford: Blackwell.
- Lykke, Nina 2009. *Genusforskning: en guide till feministisk teori, metodologi och skrift*. Stockholm: Liber.
- Löfgren, Orvar 2014. The Black Box of Everyday Life. Entanglements of Stuff, Affects, and Activities. *Cultural Analysis* 13(2014), 77–98.
- Löfgren, Orvar 2016. Containing the Past, the Present and the Future: Packing a Suitcase. *Narodna umjetnost: hrvatski časopis za etnologiju i folkloristiku*, Vol. 53 No. 1. Srpanj 2016, 59–74.
- Löfgren, Orvar & Richard Wilk 2006. In search of missing processes. Orvar Löfgren & Richard Wilk (eds.) *Off the Edge. Experiments in Cultural Analysis*. *Ethnologia Europaea* 35:1/2, 5–12.
- Mack, Kathy 2007. When seafaring is (or was) a calling: Norwegian seafarers' career experiences. *Maritime Policy & Management* 34:4, 347–358.
- Marcus, George 1995. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology* 24, 95–117.
- Massey, Doreen 2005. *For space*. London: SAGE.
- Massey, Doreen 2008. *Samanaikainen tila*. Mikko Lehtonen, Pekka Rantanen & Jarno Valkonen (toim.). Tampere: Vastapaino.
- McKay, Steven 2007. Filipino Sea Men: Constructing Masculinities in an Ethnic Labour Niche. *Journal of Ethic and Migration Studies* Vol. 33, No 4, 617–633.
- McKay, Steven & Don Eliseo Lucero-Prisno III 2012. Masculinities afloat. Filipino seafarers and the situational performance of manhood. Teoksessa Michele Ford & Lenore Lyons (eds.) *Men and Masculinities in Southeast Asia*. Florence, KY, USA: Routledge.
- Meissner, Fran & Steven Vertovec 2015. Comparing super-diversity. *Ethnic and Racial Studies* 38:4,

- 541–555.
- Merimiestilasto 2014. Trafin tilastojulkaisuja 1/2015. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. [Internetissä: http://www.trafi.fi/filebank/a/1429262067/b7a938ab59998b5e896a9b0279b1708a/17297-Merimiestilasto_1_2015.pdf.]
- Molt, Elizabeth 2006. No Double-Dutch at Sea: How English Became the Maritime Lingua Franca. *International Journal of Maritime History* 2006 18: 245–255.
- Montin, Kim 1994. The seaman's conception of himself. Teoksessa Stephen Fisher (ed.) *Man and the maritime environment*. Exeter Maritime Studies 9. Centre for Maritime Historical Studies. Exeter: University of Exeter.
- Myrberg, Kai, Mika Raateoja & Riku Lumiaro 2011. *Itämeren peruskuvaus*. Suomen ympäristökeskus ja Edita. [Internetissä: http://www.itameriportaali.fi/fi/tietoa/yleiskuvaus/peruskuvaus/fi_FI/peruskuvaus/.]
- Mäenpää, Sari 1996. Tyttö lähtee merille – naiset Gustaf Eriksonin purjelaivoissa vuosina 1913–1937. *Nautica Fennica* 1995. Suomen merimuseo. *Annual Report*, 4–33.
- Mäenpää, Sari 2008. Naisten merityön rajoittaminen ja matkustajalähtökäytännön kehitys Suomessa 1900-luvun alusta lähtien. Teoksessa Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa, Ismo Malinen (toim.) *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. Nautica Fennica 2007–2008. Helsinki: Museovirasto.
- Mäkelä, Klaus 2008. Etnografisen moraalin hallinnon säätely. *Kulttuurintutkimus* 25:1, 40–48.
- Niskanen, Heli & Arja Turunen 2007. Etnologinen haastattelu – feministinen metodi? Teoksessa Pia Olsson & Terhi Willman (toim.) *Sukupuolen kohtaaminen etnologiassa*. Ethnos-toimite 13. Helsinki: Ethnos ry.
- Norros, Leena, Kristiina Hukki, Antti Haapio & Matti Hellevaara 1998. *Päätöksenteko komentosillalla luotsauksilanteissa*. VTT Julkaisuja 833. Espoo: Valtion teknillinen tutkimuskeskus.
- O'Dell, Tom & Robert Willim 2011a. Composing Ethnography. *Ethnologia Europaea* 41:1. Special issue: Irregular Ethnographies, 27–39.
- O'Dell, Tom & Robert Willim 2011b. Irregular Ethnographies. An introduction. *Ethnologia Europaea* 41:1. Special issue: Irregular Ethnographies, 5–13.
- Ojanen, Karoliina 2011. *Tyttöjen toinen koti. Etnografinen tutkimus tyttökulttuurista ratsastustalleilla*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1319. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Ojajärvi, Anni 2015. *Terve sotilas! Etnografinen tutkimus varusmiesten terveystajusta sosiaalisena ilmiönä*. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura julkaisuja 163, Tiede. Helsinki: Nuorisotutkimusverkosto.
- Oravaasaari, Tomi, Juho-Matti Paavola & Jussi Nissilä 2015. *Mahdollisuuksien meri: 23 suositusta Suomen meriklusterin osaamisen kehittämiseksi*. Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja Sarja B. Tutkimuksia ja raportteja nro 147, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. [Internetissä: http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/104062/Kyamk_B147.pdf?sequence=1]
- Padilla, Beatriz, Joana Azevedo & Antonia Olmos-Alcaraz 2015. Superdiversity and conviviality: exploring frameworks for doing ethnography in Southern European intercultural cities. *Ethnic and Racial Studies* 2015, Vol 38, No 4, 621–635.
- Piispa, Matti 1997. *Valistus, holhous, suojele: tutkimus alkoholipoliittisesta ja tupakkapoliittisesta mielipideilmastosta*. Acta Universitatis Tampereensis 564. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Pink, Sarah 2011. Ethnography of the Invisible. Energy in the Multisensory Home. *Ethnologia Europaea* 41:1. Special issue: Irregular Ethnographies, 117–128.
- Pink, Sarah 2009. *Doing Sensory Ethnography*. Los Angeles: SAGE.
- Povzanovic Frykman, Maja 2003. Bodily Experiences and Community-Creating Implications of Transnational Travel. Teoksessa Jonas Frykman & Nils Gilje (eds.) *Being There. New Perspectives on Phenomenology and the Analysis of Culture*. Lund: Nordic Academic Press.
- Pripp, Oscar 2001. *Företagande i minoriteter. Om etnicitet, strategier och resurser bland assyrier och syrianer i Södertälje*. Tumba: Mångkulturellt centrum.
- Pripp, Oscar & Magnus Öhlander 2011. Observation. Teoksessa Lars Kajser & Magnus Öhlander (red.) *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Pyne, R. & T. Koester 2005. Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain. *The Archives of Transport* 17, No 3-4. [Internetissä: http://www.he-alert.org/filemanager/root/site_assets/standalone_article_pdfs_0605-/HE00640.pdf]
- Radcliffe-Brown, A. R. 1940. On joking relationships. *Africa* 13 (03), 195–210.
- Report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2011*. Helsinki: HELCOM – Baltic Marine Environment Protection Commission. [Internetissä: <http://www.helcom.fi/Lists/Publications/Annual%20report%20on%20shipping%20accidents%20in%20the%20Baltic%20Sea%20area%20during%202011.pdf>.]
- Richmond R., T. Butler, K. Wilhelm, A. Wodak, M. Cunningham & I. Anderson 2009. Tobacco in prisons: a focus group study. *Tobacco Control* 18 (3), 176–182.
- Du Riez, Peter & Maria Ljunggren 2001. *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie 45. Stockholm: Sjöhistoriska museet.

