



Heikki Ohvo

LAIVAMIEHET

Saimaan matkustajahöyrylaivoissa 1900-luvulla

Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys
Saimaa-museo

Heikki Ohvo

Laivamiehet

Saimaan matkustajahöyrylaivoissa 1900-luvulla

**Saimaan purjehdusmuseoyhdistys
Saimaa-museo**

Saimaan purjehdusmuseoyhdistyksen julkaisu n:o 4
Julkaisun ensimmäinen painos
(ISBN 952-90089-9-X) painettiin Imatralla 1989.

Tämä painos on julkaistu
pdf-versiona 2023 Savonlinnassa.
Taitto: Heikki Ohvo

Kannen kuva: Yhtyneitten kuva-arkiston kokoelmat, Antti Taskinen.

Sisältö

Esipuhe	3
I Johdanto 1. Teoksen lähtökohdista	5
Terminologiasta	6
2. Historiallista taustaa	8
2.1. Yleistä Saimaan laiva- ja matkustajalaivaliikenteestä ennen 1900-lukua	8
2.2. 1900-luvun kehitysnäkymiä	13
2.3. Periodisointi	15
II Työ ja vapaa-aika 1. Laivan henkilöstöorganisaatio	19
1.1. Hierarkia	19
1.2. Miehistön koko	24
1.3. Laivan henkilökunnan sukupuoli	31
1.4. Miehistön tehtävät laivassa	33
Ryhmäjako	33
Miehistön jäsenten tehtäväkenttä	38
Kansimiehistö	38
Konemiehistö	40
Yövahdit	41
Miehistön tehtävät työvuoden mukaan	41
Miehistön työpäivä liikennekauden aikana	43
1.5. Keittiöorganisaatio	49
Emännän tehtävistä	49
Keittäjän tehtävistä	50
Keittiöapulaisen tehtävistä	52
Tarjoilijan tehtävistä	52
Siivoojan tehtävistä	54
1.6. Työn periodinen luonne	56
2. Sosiaalinen organisaatio	59
2.1. Integraatio ja disintegraatio	62
2.2. Vapaa-ajan ryhmät	63
2.3. Parisuhteiden muodostuminen	68
2.4. Sosiaaliryhmä ja perhe	69
2.5. Suhteet laivaorganisaation ulkopuolelle	70
2.6. Suhteet muihin laivoihin	73
2.7. Asuminen ja syöminen ryhmäkäyttötymisen muotona	73
Asumisesta	73
Ruokailusta	74
Vaatetuksesta	77
Saunomisesta	78

3. Laivamiesammatti urana	81
3.1. Uranvalinnan syy	81
3.2. Koulutus	82
3.3. Tulokastavat	84
3.4. Laivamiesten ikä	88
3.5. Sosiaalinen nousu	94
Satamaan tulo	99
Puhtauden hoito	105
Peseytyminen	107
Saunominen	107
III Teoria	109
1. Teoreettinen perusta	109
1.1. Organisaatiokulttuuriteoria	109
1.2. Tutkimuksen tavoitteet	115
1.3. Rakennemalli	119
2. Saimaan matkustajaliikennejärjestelmä	121
2.1. Yrityksen toiminnan motiivi ja toiminta-ajatus	121
2.2. Varustamo-organisaatio	123
Toimisto-organisaatio	125
Vastuualueet ja juridiset vaatimukset	126
2.3. Suoritetaso	128
Laivojen tekninen ja rakenteellinen kehitys 1900-luvulla	128
Reittijärjestelmän esittely ja kehitys	130
Matkailupalvelut	133
3. Kulttuurimalli	137
4. Yhteenveto	142
Loppuviitteet	146
Johdanto	146
Työ ja vapaa-aika	148
Teoria	158
Liitetaulukot	163
Lähteet	178
Arkistot	179
Kirjallisuus	181
Painamattomat	181
Painetut	182
Vastaajat	188
Lyhenteet:	190

Esipuhe

Tehdessäni tätä työtä ja sen perustana olevaa yliopistollista opinnäytettä en ole ollut yksin. Eri yhteisöt ja yksityiset ovat auttaneet minua sekä materiaalisesti, taloudellisesti että henkisesti.

Haluan kiittää Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistystä siitä, että se on yhdistyksenä asettunut tukemaan työtäni ja että sen jäsenet ovat halunneet haastattelu- ja kyselyvastauksillaan olla lisäämässä sitä tietoaainestoa, johon työni perustuu.

Varsin suuri kiitos kuuluu Hannu Leinolle, joka teki runsaasti haastatteluja tätä tutkimusta varten, sekä Keijo Makkoselle ja Matti Ohvolle, joita olen vaivannut tämän tästä kysymyksilläni tutkimuksen eri vaiheissa. Yhdistys ja monet sen jäsenet yksityisesti ovat tukeneet työtäni myös taloudellisesti, mistä haluan lausua heille kaikille lämpimät kiitokset.

Haluan kiittää myös Opetusministeriötä, jonka paikallisen työväenperinteen tallentamiseen ja tutkimiseen myöntämistä varoista sain valtionavustuksen.

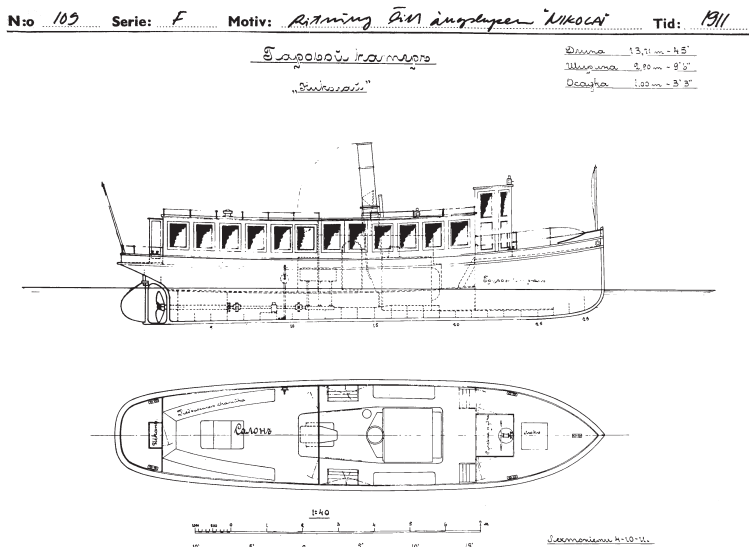
Lisäksi haluan kiittää Saimaan Purjehdusmuseoyhdistystä, jonka antama matka-avustus teki tutkimusteni alkuvaiheissa mahdolliseksi päästä käsiksi arkistolähteisiin ja joka nyt on ottanut yhdessä Savonlinnan maakuntamuseon kanssa kustantajan rasitukset huolekseen tämän teoksen osalta.

Erityisesti haluan kuitenkin kiittää vaimoani, Leenaa, jota ilman

tämän työn perustana olevaa tutkimusta ei olisi syntynyt. Hän oli henkisenä tukenani, kun epäilykseni valtasi minut. Hän oli ainoa keskustelukumppanini, kun teoreettista viitekehystä luotiin ja testattiin soveltamalla sitä elävässä elämässä havaittuihin ilmiöihin. Hän oli riittävän etäällä nähdäkseen umpikujat, joihin ajauduin, ja tarpeeksi lähellä pystyäkseen keskustelemaan niistä vuorovaikutteisesti.

Alkusana tähän painokseen

Laivamiehet Saimaan matkustajahöyrylaivoissa 1900-luvulla julkaistiin painettuna kirjana vuonna 1989. Tämä pdf (toinen painos) on julkaistu vuonna 2022. Niinpä tekstissä esiintyvät ajalliset viittaukset kohdistuvat 1980-lukua edeltävään aikaan. Mikäli tekstiin olisi oikolukukorjausten jälkeen jäänyt viittauksia *tähän vuosisataan* tai *viime vuosisataan*, on silloin aina kyse 1900-luvusta ja 1800-luvusta. Kirjan koko ja muoto tässä versiossa on pyritty tekemään niin, että se olisi helppo lukea ruudulta.



Kaksisalonen höyryvene *Nikolai*. Tämän tyyppisissä aluksissa konehuone toimi toisena salonkina. Saimaan alueen konepajoilta vietiin laivoja myös Saimaan ulkopuolelle. Piirustus on päivätty Lehtoniemen konepajalla 4.10.1911.

SJHISTORISKA MUSEET VID ÅBO AKADEMI, VALOKUVAKOKOELMAT, F/N:0109(86).

I Johdanto

1. Teoksen lähtökohdista

Saimaalla on ollut höyrylaivaliikennettä yli 150 vuotta. Tuona aikana sillä ollut tärkeä kulttuurihistoriallinen merkitys alueellaan. Se on työllistänyt satoja laivamiehiä ja luonut aikanaan ensimmäiset kunnolliset liikku-
mismahdollisuudet rantojen ja saariston asukkaille.

Niin teknisiltä kuin sosiaalisilta lähtökohdiltaankin sisävesilaiva on omaleimainen ja muista poikkeava työympäristö, jonkinlainen väli-
muoto merilaivan ja kiinteästi maalla olevan työyhteisön välillä. On
aiheellista tutkia, millaisia sosiaalisia ja kulttuurisia elementtejä tähän
työympäristöön liittyy.

Tässä teoksessa tarkastellaan, millaisia Saimaan matkustajahöyry-
rylaivojen miehistöt olivat organisaatioina, millaista oli laivamiesten
työ ja mitä laivamiehet tekivät vapaa-aikanaan.

Olen tehnyt Turun yliopistossa, suomalaisessa ja vertailevassa
kansatieteessä, pro gradu -tutkielman Saimaan matkustajahöyrylaivo-
jen henkilöstöorganisaatiosta. Olennaisilta osiltaan tämä teos pohjau-
tuu kyseiseen tutkimukseen. Tutkimusta tehdessäni käytin hyväkseni
omia kokemuksiani matkustajahöyrylaivan kansimiehenä ja rahasta-
jana 1970-luvulla sekä useita laivamiesten haastatteluja ja kyselyvas-
tauksia. Teoksessa ei kuitenkaan – intimizeettisyyistä – viitata näihin

vastauksiin.¹

Käsittelen tässä teoksessa ajanjaksoa 1900-luvun alusta 1970-luvun loppuun. Osittain syynä on lähdetietojen vähäisyys 1800-luvun oloista, mutta tärkeämpiä syitä ajanjakson rajaukselle ovat matkustajalaivaliikenteessä tapahtuneet muutokset ajanjakson rajakohtina. 1900-luvun alussa lakkasi vähitellen 1860–1870-luvulla alkanut ns. yleislaivaliikenne ja 1900-luvun tyypilliset matkustajalaivat alkoivat hoitaa kaupunkien välistä liikennettä. Samoin 1900-luvun alussa tuli käyttöön ensimmäinen nimenomaan matkailijaliikenteeseen tarkoitettu matkustajalaiva *Savonlinna*. Siksi vuosisadan vaihde on hyvä lähtökoholta tarkastelulle.

Viime sotien jälkeisenä aikana on ollut nähtävissä selvää keskittymistä suurempiin höyrylaivayhtiöihin, vaikka pieniäkin on syntynyt erityisesti 1970-luvulta lähtien. Saimaan Laivamatkojen konkurssi 1980-luvun alussa hajotti suuren laivaston taas pienempien yrittäjien käsiin ja aiheutti tutkimuksen kannalta uuden tilanteen, joka on vielä liian lähellä selvitettäväksi. 1970-luvun loppu muodostaan näin hyvän päätekohtan tutkimukselle.

Tässä tutkimuksessa esitetyt väitteet ja näkemykset perustuvat teoreettiseen viitekehykseen, joka esitetään julkaisun III osassa, luvussa ”Teoreettinen perusta”.

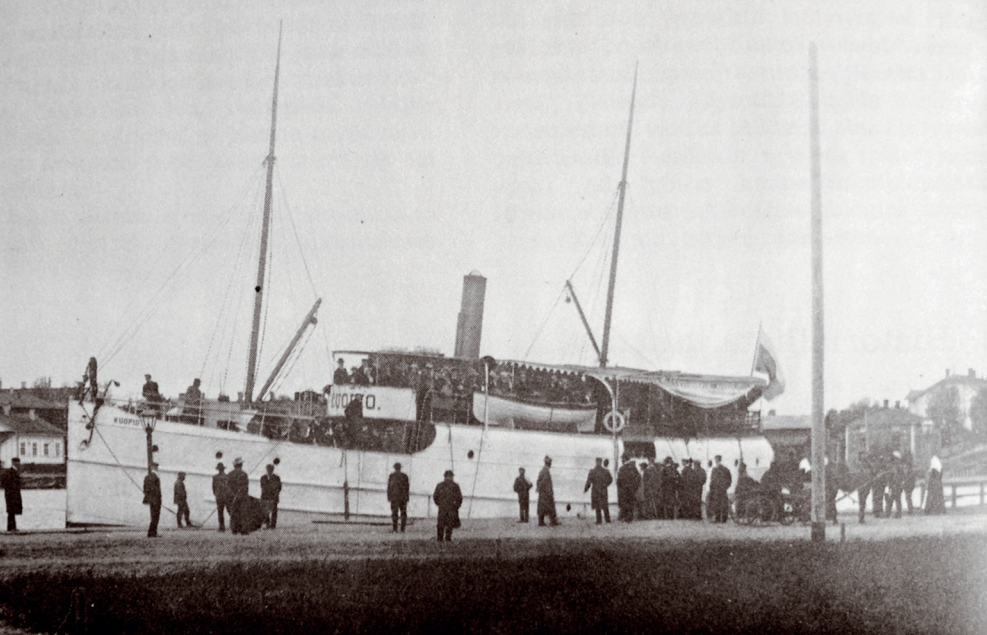
Terminologiasta

Kaikki laivat ovat aluksia eli vesikulkuneuvoja, mutta kaikki alukset eivät ole laivoja. Laivat ovat Jorma Pohjanpalon määrittelyn mukaan isoja ei-hinattavia vesikulkuneuvoja.² Määrittelemättä jää, milloin vesikulkuneuvo on riittävän iso laivaksi ja milloin on kyse veneestä. Ongelma ei onneksi ole tämän esityksen kannalta ratkaiseva, joten sen voi jättää auki. Merenkululainsäädäntö rajaa enintään 65 brt:n ja 19 nrt:n alukset tilastoinnin ulkopuolelle, joten tässä esityksessä tavattavat alukset ovat selkeästi laivoja. Raja ei kuitenkaan ole ongelmaton. Lukuisat hinaajat ja jotkut pienet matkustaja-alukset jäävät sen ala-

puolelle. Niitä ei tietojen puutteessa ole käsitelty tässä kuin viitteellisesti.

Ilmausta laivan henkilökunta tai laivaväki käytetään puhuttaessa laivan koko henkilökunnasta. Kun laivan henkilökunnasta jätetään keittiöhenkilökunta pois, puhutaan miehistöstä. Miehistö puolestaan jakautuu kansi- ja konemiehistöksi, joista käytetään myös Saimaalla perinteisiä ilmauksia ylä- ja alamiehet. Myös laivan päällikkö kuuluu miehistöön.³ Ilmaus ”laivamies” on sisävesien vastine ilmaukselle ”merimies” ja kattaa myös naispuoliset henkilöt siinä missä merimies tai maaherrakin.

Jokaisella aluksella on oltava lain mukaan päällikkö, jolla eri tyyppisissä ja kokoisissa aluksissa on erilaiset pätevyysvaatimukset. Ilmaus ”laivan kapteeni” on puhekieltä. Käytän sitä vain joissakin lainauksissa. Konepäällikkö on selkein ilmaus konehuoneesta ja koneen toiminnasta vastuussa olevasta henkilöstä. Yleisesti käytetään myös nimitystä konemestari, vaikka tällöin ei aina ole varmaa puhutaanko henkilön arvosta (pätevyyskirjasta) vai hänen ammattinimikkeestään. Muuta ammattinimiketerminologiaa käsittelen myöhemmin tarpeen vaatiessa.



Yleislaiva *S/S Kuopio*.

SAVONLINNAN MAAKUNTAMUSEON KOKOELMAT, 11:340.

2. Historiallista taustaa

2.1. Yleistä Saimaan laiva- ja matkustajalaivaliikenteestä ennen 1900-lukua

Suomen ensimmäinen höyrylaiva aloitti liikennöintinsä Saimaalla. On helppo ymmärtää, miksi höyryvoima otettiin käyttöön Saimaalla aikaisemmin kuin merellä⁴ ja luovuttiin aikaisemmin tuulivoimasta. Ahtaat väylät eivät suoneet kovin hyviä liikkumismahdollisuuksia purjealusille ja toisaalta Saimaan rannoilla oli polttopuuta lähes rajattomasti saatavissa.

Saimaan höyrylaivaliikenteen syntyä ja kehitystä pohdittaessa on syytä korostaa Saimaan kanavan merkitystä. Sen tuoma taloudellinen

kehitys lisäsi mahdollisuuksia kasvattaa ja kehittää laivaliikennettä. Toisaalta sen tuomat yhteydet merelle ja erityisesti Pietariin olivat tärkeitä edellytyksiä, että laivanvarustusta yleensä kannatti kehittää.

1800-luvun alkupuoliskolla hankkivat Savon maanviljelijät lisätuloja voikaupalla. Välittäjät – Saimaan ja Laatokan välisen alueen talonpoikia – kuljettivat vain vesitse Saimaan vesien kaakkoisrannan satamapaikkoihin ja sieltä edelleen maitse joko suoraan Pietariin tai Laatokan rannalle ja sieltä edelleen vesitse Pietariin. Vähitellen voinkerääjinä alkoi esiintyä myös tuottajaseutujen omia miehiä, mutta kauppatiet pysyivät samoina. Saimaan kanavan avautuminen 1856 ja maakaupan vapautuminen 1859 toivat muutoksen Itä-Suomen voikauppaan. 1860-luvulta lähtien alkoivat maakauppiaat toimia voinkerääjinä ja kaupunkikauppiaat sen viejinä. Vienti alkoi yhä enemmän kulkea vesitietä Saimaan kanavan kautta.⁵

Vesiliikenteen kehittyminen 1800-luvun jälkipuoliskolta alkaen toi muutoksia Saimaan alueen elinkeinorakenteeseen. Rahdinajo Savosta Pohjanmaan rannikolle tyrehtyi ja johti hevoskannan vähenemiseen.⁶ Metsätyöt tarjosivat yhä enemmän työtilaisuuksia rahdinajon tilalle.⁷ Vapaammat tuulet soivat itäsuomalaisille samoin kuin Saimaan kanavan ja Saimaan liikenteelle ”kaikkea uudistumista suosivan ilmanalan.”⁸

Saimaan laivaliikenteen historian tutkija Pertti Koistinen toteaa Saimaan kanavan historiaa käsittelevässä kirjassaan, että

kanavan rakentamista perusteltaessa sen oli oletettu vapauttavan rahdinajoon käytetyt päivätyöt maatalouden parantamiseen, varjelevan puutavaraa varastoinnin ja maakuljetusten vahingoilta, antavan mahdollisuuden raskaamman puutavaran uusvientiin sekä helpottavan maataloustuotteiden kauppaa ja suolan tuontia. Kaikissa näissä ennen kanavaa vallinneisiin oloihin perustuvissa arvioinneissa osuttiin oikeaan. Uusi aika toi kanavan myötä myös paljon sellaista, joka ylitti optimistisimmatkin ja kaukonäköisimmätkin odotukset.⁹

Saimaan kanava avasi yhteydet ulkomaan satamiin, teki mahdolliseksi

muunkin kuin voinviennin, kun maalaistuotteiden kauppa vapautui. Myynnistä saaduilla varoilla voitiin vastaavasti ostaa entistä enemmän jauhoja, ryynejä, kankaita, kahvia, sokeria ja tupakkaa, jotka elintason noustessa tulivat suolan ohella tärkeiksi tuontiartikkeleiksi.¹⁰ Nämä kauppayhteydet vaurastuttivat Itä-Suomen talouselämää ja toivat mahdollisuuden luoda uutta teollisuutta ja tarjoamaan työtä teollisuuden, kaupan ja palvelujen alalla alueen asukkaille. Koistinen katsoo, että *ilman Saimaan kanavaa tämä laaja osa valtakuntaa olisi jäänyt muihin maakuntiin verrattuna siihen takapajuiseen asemaan, johon se 1800-luvun alussa näytti tuomitulta.*¹¹

Saimaan kanava yhdisti Itä-Suomen ja keisarikunnan pääkaupungin. Laivaliikenteestä Saimaalta Viipuriin ja Pietariin tuli nopeasti säännöllistä ja se sai suhteellisen varhain ne muotonsa, joita se sittemmin rautateidenkin päivinä noudatteli aina vuoteen 1917. Tässä suhteessa kanava oli täyttänyt sille asetetut odotukset. Liikenteen välittäjiksi



Kolibrilaiva Ystävä

SAVOLINNIAN MAAKUNTAMUSEON KOKOELMAT, 11:340.

tulivat säännöllisin vuoroin kulkevat höyrylaivat, jotka syrjäyttivät purjelaivat ensiksi matkustajien ja arvokkaamman kappaletavaran kuljettajina.¹²

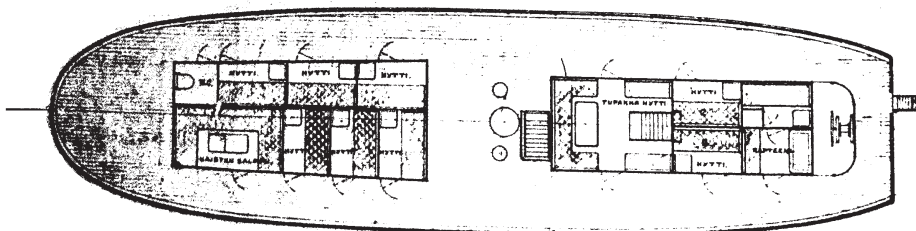
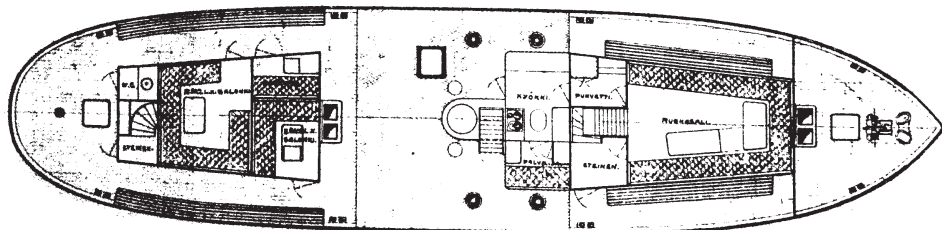
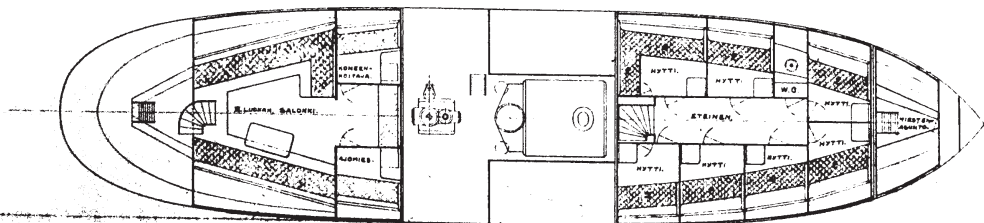
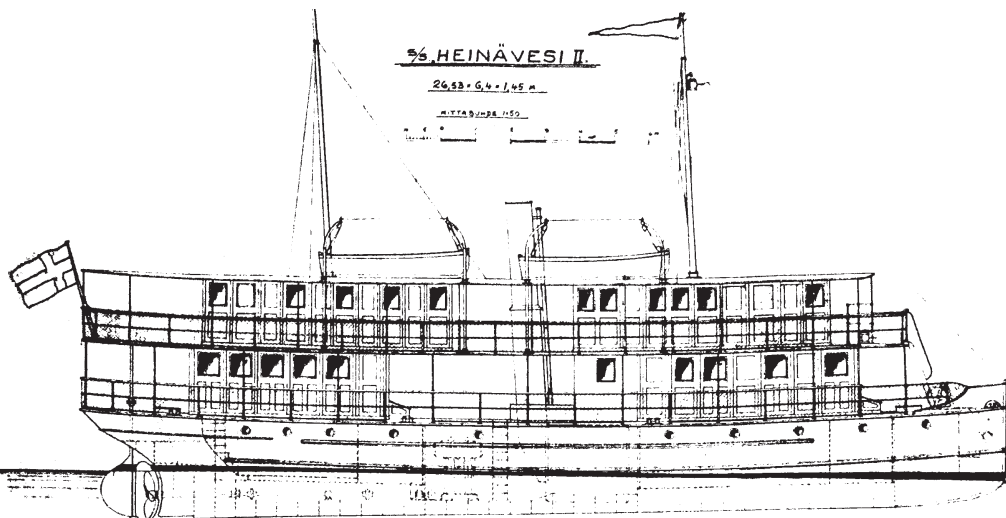
Liikenneyhteyksistä Saimaan ylävesien ja merikaupunkien välillä huolehtivat suuret yleislaivat, jotka pysähtyivät vain tärkeimmissä Saimaan satamissa. Paikallisliikennettä hoitivat pienemmät alukset, joilla oli mahdollisuus poiketa pienimpiinkin laitureihin aikataulunsa puitteissa. Yleislaivoja käytettiin silti Saimaan liikenteessäkin pitkillä matkoilla paikallisliikenteen laivoja nopeampina yhteyksinä.¹³ Saimaalta liikennöivät kaukopurjehduksen alukset liikennöivät toisinaan Suomenlahtea etelämmäksikin. 1800-luvulla etäisimmäksi paikaksi vakiintui Lyypekki.¹⁴

Ilmauksella yleisalus tai yleislaiva tarkoitetaan kaukopurjehduksen aluksia, jotka kuljettivat sekä matkustajia että tavaroita ja hinasivat tarvittaessa lotjia, joskus jopa Pietariin saakka. Höyrylaivat olivat kalliita ja harvinaisia, mikä selittää tätä yhteiskäyttöä. Kaukopurjehdusta harjoittaneiden yleislaivojen valtakautta olivat 1860- ja 1870-luvut.¹⁵ Esimerkiksi kaukopurjehdus linjalla Kuopio–Lyypekki lakkasi sen jälkeen, kun Kuopioon oli saatu rautatie, joka kilpaili laivojen kanssa edullisemmilla rahtikustannuksillaan ja ympärivuotisella liikennekaudellaan. On kuitenkin katsottu, ettei rautatie ollut varsinainen syy kaukoliikenteen lakkaamiseen. Kaukoliikenne olisi lakannut muutenkin pienten laivojen korkeitten kustannusten vuoksi.¹⁶

Varhaisimmat höyrylaivat lisäsivät kuljetuskapasiteettiaan hinamalla lotjia tai lastiveneitä, sen lisäksi että kuljettivat omaa lastiaan ja matkustajia. Hinaamistaan lastialuksista ne saivat lisätuloja ja lisäsivät näin tulolähteidensä määrää. Usein matkustajat joutuivat kärsimään eri toimintamuotojen ristiriitaisista vaatimuksista.¹⁷

Paikallisliikenne aloitettiin monin paikoin 1860–1870-luvulla.¹⁸ Aluksi käytettiin pieniä höyryvenettä, ns. kolibrilaivoja¹⁹, joissa ei alkuun ollut salonkia.

Suvikaton alla oltiin ja sivut oli suojattu kangasverhoilla. Ohjaus tapahtui laivan perällä, josta näki suvikaton yli. Koneet olivat kova-



Suurimman kokoluokan laiva. Muutospiiirustus *Heinävesi II:sta*.

Lehtoniemen konepaja 17.2.1920.

SUOMEN ELINKEINOELÄMÄN KESKUSARKISTO, MIKKELI

äänisiä ja ne kehittivät ilmaan runsaasti kipinöitä.²⁰

Ohjauslaitteet olivat vanhan mallin mukaan laivan perällä, jossa kippari seisoj korkealla katsellen suvikaton ylitse kuljettavaa reittiä. Se oli tavallinen näky 1870- ja 1880-luvuilla Saimaan vesillä.²¹

Pikkupursia oli hankittu kaikkiin Saimaan vesistön kaupunkeihin tilapäistarpeita varten. Nämä ns. kolibrilaivat olivat kysyttyjä, kun jokin seurue lähti huvimatkalta tai perhe muutti maaseudulle tai kaupunkiin. Silloin oli hyvä turvautua höyrypurteen, joka suvikattonsa alla vei sopuhinnalla määräpaikkaan ja pääsi rantaan verrattain matalassakin. Sen vuoksi oli tämän tyyppin laivoillakin aikalailla työtä.²²

Laivoja, joiden päätehtävänä oli hinaus ja joilla muuna aikana kuljettiin matkustajia tilapäisesti, erityisesti kirkkomatkoilla, oli vielä 1900-luvun puolivälissäkin sellaisilla seuduilla, joilla kulkuyhteydet olivat huonot.

1880-luvulla alkoi eri laivatyyppien erikoistuminen matkustajalainvoihin, hinaajiin ja tervahöyryihin. Tällöin alkaneen kehityksen myötä höyryalusten erikoistuminen eri tyyppeihin ja eri kuljetustehtäviin kävi selvemmäksi, vaikka erikoistuminen ei merkinnytkään höyryalusten yleiskuljettajaroolin täydellistä loppumista.²³

2.2. 1900-luvun kehitysnäkymiä

Vähitellen, kun paikallisliikenne lisääntyi, eivät pienimmät höyrypurret enää riittäneet. Aluksi näihin avonaisiin kolibrilaivoihin rakennettiin perään salonki, ehkä myös toinen, jossa kone ja kattila sijaitsivat.²⁴ Tämä muoto säilyi 1900-luvun puolelle, mutta alkoi 1900-luvun aikana käydä harvinaiseksi pienen kuljetuskapasiteettinsa vuoksi.

Paikallisliikenteessä alettiin tarvita isompaa laivaa. Sellainen saatiin, kun alakansi salonkeineen katettiin ylemmällä kannella, jolla aluksi olivat vain ohjauslaitteet ja avonainen ns. kävelykansi ja mahdollisesti myös suvikatto.²⁵ Tälle ylemmälle kannelle voitiin rakentaa myös salonki-

tai hyttitiloja.²⁶

Vuosisadan vaihteen tienoilla, kun yleislaivaliikenne vähitellen taantui, alkoivat paikallisliikenteen laivat liikennöidä kaupunkien välillä²⁷, jolloin palveltiin molempien kaupunkien paikallisliikenteen tarpeita, mutta tarjottiin myös matkailijalle mahdollisuus päästä lomallaan kaupungista toiseen. Aikaisemman käytännön mukaan paikallisliikenteen alus liikennöi kaupungin ja jonkin maaseututajaman välillä. Kaupunkien välisessä liikenteessä tarvittiin jo useampi-kantisia laivoja.

Aivan vuosisadan vaihteessa tuli muotiin laivatyyppi, johon rakennettiin ylimmäksi toinen vesirajan yläpuolinen kansi, jossa ohjauslaitteet ja mahdollisesti päällikön hytti sijaitsivat. Tällöin voitiin välikannelle rakentaa jo jonkinlaiset ravintolatilatkin ja ottaa näin huomioon matkailijoidenkin tarpeita, varsinkin kun laivaan sopi joitakin hyttejä yöpyjiä varten.²⁸ Lopulta ylin kansi varustettiin hytti- tai ravintolatiloil-la ja katettiin. Näin olivat syntyneet ne kaksikantiset höyrylaivat, joihin tyyppien kehitys pysähtyi.

”Höyrylaivakulttuuri” on tietty jakso vesiliikenteen kehityksessä lihas- ja tuulivoimaisista kohti kehittyneempiä konevoimaisia muotoja. Joilla-kin järvillä höyrylaivat ovat olleet vain lyhyt välivaihe liikkumistarpeen kasvaessa ennen tiestön ja autokaluston kehittymistä takaamaan riittä-vän palvelutason rantojen asukkaille.²⁹

Saimaan pääväylillä matkustajahöyrylaivat otettiin matkailun käyt-töön siinä vaiheessa, kun moottorialuksia olisi jo saanut. Kalusto oli vanhaa ja takasi vain puutteellisen palvelutason. Taloudelliset syyt esti-vät kuitenkin uusien moottorialusten hankkimisen. Luontevana liike-toimintana matkustajahöyrylaivaliikenne ei enää 1900-luvun viimei-sellä kolmanneksella ole kannattanut, mutta valtionavun turvin sitä on voitu ylläpitää.

Höyrylaivakulttuuri on muuttunut leipätyöstä aatteelliseksi toimin-naksi, johon liittyy romanttisia ja nostalgisia piirteitä. Yrittäjien olisi ollut kannattavampaa muuttaa vanhat höyrylaivat moottorilaivoiksi ja säästää sekä polttoaine- että palkkakustannuksissa. Kaikki eivät näin

kuitenkaan halunneet menetellä, koska arvostivat höyrylaivoja enemmän kuin moottorilaivoja.

Höyrylaiva on koettu 1970- ja 1980-luvuilla ”pehmeän teknologian” edustajana moottorilaivojen edustaman ”kovan teknologian” vastapainona. Sata vuotta aikaisemmin höyrylaiva edusti ”kovaa teknologiaa” ja saastutti ympäristöään öljyllä ja melulla.

2.3. Periodisointi

Suomen taloushistoriassa 1860-luvun katsotaan jakavan suomalaisen yhteiskunnan kahteen aikakauteen. Rajaa edelsi maatalousvaltainen vaihe. 1860-luvulla alkoi teollistuva ja kaupungistuva aikakausi.³⁰ Saimaan laivaliikenteen kehitysjaksoja tarkastellessa on teollistumiskauden alku tärkeä rajakohta.

1860-luvulla alkoi kaukoliikenne voimistua ja paikallisliikenne syntyi ja muotoutui. Aikaisempia vuosikymmeniä voisi luonnehtia kokeilun ajaksi. 1860-luvulla alkoi kasvun ja kehityksen aika. Parin seuraavan vuosikymmenen aikana kehittyivät laivatyytit funktionaalisesti. Toisin sanoen matkustajalaivojen, hinaajien ja kuivalastialusten – tervahöyryjen ja lotkien – tehtävät eriytyivät ja laivojen ulkoinen muoto pyrki muuttumaan kunkin tehtävän mukaan mahdollisimman tarkoituksenmukaiseksi. Näin tarjottiin kehittyvän teollisuuden ja teollistumisen myötä vaurastuneen väestön käyttöön paremmat ja tehokkaammat kulku- ja kuljetusvälineet.

Vuosisadan vaihteessa tai 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä oli viimeinenkin novaatio – kaksikantinen matkustajahöyrylaiva – otettu käyttöön. Seuranneet keksinnöt olivat vain pieniä parannuksia valmiiseen malliin. Kasvun ja kehityksen ajanjakso saavutti huippunsa 1910-luvulla. Taitekohta sattuu yksiin Suomen ensimmäisen teollistumiskauden päättymisen kanssa.³¹ Tämän jälkeen – laivaliikenteen kypsytyksen kautena – alkoivat kilpailevat liikennemuodot kehittyä ja viedä matkustajia alueittain vaihtelevalla menestyksellä.



S/S Punkaharju halonotossa Ristinpohjassa.

SAVONLINNAN MAAKUNTAMUSEON KOKOELMAT. / KARTTUNEN

Sotien välisen ajanjakson nopea taloudellinen kasvu³² ja autoistuminen³³ johti matkustajalaivaliikennettä kohti muutosta. 1930-luvun loppuun mennessä oli Saimaan laivaliikenne kypsynyt, oli joko lopetettava toiminta tai muutettava toiminnan motiivia. Matkustajalaivavarustajat pyrkivät entistä enemmän markkinoimaan laivojaan matkailijoille paikallisliikenteen matkustajien siirtyessä linja-autoihin. Kaupunkien välisillä reiteillä, joilla oli kaksi laivaa, kokeiltiin 1930-luvun lopulla toista laivaa päiväliikenteessä turistilaivana, kun toinen ajoi edelleen vanhaan tyyliin yövuoroa ja palveli paikallisliikenteen tarpeita.³⁴

Sota-aika toi taantuman kehityslinjoihin. Maantieliikenne joutui vaikeuksiin, mutta kotimaista polttoainetta käyttävä laivaliikenne koki uuden tulemisen. Monet tervahöyrytkin olivat matkustajaliikenteen palveluksessa. Sotavuodet 1941–1945 olivat monille varustajille varsin tuottoisia.³⁵ Paluu sotavuosista takaisin 1930-luvun lopun tilan-

teeseen kesti 1940- ja 1950-lukujen vaihteeseen.³⁶ Vasta olympiavuodeksi 1952 varauduttiin palvelemaan matkailijoita täysitehoisesti.³⁷

1950-luvun puolivälissä tuotiin markkinoille Saimaalla uudentyyppiset täysihoitomatkat ”Viikko Saimaalla” ja kolmen päivän mittainen ”Sinikolmio”. Näillä perusteilla voidaan 1950-luvun alkupuoliskolla katsoa olevan muutosvaihe ja nykyisen turistiliikennekauden alkaneen tuolloin. 1930-luvun kehityksen perusteella hyötyliikenteen ja turistiliikenteen rajakohdaksi olisi tullut 1930- ja 1940-lukujen vaihe. Sota toi taantuman kehitykseen. Samoin kuin vuodeksi 1940 aiotut olympialaiset, siirtyi turistiliikenteen periodinen alkukohta 1950-luvun alkuun.

Periodisesti voi siis matkustajahyörylaivaliikenteen jakaa kolmeen pääjaksoon. Kokeilujen aika kesti vuodesta 1833 1860-luvulle. Sen jälkeistä vaihetta voisi nimittää hyötyliikenteen ajaksi. Se jatkui 1950-luvun alkuun, jolloin alkoi turistiliikenteen aika. Hyötyliikenteen aika voidaan jakaa kolmeen välikauteen, kasvun ja kehityksen vuosiin 1910-luvulle, laivaliikenteen kypsyiden vuosiin 1930-luvun lopulle sekä sota-vuosiin.

Tässä vaiheessa on hankala sanoa, minkälainen merkitys periodisoinnin kannalta olisi annettava 1970-luvulla voimistuneelle paikallisristeilytoiminnalle ja sen kasvaneelle osuudelle matkustajatulosta ja liikennöintitunneista.



II Työ ja vapaa-aika

1. Laivan henkilöstöorganisaatio

Matkustajahöyrylaivojen henkilökunta on jakautunut koko 1900-luvun pääpiirteissään kolmeen ryhmään, kansimiehistöön, konemiehistöön ja keittiöhenkilökuntaan. Näin on ollut osan vuosisataa myös tervahöyryissä ja hinaajissa. Tervahöyryissä vuosisadan vaihteessa ja alkuvuosikymmeninä taloustehtäviä hoiti usein nuori laivatyöhön aikova poika. Vähitellen, erityisesti 1910-luvun mittaan organisaatio muuttui siten, että kokkipojan tilalle tuli emäntä.³⁸

Laivatyön rakenne muuttui oleellisesti teknisten uudistusten yhteydessä. Esimerkiksi lämmittäjät jäivät työttömiksi, kun polttoaineeksi tuli halkojen sijasta öljy. Toisen kerran konemiesten asema muuttui sen jälkeen, kun laivan voimanlähteeksi tuli moottori. Laivat tehtiin yleensä ohjaushytistä hallittaviksi. Kansimiehistön jäsenet suorittivat vaaditut koneenhoitajan tutkinnot, ja konemiehistä voitiin luopua.

1.1. Hierarkia

Eräs kulttuurinen perusoletus, jolla on huomattava merkitys laivatyölle, on laivan päällikön rajaton valta. Päällikön valtaa verrataan

Jumalan valtaan.³⁹ Jaatinen on kiinnittänyt huomiota siihen, että haastatteluvastauksissa ei tullut esiin päälliköiden taitavuutta kuvaavia laatumääreitä, vaikka muista henkilöistä tällaisia arvostelmia on riittävästi analyysia varten.⁴⁰ Tämä selittyy analogialla uskonnollisiin perusoletuksiin. Jumalan taitoja ei yleensä arvostella, Jumala osaa kaiken ja tekee mitä tahtoo.

Päällikön suvereniteetti näkyy myös joistakin kaskuista, joita päällikköinä toimineista vaikuttavista persoonallisuuksista kerrotaan.

*Imatra II:ssa ol Juho Huttunen, merikapteenha se ol. Ni muutam matkustajat sano, että voisko laiva vähän varttua lähtöajasta. Ni Juho Huttunen sano, että presidenttia uotan minuutin ja Mannerheimia kaks, mutta muita en yhtään.*⁴¹

Kaskussa esiintyy eräs varsin yleinen piirre, kun päällikkö puhuu laivastaan ja sen tekemisistä, hän käyttää ilmausta ”minä”. Vastaavia kertomuksia on muiltakin järviltä, joten ilmiö on yleinen.

Suvereniteetti perustuu ilmeisesti sille ajatukselle, että koska päällikkö vastaa kaikesta, hän myös päättää kaikesta. Ilmeisesti ajatellaan myös, että armeijan järjestelmää muistuttava hierarkia takaa parhaimman ja nopeimman lopputuloksen laivan eri toimintojen toteutumisessa. Saimaan laivoissa jyrkkää hierarkiaa ei yleensä käytetty. Silloin kun päällikkö näytti antavan autoritaarisia komentoja, oli kyse pikemminkin toiminnan ajoituksesta, samoin kuin orkesterinjohtajalla, joka on harjoitellut sävellystä orkesterin kanssa riittävästi.

Aina ja kaikissa tapauksissa ei voi puhua suvereniteetistä. Pienissä laivoissa, joissa päällikön pätevydeksi riitti vähäisempi tutkinto – toisinaan pelkkä merenkuluntarkastajalle suoritettu kuulustelu – ei enää ollutkaan vallalla kaikkia niitä perusoletuksia, kuin esimerkiksi merikapteenien ja kookkaimpien Saimaan matkustajalaivojen kohdalla.

Suvereniteettiä ei voinut tukea mihinkään silloin, kun samoista henkilöistä, jotka olivat joitakin vuosia aikaisemmin olleet yhdessä

kansi- ja ajomiehinä, saattoi yksi nyt toimia päällikkönä, yksi perämiehenä ja joku ajomiehenä. Merenkuluntarkastajalle tentittävän tutkinnon olisi voinut suorittaa heistä kuka hyvänsä.

Varustajan kokouspöytäkirjoissa käytetään päällikköjen tittelinä merikapteenia, kapteenia ja herraa⁴², joista keskimmäistä otaksun käytetyn rannikko-, itämeren- ja kauppalaivurista ja viimeinen on ollut käytössä silloin kun päällikön pätevyytensä on riittävä meripalvelus ja sääntöjen tuntemus.

Pienissä laivoissa, joissa päällikön pätevyysvaatimukset olivat vähäiset, saattoi lisäksi konemestari olla suurempi herra. Konemestariilta edellytettiin aina – pienissäkin kattilalaitoksissa – suhteellisen korkeaa tiedollista ja taidollista pätevyyttä, eikä heidän palkoissaan ollut niin suuria vaihteluita kuin laivojen päälliköillä pienissä ja suurissa matkustajalaivoissa.

Konepäällikön palkka suurempi tai yhtä suuri kuin laivan päällikön.⁴³

	1925	1933	1939
Pienimmän kokoluokan laivoista	31,6% (6)	22,2%	54,5% (6)
Keskisuuren kokoluokan laivoista	12,5% (1)	20,0% (2)	30,0% (3)
Kaikista laivoista	17,5% (7)	15,0% (6)	29,0% (9)

Prosentuaalinen osuus, suluissa laivojen absoluuttinen määrä.

Laivojen kokonaismäärä selviää taulukosta ”Laivojen määrä eri kokoluokissa”.

Edellä kuvatut piirteet kuvastavat ennen viime sotia – ja kenties vielä 1950-luvulla – vallinneita perusoletuksia. Sotien jälkeen palkkaerot tasoittuivat kun etujärjestöt neuvottelivat palkat valmiiksi. Ennen sotia matkustajalaivojen päälliköiden palkat olivat varustajan ja päällikön välisiä sopimuksia, ja muun miehistön palkasta sovittiin varustamoyhdistyksessä.

Viimeistään 1960- ja 1970-lukujen taitteessa tuli yleisempi muutos niihin perusoletuksiin, jotka päällikön suvereniteettiä kannattivat. Tällöin oli muutama nuori merimies päällikkönä Saimaan matkustaja-

laivoissa ja heidän välityksellään tieto ”Saimaan ihanuudesta” levisi merimiesten keskuuteen eikä sen jälkeen päälliköistä ollut pulaa.

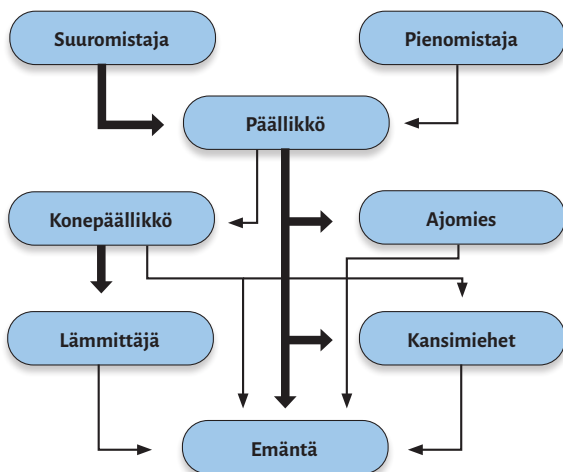
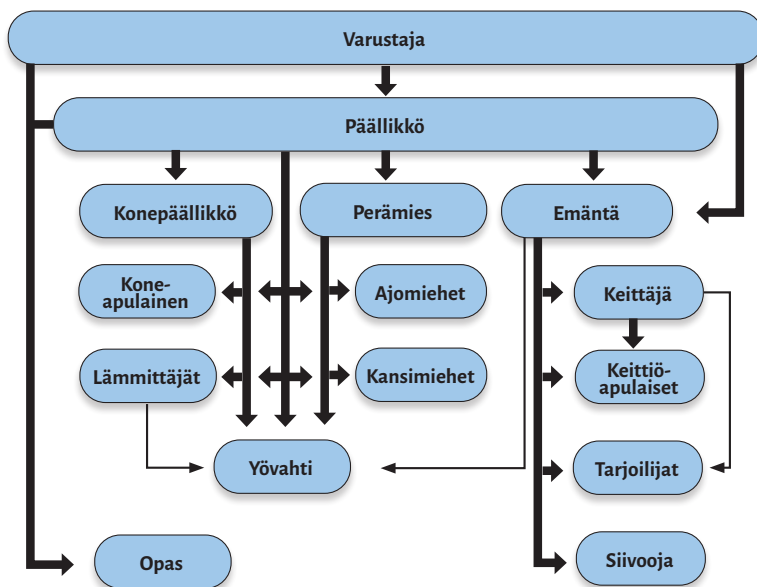
Saimaalle tuli uusia päälliköitä, joista jotkut eivät olleet nähneet Saimaan laivoja edes kuvissa ennen päälliköntoimen vastaanottamista. Nuoret päälliköt ihailivat Saimaan vanhoja laivamiehiä ja heidän taitoaan käsitellä laivoja ja selvittää ahtaiden väylien tuomista hankalista tilanteista. He näkivät, ettei merillä saavutettu merenkulullinen taito riittänyt pienitehoisten yksipotkuristen laivojen käsitlemiseen, vaan kokemuksen tuoma taito – vaikka sitä ei ollut konfirmoitu korkealla merenkulun tutkinnolla – oli korvaamaton Saimaan olosuhteissa.⁴⁴

Tällöin pääsivät vallalle demokraattisempia piirteitä sisältävät perusoletuksat, jollaisia nuoret Saimaalla pätevyytensä hankkineet laivurit ja kuljettajat jo noudattivat. Taustana tässä on yleinen yhdenvertaisuuskehitys koko yhteiskunnassa, josta esimerkkinä olkoon vaikka sinuttelun lisääntyminen sotien jälkeisenä aikana.

Suurimpien Saimaan matkustajalaivojen päällikkyuden suvereni-teetti degeneroitui tasolle, jolla näitä pienempien laivojen päällikkyys jo vuosien ajan oli ollut. Toisaalta myös merikapteenien suhteellinen osuus päälliköistä väheni 1960- ja 1970-lukujen vaihteen jälkeen. Vuonna 1959 neljä päällikköä neljästätoista oli merikapteenin tutkinnon suorittanut, mutta vuonna 1979 vain yksi 13:sta Saimaan matkustajahöyrylaivojen laivanpäälliköstä oli merikapteeni.⁴⁵

Lahteiden perusteella on epäselvää, miten jyrkkä hierarkia ennen sotia suurissa matkustajalaivoissa on ollut, mutta pienemmissä luokissa, silloin kun päällikkö on Saimaalla koulutettu, ja sotien jälkeisenä aikana vähitellen suurimmassakin luokassa ei muita johtajia kuin päällikköä eikä niin ollen jyrkkää hierarkiarakennettakaan ole tunnustettu.

Oheisissa kuvioissa on esitetty laivan käskyvaltasuhteet matkustajalaivassa (ylempi kaavio) ja tervahöyryssä (alempi kaavio).⁴⁶



—→ Neuvotteleva tai käytännön työssä epäsuora suhde
 —→ Suora esimies-alainen suhde

1.2. Miehistön koko

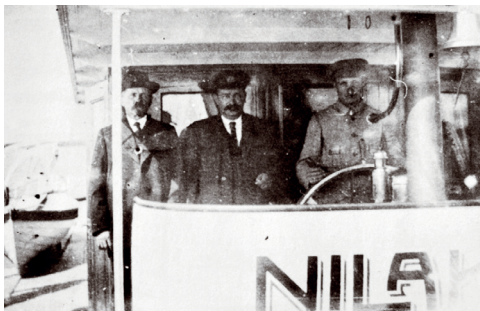
Saimaan matkustajahöyrylaivojen henkilökunta voidaan jakaa kolmeen osaan: kansimiehistöön eli ylämiehiin, konemiehistöön eli alamiehiin ja keittiöhenkilökuntaan.

Yleensä matkat ovat olleet niin pitkiä, että ylä- ja alamiehet ovat jakautuneet kahteen vahtivuoroon eli vahtiin. Tämän vuoksi jokaista kansi- ja konepuolen tehtävää varten on laivassa ollut periaatteessa kaksi miestä. Laivan koko on myös vaikuttanut miehistön määrään. Oheisissa taulukoissa on esitetty se, kuinka suuret miehistöt matkustajalaivoissa oli.⁴⁷

Ylämiesten määrä matkustaja-aluksissa saimaalla⁴⁸

Ylämiesten määrä	Laivojen määrä						
	1919	1925	1933	1939	1948	1959	1979
1–3	8 (33,4)	14 (35,0)	21 (52,5)	14 (42,2)	7 (26,9)	5 (35,7)	2 (25,0)
4–5	5 (20,8)	13 (32,5)	9 (22,5)	7 (22,6)	10 (38,5)	9 (64,3)	6 (75,0)
6–8	11 (45,8)	13 (32,5)	10 (25,0)	10 (32,2)	9 (34,6)	–	–
yht.	24 (100%)	40 (100%)	40 (100%)	31 (100%)	26 (100%)	14 (100%)	8 (100%)

Suluissa suhteellinen osuus kyseisen vuoden laivoista.



S/S Nilakan komennolla 1920-luvulla. KUOPION KULTTUURIHISTORIALLISEN MUSEON KOKOELMAT (1530:28) 3696:1

Alamiesten määrä matkustaja-aluksissa saimaalla⁴⁹

Ala- miesten määrä	Laivojen määrä						
	1919	1925	1933	1939	1948	1959	1979
1–2	7 (29,2)	18 (45,0)	24 (60,0)	18 (58,1)	9 (34,6)	5 (35,7)	8 (100%)
3	14 (58,3)	8 (20,0)	6 (15,0)	3 (9,7)	8 (30,8)	6 (42,9)	–
4	3 (12,5)	14 (35,0)	10 (25,0)	10 (32,2)	9 (34,6)	3 (21,4)	–
yht.	24 (100%)	40 (100%)	40 (100%)	31 (100%)	26 (100%)	14 (100%)	8 (100%)

Taulukot ajalta ennen viime sotia perustuvat laivojen omistajien lähettämiin tiedonantoihin. Niihin on suhtauduttava hieman varauksella. Kaikista laivoista näitä tiedonantoja ei löytynyt. Lisäksi aivan pienimmistä laivoista (enintään 65 brt ja 19 nrt) ilmoituksia ei ole tarvinnut tehdä. Sotien jälkeiset taulukot perustuvat laivojen miehistöluetteloihin, eikä kaikkien laivojen miehistöluetteloita löydy merenkulkuhallituksen arkistosta.

Sotia edeltävänä aikana suurimmat ryhmät ovat ne, missä laivamiesten määrä on pienin, lukuunottamatta vuotta 1919, jolloin suurimmat ryhmät olivat ylämiesten osalta suuret laivat ja alamiesten osalta kolmen hengen miehitykset. Tosin vuonna 1925 ylämiesten osalta laivat jakautuivat melko tarkasti kolmeen osaan.

Pääosassa niistä laivoista, joissa oli 1–3 ylämiestä, oli kolmen hengen kansimiehistö. Sellaisia laivoja, joissa oli vain 1 ylämies, oli vain yksi, *Pitkäkoski* (42 brt) vuonna 1939. Samoin sellaisia laivoja, joissa oli vain 1 alamies, oli kaikkina tarkkailuvuosina yhteensä vain 5: *Pitkäkoski* vuonna 1933, *Punkaharju* (69 brt) vuonna 1939, *ms Saimaa* (69 brt) vuonna 1959, *Karjalankoski* (107 brt) vuonna 1979 ja *Punkaharju* (74 brt) vuonna 1979. Sellaisia laivoja, joissa oli yli 6 ylämiestä, oli vain kaksi: *Leppävirta I* (199 brt) vuosina 1919, 1925 ja 1933 sekä *Leppävirta II* (148 brt) vuosina 1925 ja 1933. Kahdeksan ylämiestä molemmissa oli vain vuonna 1925.

Keskimääräiset miehistökoot matkustajalaivoissa⁵⁰

	1919	1925	1933	1939	1948	1959	1979
Ylämiehiä	4,7	4,5	4,0	4,1	4,3	4,1	3,8
Alamiehiä	2,8	2,9	2,6	2,7	3,0	2,9	1,6

Laivojen määrä eri kokoluokissa⁵¹

koko, brt	laivojen määrä						
	1919	1925	1933	1939	1948	1959	1979
–75	12 (50,0)	19 (47,5)	18 (45,0)	11 (35,4)	10 (38,5)	3 (21,4)	1 (12,5)
76–125	4 (16,7)	8 (20,0)	10 (25,0)	10 (32,3)	6 (23,0)	3 (21,4)	1 (12,5)
126–	8 (33,3)	13 (32,5)	12 (30,0)	10 (32,3)	10 (38,5)	8 (57,2)	6 (75,0)
	24 (100%)	40 (100%)	40 (100%)	31 (100%)	26 (100%)	14 (100%)	8 (100%)

Suurimmissa laivoissa on käytetty suuria kansimiehistöjä vuosina 1919, 1925 ja 1939. Vuonna 1933 ilmeisesti pulakauden takia kahdessa suuressa laivassa oli pienempi miehistö. Sen sijaan vuonna 1919 riitti suuria miehistöjä enintään 125 brt:n aluksiinkin. Vuosien 1925 ja 1933 välillä muuttuu keskimmäisen laivaluokan osuus suuremmaksi kuin keskimmäisen kansimiehistöluokan.

Toisin sanoen luokassa 76–125 brt:n alukset miehistökoko on pienentynyt 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa. Vastaavasti vuonna 1919 oli kahdessa pienemmässä laivaluokassa suuremmat miehistöt kuin vuonna 1925, koska suurimmassa laivaluokassa oli vain 8 alusta kun suurimmassa miehistöluokassa oli 11 alusta, joista siis kolmen laivan on täytynyt olla enintään 125 brt.

Laivojen miehistöt ovat siis jossain määrin pienentyneet 1920-luvun aikana, kuten taulukosta ”Keskimääräiset miehistökoot matkustaja-

laivoissa” voi nähdäkin. 1930-luvulla eivät miehistömäärät pienimpien alusluokkien kohdalla enää muuttuneet. Voisi otaksua 1930-luvun alun pulakauden opettaneen laivat tulemaan toimeen pienemmillä miehistöillä monessa tapauksessa, eikä miehistöjä enää myöhemminkään kustannusten vuoksi haluttu kasvattaa aikaisemmalle tasolle. Valitettavasti aikaisemmalta ajalta ei tietoja ole saatavissa, jotta vertailua voisi suorittaa.

Osa enintään 125 brt:n aluksista jäi 1930-luvun jälkeen pois käytöstä.⁵² Tällöin suurimman kokoluokan suhteellinen osuus laivojen määrästä suureni huomattavasti. sen johdosta keskimääräiset miehistökoot ovat pienentyneet vähemmän kuin tekniset muutokset sinällään antaisivat aiheen olettaa.

Konemiehiä on suurimmassa luokassa taulukon 3. perusteella ollut neljä 1925 ja 1930-luvulla lukuun ottamatta vuotta 1933, jolloin kahdessa laivassa oli pienempi miehistö. Sen sijaan 1919 on pääasiallisesti tultu toimeen kolmella miehellä. Pienemmissä kokoluokissa ovat kahden hengen konemiehistöt olleet 1930-luvulla tavallisimpia. 1919 ja 1925 keskimmaisessä kokoluokassa olivat yleisiä kolmen hengen konemiehistöt ja vuonna 1919 niitä riitti pienimpäänkin luokkaan. Tästä on pääteltävissä konemiehistöjen pienenneen 1920- ja 1930-lukujen taitteessa matkustajalaivoissa yleisesti.

1950-luvun lopulle tultaessa vanhan höyrylaivakaluston määrä oli pienentynyt huomattavasti. Jäljelle jäänyt kalusto painottui suurimpaan kokoluokkaan. Sen vuoksi, vaikka miehistökoot pienenivät vuoden 1939 tasosta yleisesti, ei sitä huomaa keskimääräisissä luvuissa. 1950-luvun loppuun tultaessa oli enää yksi ajomies, silloin kun oli.

1960-luvulla muuttui miehistörakenne ratkaisevasti, koska laivat muutettiin öljykäyttöisiksi. Ajomiehiä ei enää erikseen tarvittu, koska kansimiehet ennättivät ajovuoronsa aikana halkotöiden sijasta ajaa. Lämmittäjiä ei myöskään enää tarvittu. Tavalliseksi konemiehistön kooksi tuli kaksi henkeä; joissakin tapauksissa riitti yksikin.

Vuonna 1959 useissa laivoissa oli erikseen rahastaja, tavallaan ylimääräinen kansimies. Hänen tehtävänsä annettiin viimeistään

1970-luvun alussa toiselle kansimiehelle, jolloin miehistön määrä jälleen pieneni.

Keittiöväen määrästä ei ole saatavissa tietoja kaikista laivoista, sillä merenkulkuhallitukselle lähetetyissä tiedonannoissa laivojen omistajilta ei keittiöväen määrää mainita aina, vaikka laivassa keittiöhenkilökuntaa on ollutkin. Varsinaisia johtopäätöksiä oheisen ”Keittiöhenkilökunnan määrä” -taulukon perusteella tilanteesta ennen sotia on uskaliaista tehdä, mutta jonkinlaista suuntaa se voi kuitenkin näyttää. Vuosilta 1948, 1959 ja 1979 tiedot ovat peräisin laivojen miehistöluette-loista.

Keittiöhenkilökunnan määrä⁵³

keittiöhenkilökunnan määrä	laivojen määrä						
	1919	1925	1933	1939	1948	1959	1979
1–2 henkeä	11 (100)	7 (70,0)	16 (80,0)	12 (66,7)	14 (63,6)	5 (38,5)	1 (12,5)
3–4 henkeä	–	3 (30,0)	4 (20,0)	4 (22,2)	8 (36,4)	3 (23,0)	3 (37,5)
5–7 henkeä	–	–	–	2 (11,1)	5 (38,5)		4 (50,0)
	11 (100%)	10 (100%)	20 (100%)	18 (100%)	22 (100%)	13 (100%)	8 (100%)

Keskimääräinen keittiöhenkilökunta⁵⁴

1919	1925	1933	1939	1948	1959	1979
1,2	2,3	1,5	2,1	2,2	3,2	4,4

Taulukoista käy ilmi, että keittiöhenkilökunnan määrä laivaa kohti kasvoi erityisesti sotien jälkeisenä aikana. Osaksi syynä on tietysti suuri-kokoisten laivojen suhteellisen osuuden kasvu, mutta tärkeämpi tekijä on paikallisliikenteen loppuminen ja palveluiden suuntaaminen matkai-lijoille. Tätä osoittaa se, että juuri 1950-luvulla tapahtui jyrkkä nousu

keittiöhenkilökunnan määrässä, tarkastelipa sitten keittiöhenkilökunnan määrää kokoluokittain tai keskimääräisenä lukuna.

Paikallisliikenteen aikana suuri osa matkustajista oli paikallisväestöä, joka teki kaupunki- ja torimatkoja ja vain harvoin nautti laivan keittiön tarjoamia palveluita ehkä kahvia ja virvokkeita lukuun ottamatta. Vähäisten matkailijoiden tarpeet pystyttiin tyydyttämään pienellä henkilökunnalla.

1950-luvulla alettiin parilla laivalla ajaa pelkästään täysihoitomatkvoja, jolloin keittiöhenkilökuntaa oli oltava riittävästi lounaan ja päivällisen tarjoilemiseksi. Näillä reiteillä melkein kaikki matkustajat söivät ja yöpyivät laivassa, muillakin reiteillä suuri osa. 1960-luvulta lähtien täysihoitomatkvoja voi tehdä jo useammallakin laivalla. Lisäksi on otettava huomioon sotien jälkeinen työaikalainsäädännön kehitys. Työajan lyheneminen ja ylitöiden huomioon ottaminen on osaltaan lisännyt tarvetta kasvattaa keittiöhenkilöstön kokoa.

Yövahtien määrä⁵⁵

	Niiden laivojen määrä, joissa oli yövahteja				
	1919	1925	1933	1939	1948
	4	11	18	13	7
laivoja yht.	24	40	40	31	26

Ainakin vuosina 1919, 1925 ja 1933 yövahteja on ollut useammassa laivoissa kuin ilmoituksista käy ilmi. Esimerkiksi kahtena ensimmäisenä vuonna Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu ei ole ilmoittanut laivoissaan olevan yövahteja, mutta vuonna 1933 heitä ilmoituksien mukaan jo on.

Sellaisessa laivassa, jossa yövahtia ei erikseen ollut, saatettiin hänen tehtävänsä antaa vuorollaan osalle miehistöä. Esimerkiksi *Nilakassa* vuosina 1912–1915 yövahtina toimivat vuorotellen perämies, kaksi kansimiestä ja lämmittäjä. Vuosina 1959 ja 1979 laivoissa ei enää



S/S Nilakan miehistöä laivan kannella 1920-luvulla.

KUOPION KULTTUURIHISTORIALLISEN MUSEON KOKOELMAT KUVAT N:O (1530:29)
3696:2

tarvittu yövahteja.

Ylämiehiä olivat päällikkö, perämies, ajomiehet ja kansimiehet, alamiehiä konepäälikkö, koneapulainen ja lämmittäjät. Joissakin tapauksissa perämiehen tehtäviä hoiti ajomies, jolloin termien rajausta on ollut hankalaa.⁵⁶ Termien ero on kuitenkin täysin yksiselitteinen. Perämies on aina henkilö, jolla on perämiehen toimeen vaadittava pätevyyskirja. Ajomiehen tehtäviin pätevyyskirjaa ei ole vaadittu.⁵⁷

Vastaavasti koneapulaisella oli pätevyyskirja, mutta lämmittäjällä ei, vaikka joissakin tapauksissa tehtävissä ei suurta eroa ollutkaan.

Esimerkiksi 1970-luvulla oli joissakin tapauksissa laivan ylämiehinä päällikön lisäksi kolme kansimiestä kahden kansimiehen ja perämiehen sijasta. Tällöin perämiehen tehtäviä hoiti virallisesti kansimieheksi kutsuttu toimenhaltija, joka vastasi aikaisempien vuosikymmenten ajomiestä.⁵⁸

1.3. Laivan henkilökunnan sukupuoli

Laivan henkilökunta on normaalisti toteuttanut perinteisiä sukupuoli-rooleja miesten ja naisten töistä. Joitakin poikkeuksia tästä jaosta kuitenkin on ollut. Tervahöyryn kehityksen alkuvaiheissa miehistön asuntiloja oli niin niukasti, että naishenkilöitä ei voitu majoittaa. Kun tilaa oli tarpeeksi saatiin tervahöyryihinkin emännät. Ilmeisesti ei ollut kysymys merillä vallinneesta ennakoluulosta, jonka mukaan nainen laivassa toi onnettomuutta.

Kokkipojan vakanssi oli usein nuoren laivatyöhön aikovan pojan ensimmäinen työ. Kokkipoika saattoi saada vähitellen jo miehistölle kuuluvia tehtäviä keittiöpalveluksen lisäksi, koska hänet miellettiin selvemmin osaksi miehistöä kuin naispuolinen emäntä.⁵⁹

Jos kokkipoikia ei oteta lukuun, Saimaalta ei ole tiedossa yhtään tapausta, jossa ennen 1970-lukua olisi keittiötyössä ollut miehiä. 1970-luvulla kokkina tai ravintoloitsijana saattoi toimia mieshenkilökin, esimerkiksi vuoden 1979 miehistöluetteloiden mukaan Saimaan höyrylaivoissa oli kaksi miestä keittiötehtävissä.⁶⁰

Konemiehistö on aina ollut miespuolista. Kansimiehistökin on pääsääntöisesti ollut miespuolista. Joitakin poikkeuksia on toki ollut. 1950-luvulla ryhdyttiin kahdella laivalla liikennöimään täysihoitorteilyjä. Näissä oli oppaan, laivaemännän tai -isännän nimellä kokonaan matkustajien kanssa seurusteluun omistautuva henkilö, joka oli mies tai nainen, työn kannalta sillä ei ollut väliä. Lasken oppaan kuuluvaksi miehistöön, koska hän on tavallaan ottanut aikaisemmin päällikölle kuuluvat matkustajien viihdytystehtävät ja toisaalta 1970-luvulla oppaan tehtävät siirrettiin rahastaja-kansimiehelle, joka kuului kansimiehistöön.

Kansimiehistöön voidaan laskea mukaan myös rahastajat, koska se tehtävä on usein ollut jonkun kansimiehistöön kuuluvan toimenä. 1950-luvulla Punkaharjulle liikennöivässä *Kerttu*-laivassa käytettiin joinkin vuosina nuoria tyttöjä rahastajina. Oletettavasti heidän työhönsä ei kuulunut varsinaisia kansimiestehtäviä.⁶¹ Sen sijaan 1970-luvun puoli-

välissä *Kuopiossa* oli rahastaja–kansimiehenä naishenkilö, jonka tehtävät eivät poikenneet millään tavalla muiden rahastaja–kansimiesten töistä.

Ajovuorojen työryhmät matkustajahöyrylaivassa

Suuret laivat 1950-luvulla

Päällikön vahti	Perämiehen vahti
Päällikkö Ajomies Kansimies	Perämise (Ajomies) Kansimies
Konemestarin vahti	Koneapulaisen vahti
Konemestari Lämmittäjä	Koneapulainen (Lämmittäjä)

Turistiliikenteessä 1950-luvun lopulta lähtien

Päällikön vahti	Perämiehen vahti
Päällikkö Kansimies	Perämise Kansimies
Konemestarin vahti	Koneapulaisen vahti
Konemestari Lämmittäjä	Koneapulainen (Lämmittäjä)

Suuret laivat 1960-luvun puolivälin jälkeen

Päällikön vahti	Perämiehen vahti
Päällikkö Kansimies	Perämise Kansimies
Konemestarin vahti	Koneapulaisen vahti
Konemestari	Koneapulainen



Perämiehen vahti. Kansimies peräsimessä 1970-luvulla.
KUVA: HEIKKI OHVO.

1.4. Miehistön tehtävät laivassa

Ryhmäjako

Normaalisti Saimaan matkustajahöyrylaivan henkilökunta jakautui kolmeen päälohkoon, kansimiehistöön, konemiehistöön ja keittiöhenkilökuntaan. Näistä kansi- ja konemiehistö jakautui vielä kahteen vahtiin tai ajovuoroon. Tällöin matka jakautui kunkin miehistön jäsenen osalta kahteen tai neljään osaan, jossa vahti- ja vapaavuorot vaihtelivat. Keväällä sovittiin miehistön kesken ajovuorojärjestys sellaiseksi, mikä parhaiten sopi miesten kyvyille ja taidoille.

Keittiöhenkilökunnalla on sen sijaan yleensä ollut yhtenäinen työryhmä ja yhtenäinen työaika. Keittiöhenkilökuntaa ei siten voi jakaa pienempiin ryhmiin. Voisi ajatella jakoa ruoanvalmistukseen, tarjoiluun ja siistimiseen, mutta tällöin ollaan useissa tapauksissa jo yhden



Kevätkunnostuksessa laitettiin laivaan mm. uudet puiset viilarit.
KUVA: KAISU TASKINEN.

hengen työryhmissä, jolloin jako ei ole mielekäs. Toisaalta joissakin vastauksissa korostetaan sitä, että keittiötyöt tehtiin yhdessä ilman erityistä tehtäväjakoa. Näissä keittiöorganisaatioissa on erityisen selvästi ollut kyse yhdestä työryhmästä.

Laiva lähti yöpymispaikastaan klo 2–4 aamuyöllä sen mukaan millä reitillä sattui olemaan. Perämiehellä oli ensimmäinen vahti. Hänen apunaan oli yleensä nuorempi ajomies ja toinen kansimies. Konepuolella oli aloittamassa koneapulainen sekä mahdollisesti lämmittäjä, jos heitä oli laivassa kaksi.