- Rosenström, Marika 1996. *Fartyget, himlen och havet: verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Meddelanden från Folkkultursarkivet nr 16. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.
- Rossi, Leena 1994. *Koulun kautta merille. Ammattikasvatus Suomen merenkulkuoppilaitoksissa 1813–1988*. Helsinki: Opetushallitus.
- Rossi, Leena-Maija 2007. Lasten leikkiä vai kovaa työtä? Sukupuoli tutkimuksen näkökulmana. Teoksessa Pia Olsson & Terhi Willman (toim.) *Sukupuolen kohtaaminen etnologiassa*. Ethnos-toimite 13. Helsinki: Ethnos ry.
- Ruotsala, Helena 2002. *Muuttuvat palkiset: elo, työ ja ympäristö Kittilän Kyrön paliskunnassa ja Kuolan Luujärven poronhoitokollektiiveissa vuosina 1930–1995*. Kansatieteellinen Arkisto 49. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Ruotsala, Helena 2005. Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. Teoksessa Pirjo Korkiakangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala (toim.) *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos-toimite 11. Helsinki: Ethnos ry.
- Ruotsalainen, Jari 2014. ”Yks ja ainoa hautaan saakka”. *Elore*, vol. 21, 1/2014. [Internetissä http://www.elore.fi/arkisto/1_14/ruotsalainen.pdf]
- Sammallahti, Leena 1988. Poika lähtee merille. Suomalaisen merimiehen elämänsä tarkastelua. *Suomen antropologi* 1/1988, 12–23.
- 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, No 2 March 2003, 253–277.
- Sampson, Helen 2013. *International seafarers and transnationalism in the twenty-first century*. New Ethnographies. Manchester: Manchester University Press.
- Sampson, Helen & Michelle Thomas 2003. Lone researchers at sea: gender, risk and responsibility. *Qualitative Research*. Vol 3(2), 165–189.
- Sampson, Helen & Minghua Zhao 2003. Multilingual crews: communication and the operation of ships. *World Englishes* Vol 22, No 1, 31–43.
- Schröder-Hinrichs, Jens-Uwe, Erik Hollnagel & Michael Baldauf 2012. From Titanic to Costa Concordia – a century of lessons not learned. *WMU (World Maritime University) Journal of Maritime Affairs* 11, 151–167.
- Siivonen, Katriina 2008. *Saaristoidentiteetit merkien virtoina: varsinaissuomalainen arki ja aluekehitystyö globalisaation murroksessa*. Kansatieteellinen Arkisto 51. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Silvén, Eva 2004. *Bekänna färg. Modernitet, maskulinitet, professionalitet*. Nordiska museets handlingar 129. Stockholm: Nordiska museet.
- Snellman, Hanna 1996. *Tukkilaisen tulo ja lähtö. Kansatieteellinen tutkimus Kemijoen metsä- ja uittotyöstä*. Scripta historica, 25. Oulu: Pohjoinen.
- Snellman, Hanna 2001. *Khants' Time*. Kikimora publications. Series B, 23. Helsinki: Aleksanteri Institute.
- Snellman, Hanna 2003a. *Kansa tietää!* Teoksessa Pekka Laaksonen, Seppo Knuuttila & Ulla Piela (toim.) *Tutkijat kentällä*. Kalevalaseuran vuosikirja 82. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Snellman, Hanna 2003b. *Sallan suurin kylä – Göteborg*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 927. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Snellman, Hanna 2015. *Everyday Language Policies: Embodiment of Language Related Experiences of Finnish Women in Sweden*. Teoksessa Mia Halonen, Pasi Ihalainen & Taina Saarinen (eds.) *Language policies in Finland and Sweden: interdisciplinary and multi-sited comparisons*. Multilingual matters 157. Bristol: Multilingual Matters.
- Swift, Olivia 2011. Seafaring citizenship: what being Filipino means at sea and what seafaring means for the Philippines. *South East Asia Research* 19, 2, 273–291.
- Tapaninen, Ulla 2013. *Merenkulun logistiikka*. Helsinki: Gaudeamus.
- Tiili, Miia-Leena 2016. *Merenkulun ankkuripaikat. Kinesteettinen ja kulttuurinen tieto Suomenlahden merivartiostossa*. Kansatieteellinen Arkisto 55. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Tikkanen, Sallamaria 1993. *Auringon alla. Vapaa-ajanviettoa Suomen Etelä-Amerikan Linjan laivoilla*. Teoksessa Marja Pelanne, Leena Sammallahti (toim.) *Nautica Fennica* 1993, 41–71.
- Tuan, Yu-Fu 2006. *Paikan taju: aika, paikka ja minuus*. Teoksessa Seppo Knuuttila, Pekka Laaksonen ja Ulla Piela (toim.) *Paikka: eletty, kuviteltu, kerrottu*. Kalevalaseuran vuosikirja 85. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Tuan, Yu-Fu 2011[1970]. *Space and place: perspective of experience*. Seventh printing. Minneapolis (Minn.): University of Minnesota.
- Tuomaala, Vesa 2010. *Merenkulun turvallisuus suomalaisissa kauppa-aluksissa*. Turun yliopiston Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisu C 52. Turku: Turun yliopisto.
- Turnbull, Colin M. 1986. *Sex and Gender: The Role of Subjectivity in Field Research*. Teoksessa Tony Larry Whitehead & Mary Ellen Conaway (eds.) *Self, Sex, and Gender in Cross-Cultural Fieldwork*. Urbana and Chicago: University of Illinois Press.
- Turner, Aaron 2000. *Embodied ethnography. Doing culture*. *Social Anthropology* 8, 1, 51–60.
- Uotinen, Johanna 2010a. *Aistimuksellisuus, autoetnografia ja ruumiillinen tietäminen*. *Elore*, vol 7. [Internetissä: http://www.elore.fi/arkisto/1_10/katsart_uotinen_1_10.pdf]