Jossain määrättyssä laiturissa vuorot vaihtuivat ja päällikön ja konemestarin vahdit alkoivat. Edellisellä oli apunaan vanhempi ajomies ja toinen kansimiehistä ja jälkimmäisellä lämmittäjä.⁶²

Iltapäivällä, kun laiva lähti kaupungista kohti yöpaikkaansa, aloitti perämiehen vahti ja päällikön vahti ajoi lopun matkaa, kun vuoro oli vaihtunut määrättyssä reitin kohdassa.

Matkustajalaivan kansimiehistöön kuului normaalisti kuusi henkilöä jakautuneena kahteen vuoroon. Vuorojen päällikköinä toimivat laivan päällikkö ja perämies. Heillä oli alaisenaan ajomies ja kansimies. Pienissä laivoissa rooleja oli yhdistetty, jolloin täyttää kuuden hengen kansimiehistöä ei tarvittu.

Vuorot vaihdettiin yleensä ”matkojen mukaan” eli silloin kun laiva saapui reitillään tiettyyn kohtaan eikä kellon mukaan. Täysin miehiteytyissä laivoissa oli yleisempää, että vanhempi ajomies ajoi päällikön vahdilla ja nuorempi perämiehen vahdilla.

Päällikön velvollisuudet matkustajia kohtaan estivät häntä ole-masta aina laivan komentosillalla. Siksi oli parempi että päällikön vahdilla ajava ajomies oli mahdollisimman kokenut ja yhtä pystyvä toimitaan kuin perämies.

Kansimiehet ajoivat silloin kun ennättivät, sillä heillä oli muitakin velvollisuuksia ajovuorojen aikana. Heidän tuli antaa kannelta halot alas boksiin, jossa lämmittäjä tai konemies otti ne vastaan ja latoi ne pinoon. Silloin kun matkalla ei tarvinnut antaa polttopuita alas konehuoneeseen ennättivät kansimiehet paremmin ajaa. Tällöin ei laivas-



Suuritöiset peruskorjaukset tehtiin talven aikana. *Savonlinnan* talvikorjausta huhtikuussa 1974.

KUVA: HEIKKI OHVO.

sa ajomiehiä yleensä ollut.

Normaalista henkilöstöorganisaatiosta on toisinaan poikettu. Esimerkiksi Heinäveden reitillä kanavat ja kapeikot vaativat osaavan ruorimiehen. 1970-luvulla *Kuopiossa* oli joinakin kesinä käytössä sellainen henkilöstöorganisaatio, jossa kansimiehistön toisessa ajovuorossa oli päällikkö ja ajomies – he ajoivat Heinäveden hankalimmat

jaksot – ja toisessa vuorossa perämies ja rahastaja.

Tässä tapauksessa perämies oli niin vanha, ettei hän halunnut eikä jaksanut ajaa raskaita kanavia ja kapeikoita. Hän mieluummin hoiteli köysiä rantautumisissa. Hänen sijastaan saattoi myös koneapulainen olla hoitamassa köysiä.

Normaalissa miehityksessä ajomiehen tilalla olisi ollut kansimies. Ajomiehen ja kansimiehen ero on tässä tapauksessa selvä. Ajomies pystyi ajamaan reitin päästä päähän, kansimiehelle laiva uskottiin vain selkävesillä.⁶³

Yleisemmin voidaan sanoa, että joissakin tapauksissa normaalista henkilöstöorganisaatiosta luovuttiin jonkin organisaatiossa tärkeän henkilön ominaisuuden tai rajoituksen vuoksi. Tästä oli kyse niissäkin tapauksissa, joissa laivassa oli päällikön lisäksi vain kolme kansimiestä ylämiehinä. Tällöin on tavallista, että perämiehen tehtäviä hoitava henkilö ei ole saanut lääkärintodistusta pätevyyskirjaansa varten.

Alamiehiä, jotka työskentelivät kahdessa vuorossa, oli normaalisti kahdesta neljään. Toisessa vuorossa oli konepäällikkö eli konemestari sekä usein lämmittäjä ja toisessa koneapulainen ja, mikäli miehiä oli neljä, myös lämmittäjä. Kolmen miehen konemiehistössä koneapulainen lämmitti itse omalla vuorollaan.

Kolmen hengen konemiehistössä oli usein konepäällikön lisäksi kaksi lämmittäjää, jolloin toinen hoiti sekä lämmityksen että koneapulaisten tehtävät. Kahden hengen konemiehistössä oli useimmin konepäällikkö ja lämmittäjä. He saattoivat muodostaa kaksi vahtia tai – jos matka oli lyhyt – yhden, jolloin konepäälliköllä oli lämmittäjä apunaan.

Kun laivoissa alettiin 1960-luvun puolivälissä käyttää polttoainetta halkojen sijasta öljyä, jäivät lämmittäjät työttömiksi. Silloin tavalinen konemiehistö oli kaksihenkinen, mutta lyhyillä matkoilla riitti yksikin konemies.⁶⁴

Miehistön jäsenten tehtäväkenttä

Kansimiehistö

Päällikön tehtäväkenttä ohitetaan monessa vastauksessa vain korostamalla päällikön vastuuta. Päällikön tuli olla selvillä kaikesta, mitä laivassa tapahtui, koska hän myös vastasi käytännöllisesti katsoen kaikesta. Hän kehotti suorittamaan tarvikehankinnat ja juoksevat asiat. Hänen oli päätettävä mitä tehdään, jos rutiiniin tuli poikkeuksia. Päällikkö piti laivapäiväkirjaa, valvoi työaikapäiväkirjan ja konepäiväkirjan pitoa, teki satamailmoitukset, joissa ilmoitettiin mm. matkustajamäärät, sekä raportit, merkitsi suoritettua – lain vaatimat – pelastus- ja paloharjoitukset päiväkirjaan. Hän valvoi, että pelastus- ja sammutusvälineet olivat kunnossa.

Keväällä tehtiin korjaukset merikarttaan, mutta mahdollisia muutoksia seurattiin pitkin kesää. Päällikön oli tiedettävä väylät ja kivet. Tuntemus reittiin tuli rutinoitumalla, kartoista ei ollut niin paljon apua kuin käytännön tiedosta. Oli otettava huomioon tuuli, sade ja sumu. Oli myös tiedettävä sellaiset paikat, joissa sumua usein esiintyi. Monessa pienessä laivassa, jossa ei ollut perämiestä, kuului rahastus ja lastin vastaanotto ja luovutus myös päällikön tehtäviin viime sotia edeltäneenä aikana.⁶⁵

Jotkut vastaajat korostavat laivan päällikön kohdalla isännän roolia. Tämä korostui niissä laivoissa, joissa turistien palveluun kiinnitettiin huomiota. Päällikön velvollisuutena oli huolehtia matkustajien viihtyvyydestä ja seuranpidosta. Hänen piti vastaanottaa arvokkaat vieraat, kysellä kuulumiset ja ottaa matkustajat muutenkin huomioon. Näissä laivoissa päällikkö söi lounaan ja päivällisen matkustajien seurassa ruokasalissa, isännöi kapteenin pöytää.

Höyryvenhe Oy Kertun arkistossa on säilynyt varustajan ja höyrylaiva *Ansion* päällikön välinen sopimus vuodelta 1914, josta näkyy, mitä tehtäviä ja velvollisuuksia laivan päälliköllä oli.

Höyryvenhe Oy Kertun Johtokunnan tekemiin muistutuksiin sitoutuu allekirjoittanut seuraavasti:

1) Kapteenin on oltava laivalla tuntia ennen laivan lähtöä, samoin Mikkeliissä kuin Savonlinnassa.

2) Joka päivä järjestellään ja vedetään rahtikonsamentit⁶⁶ rahtiseteleihin ja samalla asetetaan niihin rahtimaksut ja kaikista maksetuista rahdeista annetaan kuitti maksajalle.

3) Miehistön ynnämuun laivaväestön kanssa on puhuteltava ystävällisesti ja neuvottelemalla asiat selviteltävä.

4) Matkustavaisille on oltava ystävällinen ja kohtelias.

5) Laivaan ei osteta mitään ilman konttorin lupaa.

6) Tilit tehdään joka viikko ja Tilikirja on jätettävä konttoriin tarkastettavaksi milloin sitä vaaditaan ja joka kuukaus tarkastetaan piletit ja pidetään yleinen tarkastus.

7) Kapteeni ei saa omiksi tarpeikseen käyttää laivan kassaa, vaan kun ottaa itselleen, niin pitää merkitä Kapteenin omaan tiliinsä. Kassa on annettava tarkastaa milloin sitä vaan vaaditaan.

8) Kapteenin on pidettävä tarkka huoli siitä että ajomiehillä tulee otetuksi piletit jokaiselta matkustavaiselta joka poistuu laivasta.

9) Saamattomat rahdit on joka kuukaus ylöskannettavat, sekä jälkivaatimukset ovat perästä saatavat. On katsottava ettei epävarmoja saamisia tulisi.

10) Kapteeni ei maksa halkolaskuja ennenkuin Masinistin kanssa on neuvotellut että ne ovat yhdenpitävät halkokirjaan merkittyjen ottojen kanssa.

11) Kaikista maksueristä on annettava paikalla kuitti maksajalle.

12) Ja kaikin puolin tulen katsomaan yhtiön etua ja parasta kaikissa asioissa ja noudattamaan edellämainittuja lupauksiani.

Tätä sitoumusta tulen kaikin puolin parhaiten noudattamaan, samalla pyydän että minulle konttorista epäkohdat paikalla huomautettaisiin.

Savonlinnassa Helmik. 28 pnä 1914.

Feidor Jaakkola⁶⁷

Pienissä laivoissa, joissa päällikön lisäksi saattoi olla vain kaksi kansimiestä, ohjasi kansimies laivaa matkan aikana. Päällikkö ajoi itse joraiseen laituriin. Miehistö lastasi ja purki lastin yhdessä. Rahtikirjat olivat päällikön hallussa. Hän rahasti matkustajat ja luovutti avaimet hytteihin. Rahastus kuului perämiehelle niissä laivoissa, joissa sellainen oli. Usein kansimiehet keräsivät liput pois matkustajien poistues-
sa laivasta.

Perämies rahasti yleisön, otti vastaan rahdattavan tavarat ja luovutti sen omistajilleen tai heidän valtuuttamilleen ja ”hoiti asiat niin, että kannella luistivat asiat kuin rasvattu.” Ajomiehen tehtäviin kuului etupäässä ohjata laivaa reitillä, ajaa se satamaan ja siitä pois, sekä tarpeen tullen auttaa kansimiehiä lastin purkamisessa.

Vuonna 1955 perämies rahasti vielä Saimaan Höyrylaiva OY:ssä, mutta vuosikymmenen loppuun mennessä siirrettiin rahastus useissa tapauksissa kansimiehille⁶⁸, koska katsottiin, että kansimiehellä on paremmin aikaa rahastaa matkan aikana kuin perämiehellä, jolla oli ajaminen ja valvontatehtäviä rannassakin. Myös palkasta lienee ollut kysymys. Jos laivassa oli matkailupalvelutehtävissä erityinen opas, kuului rahastus hänelle.

Kansimiehetkin osallistuivat vuorollaan laivan ohjaukseen päällikön valvonnassa. Kansimiehet lastasivat ja purkivat rahtina olleet tavarat, heittivät kiinnitysköydet, asettivat laakongit eli laskusillat paikoilleen, tarkistivat matkaliput.

Konemiehistö

Laivan konepäälliköllä oli apunaan lämmittäjä, joka huolehti, että uunissa oli riittävästi puita ja kattilassa riittävästi vettä ja painetta. Jos laivassa oli vain yksi lämmittäjä, lämmitti koneapulainen omalla vahdillaan samalla kun hoiti koneen.

Kun kattilaa ruvettiin 1960-luvun puolivälissä lämmittämään öljyllä, ei lämmittäjiä enää tarvittu. Tällöin ero konepäällikön ja -apulaisen välillä oli enää vain vastuukysymys, työ oli kummallakin samaa ja sitä oli yhtä paljon.



Aikaisemmin rahastajana toiminut perämies selittää lipun yksityiskohtia matkustajalle.
KUVA: HEIKKI OHVO.

Yövahdit

Yövahdilta vaadittiin hyvää järjestyksen pitoa, että laivamiehet saivat nukutuksi. Yövahti pilkkoi emännälle hellapuut yöllä, vahti laivaa, nosti riittävän höyrynpaineen kattilaan ja herätti konemiehet puoli tuntia ennen laivan lähtöä. Yövahti voi levätä matkan ajan. Päivällä hän auttoi kansimiehiä näiden töissä.

Miehistön tehtävät työvuoden mukaan

Matkustajalaivayhtiöt eivät aikaisemmin tarjonneet ympärivuotista työsuhdetta laivamiehille. Saimaan Laivamatkat Oy:n vuosikertomusten perusteella käy ilmi, että muutamille laivamiehille – useina vuosina kuudelle, noin 10 %:lle yhtiön palveluksessa olevista laivamiehistä – on järjestynyt talvityötä laivojen kunnostuksen parissa.⁶⁹

Syksyllä liikenteen loputtua laivat peitettiin ja jäiden tullessa ne siirrettiin laiturista irti 5–6 metriä. Kun ne oli peitetty, tehtiin sisällä

kunnostustöitä. Puutöistä huolehtivat miehet – yleensä he kuuluivat kansimiehistöön – korjasivat lahoja paikkoja ja uusivat hyttien sisustusta.

Konemiesten ensimmäisenä tehtävänä syksyllä oli puhdistaa kattilat. Putkistot tyhjennettiin vesistä talvea varten paineilman avulla. Vesiputkia jouduttiin purkamaankin. Usein konekin purettiin talven ajaksi. Lämpöjohtojen läpi laskettiin vain höyry.

Konemiehet tekivät yleensä muitakin metallitöitä. Esimerkiksi kansirakenteita jouduttiin korjaamaan ja uusimaan ruostuneet kohdat. Koneen osat tarkistettiin ja huonot osat kunnostettiin tai uusittiin.

Keväällä vesillelaskussa tarkastettiin, että venttiilit olivat kiinni ja koeporausreiät⁷⁰ tukossa. Työaika oli talvikauden normaali neljäkymmentä tuntia viikossa 1970-luvun lopulla.

Keväällä laivan koko henkilökunta tuli työhön jo ennen kuin liikennekausi alkoi. Tällöin suoritettiin yhdessä viimeiset kunnostustyöt, kuten maalaukset ja siivoukset. Laivaan tehtiin viilarit eli lepuuttajat⁷¹, asennettiin ne paikoilleen, tuotiin varastosta syksyllä riisuttu varustus pelastusvälineistä radiopuhelimiin. Päälystön huolena oli korjata merikartat ajan tasalle laivojen kevätkunnostuksen yhteydessä. Keittiöhenkilökunta siivosi keittiö- ja ravintolatilat ja toi tarvittavan välineistön.

Silloin kun ei käytetty vakinaista korjaushenkilökuntaa talvella, oli tapana, että ne miehet, jotka aikoivat kesäksi johonkin laivaan, kunnostivat itse laivansa ajokelpoiseksi. Kansipuolen miehet oman osuutensa, konepuolen miehet omansa. Työt aloitettiin niin varhain, että ne ehdittiin tehdä ennen laivaliikenteen alkamista.

Kun laiva oli saatu liikennöintikuntoon, oli vuorossa ruuviajo⁷² eli katsastus ennen kuin laiva sai luvan lähteä normaaliin toimeensa reitilleen. Tällöin tarkastettiin laivan tekninen kunto ja päälystön pätevyyskirjat. Katsastusmiehiä oli kaksi, toinen konepuolelle ja toinen kansipuolelle.

Konehuoneessa katsastusmies kiinnitti oman manometrinsä laivan manometriin voidakseen todeta, näyttikö se oikein. Samoin kokeiltiin

toimiiko kone eteen ja takaisin moitteettomasti. Sitten tarkastettiin kattilan, varoventtiilien ja vedenottolaitteiden toimivuus.

Kannella tutkittiin pelastusvälineistö, samoin vararuorin, pumpun yms. olemassaolo. Ankkuripelin kunto saatettiin testata laskettamalla ankkuri. Jokaisen ruuviajon vakio-ohjelmanumero oli pelastusveneidän lasku. Siinä testattiin laskun nopeutta ja sujuvuutta.

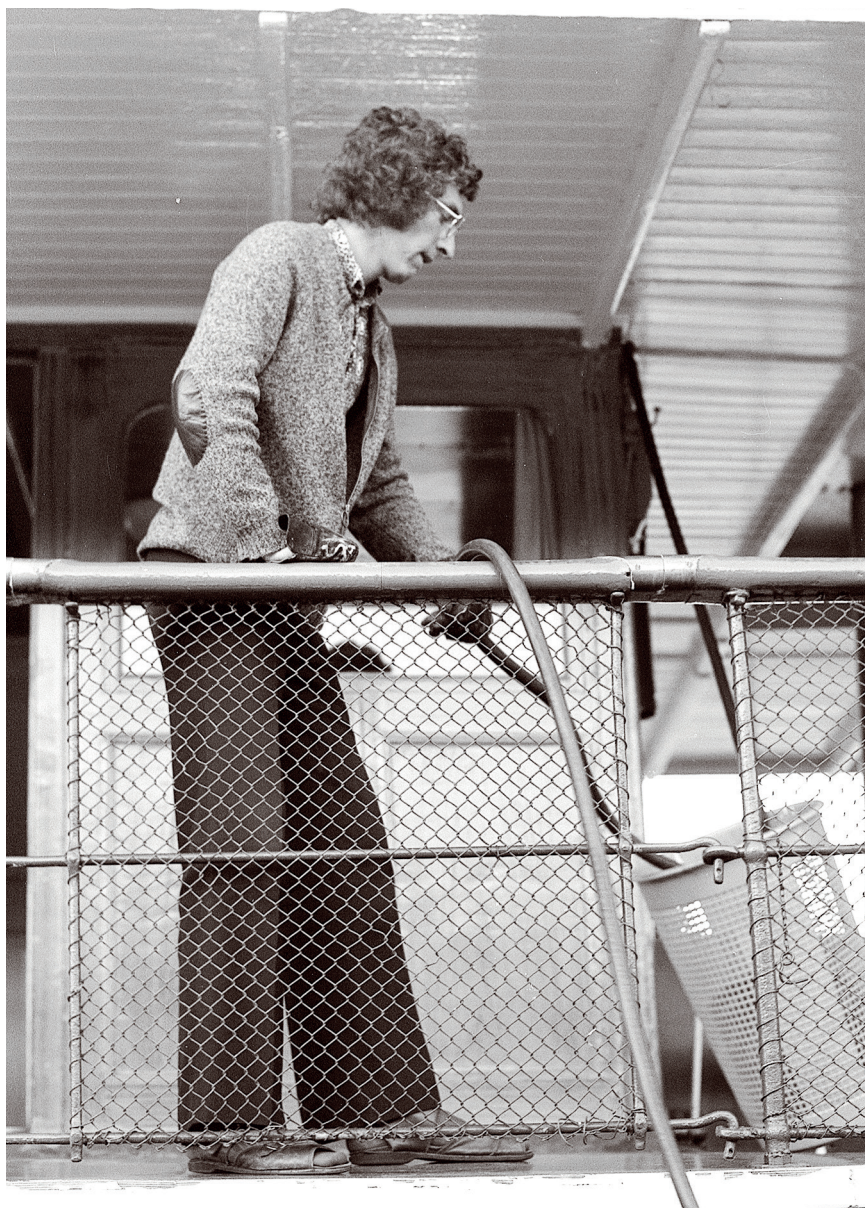
Miehistön työpäivä liikennekauden aikana

1900-luvun kolmen ensimmäisen kymmenluvun aikana oli tavallista, että laivat lähtivät kaupungista iltapäivällä toriajan päätyttyä ja saapuivat samaan tai toiseen kaupunkiin seuraavana aamuna toriajan alkaessa. Laiva yöpyi jossain maaseututaajamassa tai laiturissa.

Yövuoraa kulkevissa laivoissa oli yleensä yövahti, joka vartijan toimensa lisäksi teki yöllä hellapuita aamua varten ja nosti paineen höyrykattilassa riittävän suureksi ennen lähtöä. Vähän ennen lähtöaikaa hän herätti ne miehet, joiden oli noustava ajamaan laivaa. Hän ilmoitti myös päällikölle tai perämiehelle, jos laivaan oli tullut matkustajia, jotta nämä voitiin rahastaa. Miehet joivat vain aamukahvin ennen laivan lähtöä. Laivan muu huolto jäi odottamaan laivan saapumista kaupungin rantaan aamulla kahdeksan aikoihin.

Turistiliikenteen laivat lähtivät vasta kello kymmenen aikoihin. Niissä tehtiin runsaasti aamutoimia ennen lähtöä. Kansimiehet ja usein perämies yhdessä pesivät laivan kannet, pyyhkivät istuimina käytetyt pelastusliivilaatikoiden kannet puhtaiksi. Kannenpesun jälkeen vaihdettiin laivan peräkannella oleva roskasäkki. Joissakin laivoissa oli vielä öljylämmityksen aikaankin puuliesi. Tähän oli kansimiehen käytävä hakemassa puita.

Päällikön aamutoimiin varustamokaupungissa kuului yleensä käynti varustamon toimistossa. Rahastaja kävi siellä tilittämässä lipunmyyntitulonsa. Usein aamutoimiin kuului laivan messinkiosien kiillotus. Toisinaan tämä tehtiin matkan aikana. Silloin kun laivassa oli vielä yövahdit, saattoi messinkien kiillotus ja muukin laivan siistiminen kuulua hänen tehtäviinsä.



Perämies antaa sähkökaapelin laivan yläkannelta, jotta kansimies kiinnittäisi sen kaupungin sähköverkkoon.

KUVA: HEIKKI OHVO.

Kannenpesun ja miehistön lounaan välillä tehtiin kaikki ylimääräiset työt kuten pelastusveneharjoitukset, kyljen maalaus ynnä muut työt, jotka eivät kuuluneet jokapäiväiseen rutiiniin.

Jos laivaan otettiin rahtitavaraa, oli perämiehen huolehdittava siitä, rahtikirjoista, lastin sijoituksesta ja sen jättämisestä pois oikeassa paikassa. Kansimiehet siirsivät tavaran laiturilta laivaan ja määräpaikassa takaisin laiturille.

Konemiehen aamutoimiin kuului aluksi nostaa paine höyrykattilassa vähin erin täyteen ajopaineeseen ja lämmittää ja käyttää tämän jälkeen konetta.

Vähän ennen lähtöä otettiin sähkö- ja puhelinkaapelit sekä vesiletku pois. Päällikkö oli ”komennolla” eli laivan komentosillalla laiturin puolella, hän testasi telegrammilla (konekäskynvälittimellä) yhteyden konehuoneeseen. Konemies vastasi samalla tavalla. Perämies asettui ”ruotelin” ääreen. Laskusilta otettiin pois, portti suljettiin. Ylimääräiset köydet irrotettiin ja vain se köysi jätettiin, jonka avulla laiturista irrottauduttiin. Normaalisti lähdettiin siten, että peräköysi jätettiin kiinni ja konetta käytettiin taakse, jolloin keula irtosi laiturista. Kun konehuoneesta kuului telegrammin kilahdus, tiesi kansimies irrottaa köyden.

Lähdön jälkeen nostettiin viilarit (lepuuttajat) eli niiden alapääst nostettiin vedestä häntänarujen avulla. Sen jälkeen laitettiin köydet siistille kierteettömälle kiepille pollariaukkojensa viereen. Lähtötoimintojen jälkeen kansimiehistön toimenkuva muuttui.

Lähdettäessä jokaisella oli ollut omat tehtävänsä ainakin silloin kun laivassa oli neljän tai kolmen miehen kansimiehistö. Epäselvää sen sijaan on, oliko kuuden miehen kansimiehistöllä kaikille omat tehtävänsä lähdön ja rantautumisen yhteydessä.

Ajon aikana koko miehistö jakautui taas kahteen vahtiin, jotka vaihtoivat vuoroa tietyssä reitin kohdassa. Toinen vahti oli työssä, toisella oli vapaata. Rahastajan oli käytävä rahastamassa riippumatta siitä, oliko hänellä vapaa- vai ajovuoro.

Konemiehistöllä ei ollut vahtivuoroperiaatteesta poikkeavaa työ-

organisaatiota, jos ei ollut mitään normaalista poikkeavaa toimintaa, kuten silloin tällöin sattuvaa koneremonttia, jolloin kaikki konemiehet olivat tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan työssä yhtäaikaa.

Matkalla konemiesten oli huolehdittava, että kone oli rasvassa, kattilassa oli vettä ja että pesässä oli tuli. Konemiehet joutuivat monissa laivoissa huolehtimaan matkan aikana että pesu- ja WC-vettä oli sille varatussa säiliössä.

Laiturissa käynnin aikana, jolloin höyrynkulutus oli vähäistä, tuli konemiehen huolehtia siitä, että höyrynpaine ei päässyt nousemaan niin korkeaksi, että varoventtiilit alkaisivat toimia. Laiturissa käynti kesti vain hetken ellei ollut polttopuiden ottoa tai suurempaa tavarain jättöä tai ottoa. Yöpaikkaan tultua laskettiin höyrynpaine kattilassa sopivaksi ottamalla vettä kattilaan imurilla. Sitten siistittiin konehuone. Vesi kattilaan otettiin järvestä.

Paikallisliikenteen laivan tultua kaupunkiin tyhjennettiin se yhdessä lastitavarasta ja pestiin. Liikkeiden hevoset olivat jo odottamassa rannassa laivan tullessa rantaan. Esimerkiksi *Tapiossa* 1940-luvun puolivälissä pesivät ajomiehet yläkannen ja kansimiehet alakannen. Vesi nostettiin sangolla järvestä ja kannet pestiin varsiluudalla. Perämies valvoi kannen pesua. Hän toimi myös päällikkönä lastauksessa ja lastin purkamisessa, joka muutoin oli ajomiesten ja kansimiesten työtä. Laivan päällikkö ei ottanut siihen osaa. Ajomiesten ja kansimiesten apuna oli koneapulainen käyttämässä vinssiä. *Tapiossa* jäivät ajomiehet usein ottamaan tavaroita vastaan. Sillä aikaa toiset saivat mennä vaikka kaupungille, esimerkiksi torille.⁷³

Yöllä ajaminen toi omat vaatimuksensa. Maamerkit oli katsottu jo päiväsaikaan siten, että pimeällä tiedettiin missä oltiin ja mihin mentiin, kun rannan ääriviiva näkyi taivasta vasten. Syksyiset lumisateet ja erityisesti sumu tekivät haittaa. Sumussakin ajettiin kellon ja kompassin avulla.⁷⁴

Konemiehet hoitivat normaalien tehtäviensä lisäksi korjaustöitä, esimerkiksi putkitöitä. Jos koneeseen tuli vikaa, laiva joutui seisomaan ja konemiehillä oli työtä vuorotta kunnes vika oli korjattu.



Keittiöväki käytti hyväkseen ulkotilojakin välikannella, jos työt sitä vaativat.
KUVA: KAISU TASKINEN.

Ennen satamaan tuloa kahteen vahtivuoroon jakautunut kansimiehistö yhdistyi taas, jokaisella kansimiehistön jäsenellä oli oma tehtävänsä rantautumisessa. Päälikkö otti paikkansa ”komennolla”

laiturin puolella laivaa. Perämies otti ”ruotelin” haltuunsa ja kansimiehet menivät alas välikannelle huolehtimaan laivan kytkemisestä laituriin ja tarvittaessa sataman sähkö-, puhelin- ja vesijohtoverkkoon.

Laiva vedätettiin kiinni laituriin koneen ja köysien avulla. Portti avattiin ja laskusilta laitettiin paikoilleen. Matkustajat pääsivät maihin. Kun tarvittavat kytkennät oli suoritettu – ja mikäli laiva pysähtyi esimerkiksi yöksi, kannet siistitty roskista ja tuolit kerätty – loppui tämä työrupeama. Uusi alkoi joko aamutoimilla tai lähtövalmisteluilla.

Laivan miehistön jokapäiväisiin toimiin kuului myös kirjallisia töitä. Päällikön oli pidettävä laivapäiväkirjaa. Siihen oli usein yhdistetty konepäiväkirja, johon tiedot tai merkinnät tulivat konepäälliköltä. Perämiehen tehtäviin kuului työaikapäiväkirjan pito. Rahastajalla oli runsaasti kirjallisia töitä. Hän esimerkiksi laski matkustajamäärän matkustajatilastoa ja joskus laivapäiväkirjaa varten. Näin selvisi myös se, mihin välilaitureihin oli menossa matkustajia. Hän kirjoitti myös ruokakupongit täysihoitomatkustajista.

Halot otettiin laivaan yleensä illalla, kun laiva oli tullut yöpaikkaansa, tai tarpeen vaatiessa matkan varrella jossain laiturissa. Työssä olivat mukana kaikki laivamiehet. Ylämiehet kärräsivät halot laivaan, alamiehet ottivat halot alhaalla vastaan ja pinosivat ne ”bokseihin”. Ensin täytettiin kattilan molemmiin puolin olevat ”halkoboksit”. Lisäksi otettiin kannelle pino.

Kansimies antoi kannella olevat halot ajon aikana alas ”halkoboksiin” aina silloin kun niitä sinne sopi. Lämmittäjä otti ne alhaalla vastaan ja laittoi pinoon.

Turistiliikenteen aikana kannella ei säilytetty halkoja lainkaan. Öljylämmityksen kaudella olivat öljyautot odottamassa illalla, kun laiva saapui satamaan. Nyt riitti kuitenkin, että yksi konemies oli ottamassa öljytäydennystä vastaan.

1.5. Keittiöorganisaatio

Keittiöorganisaatioon kuului emäntä tai ravintoloitsija, joka saattoi olla joko palkallinen tai yksityisyrittäjä. Hänellä oli apulaisia sen mukaan, mitä tehtävää itse hoiti. Hän saattoi tehdä keittäjän tai tarjoilijan työt itse varsinaisten emännän tehtävien lisäksi.⁷⁵

Emännällä oli palveluksessaan – jos hän oli yrittäjä – tai alaisenaan usein keittäjä, 1–2 tarjoilijaa, joista ainakin toisen tuli olla kielitaitoinen⁷⁶, 1–2 keittiöapulaista sekä toisinaan siivooja. Silloin kun keittiöorganisaatioon ei kuulunut varsinaista siivoojaa, jaettiin siivoustyöt muille.⁷⁷

Työaika keittiötehtävissä on ollut aamusta iltaan. Esimerkiksi *Lep-pävirta*-laivoissa ennen viime sotia työaika keittiössä oli klo 6–22 normaalisti ja joka kolmas aamu työt alkoivat klo 1.30. Silloin oli päivällä mahdollisuus levätä pari tuntia.

Sotien jälkeen työaika on kuitenkin lyhentynyt. Se on alkanut aikaisintaan klo 7 ja loppunut viimeistään klo 20. Lisäksi esimerkiksi tarjoilijoilla on ollut vuorottelua aamulla ja illalla. Usein päiväsaikaan on pyritty järjestämään lepotauko niille, jotka ovat olleet työssä aamusta iltaan.

Emännän tehtävistä

Ennen sotia *Ruskossa*, joka liikennöi linjalla Pieksänkoski–Kuopio, oli ainakin vuonna 1921 palkattu emäntä, jonka tehtäviä kuvataan seuraavasti.

Emännällä oli herätys klo 6, ensiksi laitettiin kahvit miehille, kapteenille ja laivassa yöpyneille matkustajille – kaukana asuvat matkalaiset tulivat jo illalla laivalle odottamaan varhaista lähtöä. Lisäksi myytiin limonaattia ja tupakkaa.

Laivan saavuttua Kuopioon klo 8 emäntä teki kapteenille ruokaa – muu miehistö oli omissa ruuissaan. Kaupungissa emäntä teki ostokset kapteenin antamalla rahoilla (kahvia, tupakkaa, limonaattia jne.) – puhvetin tuotto meni laivan päällikölle. Illalla emäntä paahtoi vielä tarvittavat pavut seuraavaksi päiväksi.

Suuremmissa laivoissa emännällä oli alaisia, joiden kanssa tehtävät jakautuivat. Usein emäntä oli yksityisyrittäjä. Hän teki päätökset keittiössä ja ravintolassa, vaikka saattoi joskus neuvotellakin alaisten kanssa joistakin kysymyksistä, päättää esimerkiksi ruokalistasta yhdessä keittäjän kanssa. Emännän työ ei pääosaltaan ole muuttunut suuresti, koska esimerkiksi työaikalaki ei yrittäjän omaa työtä rajoita. Ainoastaan apulaisten määrä on yleisesti kasvanut.

Sotien jälkeen, 1950-luvulla Saimaan Höyrylaiva Oy:n laivoissa *emäntä nousi ylös klo 4–5 aikoihin. Emännät koettivat tehdä ympäripyöreää päivää, koska se oli heidän oma yrityksensä. Pullat paistettiin aamulla ja koska keittiöt olivat pieniä, tehtiin esimerkiksi lihapullat jo illalla.*

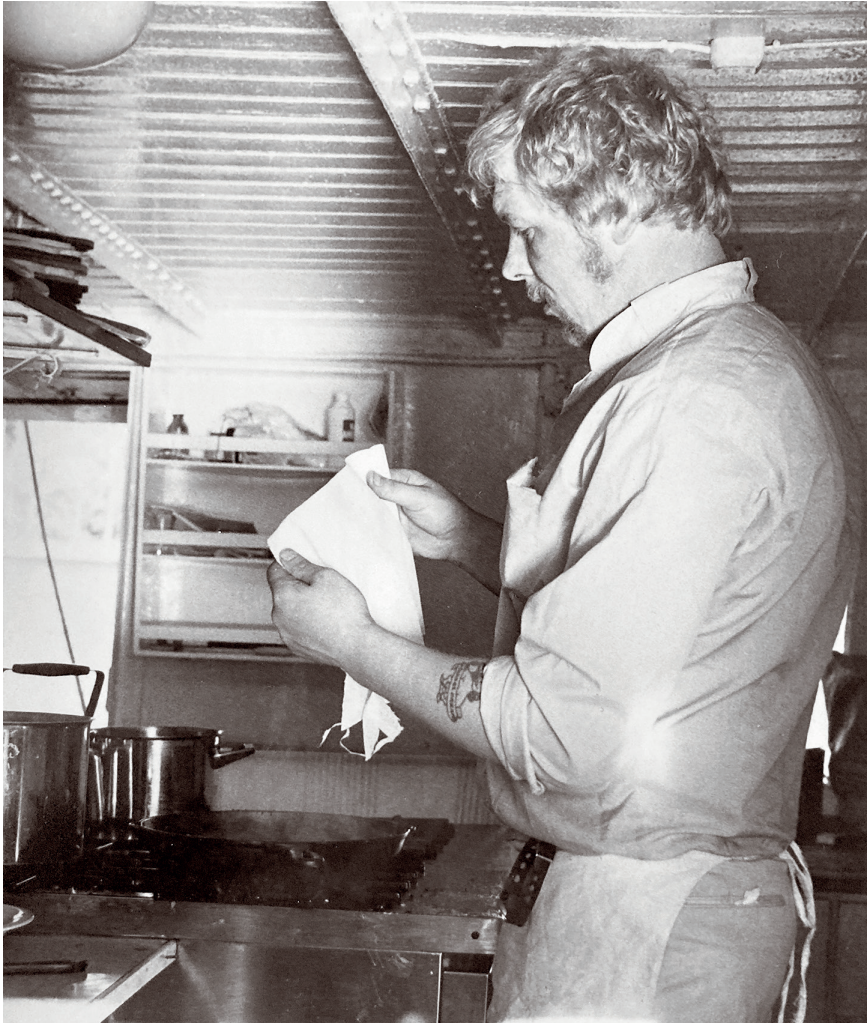
Kahviaamiaisen aikaan emäntä herätteli matkustajat hyvään viireeseen, jos oli hyvä lauluääni, hän lauloi jonkun mukavan laulun, tai runonpätkän tai jotain hauskaa. Jos tarjoilijalla oli tämäntyypistä harrastusta, hän teki sen, mutta useimmin emäntä.

Palkatun emännän ja yksityisyrittäjän tehtävien välillä ei ollut suurta eroa, jos keittiöorganisaatio oli samanlainen. Emäntien päivä alkoi yleensä tavarahankinnoilla. Pääosan ostoksista emännät tekivät jossain laivan pääsatamista, usein se oli Savonlinna. Mutta esimerkiksi toriostokset tehtiin jokaisella paikkakunnalla, jossa toriaikaan aamulla oltiin.

Lähdön jälkeen emännän tehtävät vaihtelivat eri tapauksissa. Esimerkiksi *Karjalankoskessa* vuonna 1966 oli keittiö- ja ravintolapäällikön tehtävien lisäksi vuorollaan myös makeisten myynnissä. Samoin viinien myynti kuului emännälle, koska muut olivat liian nuoria. Toisaalta emäntä saattoi olla keittäjänä tai tehdä kylmäkön työt ja toimia keittäjän apulaisena.

Keittäjän tehtävistä

Ennen sotia paikallisliikenteen laivat lähtivät yöpymispaikastaan aamu-yöllä ennättääkseen toriajan alkaessa kaupunkiin. Tällöin myös keittiö-



Kokkipoikia lukuunottamatta Saimaan laivoihin tuli keittiötyöhön miehiä vasta 1970-luvulla.

KUVA: KAISU TASKINEN.

väelle tuli varhaisia työvuoroja. Esimerkiksi *Leppävirta*-laivoissa 1930-luvun lopulla

keittäjä, tarjoilija ja tiskaaja aloittivat kukin vuorollaan joka kolmas

aamu klo 1.30 laittamalla miehistölle kahvin.

Sitä mukaa kun, matkustajat heräsivät ja halusivat katsella maisemia, niin he pyysivät myös kahvia, kuka omaan hyttiinsä, kuka peräkannen hyttiin, mikä missäkin halusi juoda.

Miehistölle tarjottiin aamukahvi lähdetessä (klo 1.30), välillä tarjottiin myös kahvi. Aamiainen laitettiin rantaan tullessa (klo 9.00).

Matkustajille tarjottiin kahviaamiainen, lounas, päivällinen sekä annoksia. Kahviaamiaisen voi tilata myös hyttiinsä. Miehistölle laitettiin ruoka kaksi tai kolme kertaa päivässä.

Normaalien aterioiden lisäksi laivassa paistettiin 1930-luvulla pullaa itse, mutta viinerit ja pikkuleivät tilattiin leipomosta. Joissakin laivoissa leivottiin myös viinereitä, toisissa taas katsottiin, ettei siihen ole aikaa. Leipää ei haastattelutietojen perusteella tehty missään laivassa. Kaljaa valmistettiin vain harvoin.

Sotien jälkeen olennaisin muutos oli se, että laivat liikkuvat vain päivävuoroilla. Keittiöväen työaika alkoi klo 7 aikoihin tai sen jälkeen. Muuten ei keittiön tehtävissä tapahtunut muutoksia. Suurissa laivoissa tarjottiin kookkaat lounaat ja päivälliset, pienemmissä sai annoksia.

Laivoissa saatettiin nytkin leipoa usein kahvileipää itse. Tekijöiden kyvyistä ja kiinnostuksesta riippui, olivatko ne pullaa vai viinereitä ja raparperiirakkaa, kuten *Karjalankoskessa* vuonna 1966.

Keittiöapulaisten tehtävistä

Keittiöapulaisten tehtävistä on vain vähän kuvauksia. Niiden perusteella voi päätellä, että heidän velvollisuutensa olivat hyvin moninaiset. Niihin kuului tiskausta, siivousta ja perunoiden kuorintaa. On tietoja myös siitä, että astioiden tiskaukseen olisi osallistunut koko keittiöväki yhdessä.

Tarjoilijan tehtävistä

Tarjoilijoiden tehtäviin kuuluivat virvokkeiden ja ruokien myynti ja tarjoilu sekä jonkin verran siivousta. Ainakin ruokasalin siivous on



Emäntä kylmäkkönä 1970-luvulla.

KUVA: KAISU TASKINEN

usein ollut tarjoilijoiden tehtävänä, mutta toisinaan heidän oli siivottava myös osa hyteistä.

1960–1970-luvulla tarjoilijan työpäivä alkoi aamulla klo 7 aikoihin

miehistön aamupalan valmistelulla. Samalla katettiin turisteille aamiainen puoli kahdeksaksi. Kun se oli tarjoiltu, siivottiin ravintola: pöydät ja lattiat pyyhittiin ja ikkunat pestiin. Tarjoilijat kiersivät kannella kyselemässä halukkaita osallistumaan ruokailuun.

Kello 11 aikoihin turistien lounas oli valmis. Siitä ilmoitettiin kuten muistakin ruokailuista siten, että tarjoilija kiersi kannella kilisyttäen pientä kelloa. Lounaan jälkeen oli ravintola siistittävä niitä matkustajia varten, jotka halusivat nauttia kahvia, virvokkeita tai mahdollisesti tilata ruoka-annoksia. Myös päivällisen jälkeen myytiin kansimatkustajille ruoka-annoksia, kahvia, olutta ja virvokkeita. Paikat pyrittiin siistimään ennen satamaan tuloa, joten kaikki olivat töissä iltaan saakka.⁷⁸

Siivoojan tehtävistä

Kaikissa laivoissa ei erityistä siivoojaa ollut. Silloin siivoustyöt jaettiin keittiön muille työntekijöille. Suurempien laivojen keittiöhenkilökuntaan kuului toisinaan erityinen hyttisiivooja.

1950-luvulla hyttisiivooja siivosi hytit, tiskasi päivällisen ja lounaan välillä, jos ennätti. Tarjoilijat siivosivat ruokasalin vuoroamuina. Välineinä olivat harja, rikkasihvilä, rottinki, luutturätti ja vesiämpäri. Kun laivoihin saatiin vaihtovirta, hankittiin myös pölynimureita, mutta ne olivat laivassa niin hankalia, ettei niitä paljonkaan käytetty.⁷⁹

1970-luvulla hyttisiivooja aloitti työnsä klo 7 aikoihin. Ensin siivottiin laivan WC:t. Sitten pestiin ruokasalin ikkunat. Sen jälkeen aloitettiin matkustajahyttien siivous. Vuoteet sijattiin päiväkuuntoon: vuodevaatteet laskostettiin vuodevaatelaatikkoon alavuoteen alle ja ylävuode käännettiin alavuoteen selkänojaksi; vuoteet toimivat päivällä sohvana. Lisäksi hyttien lattiat ja pesualtaat pestiin. Päällikön hytin siivous kuului myös joka-aamuisiin askareisiin. Tätä työrupeamaa kesti klo 11 paikkeille.

Kello 16 aikoihin rahastaja antoi hyttisiivoojalle hyttilistan, johon oli merkitty käytössä olevat hytit sekä se, millaisessa käytössä ne olivat. Listan mukaan sijattiin hytteihin vuoteet yhdelle tai kahdelle

KUVA: KAISU TASKINEN



hengelle. Lisäksi hytteihin jaettiin juomavedet ja puhtaat lasit. Tämä työrupeama kesti klo 18 tai 19 saakka. Päivähytti siistittiin vasta seuraavana aamuna. Miehistön hytit siivottiin kerran viikossa, samalla vaihdettiin miehistön liinavaatteet. Mitään koneita ei ollut siivoustyötä helpottamassa.⁸⁰

1.6. Työn periodinen luonne

Laivamiehet pestattiin purjehduskaudeksi kerrallaan. Purjehduskauden pituus silloin, kun laivat olivat hyötyliikenteessä, oli noin puoli vuotta tai seitsemän kuukautta. Työvuosi alkoi kevätkunnostuksesta ja päättyi marras-joulukuulla laivan riisumiseen talvisäilytystä varten.

Kevätkunnostus aloitettiin jo ennen jäiden lähtöä. Tässä toimessa oli laivan miehistö kokonaan mukana. Jos laivalle ei ollut tehty talven aikana mitään, täytyi kevätkunnostus aloittaa sen verran aikaisemmin, että työ oli valmis purjehduskauden alkaessa.

Kevätkunnostus oli laivamiehille tutustumista työryhmänsä jäseniin ja heidän ominaisuuksiinsa. Samalla se oli irtautumista talven tai kevään ihmissuhteista ja ympäristöstä. Vuosittain samoina toistuvat kunnostus- ja maalaustyöt on mahdollista nähdä rituaalisena siirtymänä laivamiehen statukseen ja rooliin. Tulokkaille annettiin usein samat työt vuodesta toiseen – osaltaan ehkä käytännön syistäkin.

Vain harvat laivamiehet pystyivät elämään niin säästeliäästi, että purjehduskauden tulot riittivät koko vuodeksi.⁸¹ Oli varsin tavallista, että laivamiehet hankkivat talvella elantonsa metsätöistä. Ajomiehistä ylöspäin heille yleensä järjestyi jotain työnjohdollisia tehtäviä. Puutavarayhtiöt pyrkivät järjestämään kokovuotisen työpaikan hyvälle miehelle.⁸²

Konemiehet etsiytyivät usein telakoille tai konepajoille, sillä heidän pätevyysvaatimuksiinsa kuului tietty määrä konepajatyöskentelyä.⁸³ Jotkut erityisesti lastialusten miehistä olivat mukana laivan- tai veneenrakennuksessa.⁸⁴

Vastauksissa esiintyy joitakin yksityisiä talviammatteja, joilla kuitenkin saattaa olla yleisempääkin merkitystä, kun otetaan huomioon vastausotannon pienuus. Kaksi laivamiestä (veljeksiä) vietti useita talvia Puruveden talvinuottauksessa.⁸⁵ Eräs vastaaja mainitsee luistinaradan laivamiesten talvityöpaikkana. Joissakin yksittäisissä vastauksissa mainitaan, että laivamies oli talvet räätälinä, suutarina tai sekätöissä. Olipa laivamiehen talvityö mikä hyvänsä, on useissa tapauksissa

ilmeistä, että laivamies itse piti laivatyötä päätyönään.

Sotien jälkeinen aika muutti laivamiesammatin rakennetta. Purjehduskaudet lyhenivät turistiliikenteen laivoilla käsittämään vain kesäkuukaudet. Tällöin talvityö sai merkittävämmän osan laivamiehen elämässä. Jotkut laivamiehet hakeutuivat ainakin joiksikin talviksi merille. Toisaalta laivatyöhön palkattiinkin nyt mielellään koululaisia ja opiskelijoita, joille lyhyt vuotuinen työaika oli erittäin sopiva. Lisäksi he olivat yleensä kielitaitoisia ja sopivat näin matkailupalvelutehtäviin. Joissakin tapauksissa opiskelunsa päättänyt ja opettajaksi valmistunut henkilö saattoi vielä ottaa ainakin yhdeksi kesäksi pestin laivaan.

Moni laivanpäällikkö on saanut vakituisen viran luotsina 1970-luvulta lähtien, kun 1968 avatun Saimaan kanavan lastialusliikenne on kasvattanut Saimaan luotsien tarvetta. Joillakin laivamiehillä on ollut mahdollisuus olla talvet matkustajalaivavarustajan palveluksessa. Ilmeisesti vasta Saimaan Laivamatkat Oy:ssä pidettiin ympärivuotisia korjausmiehiä. Jos tämä olettaus pitää paikkansa, on laivamiehiä ollut ympärivuotisina matkustajalaivoissa vasta vuodesta 1968 lähtien, heitäkin vain neljästä seitsemään.⁸⁶

Niiden keittiöhenkilökunnan jäsenten talvityöstä, jotka eivät olleet opiskelijoita, ei juurikaan ole muita kuin hajatietoja. Eräs lastialuksen emäntä oli 1920-luvulla talvet savonlinnalaisessa ompeluliikkeessä. Eräs laivan ravintoloitsija kertoo syyksi lopettamiselleen sen, että talvi oli aina työtöntä aikaa. Hän ryhtyi 1970- ja 1980-lukujen taitteessa ravintoloitsijaksi maissa. On mahdollista, että keittiöhenkilökunnan jäsenet tekivät talvet pääasiassa kotitaloustöitä.⁸⁷



Pääsy kielletty

2. Sosiaalinen organisaatio

Merilaivoissa vallitsi jyrkkä hierarkia ja autoritaarisuus.⁸⁸ On ymmärrettävää, että suuri purjealus oli totaalinen laitos⁸⁹. Käskyjen oli mentävä perille vääristymättä, koska useat miehet suorittivat yhteistyössä samaa tehtävää. Ei ollut varaa neuvonpidolle tai väärinkäsityksille. Merimiehet olivat tavallaan taisteluasemassa henkensä ja yhteisönsä hengen edestä luonnonolosuhteita vastaan.

Sitä mukaa kun laivan miehistön määrä pienenee, siirrytään konevoimaan, liikutaan pelkästään sisävesillä, jossa luonnonvoimien vaikutukset harvoin ovat vaarallisia, vähenee totaalisuuden vaatimus. Jyrkän hierarkinen järjestelmä ei enää ole välttämättömyys muuttuneissa, helpommissa oloissa. Jos sellaista esiintyy, on kyse omakustusta mallikäyttäytymisestä, jolle ei ole elävää funktiota henkilöstöorganisaation kannalta.

Sisävesilaivassa ei autoritaarista asennetta tarvittu, sillä vähänkin kokeneet laivamiehet ymmärsivät käskyjen merkityksen ja tarkoituksen. Esimies antoi käskyn vain ajoittaakseen erilliset toiminnot sopivasti toistensa kanssa, jotta kokonaisuus olisi toiminut. Monen tehtävän kohdalla käskyä ei tarvinnut lainkaan antaa, sillä tehtävän suorittaja tiesi tehtävän ja milloin se tuli suorittaa.

Kevätkunnostus oli ensimmäinen työvaihe, kun laivatyö alkoi keväällä tai alkukesällä. Tällöin kaikki laivamiehet astuivat palvelukseen ja alkoivat kunnostaa omaa laivaansa purjehduskuntoon. Tämä



KUOPION KULTTUURIHISTORIALLISEN MUSEON KOKOELMAT, 1567-6.

Kaksi rahastajaa

Rahastus kuului ennen viime sotia usein – erityisesti pienissä laivoissa – laivan päälliköille. Sotien jälkeen oli melko yleistä, että perämies rahasti matkustajat. 1950-luvulta lähtien rahastus siirtyi joko turistilaivojen oppaille tai rahastaja-kansimiehille. Vasemmalla *Koski*-laivan päällikkö 1920-luvulla. Kuva alla on 1970-luvulta. Tuossa vaiheessa jo dieselöidyn *Oriveden* rahastaja Lappeenrannassa.

KUVA: JALMARI HEIKKONEN.



prosessi oli kaksivaikutteinen. Toisaalta henkilö samastui laivaansa. Hän piti siitä kesän mittaan parempaa huolta, kun oli itse ollut sitä keväällä kunnostamassa; se oli tavallaan oma laiva. Toisaalta laivan henkilökunta muodostui vähän kerrallaan ryhmäksi jo tässä vaiheessa, tutustuessaan tuleviin työtovereihinsa olematta vielä kuitenkaan sidottu heihin.

Yhtäaikaan tulleet miehet vaikuttivat kukin omalta osaltaan organisaatiokulttuurin muotoutumiseen tuossa laivassa. Kun organisaatiota ei ollut valmiina, ei organisaatiokulttuuriakaan voinut olla valmiina. Muotoutunut organisaatiokulttuuri oli suurelta osin laivamiehille yleisten perusoletusten mukaista, mutta jokaisella syntyvän organisaation jäsenenä – jos esimerkiksi arkuus ei sitä estänyt – oli mahdollisuus vaikuttaa siihen, miten organisaatiokulttuuri kussakin laivassa painottui.

Se, joka tuli kesken purjehduskautta, joutui tulemaan valmiiseen ryhmään ja murtamaan suuremmat muurit kuin keväällä yhdessä tulleet.⁹⁰ Hän joutui opiskelemaan valmiin organisaation kulttuuri-oletukset ja sopeutumaan niihin pystymättä itse vaikuttamaan niiden muotoutumiseen.

Ongelmitta ei selvitty, vaikka kesken purjehduskautta tullut olisi ollut kokenut laivamies. Eräässä tapauksessa laivayhtiö joutui kesken kesän vaihtamaan miehiä laivojen kesken reittimuutosten vuoksi. Vanha ja laivamiehenä kokenut perämies tuli hänelle uuteen laivaan, toi tullessaan omat perusoletuksensa sopeutumatta laivassa vallinneisiin. Hän riitautui kansimiesten kanssa melko pian, niin ettei suostunut työskentelemään toisen kansimiehen kanssa lainkaan eikä selvinnyt vaikeuksista toisenkaan kanssa.

Myöhemmin tullut perämies ei hyväksynyt edeltäjänsä suvereeniutta laivanhallintaan ja reitintuntemukseen liittyvissä seikoissa eikä niin muodoin myöskään kansimiesten ammattitaitoa, joka perustui aikaisemman perämiehen opetuksille ja työyhteydelle tämän kanssa. Tuodut uudet näkemykset olivat ristiriidassa edeltäneiden kanssa ja johtivat väljen rikkoutumiseen ja sosiaalisen organisaation pirstoutumiseen, vapaa-ajan ryhmän disintegraatioon.



Laivamiehiä S/S Tähtien kannella Saksalan laiturissa Mikkeliissä 1920-luvulla. KUOPION KULTTUURIHISTORIALLISEN MUSEON KOKOELMAT, 1530:2.

2.1. Integraatio ja disintegraatio

Eräs laivatyön perusominaisuuksista on asteittainen nousu henkilön kykyjen mukaan alimmalta tasolta kohti suurempaa osaamista, vastuuta ja valtaa. Aloittelija on aina opetettu työhönsä ”kädestä pitäen”. Aloittelijan työtä tehdessään hän on samalla nähnyt ja oppinut seuraavan portaalle tehtäviä. Aktiivinen työhönopestaminen on perustaitojen ja samalla myös vanhan laivamiespolven perusoletusten siirtämistä uusille laivamiehille. Sosialisatio on integraatiota vahvistava prosessi.

Koska työhönopestus aloittelijalle ei ole kokeneille laivamiehille valinnainen tai vapaaehtoinen toimi, vaan välttämättömyys kokonaisuuden toiminnan takaamiseksi, on laivatyössä jo rakenteellisena ominaisuutena taipumus integraatioon. Uutta laivamiestä ei voi jättää oppimaan tehtäviään itsekseen, häntä ei voi jättää työryhmän ulkopuolelle, koska jonkun olisi joka tapauksessa tehtävä hänen työnsä tai hänen tilalleen olisi otettava toinen, sopivampi ja sopeutuvampi.

Omaksutut yhteiset perusoletukset ovat osa vahvaa integraatiota.

Haastatteluaineistossa todetaan melkein pelkästään, että suhteet laivan henkilökunnan kesken ovat olleet hyvät. Näin varmasti voittopuolisesti on ollutkin. On kuitenkin joitakin esimerkkejä keskinäisistä ristiriidoista. Ne on joko miten kuten kestäetty syksyyn tai ne ovat päättyneet toisen osapuolen irtisanomiseen tai irtisanoutumiseen.

Tiedän omien havaintojeni ja haastattelumateriaalin vertailun perusteella, että ainakaan sellaiset ristiriidat, jotka päättyvät soviin, eivät tule aina esiin – välejä kuvataan hyviksi silloinkin. Voidaan päätellä, että vastaukset antavat liian positiivisen kuvan henkilösuhteista, eräänlaisen yleiskuvan, joka pääpiirteitä luonnehtivana osuu toki oikeaan positiivisuudessaan. Voittamaton ristiriita purkautui viimeistään purjehduskauden päättyttyä. Seuraavaksi kaudeksi riitakumppanukset eivät enää menneet samaan laivaan.

2.2. Vapaa-ajan ryhmät

Vapaa-ajan ryhmällä tarkoitan laivan henkilöstöorganisaation sisällä toiminutta jossain määrin aktiivista ryhmää, jonka kantavissa voimissa ei ollut laivan ulkopuolisia jäseniä ja jonka sosiaalinen struktuuri oli erilainen kuin henkilöstöorganisaation, vaikka ryhmä olisi koostunutkin samoista henkilöistä.

Vapaa-ajan ryhmässä oli useammantasoista aktiviteettia. Osa laivan henkilökunnasta oli ryhmän toiminnassa mukana aina, osa harvemmin, esim. joitakin kertoja viikossa. Lisäksi laivan henkilökuntaan kuului niitä, jotka eivät olleet mukana vapaa-ajan ryhmän toiminnassa lainkaan tai olivat mukana vain satunnaisesti. On täysin mahdollista, että samassa laivassa toimi useampia vapaa-ajan ryhmiä, vaikka vastausaineistossa ei tähän viitatakaan.

Vastausaineistoissa verrataan laivayhteisöä perheeseen ja puhutaan läheisistä keskinäisistä – perhemäisistä – suhteista. Vahvistuksen tälle ilmaisulle voi saada soveltamalla vastausaineistossa annettuihin kuvauk-

siin esimerkiksi Parsonin⁹¹ ”mallivariaatioita” ja tutkimalla minkälaisia roolisuhteita laivayhteisössä on.

Järjestelmän vuorovaikutussuhteet ovat tunneperäisesti latautuneet kuten ystävyysuhteissa, yksilöt ovat toistensa kanssa tekemisissä useilla alueilla kuten perheessä ja yksilön toimet ovat koko laivayhteisön hyvinvointiin suuntautuneita. Parsonin mallin kaksi muuta kohtaa, kriteerivalinta (kaikille yhteiset vai kunkin erityistilanteen mukaan laaditut kriteerit) sekä palkitsemisjärjestelmä (asemaan ja ansioihin vai suorituksiin perustuva palkitseminen), jäävät vaille sovellustaan, koska haastatteluaineisto ei näytä antavan niihin liittyviä tietoja ja koska kyseiset roolisuhteet eivät ole laivaorganisaation sisäisiä vaan varustamo-organisaation sisäisiä roolisuhteita.

Miten tätä ilmausta perhemäisyydestä olisi tulkittava? Ehkä se mitä vastauksissa nimitetään perhemäisyydeksi, onkin tulkinta jostain muusta. Eräässä vastauksessa kuvataan laivamiesten välisiä suhteita sanomalla että, ”laiva oli suljettu yhteisö: tunteet tiivistyivät joko kiintymykseksi tai vihaksi, useimmiten kiintymykseksi.”

Ehkä tämä suljetussa ympäristössä syntyvä ilmapiirin emotionaalinen tihentyminen on tulkittu perhemäisyydeksi sillä perusteella, että perheissä on usein emotionaalisesti tihentynyt ilmapiiri, joka – vaikkakaan ei ole samalla tavalla syntynyt – usein oireilee samalla tavalla. Jos otaksuma on oikea, kertovat perhemäisyydeksi nimetyt kuvaukset vahvasta ryhmäintegraatiosta ja olemassaolevasta organisaatiokulttuurista.

Kuvaukset perhemäisyydestä kertovat siitä, että autoritaarisuus ja hierarkia oli laivassa löystynyt niin näkymättömäksi, ettei laivamies sitä normaalisti edes huomannut. Perusoletus laivan päällikön ehdottomasta määräysvallasta ja muita korkeammasta asemasta on lukuisten laivamiessukupolvien sosialisatioprosessissa siirtynyt hyvin syvälle kulttuuritaustaan.

Kun päälliköt eivät asemaansa enää erityisesti korostaneet ja kun tottunut laivamies tiesi normaaleissa työtilanteissa, mitä päällikkö tahtoi hänen tekevän, ei laivan päällikön autoritaarinen asema tullut

esiin ja laivan henkilökunta tunsu olonsa veljelliseksi, vaikka normaaleissa työtilanteissa päällikön käskyvaltaa ei millään tavalla asetettu kyseenalaiseksi eikä minkäänlaisesta demokratiasta voinut puhua. Vaikka päällikkö ei antanut erityisiä käskyjä tehtävien suorittamiseksi, ei laivan henkilökunta toiminut päällikön tahdon vastaisesti.

Päällikön roolimerkit – virkapuku, hihanauhat, virkalakki – olivat tukemassa matkustajien rooliodotuksia, joskus mahdollisesti myös päällikkönä toimivan henkilön omanarvontuntoa; miehistön keskinäisten suhteiden kannalta ne olivat merkityksellisiä.

Jos jokaisessa organisaatiossa – jokaisessa laivassa – on oma organisaatiokulttuurinsa, on ilmeistä että juuri tuo kullekin laivalle ominainen organisaatiokulttuurin muoto on sidoksissa vapaa-ajan ryhmien synnyn ja niiden luonteen kanssa.

Tämän selvittämiseksi on ensinnä katsottava, minkälaisia vapaa-ajan ryhmiä laivassa oli. Toiseksi on aiheellista katsoa, minkälaisia toimintamuotoja vapaa-ajan ryhmillä oli. Mikäli voidaan havaita vapaa-ajan organisaatioiden jakautuvan joihinkin ryhmiin, on tutkittava, onko ryhmän sisällä jotain yhdistäviä tekijöitä, jotka eivät varsinaisesti liity vapaa-ajan organisaation toimintaan. Olisi lisäksi yritettävä selvittää niitä tekijöitä, jotka johtavat siihen että tällainen ryhmä syntyy ja niitä jotka estävät tällaisen ryhmän synnyn.

Kaksi perusedellytystä vapaa-ajan organisaation synnulle näytti olevan. Toisaalta työajan oli oltava sellainen, että vapaa-ajan organisaatiolle jäi aikaa toimia ja kehittää toimintamuotojaan. Tämä ei ollut mahdollista, jos jokapäiväisessä liikenteessä oleva laiva pysähtyi yöpymään – jolloin koko miehistö oli vapaa toimimaan yhdessä – vain kolmeksi neljäksi tunniksi johonkin maaseutulaituriin. Sen sijaan, jos pysähdys oli pitempi ja jos pysähdyspaikassa tai sen läheisyydessä oli tanssit, syntyi jo ryhmä, joka oli lähdössä sinne. Toinen perusedellytys näytti olevan, että laivassa oli riittävän paljon nuorta väkeä, jolla oli intoa ja ideoita yhteisten toimintamuotojen kehittelyyn.

Jos nämä perusedellytykset eivät täyttyneet tai jos laivaväki oli riitaisissa väleissä, ryhmäintegraatio jäi vähäiseksi. Silloin kun organisaa-

tion kulttuuri ei päässyt kehittymään omaleimaiselle tasolle, organisaation toimintaa ohjaavaksi kulttuuriperustaksi jäivät yleisemmät perusoletukset, eli ammattikohtaiset, varustamokohtaiset ja miehistön käskyvaltasuhteiden verkoston mukaiset perusoletukset.

Tällöin harrastustoiminta ja vapaa-ajan vietto oli yksityistä, satunnaista ja henkilökeskeistä. Lueskelu, auringon otto, kävelyt kaupungilla voivat olla esimerkkejä tällaisesta. Tai jos haastateltava kertoo, ettei mitään harrastettu, koska ei ollut aikaa tai koska oli levättävä ennen seuraavaa työvuoroa, on kyse huonosta ryhmäintegraatiosta, jolloin omaleimaista organisaatiokulttuuria ei ole päässyt syntymään.

Erään vastaajan laivamiesaika jakautui tässä suhteessa kahteen. Hänen ensimmäisiä laivamiesvuosiaan (1960-luvun puolivälissä) leimasi heikon ryhmäintegraation laivayhteisö, nuorta väkeä oli hyvin vähän eikä se ollut tottunut niihin kulttuurimuotoihin, joita vahvan ryhmäintegraation laivayhteisöissä harrastettiin.

Sen sijaan 1960-luvun lopulta lähtien nuoret laivamiehet, jotka viettivät useampia kesiä samassa laivassa kehittivät omat kulttuurimuotonsa. Tällöin syntyivät ne perusoletukset, joiden varaan ainakin osittain rakennettiin 1970-luvun alkuvuosina keski-ikältään huomattavasti nuorentuneen laivayhteisön vapaa-ajan toimintaa ohjaavat kulttuuriset muodot.

Erilaiset illanistujaiset – korttiporukat, lauluillat – ravintoloissa tai tansseissa käynnit kertovat vapaa-ajan ryhmän olemassaolosta. Joissakin laivoissa ryhmäintegraatio oli vahva. Näissä vapaa-ajan toiminta saattoi saada institutionaalisia piirteitä.

1970-luvun alkupuolella hankittiin *Imatraan* grilli, jonka ympärille nivoutui runsaasti perusoletusten ohjaamaa toimintaa. Grilli-illoissa oli mahdollista syödä vain grillattua lihaa, ("tätä grilliä ei pilata makkaralla") ja juoda vain punaviiniä. Grilli-iltoja järjestettiin suhteellisen säännöllisin välein ja osittain käytännöllisyyssyistä yleensä samassa satamassa. Tällainen grilliryhmä saattoi kerätä jäseniä useammastakin laivasta, jos olosuhteet sen sallivat.⁹²

Grilli oli samassa laivassa 3–4 vuotta, siirtyi sitten toiseen laivaan

erään – alkuperäisen grilliryhmän hajoamisen jälkeen Saimaalle tulleen – päällikön mukana. Toisessa laivassa perusoletukset olivat toisenlaiset: siellä grillattiin pääasiassa makkaraa.

Grillin funktio säilyi kuitenkin samanlaisena. Molemmissa laivoissa laivahenkilökunta muodosti yhtenäisen ryhmän. Sen ulkopuolelle jäivät ainoastaan ne, jotka ikänsä vuoksi eivät tunteneet kuuluvansa joukkoon tai jotka raskaan työnsä vuoksi eivät jaksaneet osallistua illanistujaisiin.

Joskus joku tai jotkut henkilöt jäivät ryhmän ulkopuolelle. Useimmin henkilö itse ei voinut asiaan vaikuttaa, koska oli jollain tavoin ryhmään sopimaton, kuului esimerkiksi väärään ikäryhmään (oli yleensä liian nuori), tai vaihtoehtoisesti henkilö itse on omalla toiminnallaan sulkenut itsensä ulos ryhmän toiminnasta.

Haastatteluaineistosta löytyvä itseaiheutettu syy on kyseessä siinä tapauksessa, jossa uskovainen henkilö yritti yksitellen käännyttää laivaväkeä uskoon (menestyskettä). Itse aiheutettu syy on myös siinä aiemmin kuvatussa tapauksessa, jossa perämies kesken kesää tuli laivaan omat perusoletukset mukanaan sopeutumatta laivassa jo vallinneisiin perusoletuksiin. Kansimiehet pyrkivät supistamaan kanssakäymisen hänen kanssaan mahdollisimman vähiin.

Näiden erityyppisten syiden ero on siinä, että itseaiheutetun tyyppin syyt jättivät henkilön ryhmän ulkopuolelle myös työskentelytilanteissa. Heidän kanssaan kommunikointi supistettiin minimiin ja heihin suhtauduttiin viileästi.

Ne jotka itse eivät voineet vaikuttaa asiaan, olivat työtilanteissa normaaleissa, lämpimissä suhteissa työtovereihinsa. Usein, jos oli mahdollista, alaikäinen ryhmän jäsen otettiin myös ravintolaan mukaan. Tämä kävi päinsä, kun laivan henkilökunta meni ravintolaan yhtenä ryhmänä ja kun kävi ilmi että joukko oli jostain tietystä laivasta.

Laivahenkilökunnan merkkipäivien juhlimisesta on joitakin tietoja laivakohtaisena tapana, mutta on myös tietoja, ettei merkkipäiviä vietetty. Tämä osoittaa eri tapauksissa erilaista organisaatiokult-

tuurin muotoa. Lisäksi eri vastaajat tarkoittavat tällä juhlimisella eri asioita.

Useissa tapauksissa tavan kannattajat ovat keittiöväkeä, jolloin juhlinta on ollut kukittamista ja kakkukahvien juomista. Yhdessä tapauksessa vastaaja on tarkoittanut, että merkkipäivästä on saatu hyvä syy viettää laivaväen kesken illanistujaisia alkoholijuomineen.

Ilmeisesti juhliminen edellytti molemmissa tapauksissa aktiivista organisaattoria, jonka perusoletukset toimintaa ohjasivat ja joka oli kiinnostunut järjestelyjen vaatimista ylimääräisistä töistä.

Yhteiset vapaa-ajanviettomuodot vaihtelivat laivakohtaisesti samanakin aikana. Jos laivaväki viihtyi hyvin yhdessä, harrastettiin yhteisiä toimintamuotoja, jos oli ainakin joku, joka organisoி toimintaa. Se millaista tämä toiminta oli, riippui organisaattorin kiinnostuksista ja mielikuvituksesta. Tässä tulee esiin Scheinin ajatus johtajan merkityksestä kulttuurin luoja. Tällöin on ilmeistä, että organisatorinen johtaja ei mitenkään välttämättä ole työyhteisön johtaja.

2.3. Parisuhteiden muodostuminen

Parisuhteiden syntyminen oli matkustajalaivoissa suhteellisen yleistä, jos olosuhteet olivat sopivat. Yleensä tämä edellytti, että useat laivan henkilökunnasta olivat nuoria ja että ryhmäintegraatio oli vahva, jotta kanssakäymisessä olisi ollut suhteiden syntymiselle riittävä intensiteetti.⁹³

Tervahöyryssä miehistön ja emännän väliset intiimit suhteet eivät olleet sallittuja, ”sillä kilpailu emännän suosiosta olisi aiheuttanut miehistön sisäisiä jännitystiloja.”⁹⁴

Aviosuhteiden luominen lastialuksessa hoidettiin ilmeisesti varovaisemmin, näkymättömämmin tai kenties talven aikana, koska aviosuhteita lastialusten laivamiehille ja emännille kuitenkin tuli.

Toinen mahdollisuus selittää erilaisuus eri lastialuksissa on päätellä, että niissä oli erilainen kulttuuriperusta, erilaiset perusoletukset,



S/S Pitkäkoski miehistöä lystinpidossa laivan alahytissä.