- Uotinen, Johanna 2010b. Kokemuksia autoetnografiasta. Teoksessa Jyrki Pöysä, Helmi Järviluoma & Sinikka Vakimo (toim.) *Vaeltavat metodit*. Kultaneito 8. Joensuu: Suomen kansantietouden tutkijain seura.
- Utriainen, Terhi 1998. Occupying a space as eyes and body: comments on the diversity of fieldwork, the postures of knowledge, and summer experiences in an elderly women's village in Olonets Karelia. Teoksessa Satu Apo, Aili Nenola, Laura Stark-Arola (eds.) *Gender and folklore: perspectives on Finnish and Karelian culture*. Studia Fennica, Folkloristica 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Uusihakala, Katja 2016. Bring and Braai. Vieraanvaraisuuden muuttuvat käytännöt ”rhodesialaisessa” diasporayhteisössä Etelä-Afrikassa. Teoksessa Katja Uusihakala & Matti Eräsaari (toim.) *Ruoan kulttuuri. Antropologia näkökulmia ruoan tutkimukseen*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1419. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Vakimo, Sinikka 2001. *Paljon kokeva, vähän näkyvä. Tutkimus vanhaa naista koskevista kulttuurisista käsityksistä ja vanhan naisen elämäkäytännöistä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 818. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Valluvan, Sivamohan 2016. Conviviality and Multiculture: A Post-integration Sociology of Multi-ethnic Interaction. *YOUNG* 24(3), 204–221.
- Van Maanen, John 2011 [1988]. *Tales of the Field. On Writing Ethnography*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Vertovec, Steven 2007. Super-diversity and its implications. *Ethnic and Racial Studies* 30:6, 1024–1054. *Vesiliikennejuopumuksen promilleraja*. Mietintöjä ja lausuntoja 16/2011. Helsinki: Oikeusministeriö.
- Viertola, Jenna 2013. *Maritime safety in the Gulf of Finland. Evaluation of the regulatory system*. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A 67. Turku: Turun yliopisto.
- Vilkko, Anni 2010. Eletyn tilan kertominen. Teoksessa Anni Vilkko & Johanna Järvinen-Tassopolous (toim.) *Kotia paikantamassa*. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.
- Vogt, Wendy A. 2012. Ethnography at the Depot. Conducting Fieldwork with Migrants in Transit. Teoksessa Laura Hirvi & Hanna Snellman (eds.) *Where is the Field? The Experience of Migration Viewed through the Prism of Ethnographic Fieldwork*. Studia Fennica Ethnologica 14. Helsinki: Finnish Literature Society.
- Väsämyksen syyt ja yleisyys kommentosiltatyöskentelyssä*. Onnettomuustutkintakeskus. Tutkintaselostus S3/2004.M. [Internetissä: <http://www.turvallisuustutkinta.fi/fi/index/tutkintaselostukset/vesiliikenneonnettomuuskentutkinta/tutkintaselostuksetvuosittain/vesiliikenne2004/s32004mvasasmyksensyyt-jayleisyyskommentosiltatyoskentelyssa.html>.]
- Weibust, Knut 1969. *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. 2nd edition. Nordiska museets Handlingar 71. Stockholm: Nordiska museet.
- Wilk, Richard 2011. Reflections on Orderly and Disorderly Ethnography. *Ethnologia Europaea* 41:1. Special issue: Irregular Ethnographies, 15–25.
- Wise, Amanda 2016. Convivial Labour and the ‘Joking Relationship’: Humour and Everyday Multiculturalism at Work. *Journal of Intercultural Studies* 37:5, 481–500.
- Østreng, Dorte 2001. *Does togetherness make friends? Stereotypes and intergroup contact on multiethnic-crewed ships*. Paper 2. Vestfold College Publication Series. Tonsberg, Norway: Vestfold College.