KUOPION KULTTUURIHISTORIALLISEN MUSEON KOKOELMAT, 1530:8.

jolloin toisessa lastialuksessa seurustelu emännän kanssa ei ollut hyväksyttävää mutta toisessa se oli mahdollista.

2.4. Sosiaaliryhmä ja perhe

Laivamiehen kontakteja perheeseen ja hänen käyntejään kotona rajoittivat se, milloin ja kuinka pitkään laiva oli laivamiehen kotisatamassa, ja oliko laivamiehellä riittävästi vapaa-aikaa käydä kotonaan.

Jos rajoittavia tekijöitä oli niukasti ja laivamies oli perheellinen, hän saattoi yöpyä kotonaan, silloin kun laiva oli päiväliikenteessä tai vietti vapaapäivää. Muutoin käytiin vain tervehtimässä. Vapaa-ajan ryhmät olivat laivassa niin kiinteitä, että kotisatamassakin ryhmä pysyi usein koossa perheettömien osalta.

Laivan aikataulu muodosti aiemmin ylipääsemättömän esteen pidemmille kotonakäynneille. Se vähäinen aika, mikä yöpymispaikassa oltiin, oli aiheellista käyttää nukkumiseen, vaikka koti olisi lähellä ollut-

kin, koska laiva lähti varhain aamuyöllä.

Kaupungissa ollessa kotonakäyntiin ei ollut mahdollisuutta juuri muilla kuin laivan päälliköllä, koska laivan lastin purku, laivan puhdistus ja uuden lastin otto työllistivät laivamiehiä hyvän osan siitä noin kuudesta tunnista, jonka laiva oli satamassa. 1950-lukua edeltäneellä ajalla sosiaaliset kontaktit rajoittuivat pääosaltaan laiva- ja satamaympäristöön purjehduskauden aikana.

Tässä yhteydessä olisi ollut hyvä selvittää, olivatko laivamiehet naimisissa vai naimattomia, sekä mikä heidän avioitumisikänsä oli. Ei kuitenkaan ole käytettävissä mitään kelvollista keinoa asian tutkimiseksi.

Haastatteluvastauksissa esille tulleet näkökannat on syytä tulkita toisaalta henkilön oman tilanteen kuvauksiksi ja toisaalta, mikäli ne on ilmaistu yleistyksinä, henkilön uskomusjärjestelmään kuuluvina väitteinä, joilla olisi merkitystä vasta vertailussa tilastolliseen selvitykseen. On mahdollista, että nämä näkemykset ovat siirtyneet laivamiessukupolvelta toiselle. Sitä, onko näin käynyt ja mikä merkitys asialle siinä tapauksessa olisi annettava, ei pysty selvittämään ilman kohdeyhteisöä ja vertailua tilastoaineistoon, turvautumalla pelkästään muutaman laivamiehen muistikuihin.

2.5. Suhteet laivaorganisaation ulkopuolelle

Laivamiesten yhteydet laivaorganisaation ulkopuolelle voidaan jakaa karkeasti kolmeen luokkaan, yhteyksiin työn kautta, vapaa-ajan yhteyksiin ja yhteyksiin ammattiyhdistykseen.

Tärkein työsuhteyhteys laivaorganisaation ulkopuolelle oli yleensä varustamon toimisto. Ensimmäinen yhteyshenkilö oli kaikkina aikoina päällikkö. Hänen suhteensa varustajaan oli aluksi kaksisuuntaisesti taloudellinen ja varustajasta päällikköön päin organisatorinen. Jälkimmäiseen suhteeseen liittyy olennaisesti palaute, jota varustaja päälliköltä sai.

Ajan mittaan, kun rahastus siirtyi päälliköltä ensin perämiehelle, sitten erilliselle rahastajalle, ja kun palkka ryhdyttiin maksamaan suoraan varustamon toimistosta, muuttui päällikön suhde varustajaan pääasiassa organisatoriseksi.

Laivan rahastajalla oli säännöllinen taloudellinen yhteys varustajaan ja varustajalla säännöllinen organisatorinen – matkailupalvelullinen – yhteys rahastajaan. Muissa kuin matkailupalveluun liittyvissä seikoissa organisatorinen väylä varustajalta laivan miehistölle kulki aina päällikön kautta.

Laivan ravintoloitsijalla oli kaksisuuntainen taloudellinen yhteys varustajaan silloin, kun hän oli itsenäinen yrittäjä. Hän toisaalta maksoi vuokraa ravintolan pidosta ja toisaalta sai tuloja valmismatkojen lipputuloista ruokailukuponkia vastaan. Jos emäntä oli palkattu, hänen suhteensa varustajaan oli samanlainen kuin rahastajan suhteen varustajaan.

Varustajalla oli taloudellinen suhde laivan miehistöön palkkapäivänä aikaisemmin päällikön kautta. Sotien jälkeisenä aikana vaihtui käytäntö ainakin osittain sellaiseksi, että laivamiehet kävivät kuittaamassa palkkansa varustamon toimistosta. Keittiöhenkilökunta sai palkkansa yleensä ravintoloitsijalta, jos tämä oli yksityisyrittäjä. Keittiöhenkilökunnalla ei siten ollut edes tätä kytkentää varustajaan.

Muut viralliset yhteydet laivan ja varustajan ulkopuolelle kulkivat päällikön kautta. Käytännön työssä rahastajalla oli hetkittäin kontakteja takseihin, rautatieasemalle ja matkailutoimistoihin ja joissakin tapauksissa myös matkatoimistojen henkilökuntaan sekä saman varustamon toisten laivojen rahastajiin, jos laivoilla oli yhteisiä matkustajia. Keittiöhenkilökunnan yhteydet laivaympäristön ulkopuolelle hoiti ravintoloitsija. Kyseessä oli lähes pelkästään tavarainhankinta.

Vapaa-aikana yhteydet ulkomaailmaan hoidettiin kahdella tavalla. Laivamiehet liikkuivat joko yksityisesti, jolloin heidän käytöksensä ei poikennut ympäristön käytöksestä huomiotaherättävästi, tai laivamiesryhmänä. Tällöin saattoi tulla esiin ryhmäylpeys sekä se, mitä



Laivamiehiä ruokailemassa 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa.

YHTYNEITTEN KUVA-ARKISTON KOKOELMAT.

KUVA: MAUNO HÄMÄLÄINEN.

laivaa he edustivat.

Muunlainen yhdistystoiminta kuin ammattiyhdistys ei näkynyt laivatyössä. Mikäli joku kuului johonkin yhdistykseen, ei se tullut ilmi normaalissa laivamiesten välisessä kanssakäymisessä.

Ennen viime sotia ei mikään ammattiyhdistys pitä-

nyt sisävesillä toimimista kovin tärkeänä. Merimies-Unionin toiminta Saimaalla pääsi käyntiin pääasiassa sotien jälkeen. Muutamat laivamiehet liittyivät Merimies-Unioniin jo 1930-luvun lopulla.

Sotien jälkeisistä laivamiehistä suurin osa on kuulunut ammattiyhdistykseen, Merimies-Unioniin, Suomen Laivanpäällystöliittoon tai Konepäällystöliittoon, kukin asemansa mukaan. Laivamiesyhteisössä pidettiin suotavana, että kaikki laivamiehet kuuluivat ammattiyhdistykseen.

Lisäikö ammattiyhdistykseen kuuluminen ryhmäsidonnaisuuden tunnetta? Tämän aineiston perusteella ei kysymykseen saa vastausta. Haastattelutietoja vertaamalla voisi pikemminkin päätellä, että ammattiyhdistystoimintaan on otettu osaa yksityisinä henkilöinä eikä laivamiesryhmänä. Ammattiyhdistys on toisin sanoen muodostunut toisenlaisille perusoletuksille; vahvastikin integroituneen laivan henkilökunta on jakautunut aktiiviisiin ja passiiviisiin aivan uudella tavalla ammattiyhdistyksen kyseessä ollessa.

2.6. Suhteet muihin laivoihin

Laivojen kesken vallitsi kilpailu – varustajan näkökulmasta kilpailu matkustajista ja matkailijatuloista, henkilökunnan näkökulmasta laivojen paremmuudesta eri kriteerien perusteella (isompi, nopeampi, taitavampi miehistö jne.). Varustajien kohdalla luonteva selitys on taloudellisen menestymisen halu.

Laivan henkilökunnan kohdalla kyseessä oli organisaation hengissäpysymiseen liittyvä tekijä. Laivassa vallitsi vahva me-henki, integraation aste oli korkea. Laivojen välille syntyi joukkuekilpailunomainen asenne, jossa laivan paremmuutta ja henkilökunnan kunniaa pyrittiin osoittamaan joskus turvallisuusnäkökohtiakin laiminlyöden. Kilpailuhenki oli integraatiota edelleen lisäävä tekijä ja siten hyödyllinen laivaorganisaatiolle ja sen toimintaedellytyksille.

2.7. Asuminen ja syöminen ryhmäkäyttämisen muotona

Asumisesta

Asetukset eivät säädelleet laivamiesten asumista ennen viime sotia. Se, millaisia asumuksia laivamiehille tarjottiin ja millä tavalla laivamiehet suostuivat asumaan, kuvastaa yleisiä perusoletuksia.

Kansimiehet ja lämmittäjät saattoivat joissakin tapauksissa joutua nukkumaan säännöllisesti yleisissä matkustajille tarkoitetuissa tiloissa.⁹⁵ Usein heille – hierarkian alimman portaan jäsenille – oli varattu neljän hengen hytti. Myös osa keittiöhenkilökunnasta saattoi asua neljän hengen hytissä.

Mitä ylemmäs hierarkiassa noustiin, sitä vähemmän asukkaita huonetta kohti oli. Niinpä perämies, konemestari ja emäntä asuivat yksin hyttiään ja päälliköllä oli kahden huoneen hytti.

Sotien jälkeen tilanne muuttui useista syistä toiseksi. Vuoden 1949 alussa tuli voimaan asetus merimiesten asunnoista aluksessa. Sen

mukaan – ellei poikkeuslupaa myönnetty – oli vuoteen 1954 mennessä järjestettävä laivan henkilökunnalle asunto, jossa oli oltava riittävästi tilaa henkeä kohti ja jonka esimerkiksi valaistukseltaan ja korkeudeltaan tuli olla asetuksen määrittelemän vähimmäisvaatimuksen mukainen. Asetuksen piiriin kuuluivat kaikki alukset, jos ne olivat vähintään 65 brt:n ja 19 nrt:n vetoisia, riippumatta siitä missä ne liikköivät.⁹⁶

1950-luvulta lähtien laivojen miehistön määrä väheni. Ensin jäi toinen ajomies pois, hiukan myöhemmin toinenkin laivojen siirryttyä päiväliikenteeseen. Kun laivojen kattiloita alettiin 1960-luvulla lämmitellä öljyllä, ei lämmittäjiä enää tarvittu. Tämä kymmenen tai viidentoista vuoden prosessi vähensi miehistön määrää kolmella tai neljällä hengellä. Vapautunut hyttitila lisäsi väljyyttä jäljelle jääneiden kohdalla.

Kun laivoissa oli vielä 1970-luvun alussa opas, asuivat kansimiehet samassa hytissä. Kun oppaan tehtävät siirtyivät toiselle kansimiehelle, asuivat kansimiehet sen jälkeen omissa hyteissään yksin. Sen jälkeen on enää osa keittiöhenkilökunnasta asunut kahden hengen hyteissä, mikäli keittiöväkeä on ollut runsaasti, kuusi tai seitsemän henkeä.

Ruokailusta

Viime sotia edeltäneellä ajalla useissa tapauksissa vain ne miehistön jäsenet, jotka saivat laivassa ilmaisen ruoan, söivät laivan keittiössä tehtyä ruokaa. Muilla oli tällöin omat eväät. Oli myös mahdollista, että laivamies osti laivasta osittaisen ruoan, esimerkiksi keittoruoan ja kahvin, mutta toi leipää, piirakoita tai kalakukkoa kotoa.

Noin puolessa matkustajalaivoista oli 1930-luvulla ilmainen ruoka ainakin yhdellä laivamiehellä – useimmiten päälliköllä – ja kolmasosassa matkustajalaivoja ilmainen ruoka oli kolmella miehistön jäsenellä.⁹⁷ Sotien jälkeisenä aikana on yleistynyt käytäntö, että ne laivamiehet, jotka eivät saaneet ilmaista ruokaa, söivät laivassa ja maksoivat siitä.

Miehistön ruokailu on pyritty järjestämään yhteiseksi useista käyt-



***Imatran* miehistö ryhmäkuvassa vuodelta 1970**

Imatran henkilökunta vuodelta 1970. 1970-luvun puolivälissä oli matka muistona myytävänä Saimaan Laivamatkoilla T-paitoja, joissa oli tyylitelty laivan kuva. Idea oli saanut alkunsa kuvan esittämistä paidoista, joita oli tilattu vain 13 kappaletta, henkilökunnan käyttöön. Vielä seuraavanakin kesänä tehtiin *Imatrassa* – ja nyt myös joissakin muissakin laivoissa – laivapaidat henkilökunnan käyttöön. Suuren kysynnän vuoksi teetettiin sittemmin paitoja myyntiin ilman laivannimeä tai vuosilukua. Paidoissa olevaa laivankuvaa oli käytetty jo 1960-luvun lopulla Saimaan Laivamatkojen mainonnassa.

MATTI OHVON KOKOELMAT.

tännön syistä. Ruokien valmistaminen ja tarjoileminen lämpimänä oli helpompaa, jos kaikki olivat ruokailemassa yhtäaikaan. Yhteisruokailussa laivan pienet tilat olivat vain vähän aikaa varattuna miehistön käyttöön.

Yhdessä ruokaileminen ei kuitenkaan ole ollut aina mahdollista. Ravintolatilat on pitänyt rauhoittaa matkustajien käyttöön matkan aikana useissa laivoissa. Tällöin miehistö on voinut syödä yhdessä vain sellaisina aikoina, jolloin matkustajia ei ole laivassa ollut.

Toisaalta sekä komentosilta että konehuone on pitänyt olla miehitetty matkan aikana ruoka-ajosta huolimatta. Tällöin vapaavuorossa olevan miehistön jäsenen on täytynyt lomittaa ajovuorossa olevaa tai miehistön jäsenten on täytynyt syödä vahdin vaihdon yhteydessä vapaavuorollaan. Yhteisruokailu on ollut mahdollista vain seisottaessa satamassa.

Ruokailutilana satamassa on yleensä ollut laivan ravintola. Joissakin tapauksissa matkan aikanakin ravintola on varattu osittain miehistön ruokailuun. Toisissa tapauksissa ruokailu on järjestetty esimerkiksi keittiön yhteydessä olevassa pienessä sivuhuoneessa, jota on nimitetty pusulaksi. Siinä sopi syömään kerrallaan kaksi henkeä. Myös ulkona kannella, pelastusliivilaatikon päällä, on ollut mahdollista syödä.

Nähtävästi on kysymys siitä, onko emännällä taloudellisia mahdollisuuksia arvostaa ja kunnioittaa miehistöä niin paljon, että voi varata osan ravintolasta myös matkalla miehistön käyttöön ruokailun ajaksi.

Turistilaivojen päälliköiden kuului syödä matkustajien kanssa, isännöidä kapteenin pöytää. Vanhan ajan merikapteenit tuntuivat tehneen tämän mielellään, jos merenkululliset olosuhteet eivät asettaneet sille esteitä. Sotien jälkeisenä aikana päälliköt ovat useissa tapauksissa identifioineet itsensä miehistöön kuuluvaksi ja syöneet mieluummin miehistön joukossa.

Tämä päälliköiden erilainen tapa identifioida itsensä on selitettävissä siten, että suurimman kokoluokan laivojen päälliköt olivat sotia edeltävänä aikana, jolloin näiltä edellytettiin vähintään kauppalaivurin tutkintoa, ja useissa tapauksissa 1950-luvulla ja vielä 1960-luvulla-kin merikapteeneita, joiden perusoletuksiin kuului meriltä periytyvä selvärajainen hierarkia. Heillä ei useinkaan ollut sisävesikokemusta ennen päällikön tointa.

1950-luvulta lähtien alkoi laivoihin tulla uutta päällikköainesta, sellaisia henkilöitä, jotka eivät välttämättä olleet merellä edes käyneet, tai jos olivat niin Saimaan lastialuksilla, Saimaan laivamiehinä. He olivat nousseet kansimiehestä päälliköksi ja mahdollisesti toimineet Saimaan lastialuksissa päällikköinä ennen matkustajalaivan päällikkyyttään. Heidän perusoletuksiinsa kuului solidaarisempi

asenne alaisiaan kohtaan, vieraus Saimaalla tarpeetonta jyrkkää hierarkiaa kohtaan. Tästä syystä he eivät halunneet nousta muun miehistön yläpuolelle syömällä parempaa ruokaa kuin toiset, käyttämällä ruokailuun moninkertaista aikaa toisiin verrattuna ja jättämällä näin merenkulullisten ratkaisujen tekemistä toisten harteille liian pitkäksi aikaa.⁹⁸

1950-luvulta lähtien tulivat Saimaan matkustajalaivaliikennejärjestelmään mukaan täysihoidoristeilyjä tekevät laivat. Näissä oli erityinen opas, jonka tehtävänä oli muun muassa toimia emäntänä tai isäntänä matkustajien ruokaillessa. Näin päälliköt vapautuivat matkustajien viihdyttämisestä ja voivat keskittyä entistä enemmän laivan päällikön tehtäviin. Samalla he identifioivat itsensä vahvemmin laivan miehistöön.

Aina eivät oppaatkaan halunneet syödä matkustajien kanssa. Ruokailutilanne on tärkeä ilmaus sille, tai viesti siitä, mihin ryhmään henkilö katsoo kuuluvansa. Monet oppaat katsoivat kernaasti kuuluvansa tässäkin suhteessa laivamiehiin. Tämä kertoo osaltaan laivassa vallinneesta vahvasta integraatiosta.

Vaatetuksesta

Haastatteluaineistosta käy ilmi, että vaatteilla ei ole pyritty korostamaan laivamiehen statusta muuten kuin silloin kun se on tehty matkailijoita varten. Vanhempana aikana päällikön ja perämiehen saattoi kookkaissa laivoissa tunnistaa vaatteista, mutta pienemmän kokoluokan aluksissa, jotka toisaalta kulkivat paikallisliikenteessä ilman merkittävää turistiosuutta matkustajamäärissä ja joissa toisaalta pätevyysvaatimukset olivat lievemmat, olivat päällystönkin vaatteet vaatimattomammat. Merikapteenin valkoisen lakin sijasta saattoi pienen laivan päälliköllä olla musta lakki ja takki ilman hihanauhoja tai kiiltäviä nappeja. Kun tällainen pieni laiva oli 1970-luvulla hoiduttellessa satunnaisia matkailijoita kyytiinsä puolentoistatunnin risteilylle, oli päällikönkin puku varustettu neljällä hihanauhalla, vaikka pätevyystodistus oli aikoinaan saatu tenttimällä merenkulul-

liset tiedot merenkuluntarkastajalle.

Eräissä tapauksissa myös päällystötasoa alemmalla miehistöllä oli jokin varustamon kustantama vaatekappale, paita tai villapaita, josta matkailija saattoi tarvitessaan tunnistaa hänet laivan henkilökuntaan kuuluvaksi. Silloin kun miehistön vaatteet eivät olleet täysin vapaa- valintaiset, oli kyse varustamon halusta pukea laivan henkilökunta edustavasti, ei siitä, että miehistön roolisuhteet sitä olisivat vaatineet.

Tarjoiluhenkilökunnan työasu on ollut osa matkustajien huomioinnon ottamista, osa heidän viihtyvyytensä varmistamista. Se millaista pukua ravintoloitsija on tarjoilijaltaan vaatinut tai onko hän yleensä esittänyt siinä suhteessa vaatimuksia, kuvastaa ravintoloitsijan – emännän – perusoletuksia, joita hän yrittää omaan keittiöorganisaatioonsa istuttaa.

Joillakin emännillä on ollut omasta takaa kansallispuvut, joihin on pitänyt etsiä sopiva tyttö. Toiset ovat edellyttäneet mustan hameen ja valkoisen puseron tai mahdollisesti pitsisen esiliinan käyttoa.

Emäntä ei aina onnistunut istuttamaan käsityksiään henkilökuntaansa. Tällöin jouduttiin niin pahoihin ristiriitoihin, että työsuhteen katkeamiselta ei voitu välttyä.

Saunomisesta

Saunominen kuuluu suomalaiseen elämänmuotoon niin likeisesti, että tilaisuus siihen oli järjestettävä poikkeuksellisissakin olosuhteissa. Yksi yleisistä perusoletuksista on se, että saunaan on päästävä vähintään kerran viikossa. Tämä on ohjannut myös laivamiesten toimintaa.

Varustamo ei ennen 1970-lukua yleensä järjestänyt laivamiehille saunomismahdollisuutta, vaan näiden oli itse etsittävä saunansa. Lastialusten miehistöt saunoivat siellä, missä siihen oli mahdollisuus. Hinaajien eväsproomujen ”pömpelieihin” alettiin rakentaa saunoja 1940-lopulta lähtien ja 1950-luvulta lähtien jo hinaajiinkin.⁹⁹

Matkustajalaivojen miehistöt sopivat saunomismahdollisuudesta jonkin yöpymispaikkaa lähellä olevan talon kanssa, silloin kun laivat ajoivat yövuoroa, tai kävivät yleisissä saunoissa, jos laiva yöpyi kau-

pungin satamassa.

Sinikolmio-reitillä varustamo oli huolehtinut saunan järjestämisestä myös miehistölle.¹⁰⁰ Mutta muutoin saunomisen järjestelyihin liittyvät toimet olivat laivan henkilökunnan oma asia ja eräs vapaa-ajan toimintamuoto. Sinikolmio-reitillä miehistö saunoi kesken työpäivän. Silloin kun saunominen oli miehistön omatoimista vapaa-ajantoimintaa, saunottiin illalla laivan jäätyä yölevolle.



SAVONLINNAN MAAKUNTAMUSEON KOKOELMAT.



YHTYNEITTEN KUVA-ARKISTON KOKOELMAT. KUVA: K. MANNINEN..

3. Laivamiesammatti urana

3.1. Uranvalinnan syy

Miksi henkilöstä tuli laivamies? Vastaajat puhuvat joskus huonosta työllisyystilanteesta, toisinaan esimerkiksi maataloustyöntekijän palkkaa paremmasta palkasta, jotkut mainitsevat seikkailunhalun, itsenäistymisen tarpeen sekä henkilökohtaisen kosketuksen ammattiin joko sukulaisuuden tai tuttavuuden perusteella.¹⁰¹

Nämä ovat varsin yleisiä perusteita. Usein kun ollaan lähdössä kotipiirin ulkopuolelle etsimään toimeentuloa, viitataan parempaan palkkaan, seikkailunhaluun ja ehkä rakkaussuhteisiin, kuten työvaelluksille lähtevät taalinmaalaiset.¹⁰² Nämä syyt ovat tärkeitä myös siirtolaisuudessa vaikka se poikkeaa laivamiesten ja työvaellustaan tekevien oloista sikäli, että lähtö on usein lopullinen. Valtaosa siirtolaisista on lähtenyt joko taloudellisista syistä tai perheen mukana tai sen luokse, mutta seikkailunhalukin mainitaan.¹⁰³ Jos jätetään taloudelliset syyt laskuista, täytyy perustetta hakea ihmisluonnosta, joka ajaa toisen liikkeelle ja sallii toisen jäädä paikoilleen.



Tuohiston-
selällä matkalla
Savonlinnaan.
KUVA: HEIKKI
OHVO.

3.2. Koulutus

Laivan keittiöväki saa koulutuksensa samoissa paikoissa ja samoilla menetelmillä kuin maissa oleviin keittiö- tai ravintolatyöpaikkoihin. Seuraavassa puhutaan vain kansi- ja konemiehistön koulutuksesta.

Koulutus laivamiehen ammattiin oli kahtalainen. Toisaalta vanhemmat laivamiehet opettivat aloittelijalle tehtävät, joista tämän tuli suoriutua. Toisaalta laivamies suoritti eritasoisia kursseja ja tutkintoja saadakseen pätevyyskirjan niihin tehtäviin, joihin sellainen vaadittiin.

Aloittelijan saamat tehtävät eivät välttämättä olleet kovin vaikeita.

Hän kykeni suorittamaan ne yleensä ilman opastustakin. Samalla hän näki vanhempien laivamiesten suoriutuvan vaativammista tehtävistä ja valmistautui niihinkin. Joissakin työn tekniikkaan liittyvissä ongelmissa tulokasta jouduttiin opastamaan.

Laivamiesuransa voi aloittaa kokkipoikana, yövahtina, kansimiehenä ja lämmittäjänä. Yövahtina ja kokkipoikana aloitettiin yleensä varsin nuorena, vuoden tai parin palvelun jälkeen laivamies siirtyi tästä toimestaan joko kansimieheksi tai lämmittäjäksi. Oltuaan muutamaman kesän kansimiehenä ja opittuaan tuntemaan reitit, pääsi hyväoppinen ja pätevän tuntuinen laivamies ajomieheksi.

Ajomiehen opetus on ollut tavallaan laivan päällikön velvollisuus. Esimerkiksi hinaajissa oli näin. Usein matkustajalaivoissakin päällikkö vastasi ajomiehen opetuksesta. Toisinaan tämä tehtävä joutui ristiriitaan päällikön muiden tehtävien kanssa, kuten suurimmassa luokassa päällikön isännöintivelvollisuuksien kanssa, ja nuoremman ajomiehen opetus jäi perämiehelle. Perämies saattoi joskus olla mereltä tullutta päällikköä parempikin opettaja paremman paikallistuntemuksensa ja suuremman sisävesikokemuksensa vuoksi.

Lämmittäjänä ja ajomiehenä laivamies oli uransa huipulla, jollei halunnut suorittaa pätevyyskirjoihin tarvittavia tutkintoja.

Merenrannikon merenkulkualan oppilaitosten tutkinnot ovat kaikkina aikoina pätevoittäneet myös sisävesilaivojen pätevyyskirjoja vaativiin tehtäviin. Sotien jälkeen näissä on koulutettu laivureita sisävesille puolen vuoden mittaisilla laivurikursseilla.

Sisävesiliikenteen vilkkaimpana aikana – ennen itsenäisyyden aikaa – koulutettiin Saimaalla omiin tarkoituksiin laivureita, perämiehiä ja konemestareita Savonlinnan ja Kuopion merimieskouluissa. Nämä lakkautettiin kuitenkin asetuksella vuonna 1918 tarpeettomina.¹⁰⁴ Vastaaviin tehtäviin sisävesille on päässyt myös tenttimällä vaaditun säännösten merenkuluntarkastajalle.

Konemestareita on koulutettu teknisten oppilaitosten konemestarinlinjalla. Pätevyyskirjoihin on vaadittu suoritettujen tutkintojen lisäksi asetuksessa määritelty laivatyökokemus.

Päällystötehtäviin tarvittavan pätevyyden voi hankkia myös palvelemalla pelkästään merillä. Monet päälliköt tulivat sisävesille vasta päälliköksi. On ilmeistä, että myös konemestareita on saatu sisävesilaivoihin ilman aikaisempaa sisävesikokemusta, vaikka tämä ei käykään lähdeaineistosta ilmi.

3.3. Tulokastavat

Laivan voidaan katsoa jakautuvan kahteen sosiaaliseen ryhmään, joista toisen muodosti laivan päällikkö ja toisen muu henkilökunta. Ero oli täysin ylittämätön, sekä juridisesti että käsitteellisesti.

Joissakin tapauksissa – henkilön ominaisuuksista riippuen – myös emäntä saattoi omassa työympäristössään olla ”ylempi ryhmä” muiden keittiöhenkilökunnan jäsenten ollessa alempaa ryhmää. Tämäkin jako, silloin kun se esiintyi, oli ylittämätön: emäntä oli yksityisyrittäjä, jonka palkollisia muut keittiöhenkilökunnan jäsenet olivat.

Myös jotkut konemestarit saattoivat pyrkiä luomaan mielikuvaa omasta korkeammasta asemastaan – erityisesti jos he olivat siihen merillä tottuneet – mutta tätä laivan muu henkilökunta ei hyväksynyt.

Kansatieteilijä Pekka Leimun väitöskirjassaan formuloiman heijastumisteorian¹⁰⁵ ja ylittämättömän sosiaalisen eron perusteella voidaan katsoa initiaatiolle ja pennalismille olleen edellytykset. Koska haastattelulähteiden perusteella initiaatiomenot ja pennalismi näyttävät olevan harvinaisia, on katsottava toisentyyppisen sosiaalisen rakenteen vieneen voiton tästä jyrkän hierarkisesta rakenteesta.

Saimaan höyrylaivojen työyhteisöä on useimmissa tapauksissa kuvattu perheenä, jossa on ollut veljelliset suhteet myös päällikön kanssa. Tulokas josta ei nimenomaan ole näkynyt taitamattomuus tai kyyvyttömyys laivatyöhön, on yleensä hyväksytty heti ryhmän jäseneksi. Vain tietyissä poikkeustapauksissa tulokastavat on otettu käyttöön.

Jos tulokas on katsonut olevansa jo tullessaan kypsä laivamies, on hän saattanut joutua pilanteon kohteeksi. Hän on omalla käyttäyty-



Imatra II 1½-kantisessa asussaan.

MUSEOVIRASTON KUVAKOKOELMAT.

misellään käynnistänyt prosessin, jolla hänen laivamieskykyjään ja älykkyyttään on testattu. Jos tulokas sen sijaan lähestyi yhteisöä alokkaan nöyrän asenteen turvin, hyväksyttiin hänet ryhmän jäseneksi ongelmattomammin.

Toinen syy tulokastapojen käyttöönotolle on ollut se, että tulokas on osoittanut, ettei hänellä ole riittävää kykyä selviytyä hänelle annetuista tehtävistä. Silloin on joitakin nokkeluus- tai älykkyysskokeita tehty. Jos näistä selviytyminen on tuottanut vaikeuksia, on kohtelu saattanut saada pennalistisia piirteitä.¹⁰⁶

Tulokkaalla saatettiin teettää erilaisia turhia töitä. Ankkurin viilaus mainitaan usein eri aikoina. Erään vastaajan mukaan tästä tavasta luovuttiin, koska erään kerran innokkaat tulokkaat ”meinas viilata koko luapan poikki”. Uutta miestä saatettiin kehottaa heittämään sangolla

vettä potkurivirtaan matkan jouduttamiseksi.

Usein mainitaan erilaisten olemattomien esineiden, kuten ”pils-sikaapin avaimen” tai ”sumusaksien”, haettaminen. Tiedossa ei kuitenkaan ole, onko joku tällaista tehtävää lähtenyt toimittamaan. ”Nurkkamullikkaa” sen sijaan tiedetään haetetun sekä laivoissa että joissakin Saimaan alueen konepajoissa, joissa laivojen konemiehet olivat talvitöissä. Laivan hyttisiivoojalla on haetettu olematonta hyttiä ainakin yhdessä laivassa.

Myös uittamisesta on muutamia kertomuksia. Yksi vastaaja viittaa tässä yhteydessä perinteiseen tapaan: ”pithä se uus mies ainakii uitto”.¹⁰⁷

Älykkyys- tai nokkeluustestin olisi läpäissyt, jos olisi ymmärtänyt tekevänsä turhaa työtä ja kieltäytynyt siitä. Kaikille ei tähän prosessiin kesä riittänyt eivätkä he tulleet enää seuraavana kesänä.

Se, että laivan miehistö kokoontui keväällä, purjehduskauden alkaessa, yhtäaikaan aloittaakseen työt laivalla, oli omiaan ehkäisemään tulokastapojen käyttöä. Eihän välttämättä ollut mitään kiinteää ryhmää, johon joku olisi tulokkaana pyrkimässä, kun kaikki aloittivat samaan aikaan.

Vanhat laivamiehet, jotka tunsivat toisensa edellisten purjehduskausien perusteella tai olivat jopa palvelleet samassa aluksessa, saattoivat ryhmittyä tuttuina yhteen toisen ryhmän muodostuessa heille ennestään tuntemattomista ja mahdollisesti kokemattomista laivamiehistä. Tällöin saattoi vanhempi laivamies kujeilunhaluaan teettää jotain ylimääräistä tulokkaalla.¹⁰⁸

Kokonaan toinen oli tilanne silloin, kun laivaan saatiin uusi mies kesken purjehduskautta. Laivan sosiaalinen organisaatio oli muotoutunut valmiiksi, keväinen ummikkokin oli oppinut tekevänsä. Virallisesti ei eroa oman tason työntekijöihin ollut, mutta tosiasiallisesti tulokas ei hallinnut tehtäviä, joita hänelle annettiin, eikä tuntenut laivan oloja. Tällaisessa tapauksessa edellytykset tulokastapojen käytölle olivat varsin suotuisat.

Asian yleistämistä vaikeuttaa se, että eri laivojen sosiaalinen orga-

nisaatio ei rakentunut aina samoille periaatteille, niiden organisaatio-kulttuuri oli erilainen. Toisessa laivassa päällikkö halusi olla toveri muille, toisessa taas pitää selvän eron alaisiinsa. Laivan ikärakenne vaikutti vapaa-ajanryhmien syntyyn ja rakenteeseen sekä vapaa-ajan-viettotapoihin.

Laivojen organisaatio on siten vaihdellut hierarkisen ja demokraattista muistuttavan rakenteen välillä. Tämä ei ole voinut olla vaikuttamatta myös tulokastapojen käyttöön tai käyttämättömyyteen.

Totaalisissa laitoksissa kuten esimerkiksi suuressa purjealuksessa on tietty tilaus initiaatiomenoille. Perhetyyppisessä yhteisössä menot ovat poikkeuksellisia. Kansimies voi tuntea läpäisseensä initiaation, kun vahdin päällikkö luottaa häneen niin, että jättää hänet komentosillalle yksinään tai antaa hänen ajaa jostain kapeikosta tai hankalahkosta paikasta ensimmäisen kerran. Hän voi tuntea läpäisseensä initiaation sosiaalisessa organisaatiossa, kun hänet hyväksytään tasaveroisena mukaan vapaa-ajanryhmän toimintaan, kun vaihtoehtona ovat verukkeet iästä tai kokemattomuudesta.

Laivamiehen otto- ja päästökatselmus voidaan nähdä virallisena initiaationa, vuosittaisina rituaalina laivamiehen statukseen ja siitä pois. Se koskee joka purjehduskauden alussa ja lopussa jokaista laivapalvelukseen astuvaa eikä erottele henkilöitä palveluskokemuksen perusteella. Sen voidaan katsoa edustavan siirtymäriittiä talvisesta siiviliroolista laivamiehen rooliin ja identifiointumista tiettyyn laivaan ja tiettyyn rooliin siinä laivassa.

Uusi asema vahvistettiin merimieskatselmusmiehen – myöhemmin laivan päällikön – ja laivamiehen nimikirjoituksella. Tämän jälkeen initiantti sai vastakirjan, jossa pidettiin kirjaa laivamiehen palkkasaa-
tavista. 1960-luvun lopulta lähtien sillä ei enää ollut mitään käytännön merkitystä, korkeintaan symbolinen.

Ottokatselmuksen, mynsträyksen¹⁰⁹, käsittäminen siirtymäriitiksi tai initiaatioksi on kuitenkin keinotekoisia, sillä toimenpide on lain vaatima ja suoritettu sisävesillä vasta siitä asti, kun laki niin edellytti. Vaikka sisäänkirjoitus olisi viivästynyt päällikön kiireiden vuoksi esi-

merkiksi ensimmäiselle matkalle, ei tämä olisi tuonut minkäänlaista muutosta laivamiehen rooliin ennen tai jälkeen allekirjoituksen.

3.4. Laivamiesten ikä

Laivamiesammatti ja sen urakehitys muotoutui pituudeltaan määrättyjen käytännön jaksojen ja koulutusjaksojen tai tenttimällä suoritettujen tutkintojen vuorottelusta. Laiva tarjosi työtilaisuuden täysin ammattitaidottomalle nuorelle ihmiselle kansimiehenä, lämmittäjänä, yövahtina tai keittiöapulaisena. Saatuaan riittävästi laivapalvelusta hän saattoi edetä enemmän kokemusta vaativiin tehtäviin tai hankkia koulutusta päästäkseen pätevyyskirjaa vaativiin tehtäviin.

Laivamiesten aloitusikä on siten lähes poikkeuksetta ollut alle kaksikymmentä vuotta. Merimieslaissa sallittiin 1920-luvun puolivälistä lähtien vähintään 15-vuotta täyttäneen miehen toimia merimiesammattissa, sitä ennen nuoremmillakin oli siihen mahdollisuus. Lämmittäjän oli kuitenkin oltava vähintään 18-vuotias ja naisten vähintään 20-vuotiaita 1920-luvun jälkipuoliskolta 1970-lopulle saakka. Tuolloin naisten ikäraja putosi 17 vuoteen.¹¹⁰

Jokaisen laivamiehen on täytynyt – keittiöhenkilökuntaa lukuunottamatta – aloittaa uransa joltain alimmista portaista – kokkipoikana, yövahtina, kansimiehenä tai lämmittäjänä – ja edetä siitä kunnianhimon ja kykyjensä mukaan niin korkealle kuin halusi tai pääsi. Tämä on ollut hyvin tasapuolinen tapa edetä uralla, nousta sosiaalisesti arvostetumpaan asemaan, ilman omaa tai vanhempien varallisuutta.

Tämä on luonut laivamiehille tietyt perusoletukset sosiaalisesta noususta, siitä että kyvykäs kyllä pääsee eteenpäin ja siitä että sellainen joka ei etene, on joko kyvytön tai viettämässä jonkinlaista välikautta elämässään laivamiehenä.¹¹¹ Tämän ajatuksen mukaan ihminen menestyy omien kykyjensä perusteella.

Laivan henkilökunnan ikä¹¹²

	1948	1953	1959	1979
alle 25-vuotiaat	36,9%	35,7%	37,9%	40,2%
25–39-vuotiaat	31,3%	26,4%	20,7%	28,6%
40–54-vuotiaat	23,0%	18,6%	22,1%	15,6%
yli 54-vuotiaat	8,8%	19,3%	19,3%	15,6%
	100%	100%	100%	100%

Kansimiehistön ikä

	1948	1953	1959	1979
alle 25-vuotiaat	33,3%	41,8%	47,4%	43,4%
25–39-vuotiaat	31,6%	17,9%	14,0%	23,3%
40–54-vuotiaat	27,4%	20,9%	15,8%	13,3%
yli 54-vuotiaat	7,7%	19,4%	22,8%	20,0%
	100%	100%	100%	100%

Konemiehistön ikä

	1948	1953	1959	1979
alle 25-vuotiaat	45,5%	33,3%	25,6%	7,7%
25–39-vuotiaat	23,3%	33,3%	23,1%	7,7%
40–54-vuotiaat	19,5%	16,7%	28,2%	38,5%
yli 54-vuotiaat	11,7%	16,7%	23,1%	46,1%
	100%	100%	100%	100%

Ravintolahenkilökunnan ikä¹¹³

	1948	1953	1959	1979
alle 25-vuotiaat	22,9%	14,9%	36,4%	50,0%
25–39-vuotiaat	47,9%	40,7%	27,3%	41,2%
40–54-vuotiaat	20,9%	18,5%	25,0%	8,8%
yli 54-vuotiaat	8,3%	25,9%	11,3%	–
	100%	100%	100%	100%

Laivahenkilökunnan ikäkehitykseen on vaikuttanut toistensa kanssa ristiriidassa olevia kehityslinjoja.

Konemiehistö on vanhentunut selvästi. Vuonna 1948 lähes 70 prosenttia konemiehistä oli alle 40-vuotiaita, kymmenen vuotta myöhemmin enää puolet ja vuonna 1979 noin reilut 15 prosenttia. Syynä tähän on ollut se, että sellaisia nuoria konemiehiä, joilla olisi ollut höyrykonepätevyys, ei vähäisen tarpeen vuoksi enää juurikaan koulutettu. Tämä ongelma oli tuntuva 1970-luvulla laivan konemiehistöä ja erityisesti koneapulaisista rekrytoitaessa.¹¹⁴

Konepäällikköjen ja koneapulaisten määriä verrattaessa huomataan, että vuonna 1979 lähes 40% konepäälliköistä oli yli 54 vuotiaita, mutta koneapulaisista iäkkäimpään ryhmään kuului 60% kaikista. Normaalisti ikäjakautuma olisi vuoden 1948 tilanne, jolloin iäkkäimpään ryhmään kuului 30% konepäälliköistä ja 6% koneapulaisista.

Vuonna 1979 on yli 80% kansimiehistä alle 25-vuotiaita ja kaikki



kansimiehet alle 30-vuotiaita, kun kansimiesten taulukosta jätetään perämiehen tehtäviä hoitanut kansimies pois. Lähes samanlainen tilanne on vuonna 1959, kun miehistöluetteloihin kansimieheksi merkityt ajomiehet otetaan kansimiesten taulukosta pois.

Vuonna 1948, jolloin purjehduskausi oli paikallisliikenteessä noin puoli vuotta, oli

Lähtötunnelmissa.
SAVONLINNAN MAAKUNTAMUSEON
KOKOELMAT.

kansimiehinäkin iäkkäämpiä miehiä. Turistiliikenteeseen siirtyminen ja purjehduskauden lyheneminen on siten nuorentanut kansimiehiä. Koululaisten ja opiskelijoiden osuus kansimiesten joukossa kasvoi.

Päälliköistä valtaosa oli ikäluokassa 40–54-vuotiaat 1940- ja 1950-luvuilla, mutta vuonna 1979 suurin ryhmä taulukoiden mukaan oli yli 54-vuotiaissa. Toisaalta ikäluokan 25–39-vuotiaat osuus kasvoi selvästi aikaisempiin vuosiin verrattuna.

On syytä ottaa huomioon, että Saimaalle tuli meriltä lukuisia nuoria päälliköitä, jotka eivät näy vuoden 1979 taulukossa, joka on tehty miehistöluetteloiden ensimmäisen miehistön mukaan. Kahdessa laivassa oli useampia nuoria päälliköitä, jotka vuorottelivat päälliköntehtävissä.¹¹⁵ Sen sijaan vanhat päälliköt olivat yksin koko kesän laivansa päällikkönä.

Taulukoiden mukaan perämiehistä yli puolet on aina ollut yli 40-vuotiaita ja vain 1940- ja 1950-lukujen vaihteessa on ollut alle 30-vuotiaita perämiehiä. Taulukot johtavat hieman harhaan, sillä haastattelutietojen perusteella on nähtävissä, että 1970-luvulla on useina vuosina ollut myös alle 30-vuotiaita perämiehiä, vaikka vuonna 1979 näin ei näytä olevankaan.¹¹⁶

Perämiesten ikääntyminen 1950-luvulta lähtien on yksi tekijä estämässä laivahenkilökunnan ja kansimiehistön nuorentumistrendiä, joka potentiaalisesti on olemassa päälliköidenkin osalta, vaikka ei taulukoista näykään.

Ajomiehistä 40% on ollut alle 30-vuotiaita sekä 1940- että 1950-luvuilla. Kuitenkin alle 25-vuotiaiden suhteellinen osuus on vähentynyt. Vuonna 1948 noin neljännes ajomiehistä oli yli 40-vuotiaita, mutta 1950-luvulla jo yli puolet.¹¹⁷

Ajomiesten vanheneminen voidaan selittää sillä, että ajomies laivatoimena oli jäämässä pois. Se ei enää merkinnyt yhtä porrasta laivamieskoulutuksessa. 1950-luvulta lähtien kansimiehen oli pysyttävä kansimiehenä tai suoritettava kuljettajankirja edetäkseen urallaan. Tähän oli syynä reittityypin muutos. Yöajo jäi pois ja suurin osa matkustajista oli matkailijoita. Työt laivassa oli järjestettävä uudelleen,

esimerkiksi halkoja ei voinut enää säilyttää kannella. Kansimiesten toimenkuva muuttui lähemmäksi ajomiesten entistä toimenkuvaa ja ajomiehistä luovuttiin kokonaan.

Lämmittäjät ovat olleet nuoria miehiä selvemmin kuin kansi-miehet. Vuonna 1948 noin 95% ja vuonna 1953 100% lämmittäjistä oli alle 30-vuotiaita. Konemiehistöjen vanhenemiskehitys, joka alkaa näkyä selkeästi juuri vuosien 1953 ja 1959 välillä, näyttää heijastuvan lämmittäjiinkin, sillä vain reilut 80% heistä oli alle 30-vuotiaita vuonna 1959 ja näiden taulukoiden mukaan ensi kertaa oli nyt joku yli 40-vuotias lämmittäjä.

Höyrylaivan lämmittäjäksi tuli vain sellainen nuorukainen, jonka tarkoituksena oli hankkia pätevyyskirja höyrylaivan konetehtäviin. 1950-luvulla höyrylaivojen aika näytti olevan ohi, konepuolen työharjoittelua oli lähdettävä hakemaan moottorilaivoista.

Yövahdit ovat olleet lähes pelkästään alle 20-vuotiaita, vaikka joissakin tapauksissa myös eläkeikäisiä henkilöitä lienee yövahteina toiminut.¹¹⁸

Ravintolahenkilökunta näyttää 1948 olleen nuorempaa kuin 1950-luvulla ja nuorentuneen tästä jälleen vuoteen 1979. Mitään selvää suuntaa ei ole kuitenkaan yleisesti havaittavissa.

Ravintoloitsijoiden keski-ikä on laskenut vuoden 1948 41,1 ja vuoden 1959 46,5 vuodesta vuoden 1979 34,5 vuoden ikään. Keittäjien keski-ikä oli sen sijaan sekä vuonna 1948 että vuonna 1979 noin 32 vuotta ja vuonna 1959 noin 38 vuotta.

Yli 40-vuotiaiden ravintoloitsijoiden osuus nousi vuoden 1948 50%:n osuudesta vuoden 1959 80%:n osuuteen, mutta laski vuoteen 1979 25%:iin. Tämä viittaisi siihen, että vanha ravintoloitsijapolvi olisi väistymässä, kuten vanhat päällikötkin. Samalla tavoin kuin päälliköiden kohdalla, nousi esiin myös nuoria ravintola-alan yrittäjiä.

Vuonna 1948 oli neljä keittäjää kuudesta yli 40-vuotiaasta. Vuonna 1959 yli 40-vuotiaita keittäjiä oli neljä kahdeksasta ja 20 vuotta myöhemmin enää yksi viidestä. Toisaalta vuoden 1959 keittäjistä toinen puoli oli alle 30-vuoden ikäistä ja vuoden 1979 keittäjistä ja kokeista

lopun neljä olivat iältään 25–29-vuoden ikäisiä.

Keittäjien iässä on siten suurta vaihtelua eikä selvää kehityslinjaa ajan suhteen voi nähdä. Tämä johtuu siitä, että keittäjän toimi ei ole porras mihinkään korkeampaan toimeen, vaan tavallaan ammatillisen kehityksen päätepiste.

Keittiöapulaiset ovat olleet alle neljäkymmenvuotiaita vuonna 1948 ja vuonna 1979. 1950-luvulla on ollut iäkkäämpiäkin keittiöapulaisia. Samoin tarjoilijat ovat taulukoiden mukaan olleet aina alle 40-vuotiaita lukuunottamatta yhtä 49-vuotiaasta tarjoilijaa vuonna 1959.

Nämä erillistaulukot täsmentävät ravintolahenkilökunnan ikäkehitystä, jossa yli neljäkymmenvuotiaiden osuus kasvoi vuoden 1948 vajaan 30%:sta 1950-luvulla noin 40%:iin ja laski jälleen vuoteen 1979 vajaaseen 10%:iin.

Kun ajatellaan ajomiesten ja erityisesti konemiesten vanhenevaa ikäkehitystä 1950-luvulla ja selitetään se sillä, että laivatyö Saimaalla näytti olevan katoava ja tulevaisuudeton.

Samalla perusteella voisi selittää myös ravintolahenkilökunnan vanhenemisen. Kun 1960-luvulta lähtien laivojen liikennöinti vuosittain näytti varmemmalta, tuli nuorempiakin henkilöitä mukaan. Ravintoloitsijoiden suurimmaksi ikäryhmäksi tuli vuoden 1979 taulukon mukaan ikäryhmä 25–39-vuotiaat, kun se vuonna 1959 painottui vanhempaan ikäryhmään ja oli sitä ennen tasaisemmin jakautunut kolmen vanhimman ikäryhmän kesken. Vastaavasti 80% keittäjistä ja kokeista oli 25–29-vuotiaita vuonna 1979, kun heistä yli 50% oli yli 40-vuotiaita aikaisempina vuosina.

Näiden taulukoiden perusteella on vaarallista tehdä kovin yksityiskohtaisia johtopäätöksiä, koska taulukoiden perustana olevat henkilömäärät ovat melko pieniä.

Keittiöväestä – kun tilannetta tarkastellaan keski-ikä perusteella – on ravintoloitsija ollut keski-ikänsä aina vanhin ja keittäjä seuraavaksi vanhin. 1950-luvun lopulle siivoojat ovat sijoittuneet seuraavaksi iäkkäimmiksi, mutta 1979 he ovat olleet nuorimpia. Muutoin nuoremmat keittiöapulaiset¹¹⁹ ovat olleet nuorimpia. Laivan tarjoili-

joiden keski-ikien erotus on ollut 4–6 vuotta ja keittiöapulaisten vastaava keski-ikien erotus on vuonna 1959 ollut 12 vuotta ja vuonna 1979 vajaat kaksi vuotta. Muuta yleispätevää keittiöhenkilökunnan ikärakenteesta on vaikea sanoa, koska haastatteluaineistoa ei ole tuke-
massa johtopäätösten tekoa.

3.5. Sosiaalinen nousu

Laivatyö miehistöpuolella muodostuu hierarkisesti nousevasta pätevyysrakenteesta. Laivatyö on aloitettava alimmalta portaalta ja noustava porras kerrallaan suurempaa ammattitaitoa ja pätevyyttä vaativiin tehtäviin.

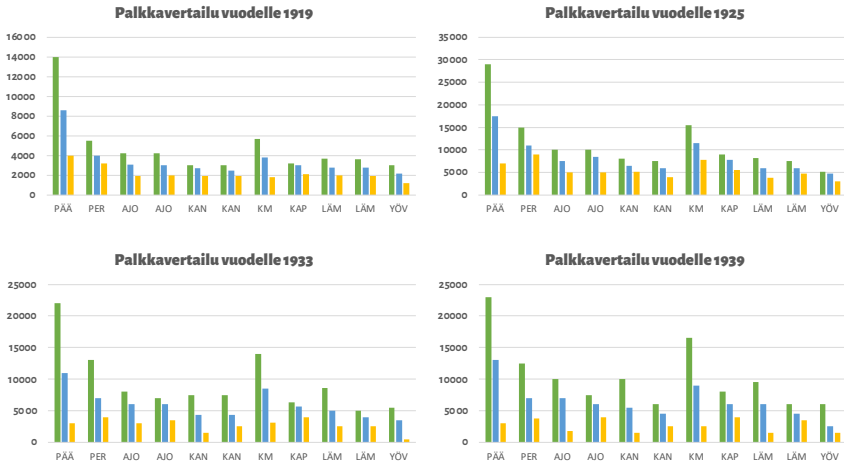
Suurimman kokoluokan matkustajalaivan kansimiehistössä oli ennen 1950-lukua neljä tutkintoa suorittamatonta ja kaksi tutkinnon suorittanutta laivamiestä. Kansimiehenä ei taitavan laivamiehen tarvinnut olla muutamaa vuotta kauempaa. Vastauksissa käytetään ilmausta, että päällikkö pyysi kansimiestä opettelemaan ajomiehen töitä tai ryhtymään ajomieheksi. Niissä tarkoitetaan toisin sanoen sitä, että päällikkö oli huomannut laivamiehen pätevyyden.

Ajomiehenä laivamies saattoi viihtyä hieman pitempään kuin kansimiehenä. Nyt ei riittänyt se että oma laivayhteisö olisi huomannut miehen pätevyyden, hänen täytyi osoittaa se myös merenkulunkastajalle päästäkseen perämieheksi.

Perämiehen toimi oli joko muutaman vuoden harjoittelujakso uralla ylöspäin tai eläkeikään saakka jatkuva toimi. Päällikön toimesta ei enää noustu. Mitä nuorempi laivamies oli saadessaan päällikön toimen, sitä pitempään hän esti nuorempien nousun.

Tällainen rakenne toi ruuhkaa ja kilpailua aina seuraavalle portaalle. Kansimiehistön keskuuteen syntyi perusoletus: taitava etenee. Konemiehistön tasaisempi suhde – yhdestä kahteen tutkinnon suorittanutta ja yhtä monta pätevyyskirjatonta – ja vähäisempi kilpailu johti ilmeisesti siihen, että konemiehet puhuvat vain koulutuksen ja työkokemuksen vaihtelusta uralla etenemisessä. Konemiesten tuli

Purjehduskauden palkat



Pylväät esittävät kunkin purjehduskauden palkkoja laivojen omistajien merenkulkuhallitukselle lähettämien tiedonantojen perusteella laskettuna.

■ Suurin palkka (vihreä pylväs) kertoo, kuinka suuri oli ainakin yhdelle laivamiehelle kunakin vuonna maksettu suurin palkka.

■ Pienin palkka (keltainen pylväs) kertoo sen, minkä verran jokainen kyseistä tehtävää hoitanut laivamies vähintään purjehduskaudessa ansaitsi.

■ Sininen pylväs kertoo kaikkien vuosipalkkojen keskimäärän.

Kun samassa tehtävässä oli kaksi laivamiestä, on suurempi palkka laitettu aina vasemmanpuoleiseen pylväikköön. Samoin, jos jossakin laivassa oli vain yksi tuossa tehtävässä, on hänen palkkansa laskettu vasemmanpuoleiseen pylväikköön. Niinpä saman tehtävän vasemmanpuoleinen pylväikkö ilmaisee aina tilannetta suurimmasta laivasta pienimpään ja oikeanpuoleinen pylväikkö sellaisten – suurehkojen – laivojen tilannetta, joissa oli kaksi henkeä samassa tehtävässä.

Pylväistä voidaan päätellä, että vuonna 1939 kansimiesten palkka keskimäärin niissä laivoissa, joissa oli vähintään kaksi kansimiestä, oli suurempi kuin ajomiehen pienin palkka. Toisaalta voidaan nähdä, että konepäälliköiden palkka on 1920–1930-luvulla noussut suhteessa muiden palkkoihin. Vuoden 1933 konepäälliköiden suurin palkka ylitti laivan päälliköiden keskimääräisen palkan.

pärjätä työssään ja selvitä koulutuksesta, se riitti.

Kansimiehistön keskuudessa kyky edetä näyttää sen sijaan olleen arvo sinänsä. Vastaajista vain kansimiehistöön kuuluvat puhuvat laivamiesten kunnianhimoista, taitavan etenemisestä sekä niistä joille laivatyö on vain välivaihe ilman kunnianhimoista pyrkimystä kohti päällikkyyttä. Heidän mielessään ei näytä olevan sitä vaihtoehtoa, että henkilölle riittäisi esimerkiksi kansimiehen toimi ilman tarvetta kohota urallaan.

Tällaisen perusoletuksen vallitessa aletaan paikallaan pysyvää pitää muita huonompana laivamiehenä, jolloin hänen on oman itsekunnioituksensa vuoksi etsiydyttävä muihin tehtäviin, tai luotava esimerkiksi perämiehenä maine niin loistavana, ammattitaitoisena laivamiehenä, että kukaan ei tule kysyneeksi, miksi hän ei kohoa päälliköksi.

Monille laivatyö on ollut välivaihe elämässä. Knut Weibust jakaa merimiehet kolmeen ryhmään suhtautumisessa merimiehen uraan.

- a) *Kiertolaiset jotka tekevät töitä vuorotellen merillä ja maissa,*
- b) *ammattimaiset merimiehet jotka pysyvät alemmissa tehtävissä laivalla,*
- c) *ammattimaiset merimiehet joista tulee päällystöä.*¹²⁰

Tämä jako on pätevä myös sisävesilaivoissa, joskaan ei aivan sellaisenaan. Hänen käyttämänsä ilmaus ”kiertolaiset” (vagabond) niistä, jotka ovat merimiesammattissa vain väliaikaisesti, ei kuvaa sitä, mistä Saimaalla on ollut kyse. Nuori mies saattoi lähteä ennen ensimmäistä maailmansotaa muutamaksi vuodeksi laivamieheksi, käydä esimerkiksi Pietarissa tai Viipurissa ja laajentaa siten näkemyksiään ennen kuin asettui aloilleen.

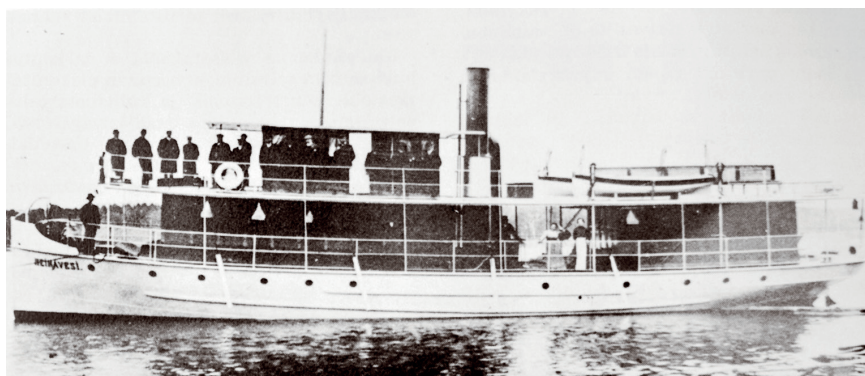
Ulla Kallberg mainitsee joidenkin kustavilaisten pestautuneen väliaikaiseen laivapalvelukseen maanviljelystilan hankkimiseksi.¹²¹ Tämän tyyppinenkään selitys ei tunnu luonnottomalta Saimaan oloissa.

Sotien jälkeisenä aikana väliaikaisen laivamiesryhmän ovat muodostaneet koululaiset ja opiskelijat, jotka ovat olleet laivassa kesätöissä, mutta jättäneet laivatyön valmistuttuaan. Näistä osa tosin on ennättänyt suorit-

taa jonkin tutkinnon ja toimia esimerkiksi laivan perämiehenä ennen kuin on jättänyt laivatyön. Purjehduskauden lyhyys on sotien jälkeisenä aikana antanut vain harvalle mahdollisuuden ajatella laivatyötä elämänurana.

Alimmille portaille tulee jatkuvasti nuoria ihmisiä, joista vain osa valitsee laivamiestoimen urakseen. Johtotehtävissä olevat – päälliköt, perämiehet, konepäälliköt ja emännät tai ravintoloitsijat – ovat yleensä iäkkäämpiä ihmisiä, viipyvät toimessaan useita vuosia, jäävät kenties eläkkeelle tuosta toimestaan, heidän keski-ikänsä on usein viidenkymmenen ikävuoden tienoilla. Miehistöluetteloista näkee, että heissä on kaikenikäisiä. Nuorille tulokkaille ei siten riitä paikkoja, vaikka kiinnostustakin olisi.

Niille, jotka valitsevat laivamiesuran, uralla nouseminen on välttämättöntä. Se, jonka kyvyt eivät riitä uralla etenemiseen, etsiytyy muulle alalle. Tämä takaa nuorille tulokkaille paikan alimmalla portaalla. Yleensä vain sellaisia iäkkäitä henkilöitä tapaa kansimiehen nimikkeellä, jotka eivät esimerkiksi heikentyneen näkökyvyn tai muun vastaavan puutteen vuoksi ole saaneet pätevyyskirjan edellyttämää lääkärintodistusta. Heillä on kuitenkin yleensä aina ollut aikaisemmin pätevyyskirja, joka oikeuttaa esimerkiksi perämieheksi.



OLAVI MARKKASEN KOKOELMAT



OLAVI MARKKASEN KOKOELMAT, KUVA: V. BARSOKEVITSH.

Muodonmuutos

Lähes kaikki suurimman kokoluokan matkustajalaivat ovat aloittaneet liikennöintinsä 12-kantisina. Myöhemmin ne on muutettu 2-kantisiksi. Oheisissa kuvissa on esitetty *Heinävesi*-laivan muodonmuutos.

Tämän – näkyvimmän muutoksen – lisäksi laivoihin on tehty korjauksia tämän tästä, esimerkiksi matkailullisten vaatimusten muuttuessa tai uusien teknisten ratkaisujen tuntuessa aikaisempia edullisemmilta.



KUVA: HEIKKI OHVO

Satamaan tulo

Saimaan matkustajahöyrylaivoissa oli pienitehoinen kone ja vain yksi potkuri. Tällaisten laivojen käsittely laituriin tullessa tai siitä lähdettäessä vaati taitoa. Se perustui koneen ja köysistön asianmukaiseen yhteiskäyttöön.

Laiturista voitiin lähteä kahdella tavalla. Sujuvampi ja nopeampi tapa oli jättää köysistä viimeinen, peräköysi, kiinni ja käyttää konetta taakse. Tällöin kansimies antoi köyteen sopivasti löyttä, jottei laiva liukunut taaksepäin vaikka kykeni vapaasti kääntymään. Laivan peräsin oli valmiiksi keskellä. Kun laivan keula oli kääntynyt riittävästi, antoi päällikkö konehuoneeseen käskyn ”Täysi eteen”, kansimies irrotti köyden ja laiva pääsi lähtemään matkaan. (Kuva 1)

Jos laivan paikka laiturissa tai tuulen suunta teki edellä kuvatun lähdön hankalaksi tai mahdottomaksi, lähdettiin ”keula päin laituria”.



KUVA: HEIKKI OHVO

Tällöin vain keulaköysi jätettiin kiinni ja laiva käännettiin koneen ja köyden avulla lähes 90°:n kulmaan laituria päin. Peräsin oli vasemmalla. Kun laiva oli riittävän jyrkässä kulmassa laituriin nähden, ajettiin se takaperin laiturista ulos ja käännettiin satama-altaassa tai selällä.

(Kuva 2)



KUVA: HEIKKI OHVO

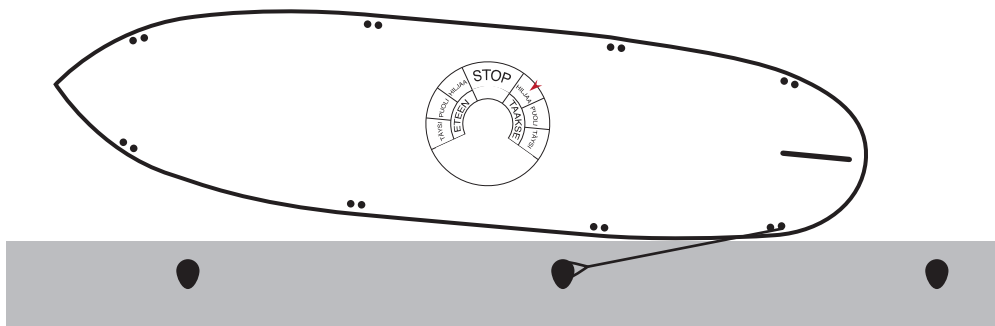


KUVA: HEIKKI OHVO

Laituriin tullessa käytettiin myöskin hyväksi köyden ja koneen yhteistoimintaa. Se millä köydellä laiva vedätettiin kiinni laituriin, riippui laiturilla olevien pollareiden välimatkasta ja laivalle varatusta paikasta pollareiden suhteen.

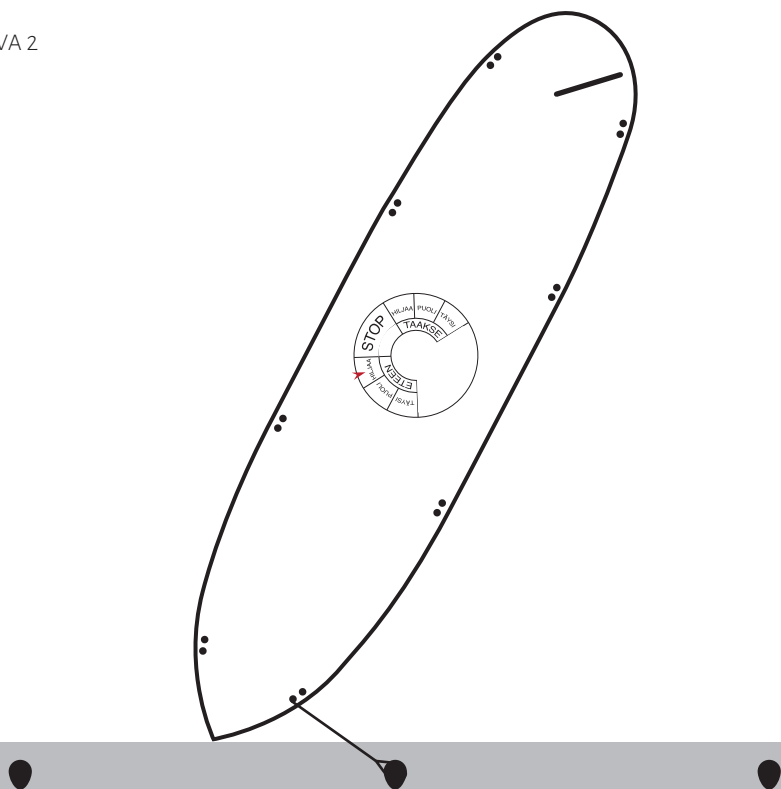
Esimerkiksi *Imatra* tuli vuonna 1974 Lappeenrannan satamaan (katso oheiset valokuvat) siten, että laiva vedätettiin etummaisella väliköydellä kiinni laituriin käyttämällä konetta eteenpäin. Laivan peräsin oli tällöin oikealla. Kun laiva oli oikeassa kohdassa, sidottiin väliköysi, ja kun laivan sivu oli kiinni laiturissa sidottiin keulaköysi ja sen jälkeen molemmat peräköydet. Lappeenrannassa molemmat väliköydet kiinnitettiin samaan pollariin laiturilla. Keula- ja peräkäydellä oli kummallakin oma pollarinsa. (Kuva 3)

Savonlinnaan tullessa pollareiden sijainti oli sellainen, että kaksi keulimmaista köyttä kiinnitettiin samaan pollariin laiturilla ja kaksi takimmaista köyttä vastaavasti omaansa. Laiva vedätettiin laituriin etummaisen väliköyden avulla samoin kuin Lappeenrannassa, mutta nyt käyttämällä konetta taaksepäin. Potkurin pyörimissuunta auttoi laivaa kääntymään laiturin suuntaisesti. Etummainen väliköysi lait-

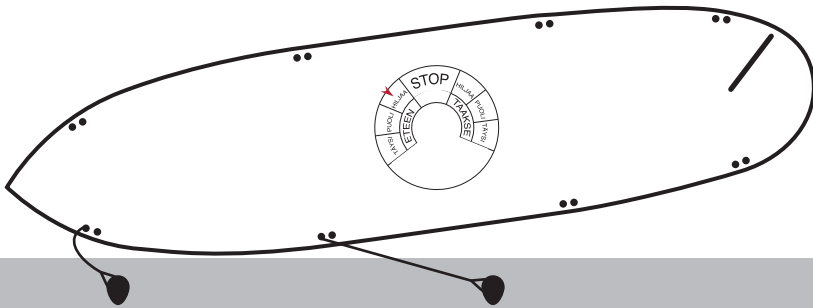


KUVA 1

KUVA 2

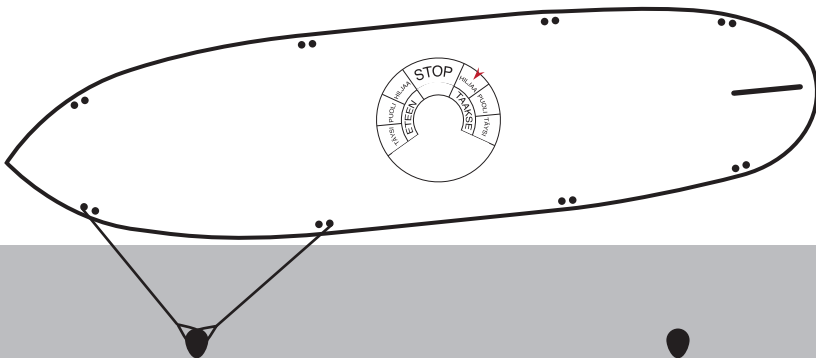


tiin kiinni kun laiva oli sopivassa kohdassa. Sitten kun laivan sivu oli kiinni laiturissa laitettiin keulaköysi kiinni. Lopuksi laitettiin kiinni taas molemmat peräköydet. (Kuva 4)



KUVA 3

KUVA 4





KUVA: HEIKKI OHVO

Puhtauden hoito

Laivamiehet pesivät tai pesettivät vaatteensa pääasiassa kotona varhaisempina aikoina ja yleisesti vielä 1950-luvullakin. Vähitellen otettiin käyttöön – ainakin joissakin matkustajalaivoissa – tapa pestä pyykkiä laivalla. Kansi- ja konemiehistö pesi useammin pyykkinsä laivalla kuin keittiöväki, jolla ei ollut tilaisuutta pestä pyykkiä matkan aikana työkiireidensä vuoksi eikä illalla useinkaan jäänyt riittävästi aikaa eikä tarmoa pyykin pesemiseen.

Aluksi pestiin vain pikkupyykkiä. Se kuivatettiin höyrykattilan päällä olevassa komerossa välikannella. 1970-luvulla pestiin laivalla jo päällysvaatteitakin. Tällöin saattoi pyykkipäivän laivalla tunnistaa "perätäkillä" liehuvista paidoista ja joskus myös housuista. Tarkimpia vaatehygieniassaan olivat nuoret naiset. Vähiten siihen kiinnittivät huomiota iäkkäät miehet.