Sanasto

- 1:1 = Vuorottelujärjestelmä, jossa henkilön työjakso aluksella ja palkallinen vapaajakso maissa ovat yhtä pitkät.
- AB = Able bodied seaman, matruusi englanniksi.
- Ahteri = Aluksen perä.
- Apprentice = Harjoittelija englanniksi.
- Black out = Sähkökatkos aluksella.
- Bosun = Poosu/puosu englanniksi.
- Bulkkeri = Bulkkialus, irtolastialus.
- Bunkkeri = Laivan omaan käyttöön tarkoitettu polttoaine.
- Bunkkeripönttö = Pienehkö säiliöalus, joka kuljettaa ja tankkaa suuremman aluksen tarvitseman polttoaineen.
- Bryga = Komentosilta.
- Byssa = Laivan keittiö, jossa kokki työskentelee.
- Cadet = Harjoittelija englanniksi.
- Captain = Kapteeni englanniksi.
- Chief cook = Aluksen kokki englanniksi.
- Chief engineer = Konepäällikkö englanniksi.
- Chief Officer = Yliperämies englanniksi.
- Closed loop = Kommunikaatiotekniikka, jossa viestin vastaanottaja toistaa viestin sen lähettäjälle osoituksena siitä, että on kuullut viestin lähettäjän tarkoittamassa muodossa.
- Co-pilot = Ajovuorossa olevan perämiehen seurassa oleva avustava ja monitoimiva perämies.
- Cross-trade-liikenne = Liikenne kahden maan välillä, joista kumpikaan ei ole liikennöivän aluksen kotimaa.
- Deck repair man = Kansikorjausmies englanniksi.
- Electrician = Sähkömies.
- Ensimmäinen perämies = Vahtiperämies, jonka erikoisvastuulla, silloin kun perämiehet on jaettu ensimmäiseen ja toiseen, on yleensä navigointi.
- Feederliikenne = Syöttöliikenne, jossa pienemmät alukset kuljettavat lastia esimerkiksi Itämereltä Pohjanmeren satamiin edelleen lastattavaksi suuriin valtamerialuksiin.
- First engineer = Ensimmäinen konemestari englanniksi.
- First office / first mate = Ensimmäinen perämies englanniksi.
- Fitter = Konekorjausmies englanniksi.
- Försti = Yliperämies, laivahierarkiassa päälliköstä seuraava, joka vastaa lastauksesta ja kansiosaston johtamisesta.