Kansimiehistö pesi pyykkinsä vapaa-vuorollaan. Konemiehet saattoivat pestä pyykkinsä ajovuoronkin aikana rauhallisilla matkaosuuksilla. Konehuoneesta sai helposti lämmintä vettä. Kansimiehet joutuivat sitä vastoin pesemään pyykkinsä kylmällä järvivedellä.

Oheisessa kuvasarjassa on kuvattu pyykinpesua *Imatran* peräkannella vuonna 1974. Vesi nostettiin järvestä sinkkisellä "paattisangolla", jossa oli ohut nailonnaru nostamista varten. Veden nostaminen silloin kun laiva liikkui, vaati oman tekniikkansa, jottei sanko mahdollisesti nostajineen joutunut järveen.

Myös huuhtelua varten vesi nostettiin yleensä järvestä. Toisinaan isot vaatekappaleet sidottiin naruun ja huuhdottiin uittamalla laivan perässä.

Keittiöväellä työpäivä oli yhtenäisempi. Pyykinpesu jäi iltaan, koska päivällä ei ollut aikaa. Ne joilla oli koti lähellä, pesivät mielellään pyykin siellä, koska tarjolla oli asianmukaiset tilat ja sotien jälkeisenä aikana myös pyykinpesukone.



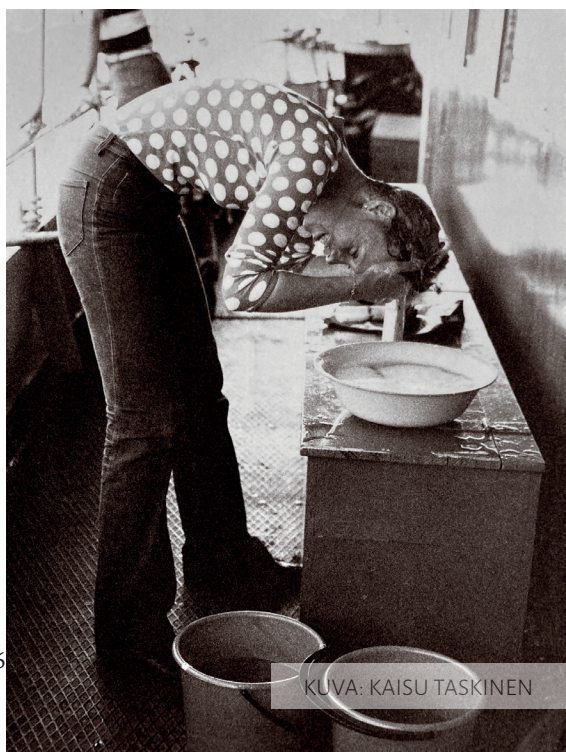
KUVA: HEIKKI OHVO



KUVA: HEIKKI OHVO



KUVA: HEIKKI OHVO



KUVA: KAISU TASKINEN

Peseytyminen

Laivojen puutteelliset peseytymismahdollisuudet rajoittivat laivamiesten elämää melkoisesti. Usein ainoaksi kunnolliseksi peseytymismahdollisuudeksi jäi viikottainen sauna. Kuitenkin keittiössä kuuman lieden ääressä tai konehuoneen lämmössä työskennelleet laivamiehet kaipasivat myös kunnollista päivittäistä peseytymismahdollisuutta. Erilaisia suihkun korvikkeita mainitaan useampiakin. Laivan konehuoneeseen oli helppo rakentaa suihku. Joissakin vastauksissa mainitaan, että myös laivan keittiöväellä oli mahdollisuus käyttää sitä. Joskus keittiöväki käytti "suihkutilana" keittiön eteistä tai välikannen wc:tä. Pesuvesi oli kuitenkin tällöin tuotava sangolla.

Konemiehet ovat peseytyneet useimmin konehuoneessa. Se oli keittiön lisäksi ainoa paikka laivassa, josta sai lämmintä vettä. Kansimiehistön työ ei ole ollut niin hiostavaa, että heidän olisi tarvinnut turvautua tällaisiin hätäratkaisuihin. Viikottainen sauna ja wc:n käsienpesuallas tarjosivat – vastaustietojen perusteella – heille riittävät peseytymismahdollisuudet.

Tukan on voinut pestä myös kannella. Tämä lienee aikaisintaan 1960-luvun lopulta lähtien esiintynyt käytäntö.

Saunominen

Laivan henkilökunta järjesti melkein poikkeuksetta itse saunomismahdolli suutensa. Jos laiva yöpyi maaseudulla, oli sovittu jonkun talon kanssa mahdollisuudesta saunoa lauantaina. Kaupungeissa olivat hotellien saunat tavallisia kylpypaikkoja. Poikkeuksena siitä että joku laivamiehistä – yleensä päällikkö – varasi saunan laivaväelle, ovat esimerkiksi Sinikolmio-linjalla kulkeneet laivat. Niissä oli varustamo varannut matkustajille mahdollisuuden saunoa matkan varrella. Tällöin voivat laivamiehetkin käydä saunassa.



Peräkannen pyykinpesutila.
KUVAT: HEIKKI OHVO



III Teoria

1. Teoreettinen perusta

1.1. Organisaatiokulttuuriteoria

Tämä julkaisu perustuu Suomalaisessa ja vertailevassa kansatieteessä tekemääni pro gradu -tutkielmaan, jossa organisaatioteoreettisesta näkökulmasta käsin pyrittiin selvittämään Saimaan matkustajahöyrylaivojen henkilökunnan rakennetta ja sen muuttumista 1900-luvulla. Tässä luvussa esitetään teoreettinen perusta, josta tutkimustulokset on johdettu.

Koko Saimaan alueen laivaliikennettä voidaan käsitteellisesti tarkastella yhtenäisenä systeeminä tai järjestelmänä. Saimaan matkustajalaivaliikennejärjestelmässä on useita varustajia ja näillä kullakin yksi tai useampia laivoja. Laivojen tehtävänä on tarjota määrätyissä reittiolosuhteissa matkailupalveluja. Tästä järjestelmästä poimittiin yksi osatekijä, laiva, tarkemman tutkimuksen kohteeksi.

Jos tarkoitus olisi ollut selvittää henkilöstöorganisaation suhdetta ympäristöönsä, olisi organisaatiota voinut tutkia osana matkustajalaivaliikennejärjestelmää ja järjestelmän ominaisuuksia syötteen, työn ja

tuotoksen prosessina¹²², yleisen systeemiteorian tai järjestelmäteorian¹²³ avulla.

Tässä yhteydessä oli kuitenkin tarkoitus selvittää organisaation rakennetta laivassa, niitä sisäisiä suhteita, joita yksityisessä organisaatiossa on, ja tyytyä pelkästään viittaamaan järjestelmän toisiin osatekijöihin, esimerkiksi varustamo-organisaatioon tai yhteyksiin henkilöstöorganisaation ulkopuolelle.

Järjestelmäteoria ei antanut riittävän hyviä lähtökohtia tutkia organisaation rakennetta tässä tapauksessa. Sen avulla ei pystytty selittämään niitä eroja, joita havaittiin järjestelmän kannalta täsmälleen samaa tehtävää suorittavien ja rakenteeltaan samankaltaisten organisaatioiden välillä.

Näitä eroja selittääkseni käytin teoreettisena apuvälineenä amerikkalaisen organisaatioteoreetikko ja yritystutkija Edgar H. Scheinin organisaatiokulttuuriteoriaa.¹²⁴ Sen avulla oli mahdollista selittää kahden henkilöstörakenteeltaan täsmälleen samanlaisen laivan organisaat-



SAVOLINNIAN MAAKUNTAMUSEON KOKOELMAT.

tion erilaisuus vetoamalla niiden kulttuuristen perusoletusten erilaisuuteen. Scheinin teorian voidaan katsoa kansatieteen terminologian mukaan lähestyvän kohdettaan integraatiotutkimuksen suunnasta.

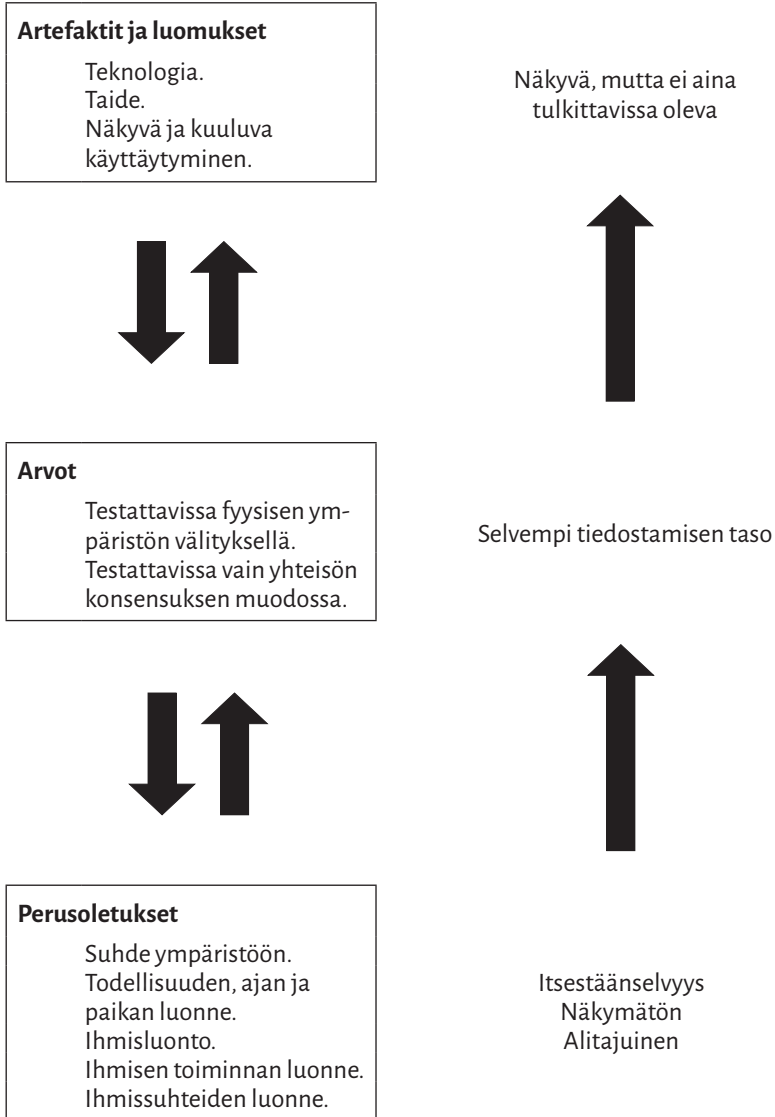
Kulttuuria tulisi tarkastella jonkin itsenäiseksi määritellyn ja vakiintuneen sosiaalisen yksikön omaisuutena. Toisin sanoen, jos on osoitettavissa, että jollakin tietyllä ihmisjoukolla on merkittävä määrä yhteisiä, tärkeitä kokemuksia ja nämä kokemukset ovat syntyneet ryhmän ratkaistessa ulkoisia ja sisäisiä ongelmiaan, voidaan olettaa näiden yhteisten kokemusten aikojen kuluessa muovanneen ryhmälle yhteisen näkemyksen ympäröivästä maailmasta ja ryhmän paikasta siinä.

Yhteisiä kokemuksia tulee olla riittävästi jotta ne johtaisivat yhteiseen näkemykseen. Yhteisen näkemyksen taas tulee olla riittävän pitkään toiminut, itsestäänselvyydeksi muuttunut ja tiedostamattomalle tasolle siirtynyt. Tässä mielessä kulttuuri on ryhmäkokemuksen opittua tulosta. Kulttuuri on löydettävissä vain sieltä, missä on määriteltävissä olevia ryhmiä, joilla on oma merkittävä historiansa.¹²⁵

Scheinillä on generatiivinen kulttuurin käsite. Hän tarkoittaa kulttuurilla perusoletusten mallia, jonka jokin ryhmä on keksinyt, löytänyt tai kehittänyt oppiessaan käsittelemään ulkoiseen sopeutumiseen tai sisäiseen yhdentymiseen liittyviä ongelmiaan. Tämä malli on toiminut kyllin hyvin, jotta sitä voidaan pitää perusteltuna ja siksi opettaa ryhmän uusille jäsenille ongelmia koskevana tapana havaita, ajatella ja tuntea.

Koska tällaiset oletukset ovat toistuvasti osoittautuneet toimiviksi, niitä todennäköisesti pidetään itsestäänselvyyksinä ja ne ovat siirtyneet tiedostamattomalle tasolle. Huomattavaa on, etteivät tietoiset käyttäytymismallit sisälly tähän määritelmään. Tietoisien käyttäytymisen uskon aina määräytyvän sekä kyseiseen kulttuuriin sisältyvien edellytysten (järjestelmällisten oletusten, havaintojen, ajatusten ja tunteiden) että ulkoisen ympäristön tuottamien tilannetekijöiden perusteella.¹²⁶

Kulttuurin tasot Scheinin mukaan.¹²⁷



Se miksi rakenteeltaan samanlaiset organisaatiot voivat olla kulttuuriltaan täysin erilaisia johtuu kunkin kulttuurin perusoletusten eri-

laisuudesta. Perusoletusten erilaisuus puolestaan on selitettävissä organisaation vahvojen persoonallisuuksien – usein johtajien – vaikutukseksi.

Kulttuuria ja johtamista lähemmin tarkasteltaessa ne osoittautuvat saman kolikon kääntöpuoliksi. Kumpapaakaan niistä ei pystytä todella ymmärtämään yksinään. Itse asiassa saattaa jopa olla, että johtajien ainoa todella tärkeä tehtävä on luoda ja johtaa kulttuuria ja että johtajien ainutlaatuisiin taitoihin kuuluu taito työstää kulttuuria – – – Joudumme toteamaan kulttuurin keskeisen aseman johtamisen käsitteessä, jos ylipäättään haluamme antaa jonkinlaisen arvon käsitteille johtaminen, johtajuus, johtamistaito (leadership) ja erottaa sen käsitteistä liikkeenjohto (management) ja hallinto (administration).¹²⁸

Ne teoriat, jotka jaottelevat eri organisaatiot pelkästään erityyppisen johtajan tai erilaisen johtamistavan perusteella¹²⁹, eivät riitä antamaan yksinkertaista ja kattavaa selitystä tämän tutkimuksen aineistossa havaituille variaatioille. Johtamistapa ei täytä varsinaisen selityksen kriteerejä, koska se itse on selitettävissä kulttuuritaustan, perusoletusten perusteella.

Scheinin kulttuuri-käsite ”juontuu enemmänkin ryhmädynaamiisiin ja ryhmien kasvua koskeviin kuin antropologisiin – – – teorioihin.”¹³⁰ Yhteiskuntatieteellinen käsitteistö ja se, että kulttuuri on ilmeisesti manipuloitavissa, voi kansatieteen kannalta tuntua vieraalta ajatukselta. Scheinin teoksen eräs tarkoitus onkin saada liiketaloudellisten organisaatioiden johtohenkilöt näkemään mahdolliset syyt niihin vaikeuksiin, joita yrityksen ihmis- tai liikesuhteissa ilmenee.

Kansatieteilijä voi kuitenkin katsella manipulointiprosessia tiedostamattomana. Tällöin kyse on vain akkulturaatioprosessista pienessä yksikössä. Henkilöt tuovat mukanaan omat tiedostamattomat perusoletuksensa tullessaan yhteisöön. Näihin tiedostamattomiin perusoletuksiin pohjautuen henkilö voi sanoa: ”Noin ei voi tehdä, vaan se on tehtävä näin, jotta meneteltäisiin oikein.” Jos henkilö on riittävän voimakastahtoinen, hän saattaa saada muut ”ymmärtämään”, että aikaisemmin on menetel-

ty ”väärin” tai ”taitamattomasti”.

Jos taas henkilöstä tulee sellaisen ryhmän jäsen, jossa jo ennestään on vahvat yhteiset perusoletukset, hän huomaa itse, ettei ole ”ymmärtänyt” millaista on ”oikea” tai ”järkevä” menettely. Mikäli näin ei tapahdu, joudutaan ristiriitaan ja ryhmän integraatio kärsii.

Yritän luonnehtia Scheinin teoriaa kansatieteen kannalta perinteisemmillä käsitteillä. Yhteisön sosiaalisia suhteita voidaan tarkastella useammalta tasolta. Abstraktein taso on sosiaalinen struktuuri, ”ihmisten keskinäisten oikeus- ja velvollisuussuhteiden verkosto”, yksilöiden statusten väliset suhteet.¹³¹ Sosiaalinen struktuuri vastaa Scheinin teoriassa kulttuuristen perusoletusten tasoa. Sosiaalinen struktuuri on ihmisten olemassaolon motivoinnin verkosto.¹³²

Kun siirretään tarkastelukulma abstraktilta tasolta lähemmäs yksilöä tullaan sosiaalisten organisaatioiden tasolle, jolla sosiaalisten struktuurien tason statusta vastaa rooli. ”Sosiaalisiksi organisaatioksi kutsutaan niitä tapoja, joilla sosiaalinen struktuuri ilmenee yhteisössä sosiaalisena toimintana.”¹³³ Sosiaalisten organisaatioiden taso vastaa Scheinin kaaviossa arvojen tasoa. Terminologisen ristiriitaisuuden selvittämiseksi on mainittava, että Schein käyttää ilmausta organisaatio samassa merkityksessä kuin suomalaiset kansatieteilijät yhteisöä.

Scheinin teoriassa katsellaan yhteisöä sen ideologisten näkemysten kautta, yhteisön kollektiivisen uskomusjärjestelmän avulla, kun Daunin ja Löfgrenin jaottelussa tarkastellaan sosiaalista organisaatiota yhteisön keskinäisten suhteiden verkostona.

Sosiaalinen struktuuri ja – tätä konkreettisempi – sosiaalinen organisaatio ovat horisontaalisia rakennekaavioita. Kun siirrytään tarkastelemaan yhä konkreettisempaa tasoa, tullaan statuksesta ja roolista yksilöön. Yksilöä vastaava rakennekaavio on vertikaalinen. Sitä voisi paremman nimityksen puutteessa nimittää intentionaaliseksi ulottuvuudeksi. Kyseessä on henkilön yksilöllisen historian ja päämäärän yhdistelmä. Se, onko henkilö valinnut laivamiesammatin urakseen vai onko hän väliaikaisesti työttömyyden, varainhankinnan,

kesätyön tai jonkin muun syyn vuoksi laivamiehenä, kuuluu juuri intention alaan.

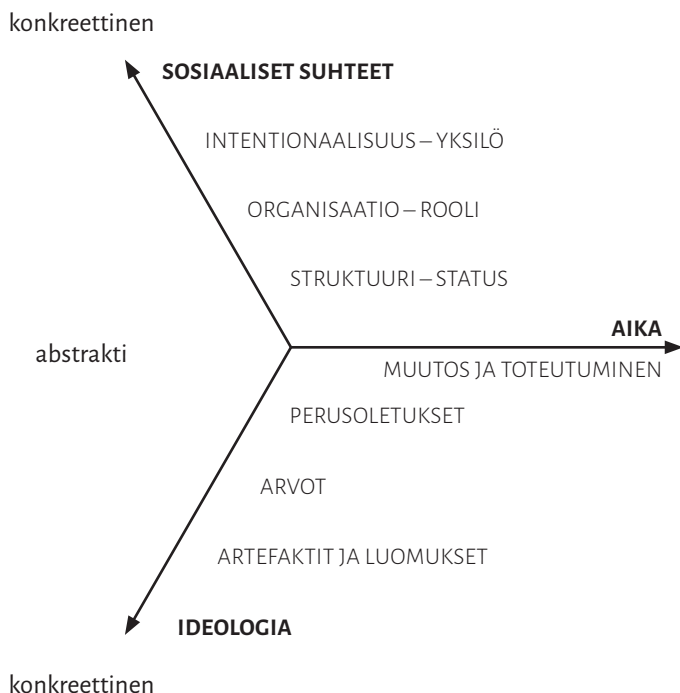
1.2. Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimukseni tavoitteena oli selvittää, millainen Saimaan matkustajahöyrylaivan henkilöstöorganisaatio oli sisäiseltä rakenteeltaan, millaisia rakennevariaatioita oli havaittavissa ja minkälaisilla syillä näitä erilaisia rakenteita voisi selittää. Samalla oli tarkoitus, vaikkakin pinnallisemmin, tarkastella sitä, millaiset olivat laivan henkilöstöorganisaation suhteet ja kytkennät ulkopuoliseen maailmaan.

Eri laivoissa ilmapiiri saattoi olla hyvinkin erilainen, jyrkän autoritaarisesta suhteellisen vapaaseen, jossa esimies tarpeen tullen varovasti ohjaili toimintaa haluamilleen väylille. Scheinin organisaatiokulttuuriteorian mukaan syytä oli etsittävä laivayhteisöjen erilaisista kulttuurisista oletuksista. Erilaiseen johtajuuteen vetoaminen ei tullut kysymykseen, koska johtajuuserotkin vaativat selityksen, jonka puolestaan erot kulttuurisissa perusoletuksissa ja niiden syntymekanismissa voivat antaa. Olisi ollut kyettävä selvittämään, voiko kahdessa rakenteeltaan ja funktioltaan samanlaisessa sosiaalisessa organisaatiossa olla erilaiset perusoletukset, vaikka ne toimivat samassa järjestelmässä.

Oli ongelmallista selvittää, millainen oli laivayhteisöjen organisaatiokulttuuri, kun on suunnattava tarkkailunäkökulmansa menneisyyteen. Scheinin esittämää tutkimusotetta ei täydellisesti pystytäkään käyttämään kuin olemassaolevan organisaation yhteydessä, eikä tämän tutkimuksen kohdalla ollut mahdollisuutta siihen. Ainoaksi keinoksi jäi yrittää luoda kuvaa perusoletuksista päätelemällä ne muista ilmaistuista piirteistä ja ilmiöistä. Tässä vaani suuri vaara erehtyä tulkitsemaan lähdeaineistoa väärin.

Vaihtoehtona oli tyytyä kuvaamaan sosiaalisen käyttäytymisen ulkoiset olosuhteet sekä arvo- ja normijärjestelmä, sikäli kuin se lähteistöstä avautuisi uskaltautumatta tulkitsemaan niitä mitenkään. Ilman vahvaa



Ideologia ja sosiaaliset suhteet

Schein tarkastelee yhteisöä IDEOLOGISESTA näkökulmasta kolmiportaisena abstrakteimmasta konkreettisimpaan, perusoletusten tasosta artefaktien tasoon. Esimerkiksi Daun ja Löfgren tarkastelevat yhteisöä SOSIAALISTEN SUHTEIDEN verkoston näkökulmasta. Tässä abstraktein taso, struktuuri ja status, vastaavat IDEOLOGISEN näkökulman perusoletusten tasoa. Organisaatio ja rooli vastaavat Scheinin näkökulmassa arvojen tasoa. SOSIAALISTEN SUHTEIDEN verkoston näkökulmaan voidaan lisätä vielä artefaktien tasoa, konkreettisinta tasoa vastaava intentionaalisuus, jolla kuvataan yksilöllistä kehityspyrkimystä, jonka eräs kuvaus on urakehitys.

teoreettista pohjaa tulkinta olisikin ollut vaarallista, mutta kun otettiin Scheinin esittämä organisaatiokulttuuriteoria päättelyn peruslauseeksi, voitiin päästä myös jonkinlaisiin tulkinallisiin lopputuloksiin. Käytin tulkinnan apuna tässä yhteydessä laivayhteisöjen arvomaailmaa ja normistoa organisaatiokulttuurin heijastumana konkreettisella tasolla.

Tutkimuksissa kävi ilmi, että kussakin laivassa oli kaksi päällekkäistä organisaatiota. Henkilöstöorganisaatio oli laivan virallinen organisaatio, jonka tehtävänä oli palvella varustajan asettamia tavoitteita. Tämän lisäksi laivassa oli epävirallinen organisaatio, jota olen nimittänyt vapaa-ajan ryhmäksi.

Oletin, että organisaatiokulttuuri ohjasi työyhteisön reaktioiden laatua ja suhteita ulkomailmaan. Samalla se vaikutti myös ryhmän vapaa-ajan käyttäytymiseen silloin, kun ryhmä vietti vapaa-aikansa-kin yhdessä kuten tutkimuksen kohteena olevissa laivayhteisöissä oli usein tapana.

Oletin lisäksi, että henkilöstöorganisaatiolla ja ryhmän integraatiolla oli suora verrantosuhte. Mitä vähäisempää oli vapaa-ajan ryhmän toiminta ja mitä vähemmän henkilökunnan jäseniä siihen kuului, sitä heikompi oli henkilöstöorganisaation integraation aste ja sitä heikompi omaleimainen organisaatiokulttuuri kyseisessä laivassa oli.

Kun tutkimusten perusteella oli ilmeistä, että jokaisessa sosiaalisessa organisaatiossa – jokaisessa laivassa – oli omat kulttuuriset perusoletuksensa, jotka poikkesivat toisten vastaavien sosiaalisten organisaatioiden perusoletuksista, oli tehtävä se johtopäätös, että haastattelumateriaalia olisi tulkittava – enemmän kuin aikaisemmin – sidoksissa siihen sosiaaliseen ympäristöön, jossa kerrottu on tapahtunut. Jokaisen haastattelun vastaus suodattui kulttuuristen perusoletusten läpi.

Haastatteluvastauksia tulkittaessa olisi siten kyettävä näkemään vastaajan perusoletukset haastatteluhetkellä – toisin sanoen sen sosiaalisen organisaation kulttuuriperusta, johon vastaaja haastatteluhetkellä identifioitui – sekä vastauksen käsittelemässä sosiaalisessa organisaatiossa vaikuttaneet perusoletukset.

Tämä on kansatieteelliselle tutkimukselle ongelmallinen lopputulos. Työväen kulttuuria ei voikaan tutkia niin yleisluontoisesti kuin tähän asti on tehty ottamatta huomioon kyseisen sosiaalisen organisaation perusoletuksia. Miten pitkälle tähän asti käytössä olleet metodit riittävät? Tutkimusta vaikeuttaa lisäksi se, että yhteisöä on

tutkittava suhteessa ulkopuoliseen maailmaan, emokulttuuriin ja sen perusoletuksiin.

Ryhmän organisaatiokulttuuri on isomman emokulttuurin – esimerkiksi paikalliskulttuurin tai kansallisen kulttuurin – ”sisällä” ja toimii emokulttuurin yleisten perusoletusten määräämällä tavalla.¹³⁴ Olemassaolevan organisaatiokulttuurin mittarina voidaan pitää sitä, pystytäänkö kyseisen yhteisön perusoletuksista rakentamaan malli, jossa poikkeavuudet emokulttuurista näkyisivät.

Tai kuten Schein huomauttaa:

*Emme voi väittää kuvanneemme tai ymmärtäneemme jonkin ryhmän kulttuuria ennen kuin olemme etsineet kyseisen kulttuurin pohjana olevien oletusten muodostamaa mallia ja yrittäneet löytää käsiteperustan, jonka pohjalta ryhmän jäsenet tekevät havaintoja, ajattelevat, tuntevat ja arvioivat tilanteita ja suhteita.*¹³⁵

Scheinin mukaan meidän on pyrittävä hahmottelemaan mallia ryhmän organisaatiokulttuurista, katsomaan vallitseeko peruskäsitysten kohdalla ryhmän kesken yksimielisyys ja päättelämään sen jälkeen,

*onko ryhmällä kulttuuria lainkaan, onko sillä heikko kulttuuri ja onko useiden ryhmien välillä kulttuurisia ristiriitoja. Ellemme ponnistele päästäksemme tälle analysoinnin tasolle, ei meidän tulisi lainkaan esittää kulttuuria koskevia toteamuksia. Pinnallisten toteamusten vaarana on, että koko kulttuurin käsite menettää varsinaisen merkityksensä tai että se vesittyy siinä määrin, että sillä on sama arvo kuin normien ja arvojen käsitteellä.*¹³⁶

Schein toteaa, että oman kulttuurin ulkopuolelta olisi vaikeaa yrittää tulkita ilmaistujen arvojen taustalla piilevää syvempien oletusten kerrostumaa.¹³⁷ Sama ongelma on tutkijalla, joka yrittää paneutua omaa aikaansa edeltäneisiin ajanjaksoihin. Vieraan kulttuurin tutkija voi päästä tavoitteeseensa asumalla kohderyhmän parissa riittävän pitkän ajan. Menneisiin aikakausiin paneutuvalla ei ole tällaista mahdollisuutta.

1.3. Rakennemalli

Hahmottelin Saimaan laivaliikennejärjestelmästä eräänlaisen hypoteettisin mallin, jossa laivatyön rakennetta katsellaan moniulotteisena rakenteiden verkostona. Mallissa on liikemaailman näkökulma ja sosiaalinen näkökulma. Liikemaailman näkökulmassa on taloudellis-juridinen taso, jolla tarkastellaan yrittäjän, yritysideoita ja toteuttamisvälineiden (laiva, reitti, matkailupalvelut) välisiä taloudellisia ja juridisia suhteita eli yhteiskunnallisten oikeuksien ja velvollisuuksien välisiä suhteita. Taloudellis-juridinen taso vastaa sosiaalisen näkökulman struktuurien tasoa.

Sosiaalisen näkökulman organisatorista tasoa vastaa liikemaailman varustaja-reitti-laiva-rakenne suhteessa matkailijoiden, omistajien ja yhteiskunnan hyödyntämistarpeisiin.

Sosiaalisesta näkökulmasta malli tarkastelee Saimaan matkustaja-laivaliikennejärjestelmää varustamo-organisaatioina, joihin kuuluu toimisto- ja markkinointiorganisaatio sekä yksi tai useampia laivojen henkilöstöorganisaatioita. Sosiaalisella näkökulmalla on sosiaalisten struktuurien tasonsa ja sosiaalisten organisaatioiden tasonsa, joita voidaan tarkastella toisaalta suhteiden verkostona ja toisaalta yhteisöjen ideologisten näkemysten kautta.

Nämä eri tasot ovat vain käsitteellisesti toisistaan erotettuja todellisuuden eri näkökulmia. Kullakin tasolla on erilainen tehtävä suhteessa ympäristöönsä.

Laivaliikennejärjestelmän sosiaalisessa näkökulmassa eräänlainen perusyksikkö on laivan henkilökunta, henkilöstöorganisaatio. Se on yhtenäinen ja tarkoituksenmukainen kokonaisuus, vaikka voikin olla hyvin erilainen eri tapauksissa.

Laivatyön kannalta perusyksikön ulkopuoliset rakenteet ovat apurakenteita, joita ei aina käytännön työssä tarvita tai jotka voidaan korvata toisentyypillisillä rakenteilla. Tällaisia ovat esimerkiksi varustamo tai markkinointiorganisaatio. Kuitenkin silloin kun ne ovat olemassa, niiden merkitystä henkilöstöorganisaatiolle ei saa vähätellä.

Laivaa voidaan pitää perusyksikön ”työkaluna”, jolla työryhmä tekee sille määrättyä kuljetustehtävää. Työkalu on ajan mittaan kehittynyt ja se, mitä sillä on haluttu tehtävän, on ajan vaatimusten mukana muuttunut. Tämä on asettanut eri aikoina kollektiiville – työryhmälle – erilaiset vaatimukset.

Koko rakenneverkosto saa neljännen ulottuvuutensa, kun sitä tarkastellaan suhteessa aikaan. Lisäksi kun tarkastellaan laivamiehen urakehitystä ja sitä miten se leikkaa mallin eri tasot, saadaan uusi vertikaalinen näkökulma.

Matkustajalaivoissa on tarvittaessa kuljetettu myös henkilöautoja. Kuvassa näkyy myös kansallispukuinen tarjoilija. Kuva on 1960-luvulta. SAVONLINNAN MAAKUNTAMUSEON KOKOELMAT.



2. Saimaan matkustajaliikennejärjestelmä

Saimaan alueella voidaan katsoa olevan yhtenäinen matkustajalaivaliikennejärjestelmä. Tässä järjestelmässä kukin varustaja muodostaa oman yksikkönsä, jota voidaan kutsua varustamo-organisaatioksi. Yksityisen laivan henkilökunta on puolestaan osa varustamo-organisaatiota. Tässä luvussa tarkastelen, millainen tuo varustamo-organisaatio on ja millaisen matkustajaliikennejärjestelmän osa se on.

2.1. Yrityksen toiminnan motiivi ja toiminta-ajatus

Matkustajalaivaliikenteen harjoittamisessa on havaittavissa kaksi päämotiivia. Toisaalta halutaan parantaa kotiseudun liikenneoloja ja toisaalta halutaan sijoittaa pääoma kannattavasti. On ilmeistä, että molemmat seikat ovat syynä useimmissa tapauksissa, vaikka toinen onkin usein korostuneemmin esillä.

On olemassa kuitenkin arkistolähteiden perusteella yksi yhtiö, Taipalsaaren Uusi Höyryvenhe Osakeyhtiö¹³⁸, jossa johto ei ole halunnut yhtiön tuottavan voittoa, vaan tarjoavan halvan kulkuyhteyden läheiseen kaupunkiin, Lappeenrantaan.

1930-luvulta lähtien ja viimeistään 1950-luvun alussa oli niiden laivayhtiöiden, jotka aikoivat vielä jatkaa toimintaansa, muutettava toiminnan motiivi liikenneolojen parantamisesta matkailupalvelujen



Laivan ravintola on valmis vastaanottamaan ruokailijat. Kuva 1930-luvun lopulta. SAVONLINNAN MAAKUNTAMUSEON KOKOELMAT.

suuntaan, koska villastuva maantieliikenne vei paikallisliikenteen matkustajat.

Organisaation tavoitteeksi voidaan amerikkalaisen organisaatio-teoreetikon, Amitai Etzionin sanoin määritellä se tuleva asiointi, jota organisaatio kollektiivina yrittää toteuttaa. Siihen vaikuttavat osittain johtohenkilöiden, osittain johtokunnan ja osittain tavallisten rivimiesten tavoitteet.¹³⁹

Se on siten lähes sama kuin mitä käsitteellä yrityksen toiminta-ajatus tarkoitetaan. Tavoitteen toteuttamisen välineeksi tarvitaan laiva miehistöineen ja muine palveluineen tietyllä reitillä tehtävänään viedä matkustajat näiden tarpeiden mukaan määrätystä paikasta toiseen. Tämä paljastaa tietyn rakennekaavan. Toisaalta on organisaatio miehistö-laiva-reitti ja toisaalta matkustaja, joka pyrkii hyödyntämään mainittua organisaatiota, tai sen tarjoamia erilaisia hyödykkeitä.¹⁴⁰

Tämän rakennelman taustalla tai yläpuolella ovat taloudelliset ja juridiset edellytykset, eli toiminnan rahoittava yritys tai yrittäjä ja toiminnan eri puolia rajoittava tai määräävä lainsäädäntö.

2.2. Varustamo-organisaatio

Varustamo-organisaatio on Saimaan matkustajalaivaliikennejärjestelmässä toisilleen rinnakkaisten laivanvarustustoimintaa harjoittaneiden organisaatioiden mallirakenne. Varustamo-organisaatio on esitetty oheisessa taulukossa.