Haalata = Koneen osien iso täyshuolto, mikä edellyttää koneen purkamista.
Kaija = Satamalaituri.
Kakkosmestari = Toinen konemestari, ensimmäisestä konemestarista seuraava.
Kapteeni/kippari = Laivan päällikkö.
Konekakkonen = Toinen konemestari, ensimmäisestä konemestarista seuraava.
Konemestari = Pätevyyskirja, johon vaaditaan vahtikonemestarinkirja, ylikonemestarin koulutus sekä riittävä määrä meripalvelua (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
Konemies = Kaikkiin konemiehistön tehtäviin pätevä merimies. Konemiehen pätevyyskirja on kansimiehestä seuraava, ja edellyttää erillistä konemiehen koulutusta sekä riittävän määrän meripalvelua (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
Koneykkönen = Ensimmäinen konemestari, konepäälliköstä seuraava.
Kongi = Laivan sisätiloissa oleva käytävä.
Krapa = Satamanosturin kauha.
Laivan päällä = Laivalla.
Linjaluotsaus = Tilanne, jossa aluksen kapteeni tai joku kansipäällystön jäsenistä on suorittanut tietyille väylille luotsituskinnon, jolloin laiva on vapautettu luotsinotosta tällä väylällä.
Lo-lo = Lift on – lift off. Lastausmenetelmä, jossa lastataan ja puretaan nostureilla.
Maakalja = Satamassa oltaessa maissa oluella käynti.
Mafi = Lauttavaunu, jonka päällä kuljetetaan muun muassa paperirullia.
Manöveeraus = Aluksen ohjailua koskeva toimenpide.
Master = Aluksen päällikkö englanniksi.
Matruusi = Kansimies. Kaikkiin kansimiehistön tehtäviin pätevä merimies. Matruusin pätevyyskirja on kansimiehestä seuraava, ja edellyttää erillistä matruusin koulutusta sekä riittävän määrän meripalvelua (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
Merikapteeni = Aluksen päälliköltä vaadittava pätevyys. Merikapteenin pätevyteen vaaditaan merikapteenin koulutus, vahtiperämiehen koulutus sekä riittävä määrä meripalvelusta (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
Messboy/girl = Talousapulainen englanniksi.
Messi = Miehistön ruokailutila.
Messikalle/messilikka = Talousapulainen, kokin apuna työskentelevä miehistön jäsen.
Monttu, mutterilaakso = Konehuone.
Motorman = Konemies englanniksi
Mönstrata = Pestata, palkata laivalle.

OS = Ordinary seaman, puolimatruusi englanniksi.
Passi = Matkustajalaivoissa käytetty nimi törnille, työjaksolle.
Pikkuperämies = Toinen tai kolmas perämies.
Pursimies = Kansimiehistön työnjohtaja, kansikorjausmies. Pursimiehen pätevyyskirjaan vaaditaan matruusin koulutuksen lisäksi riittävä määrä meripalvelua (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyudet>).
Poosu/puosu = Pursimies.
Proviantti = Laivan muonavarasto.
Prykä = Komentosilta.
Pummisohva = Hytissä oleva sohva.
Punkka = Sänky.
Puolikas = Puolimatruusi, kansivahdinpitoon pätevä merimies.
Pönttölaiva = Säiliöalus, tankkilaiva.
Ramppi = Laivan ja laiturin sekä laivan eri kansien välillä oleva ajoluiska.
Repairman = Konekorjausmies englanniksi.
Repari = Konekorjausmies.
Rinnakkaisrekisteri = Useiden teollisuusmaiden, mm. Ruotsin, Norjan, Tanskan, Saksan ja Ranskan, oman kauppalaivaston rinnalle perustamia rekistereitä, joihin listattujen laivojen kustannukset ovat edullisemmat verohelpotusten ja halvemman työvoiman ansiosta.
Ro-pax = Ro-ro-alus, joka ottaa myös matkustajia.
Ro-ro = Roll on – roll off. Lastausmenetelmä, jossa lasti kuljetetaan laivaan ja laivasta pois pyöräkuljetuksina ramppia pitkin laivan perästä, sivulta tai keulasta.
Salonkiville = Aikaisemmin laivoissa ollut miehistön jäsen, joka palveli ylintä päällystää.
Sappi = Pienikokoinen työskentelytila.
Second engineer = Toinen konemestari englanniksi.
Second officer / second mate = toinen perämies englanniksi.
Siiffi = Konepäällikkö.
Sipsu = Laivakauppias.
Springiköysi = Kiinnitysköysi, joka suuntautuu keulasta viistosti perään (keulaspringi, föörispringi) tai perästä viistosti keulaan (ahterispringi).
Skotti = Laivan tilojen väliseinä.
Skönäri = Merimies.
Slabi, slapi = Kapteenin aluksella ylläpitämä verovapaiden ostosten kauppa.
Stoppari = Konemestarin varuillaanolo konehuoneen hälytyksiä varten; myös perämiehen jäämisvelvollisuus laivaan sen ollessa satamassa.
Surrata = Sitoa lasti kiinni kanteen.
Syöttöliikenne = ks. Feederliikenne.
Sähkö = Sähkömies. Laivansähkömiehen pätevyyteen vaaditaan laivansähkömiehen koulutus sekä riittävä määrä meripalvelusta (ks. <https://www.trafi.fi>).

- fi/merenkulku/patevyydet).
- Talousapulainen = Kokin apulainen, jonka pätevyteen Suomessa kuuluu talousapulaisen koulutus.
- Toinen perämies = vahtiperämies, jonka erikoisvastuulla, silloin kun perämiehet on jaettu ensimmäiseen ja toiseen, on yleensä turvallisuusasiat.
- Torppa = Kansirakennelma, jossa asuintilat sijaitsevat.
- Torpata = Siivota.
- Traileri = Rekan perävaunu.
- Turkki = Lattia.
- Täkkäri = Kansimies. Kansiosastoon kuuluva miehistön jäsen.
- Töijata = Kiinnittää alus satamassa.
- Törni = Työjakso, jonka merimies on yhtäjaksoisesti laivalla.
- Uffarimessi = Päälystön messi.
- Vahtikonemestari = Pätevyys, johon vaaditaan vahtikonemestarin koulutus sekä riittävä määrä meripalvelua (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
- Vahtimiespätevyys = Kaikilta suomalaisilta kansi- tai konemiehiltä vaadittu pätevyyskirja. Edellyttää kansi/konemiehen koulutuksen sekä riittävän määrän meripalvelua. Alin koulutuksen aste (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
- Vahtiperämiespätevyys = Kaikilta suomalaisilta perämiehiltä vaadittu pätevyyskirja. Edellyttää vahtiperämiehen koulutuksen sekä riittävän määrän meripalvelua (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
- Venttiili = Ikkuna.
- Vetomestari = Terminaalitraktori, jolla siirrellään lauttavaunuja ja rekkojen perävaunuja alukseen ja pois.
- Väliperämies = Ensimmäinen tai toinen perämies. Yliperämiehestä seuraava, ensimmäinen perämies; jos ensimmäinen perämies -nimikettä ei aluksessa käytetä, silloin toinen perämies.
- Walkie talkie = Radiopuhelin.
- Wiper = Konemies englanniksi.
- Ykkösmestari = Ensimmäinen konemestari, konepäälliköstä seuraava.
- Ylikonemestari = Pätevyyskirja, johon vaaditaan vahtikonemestarin kirja, ylikonemestarin koulutus sekä riittävä määrä meripalvelua (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
- Yliperämies = Kansipäällystössä päällikön jälkeen seuraava arvoasteikossa. Vastaa lastauksesta sekä kansimiehistön työnjaosta. Yliperämiehen pätevyteen vaaditaan merikapteenin koulutus, vahtiperämiehen koulutus sekä riittävä määrä meripalvelusta (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet>).
- Yt-kirja = Yleistöimipätevyys. Esimerkiksi vahtimiehen kelpoisuus työskեն-

nellä sekä kansi- että koneosastolla (ks. <https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyudet>).

Lyhenteet

AMOSUP = Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines. Filippiiniläinen merimiesten ammattiyhdistys.

BRM = Bridge Resource Management. Ohjeistus ja koulutus, joka tähtää inhimillisten tekijöiden huomioimiseen merenkulun turvallisuudessa. BRM on omaksuttu merenkulkuun alun perin lentoliikenteestä, johon perustuvaa koulutusta Suomi on ollut luomassa 1990-luvun alusta. STCW:n Manilan muutosten myötä sekä BRM että ERM (Engine Resource Management) tulevat pakollisiksi vuoden 2017 alusta.

ERM = Engine Resource Management. Ks. BRM.

IMO = International Maritime Organisation. Yhdistyneiden kansakuntien alainen merenkulun yhteistyöjärjestö.

ISPS = International Code for the Security of Ships and Port Facilities. Satamien ja laivojen turvallisuutta määrittävä koodi, joka luotiin vuoden 2001 WTC-iskuun seurauksena.

ITF = International Transport Workers' Federation. Kansainvälinen kuljetustyöläisten liitto.

MARPOL = International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. IMO:n sopimus merenkulun ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

MEPA = Merimiespalvelutoimisto.

OFW = Overseas Filipino Worker. Filippiiniläinen, joka asuu tai työskentelee maansa ulkopuolella.

POEA = Philippine Overseas Employment Administration. Ulkofilippiiniläisten etuja ajava organisaatio.

PSC = Port State Control, satamavaltiotarkastus, jossa viranomaiset tarkastavat maansa satamassa käyvän ulkomaisen aluksen ja sen laivaväen vaatimustenmukaisuuden.

PTC = Philippine Transmarine Carriers. Suomalaisten käyttämä miehitysyritys Filippiineillä.

SOLAS = International Convention for the Safety of Life at Sea. IMO:n sopimus merenkulun turvallisuudesta. Luotu Titanicin uppoamisen seurauksena.

STCW = International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. IMO:n merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyttä ja vahdinpitoa koskeva sopimus.

Tiivistelmä

Tarkastelen tutkimuksessani Suomen lipun alla purjehtivilla rahtilaivoilla työskentelevien miehistöjen laivaelämää keskittyen miehistön yhteistyöhön ja arjen rakentumiseen työyhteisössä. Kohteena olevat laivat olivat sekamiehitettyjä, mikä tarkoitti kolmea kansallisuutta, suomalaisia, virolaisia ja filippiiniläisiä samassa miehistössä. Aineistoni pohjalta selvitän, minkälaisen inhimillisten kohtaamisten verkoston laivan tilalliset ja toiminnalliset arjen käytänteet muodostavat ja miten kulttuurinen diversiteetti ja merenkulun rakenteellinen hierarkia siihen vaikuttavat. Tarkastelun kohteena on myös se, minkälaisen turvallisuuteenkin vaikuttavan arkisen laivaelämän tällä tavalla saavutettu yhteisyys muodostaa. Tutkimus edustaa etnografian avulla tuotettua kulttuurianalyysia.

Tutkimuksen aineistot koostuvat vuosina 2013–2015 kolmella Suomen lipun alla purjehtivalla rahtilaivalla suorittamistani kenttätöistä. Kukin kenttätöjaksoko kesti kuukauden verran; yhteensä kolmen kuukauden oleskelu laivoilla tuotti 238 sivua kenttätöpäiväkirjoja sekä 46 henkilön haastattelut. Aineisto on analysoitu käyttäen etukäteen laaditusta haastattelun teemarungosta poimittuja asiasanoja, jotka liittyvät merimiesten kotitautaan, syihin lähteä merille, työskentelyyn ja vapaa-aikaan laivalla sekä suhtautumiseen yhteistyöhön ja työskentelyyn sekamiehistössä. Olemistani näillä laivoilla olen reflektoinut muun muassa akateemisuuden, merimieheyden, iän ja naisena olemisen näkökulmista.

Tutkimuksen keskeisin kiinnostuksen kohde on miehistön kulttuurisen diversiteetin ja laivan hierarkian muodostama yhteiselämä, eräänlainen *meshwork*. Suomalaisten ja filippiiniläisten käsitykset hierarkiasta poikkesivat toisistaan suomalaisten kannattaessa tasa-arvoisempaa paradigmaa, kun taas filippiiniläiset olivat tottuneempia selkeään työnjakoon ja hierarkian mukaiseen asemaan. Erityisissä vapaammissa tilanteissa nämä asetelmat kuitenkin kääntyivät päinvastaisiksi: esimerkiksi messissä suomalaiset istuivat määrättyillä paikoillaan filippiiniläisten ruokaillessa vapaammin. Miehistön sisäistä yhtenäisyyttä hiersi suomalaisten kokema uhka työpaikkojen häviämisestä joutuksen edullisemmin ehdoin palkatusta kilpailevasta työvoimasta. Filippiiniläisiä puolestaan vaivasi suomalaisia työtovereitaan heikommat edut: samasta työstä maksettiin huonompi palkka, eikä työsuhte ollut pysyvä.

Tutkimukseni mukaan suomalaisessa sekamiehitetyksessä miehistö oli jatkautunut kulttuurisesti kahtia eri kansallisuuksien viettäessä aikaansa pääosin omissa porukoissaan. Tämä poikkeaa kansainvälisillä laivoilla yleisemmästä tavasta miehittää alus useamman kuin kolmen kansallisuuden merimiehillä. Tutkimuksissa onkin todettu, että jos kansallisuudet ovat pieniä, on ystävyys-suhteita helpompi muodostaa yli kansallisuus-, hierarkia- ja osastorajojen.

Suomalaisissa sekamiehityksissä laivoissa yhteiselo toimikin lähinnä eräänlaisen kohteliaan isäntä-vieras-asetelman hengessä; toisiin tutustuttiin, mutta ystävyysuhteiden näkökulmasta suhteet vaikuttivat vielä varovaisilta ja etäisiltä. Laivat olivat edelleen leimallisesti suomalaisia työnteon ja esimerkiksi ruokailun noudattaessa suomalaisille laivoille tyypillisiä tapoja. Myös varustamat pitivät yhteyttä pääosin suomalaisiin päällystön jäseniin marginalisoiden näin filippiiniläiset perämiehet ja konemestarit.

Selkeitä haasteita yhteistyön toimivuudelle asetti erityisesti filippiiniläisen kansipäällystön työskentely. Filippiiniläiset perämiehet koettiin suomalaisten ja virolaisten taholta epäitsenäisiksi työntekijöiksi, joille ei voi antaa oma-aloitteisuutta edellyttäviä tehtäviä, vaikka työskentely vahtiperämiehenä sitä edellyttää. Tätä seikkaa olen tarkastellut *superdiversiteetin* näkökulmasta huomioiden merimiesten yksilölliset polut päätyä merille töihin. Filippiiniläisillä on taustallaan valtion organisoima järjestelmä lähettää kansalaisiaan ulkomaille töihin. Useat merimiesten itsensä korostamat piirteet, kuten sopeutuvaisuus ja uhrautuvaisuus periytyvät tästä järjestelmästä. Lisäksi heidän asemallaan perheen ja suvun pääasiallisena elättäjänä on merkitystä työhön orientoitumisessa. Pelko työpaikan menettämisestä aiheuttaa muun muassa riskien välttelyä, mikä osaltaan vaikutti heidän maineeseensa epävarmoina ja epäitsenäisinä työntekijöinä.

Aineiston pohjalta voidaan kuitenkin nähdä mahdollisuuksia kehittää suomalaisesta sekamiehityksestä järjestelmä, joka tukee miehistön kehittymistä yhtenäiseksi ja toisia osapuolia hyväksyväksi yhteisöksi. Tässä auttaa muun muassa suomalaisilla aluksilla jo omaksuttu yhteismessi, joka ei lähtökohtaisesti erottele päällystää ja miehistöä eri tiloihin. Kannustaminen yhteisen vapaa-ajan viettoon sekä selkeät säännöt työnteossa auttavat yksilöitä sopeutumaan uuteen kulttuurisesti monimuotoiseen yhteisöön.

Abstract

Happy Ship?

An ethnographic study of Finnish and Philippine sailors aboard Finnish cargo ships

This study analyzes life aboard cargo ships sailing under Finnish flag through co-operation and the construction of everyday life within the crew. The ships under analysis here carry mixed crews, i.e. three nationalities, including Finnish, Estonian, and Filipinos in the same crew. The purpose of the study is to examine the construction of encounters in space and place and in different activities onboard, and to analyze how cultural diversity and maritime structural hierarchy affects it. The study also observes how everyday life with a mixed crew influences maritime safety issues. The study is situated in the field of phenomenological cultural analysis.

The research material consists of ethnographic field work that was conducted aboard three vessels sailing under Finnish flag during 2013, 2014, and 2015. Each field work lasted one month; in which case, the researcher lived onboard, making participant observations within the crew. Fieldwork notes consist of 238 pages, which does not include a set of interviews of 46 members of the crew. The themes used in analyzing the material included the background of sailors, their reasons for becoming a sailor, work and leisure onboard, and attitudes towards collaboration and team work within the mixed crew. The author has reflected on her onboard status among the crew, in analyzing such issues such as being an academic, being a fellow sailor, and being of a different age and different sex than the crew.

A central issue was to observe the meshwork that the multicultural crew and ships' hierarchy constituted. Both main groups of Finns and Filipinos had their own experiences and understandings of the ships' hierarchy from the past and how it differed. Finns had adopted the Scandinavian egalitarian style with low power relations, while Filipinos followed a more strict interpretation of hierarchy with higher power relations. On the other hand, these arrangements easily reversed outside work hours during leisure time. In the mess room— a common space for the whole crew—Filipinos enjoyed their meals sitting more freely than Finns, who remained in their own designated seats. When it comes to group cohesion, one of the undermining features for Finns was the fear that Filipinos were taking away Finnish jobs. On the other hand, Filipinos felt that working at lower wages on short-term contracts was unjust. By contrast, Finns

were paid higher wages for their permanent contracts involving three- to four-week shifts at a time.

The study argues that the Finnish style of mixed crew varies from an international one in dividing the crew according to nationality, not according to power relations. As observed in international ships with multicultural crews, it is easier to remain with one's own nationality, when there exists only two or three nationalities. Coexistence was more of a host-guest attitude than equal partners and particular unity or friendships across other national groups did not exist at large. Ships were still distinctively Finnish in their working habits and had an ethnic kitchen arranged in accordance with Finnish preferences. Also the companies marginalized Filipinos by only addressing the Finns onboard.

An obvious challenge for the functionality of the crew were the Filipino officers. According to the Finns and Estonians, the Filipino officers lacked independence and initiative while they were on watch; crucially, independence and initiative were conditions for such a task. In the spirit of super-diversity the analysis draws attention to the family and state-based organization that Filipinos face, when heading towards maritime employment. While emphasizing their character of adjustment and sacrifice they reveal their basic need to support the family back home. Fear of losing valuable income may result in the avoidance of risk, which has consequences for safety conditions onboard.

The study finds various ways to reinforce the unity of mixed crews aboard Finnish cargo ships. As the joint-mess room is already an established practice, it is easy to enhance its policy toward more equal styles of living. Moreover, as has already been demonstrated elsewhere, multinational crews, joint spare time, and simple and clearly articulated regulations governing the work helps to orient the multinational crews in a more harmonious common life aboard ship.