Varustamo-organisaatio

Organisatorinen porras	Fyysis-juridinen taso	Tehtävä
yrittäjämuoto	osakeyhtiöt, yrittäjät, yhtymät, osuuskunnat	taloudellinen perusta
hallinto	yhtiökokous, johtokunta *)	taloudelliset ja periaatteelliset päätökset
toimisto	toimitusjohtaja ja apulaiset *)	toimeenpano, miehistövalinnat ja markkinointi
laivan miehistö	päällikkö konepäällikkö emäntä muu henkilökunta *)	toteutus

**) Pienessä, esimerkiksi yhden laivan varustamossa, saattoi sama henkilö – omistaja – tehdä taloudelliset ja periaatteelliset päätökset, hoitaa toimistorutiinit ja jopa olla yksi miehistön jäsenistä.*

Pienet laivayhtiöt – yrittäjämuotona osakeyhtiö tai osuuskunta – on perustettu palvelemaan kotipaikkakunnan tai -seudun liikennetarpeita ja mikäli mahdollista tuottamaan myös vähän voittoa omistajilleen.

Matkailuliikenteen yritykset ovat kernaasti isoja, jolloin laivojen kesken voi järjestää yhteistoimintaa ja käyttää samaa varustamo- ja myyntiorgani-

saatiota. Suurempi organisaatio pystyy tarjoamaan monipuolisempaa palvelua ja ulottamaan myyntinsä maantieteellisesti kauemmaksi. Yhden laivan kohdalla kohtuuttomat markkinointikustannukset jakautuvat useamman laivan osalle kasvamatta laivojen lukumäärän suhteessa.

Yrityksen toiminnan motiivia voidaan tarkastella suhteessa sen omistuspohjaan. Maaseudun kuljetustarpeita palvelemaan perustettujen laivayhtiöiden omistuspohja oli laaja, ammattijakautumassa oli runsaasti maanviljelijöitä ja alueen kauppiaita, joskus myös työmiehiä. Usein osuuskunnilla on laajempi omistuspohja ja niiden toiminnan päämotiivina on liikennetarpeen tyydyttäminen pikemminkin kuin voiton maksimointi.¹⁴¹

Monet kaupunkien liikemiesten perustamat laivaosakeyhtiöt pyrkivät sen sijaan varmistamaan hyvän osingon sijoittamalleen pääomalle. Näillä yhtiöillä oli varaa valita sellaiset liikennereitit, joilla matkustajia kulki runsaasti. Menestyvillä yhtiöillä oli myös rohkeutta tehdä edullisia kauppvoja silloin kun siihen tarjoutui tilaisuus.¹⁴²

Varustajien omistuspohja¹⁴³

omistaja	1919		1925		1933		1939		1948		1953		1959		1979	
	L	Y	L	Y	L	Y	L	Y	L	Y	L	Y	L	Y	L	Y
osakeyhtiö	16	8	31	17	32	20	25	13	23	16	15	9	12	7	8	1
osuuskunta	7	4	3	1	2	2	2	2	1	1	—	—	—	—	—	—
yhtymät	—	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
kunta	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—
yksityiset	1	1	4	4	4	4	3	3	1	1	1	1	2	2	—	—
	24	13	40	25	40	28	31	19	26	19	16	10	14	9	8	1

L = laivoja, Y = yrittäjiä

Varustajien omistuspohja -taulukosta näkee selvästi, että osakeyhtiö on ollut matkustajalaivojen omistajana tärkein yhtiömuoto. Osakeyhtiöiden määrä on ollut koko ajan kaksi kolmasosaa tai kolme neljäs-

osaa yrityksistä. Osakeyhtiöillä on ollut muita yrittäjiä paremmat taloudelliset toimintamahdollisuudet. Tämä näkyy siitä, että laivojen määrästä on suhteellisesti suurempi osa ollut osakeyhtiöiden omistuksessa kuin mikä on ollut osakeyhtiöiden suhteellinen osuus yrittäjistä. 1930-luvulta lähtien yli 80% laivoista on ollut osakeyhtiöiden omistuksessa.

Osuuskuntien merkityksen väheneminen vuosien 1919 ja 1925 välillä johtuu Heinäveden Höyryvenhe Osuuskunnan taloudellisista vaikeuksista. Sen laivat, varat ja velat osti Heinäveden Höyrylaiva Osakeyhtiö. Osuuskunnalla oli vuonna 1919 neljä matkustaja-alusta.

Toimisto-organisaatio

Toimistot olivat pieniä. Yhden tai kahden laivan varustajalla ei ollut kuin isännöitsijä, esimies, toimeenpaneva johtaja tai toimitsijamies, miten häntä missäkin kutsuttiin. Hän teki päätökset yhdessä johtokunnan kanssa. Toisinaan toimitusjohtajakin kuului yhtiön osakkaisiin.¹⁴⁴

Höyryvenheosakeyhtiö Kertun toimistossa oli toimitusjohtaja ja vuodesta 1917 lähtien yksi apulainen. Saimaan Höyrylaivaosakeyhtiön toimitusjohtaja työskenteli yksin kotonaan oman kirjoituspöytänsä ääressä ennen 1950-lukua. Vielä näiden yhtiöiden fuusion jälkeenkin aina 1960-luvulle saakka oli toimistossa vain kaksi vakituista työntekijää ja 1–2 kesäapulaista.¹⁴⁵

1970-luvulla toimisto-organisaatio oli Saimaan Laivamatkat Oy:ssä hieman suurempi: toimitusjohtajan lisäksi oli kaksi vakituista toimihenkilöä ja 1–2 kesäapulaista. 1970-luvun lopulla vakituisia oli neljä ja kesäapulaisia kolme.¹⁴⁶

Kasvu 1970-luvun jälkipuoliskolla johtui vilkkaasta Viipurin liikenteestä, jonka keskuspaikka oli Lappeenranta, kun varustamon toimisto muuten oli Savonlinnassa, sekä myöhemmin Kalevan Linjat Oy:n ostosta.

Tärkeä työtä lisäävä tekijä oli lisääntynyt panostus markkinointiin. Aikaisemmin oli yleensä riittänyt, että varustaja ilmoitti kulku-

vuoroistaan sanomalehdissä ja joissakin matkailualan julkaisuissa. Erilaiset matkailualan järjestöt hoitivat markkinointia erityisesti ulkomaille. 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun jälkipuoliskolla Saimaan Laivamatkat Oy:ssä markkinointia hoiti sitä varten palkattu henkilö.¹⁴⁷

Vastuualueet ja juridiset vaatimukset

Lähdettäessä etsimään selitystä varustamo-organisaation rakenteelle, on katsottava kolmeen suuntaan. Ensinnä annetaan lainsäädännössä – osakeyhtiölaki, osuuskuntalaki, merimieslainsäädäntö jne. – määräyksiä tehtävistä ja siitä, millaiset pätevyysvaatimukset tehtäviä hoitaville henkilöille asetetaan. Toiseksi laivoissa tarjotut palvelut vaativat riittävästi pätevää henkilökuntaa. Kolmanneksi pyrkivät taloudelliset tekijät rajoittamaan henkilökunnan mahdollisimman pieneksi.

Yhtiöiden toimintaa säätelevä lainsäädäntö antoi määräykset yhtiöiden hallinnosta. Yhtiöiden johtokunnilla tai hallituksilla oli mahdollisuus delegoida valtaa edelleen toimitusjohtajille tai vastaaville. Toimitusjohtaja yksin tai yhdessä hallituksen kanssa päätti edelleen ketä otettiin laivojen henkilökunnaksi. Joissakin tapauksissa he päättivät vain päälliköstä ja ehkä konepäälliköstä ja delegoivat muun henkilökunnan rekrytoinnin näille.

Lainsäädännöllä määrättiin se, kuinka monta henkeä oli kulloinkin oltava kansi- ja konepäällystä, sekä sen millaiset pätevyyskirjat kyseisillä henkilöillä oli oltava. Lain ankaruus on tässä suhteessa vaihdellut eri aikoina, mutta pääpiirteissään vaatimukset ovat keentyneet aika-ajoin itsenäisyyden ajan alun melko tiukoista vaatimuksista.¹⁴⁸

Vuosittaisessa katsastuksessa tarkastettiin, että laivassa oli määräysten mukainen miehistö. Muutamat vastaajat kertoivat, että laivaan oli palkattu päälliköksi tai konepäälliköksi henkilö, jolla oli vaadittu pätevyyskirja, mutta käytännössä työt teki kuitenkin ajomiehen tai lämmittäjän nimikkeellä toiminut henkilö. Yleensä tällöin oli kyse pienestä, yksityisomistuksessa olevasta laivasta, jossa oli esimerkiksi neljän hengen miehistö.

Työaika ja työaikalainsäädäntö ovat määränneet sen, kuinka

monta henkeä on jouduttu kussakin tehtävässä pitämään. Yleensä reittilaivoissa oli kaksinkertainen miehistö ja risteilyaluksissa vain yksi henkilö kutakin tehtävää varten. Lisäksi tarjotusta palvelutasosta riippui joidenkin toimien täyttäminen, esimerkiksi oppaan tai erillisen rahastajan.

Keittiötehtävissä olevien määrä riippui myös olennaisesti palvelutasosta. Aluksissa, joissa tarjottiin vain kahvia ja virvokkeita, riitti yhden tai kahden henkilön työpanos keittiötehtävien hoitamiseen. Sen sijaan laivoissa, joissa useiden ruokalajien lounaat ja päivälliset kuuluivat osana matkaan, oli usein 4–7 hengen keittiöhenkilökunta.¹⁴⁹

Laivojen tekninen kehitys on muuttanut miehistön tarvetta. Lämmitäjien häviäminen on suoraa seurausta siitä, että laivojen kattiloita alettiin 1960-luvun puolivälissä lämmittää öljyllä halkojen asemesta.

Ennen sotia palkkakustannukset pysyivät yritysten kannalta kohtuullisina, koska ne itse määräasivät keskinäisillä sopimuksilla maksamansa palkat.¹⁵⁰ Sotien jälkeen ammattiyhdistykset ulottivat toimintansa Saimaalle, ja työnantajat perustivat muiden sisävesien ja rannikon varustajien kanssa uuden keskusliiton, RASILAN, joka kävi vastaiset palkkanuuvottelut ammattiyhdistysten kanssa.¹⁵¹

Sotien jälkeen palkat nousivat, ja varustajien oli ratkaistava entistä enemmän kannattavuuskysymyksiä mm. henkilökuntaa vähentämällä. Kun 1950-luvun alussa siirryttiin liikennöimään kaupunkivälit päivävuoroina, voitiin henkilöstöorganisaatiota muuttaa jättämällä toinen ajomiehistä pois.

Kun laivalla ajettiin pelkästään matkailuliikennettä – esimerkiksi Sinikolmio-linjaa – voitiin jättää toinenkin ajomiehistä pois, koska halkoja ei enää lastattu kansille, josta kansimiesten olisi pitänyt matkan aikana antaa ne konehuoneeseen, vaan suoraan konehuoneen halkovarastoon. Tällöin kansimiehet ennättivät ajaa eikä ajomiehiä tarvittu.¹⁵²

2.3. Suoritetaso

Tässä osassa tarkastellaan laivan teknistä kehitystä, laivaa miehistön työkaluna. Reittiä ja matkailupalveluita tarkastellaan ideaalisina toteutumismahdollisuuksina.

Suoritetaso on se taso kokonaisjärjestelmässä, jota matkailija hyödyntää ja jolla edellä kuvattu organisaatio operoi. Tässä kuvataan organisaation ”työkalut”. Työkalujen valinnasta riippuu, minkälainen henkilöstö tarvitaan työkaluja käyttämään. Tai jos henkilöresurssit ovat valmiina, täytyy työkalut valita sen mukaan.

Esimerkiksi höyrylaivosakeyhtiöt harkitsivat kannattavat reitit ja niille tarpeellisen palvelutason ja palkkasivat henkilöstön sen mukaan. Yksityinen liikennöitsijä saattoi käyttää oman perheen jäseniä laiva-henkilökuntana ja tarjota sellaista matkailupalvelua, kuin niillä resursseilla oli mahdollista.

Laivojen tekninen ja rakenteellinen kehitys 1900-luvulla

Laivoihin ajan mittaan kehitetyt parannukset ja uudistukset ovat lisänneet turvallisuutta, parantaneet kannattavuutta ja antaneet laivoille paremman palvelutason. Yritykset ovat omaksuneet uudet tekniset ratkaisut sitä mukaa, kun tieto niistä on saatu ja ne on hyviksi havaittu, jos yrityksillä on ollut niihin taloudelliset mahdollisuudet. Yritysten kokouspöytäkirjat puhuvat tämän puolesta.

Innovaatioiden tutkiminen ei siten johda kovin hedelmällisiin tuloksiin, vaikka tiedonsaantiväylien selvittäminen voisikin olla kiinnostavaa. Tässä laivoihin tehdyt parannukset ovat selityisperustana laivatyössä tapahtuneille muutoksille, eivät tutkimuksen kohteena.

Ismo Heervä jaottelee Turun saariston laivaliikenteen historiaa käsittelevässä tutkimuksessaan laivat kolmeen ryhmään: rannikko-laivoihin, saaristolaivoihin ja paikallisliikenteen höyryveneisiin.¹⁵³ Periaatteessa sama jako olisi mahdollinen myös Saimaan oloissa, mutta kovin hedelmälliseen analyysiin se ei johda.

Laivatyypeillä ei ollut kovin suuria rakenteellisia eroja eri alueil-

la vaikka nimitykset ovat vaihdelleetkin. Pieniä paikallisliikenteen höyryveneitä on Saimaalla Karttusen mukaan nimitetty kolibri-laivoiksi ja Tampereen seudulla Ruohosen mukaan salonkilaivoiksi.¹⁵⁴

Pienet höyryveneet jäivät 1900-luvun alussa hiljaisimmille paikallisliikennereiteille ja tilapäiskäyttöön. Liikenne vilkastui monin paikoin niin, että täytyi tilata suurempia laivoja. Sitä mukaa kun yleislaivat jättivät reittejä vapaaksi, syntyi uusia laivayhtiöitä, jotka hankkivat niille paikallisliikenteeseen sopivia, mutta kaupunkien väliseen liikenteeseen riittävän isoja aluksia.

Hyvin yleinen laivatyyppi vuosisadan vaihteen tienoilla ja 1900-luvun ensi kymmenellä oli noin 25 metriä pitkä puolitoistakantinen alus. Siinä oli pohjakerroksessa koneen ja kattilan lisäksi lastitilaa ja matkustajatiloja sekä miehistön asuntoja. Välikannella oli salonkiviloja sekä ravintola keittiöineen. Yläkannella oli vain ohjaustila, päällikön hytti sekä mahdollisesti matkustajille tarkoitettu salonki. Yläkannen peräosa oli avointa kattamatonta tilaa, jossa oli korkeintaan pelastusveneet.

Möhemmin, kun huomattiin lisääntynyt tilantarve ja laiva tiedettiin riittävän vakaaksi, näihin laivoihin usein rakennettiin yläkannelle perällekin hyttirakennelmia ja yläkansi katettiin kokonaan. Joskus väljästi rakennetulle välikannellekin tehtiin lisää hyttirakennelmia.¹⁵⁵

Joissakin laivoissa oli ns. myrskylaita , mutta sen merkitys sisävesillä oli vähäinen. Kun lisäksi haluttiin saada lisää lastitilaa keski-laivaan pyrittiin näistä myrskylaidoista joissakin tapauksissa eroon.¹⁵⁶

Mastojen merkitys laivoissa oli lähinnä esteettinen. Ne periytyvät vuoden 1859 asetuksesta, joka edellytti purjevarustusta niihin höyrylaivoihin, jotka kulkivat merillä. Saimaan olosuhteissa tämä tarkoitti kaukoliikenteen yleislaivoja, joista suurimmat Saimaan matkustajalaivat saivat joitakin piirteitä perintönä. Höyryveneissä ei asetus edellyttänyt olevan mastoja, eikä niihin esteettisistäkään syistä tarvinnut mastoja lisätä, vaikka suurempiin laivoihin ne tuntuivat kuuluvankin olennaisena osana.¹⁵⁷

Vielä 1900-luvun alkupuolella, joissakin tapauksissa melko pit-

käänkin, laivan ohjaustila oli avoin tai vain kankaisella jalkasuojuksella tuulelta ja vedenroiskeelta eristetty. Suljetun ajohytin Saimaan laivoihin toi uutuutena insinööri Krank Lehtoniemen telakalla 1890-luvun alussa.¹⁵⁸ Silti vielä 1900-luvun alussa rakennettiin useimmat laivat avoimella tai jalkasuojuksisella ohjaustilalla.

Useissa laivoissa oli sähkövalaistus jo 1900-luvun alussa, vaikka joissakin sähkövalo saatiin vasta 1910- ja 1920-lukujen vaihteessa.¹⁵⁹

Laivojen käyttövoima – höyry – on yleensä saatu lämmittämällä kattilaa haloilla. *Savonlinnassa* käytettiin myös hiiltä 1930-luvun lopulla, koska se tuli edullisemmaksi kuin halot.¹⁶⁰ Saimaan matkustajahöyrylaivat muutettiin melkein poikkeuksetta öljykäyttöisiksi 1960-luvun puolivälissä. Joistakin laivoista tehtiin myös moottorialuksia polttoaine- ja palkkakustannusten säästämiseksi.

Matkustajalaivoissa on ollut ainakin koko 1900-luvun ruuille kylmäsäilytystilaa. Ennen 1960-luvulla tulleita sähköllä toimivia jääkaappeja oli myös jääkaapeiksi kutsutut säilytystilat. Ne olivat puurunkoisia, sinkkisellä sisävuorauksella varustettuja laatikoita, joita pidettiin kylmänä meijereistä tai panimoilta saaduilla jäillä.¹⁶¹

Reittijärjestelmän esittely ja kehitys

Saimaan kanavan avautumisen jälkeen syntynyt säännöllinen laivaliikenne Saimaan satamien ja merikaupunkien välillä toteutettiin tavaraliikenteen vaatimusten mukaisena. Vähitellen lisättiin laivojen mahdollisuuksia ottaa matkustajia rakentamalla laivoihin lisää hyttiä kannelle.¹⁶² Matkailu lisääntyi 1800-luvun viimeisellä neljänneksellä Suomessa varsin yleisesti. Tästä kertoo mm. Suomen Matkailijayhdistyksen perustaminen vuonna 1887.

Kaukoliikenne yleisaluksilla ei tarjonnut juuri mitään palveluja järvisuudun maaseutuväestölle. Sen liikkumis- ja kuljetustarpeita palvelemaan perustettiin omia laivayhtiöitä, joiden reittijärjestelmä oli tyystin toisenlainen kuin yleisaluksilla. Näiden laivojen aikatauluja määräisivät talousalueen keskuksen toriajat. Laivat saapuivat aamulla kahdeksan, yhdeksän aikoihin kaupunkiin ja lähtivät sieltä

iltapäivällä yhden, kahden aikoihin paluumatkalle.¹⁶³ Laivat viipyivät pääteposteessään, jossain maaseutulaiturissa, parhaimmillaan 6–8 tuntia, mutta yleisemmin vain 3–5 sydänyön tuntia.¹⁶⁴

1900-luvun alussa kehittyi tästä paikallisliikenteestä variaatio, jossa yhtiö ajoi kahdella laivalla kahden kaupungin välillä. Näin yhtiö voi tarjota asiakkailleen kuljetuspalveluja joka päivä kumpaankin talouskeskukseen. Tällainen yhteys syntyi esimerkiksi Joensuun ja Savonlinnan, Savonlinnan ja Lappeenrannan sekä Mikkelin ja Lappeenrannan välille. Kuopion ja Savonlinnan välillä liikennöi neljäkin laivaa paikallisliikenteen tarpeita palvelleen, kaksi Heinäveden ja kaksi Leppävirran kautta.

Kaupunkien välisessä paikallisliikenteessä pyrittiin jo monesti ottamaan junien kulkuajat huomioon lähtö- ja tuloajoissa. Pyrittiin toisin sanoen ottamaan huomioon jatkoyhteydet, mikäli paikallisliikenne ei siitä kärsisi.

Vasta 1930-luvulla kun alkoi selvästi näkyä, ettei paikallisliikenne enää kauan pystyisi laivoja elättämään alettiin miettiä – Suomen Matkailijayhdistyksen ehdotuksesta – mahdollisuuksia muuttaa kulku-aikatauluja siten, että laiva lähtisi aamulla ja saapuisi määräkaupunkiin illalla.

Muutoksen tekeminen tuntui vaikealta ja uhkarohkealta. 1930-luvun lopulla muutamat yhtiöt kokeilivat tätä siten, että asettivat toisen laivan päiväliikenteeseen ja pitivät toista edelleen perinteisessä paikallisvuoron aikataulussa.¹⁶⁵

Sota-aikana paikallisliikenne vilkastui autoliikenteen laman vuoksi eikä turismiin investoitu. Aikatauluissa palattiin takaisin paikallisliikenteen vuoroihin aina 1940-luvun lopulle asti.¹⁶⁶ Vasta vuonna 1952 – olympiakesän turistiryntäyksen odotuksissa – vaihdettiin kaupunkien välisen liikenteen aikataulut päivävuoroiksi.

Alunperin pelkästään matkailutarkoituksiin perustettu Saimaan Höyrylaiva Oy asetti *Savonlinna*-laivansa Lappeenrannan ja Savonlinnan väliseen liikenteeseen tuomaan matkailijoita lähinnä Savonlinnan kylpylään Lappeenrannasta, jota lähemmäksi ei junalla Pietarista ja Viipurista päässyt. Laiva kykeni kulkemaan matkan edestakaisin

vuorokauden aikana.¹⁶⁷

Venäjän vallankumouksen jälkeen turistivirta ehtyi ja yhtiö joutui asettamaan laivansa yövuoroon Savonlinnan ja Lappeenrannan välille Ruokolahden kautta, tekemään kompromissin paikallisliikenteen hyväksi.¹⁶⁸

Kaukoliikennettä hoitavat yleisalukset jäivät pois käytöstä vähitellen 1900-luvun alussa.¹⁶⁹ Ne hävisivät kilpailun tavarankuljetuksesta rautateille ja matkustajaliikenteessä kaupunkienvälistä liikennettä hoitaville paikallisliikenteen aluksille, jotka pystyivät tarjoamaan samat palvelut kuin yleisaluksetkin, mutta poikkesivat sen lisäksi pienillä välilaitureille.

1950-luvun jälkeen paikallisliikenteen laivat olivat harvinaisia. Jäljelle jäivät pääasiassa matkailijaliikennettä palvelevat reitti- ja aika- tauluyhdistelmät.

Matkustajaliikenteessä käytetyt laiturit pyrittiin tekemään lähelle käyttäjiensä asumuksia, jolloin laitureita oli erittäin paljon. Ne kaikki olivat myös ahkerassa käytössä. Eräs vastaaja mainitsi ennätyksenä matkan Mikkelistä Anttolaan, jonka aikana oli käyty 32 eri laiturissa.

Laitureiden määrä on vähentynyt sitä mukaa, kun autoliikenne on vienyt rahteja ja matkustajia paikallisliikenteen laivoilta. Esimerkiksi Savonlinnan ja Kuopion välillä Heinäveden reitillä oli 1940-luvun alussa 52 laituria 1940-luvun lopulla 43 laituria ja 1950-luvun puolivälissä alle 20 laituria.

Puhtaaseen matkailijaliikenteeseen siirtyminen jätti käyttöön vain ne välilaiturit, joilla oli merkitystä turismin kannalta. Esimerkiksi vuonna 1975 oli Mikkelin ja Savonlinnan välille hinnoiteltu seitsemän välilaituria, joista keskimäärin kolmessa käytiin päivittäin.

Joskus pienten välilaiturien omistajat yrittivät saada korvausta laivayhtiöiltä laiturin käytöstä. Laivayhtiö harkitsi asiaa ja maksoi, jos laiturin oli vilkas, tai lopetti sillä käynnin, jos matkustajia ei ollut tarpeeksi ja omistaja yhä vaati korvausta laiturin käytöstä.

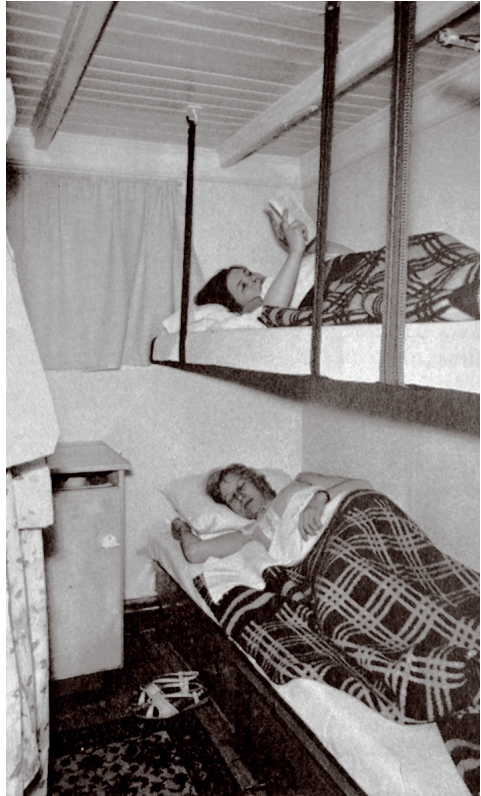
Toisaalta laivayhtiöt saattoivat rakentaa välilaiturin, jos siltä oli riittävästi tulijoita, eikä rannanomistaja halunnut sitä rakentaa. Kau-

Enimmäkseen Saimaan matkustaja-höyrylaivojen hytit olivat kahdelle hengelle. Ylävuode oli päivällä sohvaa selkänojana.

SAVONLINNAN MAAKUNTAMUSEON
KOKOELMAT

pungeille laivayhtiöt maksoivat satamamaksuja.¹⁷⁰

1950-luvulla tuotiin Saimaalle uusi matkailumuoto, täysihoitomatkat. Ensin tuli Leppävirran Höyrylaiva Oy:n Viikko Saimaalla -risteily, joka näytti menestyvän niin hyvin että Saimaan Höyrylaiva Oy toi markkinoille oman versionsa, kolmen päivän mittaisen Sinikolmio -risteilyn.¹⁷¹



Viikko Saimaalla -risteilyjä ajettiin 1970-luvun puoliväliin asti. Sinikolmio-risteilyä muutettiin 1960-luvun lopussa siten, että sama laiva ajoi siitä lähtien myös reittilaivana. Samalla matkaa alettiin ajaa kolmella laivalla.¹⁷² Sinikolmio-risteilyjä ajettiin 1980-luvun alkuun.

1960-luvun lopulla ryhdyttiin Saimaan höyrylaivoilla järjestämään paikallisristeilyjä. Ensin aloitettiin risteilyt Lappeenrannassa ja 1970-luvulla muutamien muidenkin kaupunkien ympäristössä.

Matkailupalvelut

Vapaa-aikaansa tai lomaansa viettävä matkustaja oli kauan siksi harvinainen vieras matkustajalaivoilla, ettei hänen tarpeitaan voitu ottaa huomioon, jos ne olivat ristiriidassa hyötyliikenteen tarpeiden

kanssa. Jos matkailijoiden viihtyvyydeksi tarpeelliset muutokset olivat vähäisiä, saatettiin ne tehdä, mikäli matkailijoita kuitenkin silloin tällöin reitillä kulki.

Laivoihin rakennettiin muutamia hyttejä varsinaisia turisteja varten ja sitä mukaa kun matkailijoiden määrä lisääntyi muutettiin vajaakäyttöön jäänyttä lastitilaa hyteiksi. Paikallisväestö pystyi tarpeen vaatiessa torkahtamaan ”roihalassa”, ”mummolassa” tai muissa laivan salongeissa, mutta varsinaisia hyttejä he eivät käyttäneet.

Paikallisväestö ei yleensä käyttänyt laivan ravintolaakaan satunnaista kahvikupposta lukuun ottamatta. Ravintolapalveluissa voitiin kuitenkin varsin helposti ottaa huomioon matkailijoiden tarpeet. Välttämättä ei tarvittu edes enempää henkilökuntaa kuin laivamiesten ruokkimiseen, jos henkilökunta oli pätevää eikä matkailijoita ollut kerrallaan kovin paljon.

Suurimmissa laivoissa oli hyttimatkustajien mahdollista saada tarjoilua hytteihinsä, laivoissa oli hyttikohtaiset soittokellot palvelijan kutsumista varten. Tällöin oli tosin keittiöhenkilökuntaakin oltava riittävästi kaikkien palveluiden takaamiseksi. Monen ruokalajiin lounaan ja päivällisen tarjoilu usein ulkolaisillekin turisteille vaati pätevän ja riittävän henkilökunnan.¹⁷³ Laivan päällikön rooli isäntänä turistivierailleen korostui usein. Hänen oli oltava kielitaitoinen ja seurallinen suoriutuakseen tästä tehtävästä.¹⁷⁴

Suomen Matkailijayhdistys pyrki vaikuttamaan laivayhtiöihin, että nämä ottaisivat käyttöön päivävuorot kaupunkien välille, jolloin matkailijat voisivat käyttää päivänsä ihailemalla järvimaisemaa, pääasiassa siksihän he laivaa käyttivät. Paikallisliikenteen aluksissa innokkaimpien maisemaihailijain yöuni jäi vähäiseksi, kun he joutuivat nousemaan kohta laivan lähdettyä aamuyöllä nähdäkseen reitin kokonaan.

1930-luvun lopulla painostus näytti jossain määrin tuottavan tulosta, kun paikallisliikenteen ja matkailijaliikenteen suhde näytti vuosi vuodelta painottuvan aikaisempaa enemmän matkailuliikenteen puolelle. Vuoksenniskalta oli päässyt Savonlinnaan päiväsai-

kaan jo aikaisemmin, mutta Savonlinnan ja Kuopion välille järjestyi päivittäinen päivävuoro vasta vuonna 1939 vuoropäivinä Heinäveden ja Leppävirran reitin kautta. Sota toi tähän kehitykseen kymmenen vuoden taantuman.¹⁷⁵

Lappeenrannasta Savonlinnaan oli saatu jo 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä yhteys nimenomaan matkailijoita varten. Tällöin laiva liikkui juna-aikataulujen rajoissa periaatteessa päivä-laivana. Tässä yhteydessä oli luotu myös ravitsemus- ja asumispalvelut varakkaita turisteja varten.

Reitin palveluperinne säilyi, vaikka Venäjän vallankumouksen jälkeen turistien määrä väheni ja reitti jouduttiin yhdistämään Ruokolahden ja Vuoksenniskan kautta kulkeneen paikallisliikenteen reitin kanssa. Aaro Nuutinen kuvaa tunnelmiaan Lappeenrannan satamassa noustuaan *Imatra II:een*.

Näissä tällaisissa pitkänmatkan turistilaivoissa sopii kyllä suuriinkin vaatimuksiin tottuneen kulkijan matkustaa mielihyvin, tyytyväisenä. Kaikki on ensiluokkaista, ravintolakin useita kieliä taitavine tarjoilijoineen. Kapteenitkin puhuvat suomea, englantia, saksaa ja ruotsia. Laivojen henkilökunnat ovat luontevan kohteliaita. Matkustaja tuntee olevansa näissä Saimaan ainoalaatuisissa laivoissa "kuin hyvänä ystävänä ja kauan kaivattuna, mutta lyhytaikaisena vieraana sukulaistalossa". Siitä tulee vakuuttuneeksi jokainen, ken on kesäohjelmaansa ottanut Saimaan laivamatkan. Erikoisen hyvää huolta matkustajistaan pitää Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiö aluksissaan Savonlinnassa ja Imatra II:ssa. Siihen kokemukseen tulivat myöskin toimittaja ja hänen rouvansa Imatra II:ssa. Matkalaukut kannettiin yläkannelle, väljä ensiluokan hytti luovutettiin, valmistettiin nopeasti herkullinen aamiainen ja laivan lähdettyä liikkeelle kapteeni Nikunen liikuskeli sikäli kuin varsinaiselta toimensa hoitamiselta aikaa liikenä, tanakkana ja levollisena yläkannen liki kolmikymmenhenkisessä matkustajajoukossa vastaillen monikielisiin kysymyksiin ja selostellen reitin nähtävyyksiä.¹⁷⁶

Muutokset 1950-luvulla matkailijoiden kannalta olivat varsin vähäiset. Paikallisliikenteen vähennyttyä merkityksettömäksi ilmapiiri laivoilla muuttui. Paikallisväri, jota asioillaan liikkuvat maalaiset olivat tuoneet, kävi vähäiseksi. Välilaitureissa käynnit harvenivat. Enää käytiin vain matkailullisesti merkityksellisissä paikoissa.

Laivojen henkilökuntaan tuli uutena opas, joka voi keskittyä kokonaan matkailijoiden palvelemiseen ja viihdyttämiseen ilman merenkulullisia velvollisuuksia, joita päälliköllä oli.

Sotien jälkeisenä aikana matkailijoiden vaatimustaso kohosi. Hyt-tejä ei enää koettu välttämättä tilaviksi, peseytymismahdollisuuksien puuttuminen tai alkeellisuus häiritsi.

Laivojen koko ja varustajien taloudellinen asema ei tuntunut antavan mahdollisuuksia palvelutason nostamiseen. Matkustajille tarjottu mahdollisuus saunomiseen reitin varrella on usein ollut ainoa kunnollinen peseytymismahdollisuus. Vasta 1970-luvulla alkoi Saimaan vanhoihin matkustajalaivoihin ilmaantua saunoja.¹⁷⁷

1970-luvulla lisääntyi lyhyiden – tunnin tai puolentoista mittaisen – risteilyjen määrä. Varustajat tarjosivat niille matkailijoille, joilla ei ollut aikaa uhrata päivää tai paria pitkille laivamatkoille, mahdollisuuden uuden kokemuksen saamiseen elämyksellisten matkamuistojensa joukkoon.

3. Kulttuurimalli

Schein väittää, että ellei pienyhteisön, erillisen organisaation, omaleimaisesta organisaatiokulttuurista pystytä luomaan mallia, jossa erot emokulttuuriin näkyisivät, ei välttämättä edes voida puhua omaleimaisesta organisaatiokulttuurista.

Kun Saimaan laivamiesten elämää tarkastellaan, huomataan selviä eroja siihen kulttuuritaustaan, jonka sisällä tämä ammattiryhmä toimii. Tästä ”laivamieskulttuurista” on mahdollista hahmotella jonkinlainen malli, eräänlainen kollektiivinen uskomusjärjestelmä, joka ohjasi laivayhteisön ratkaisuja eri ongelmatilanteissa. Tässä tehtävässä olen käyttänyt välineinä arvoja, normeja ja statusta.

Yleisten näkemysten lisäksi on kuitenkin näyttöä käsityksistä, jotka ovat vaihdelleet eri aikoina tai eri laivoissa. Eräs esimerkki, jossa vaihtelua tuntuu olevan, on ajallinen suuntautuminen joko menneeseen – perinteisiin tapoihin ratkaista ongelmat tai jättää ne kokonaan ratkaisematta – tai tulevaisuuteen, jolloin on etsitty uusia mahdollisuuksia ja uutta tekniikkaa tilanteiden selvittämiseksi. Tämä on kuitenkin hankala kysymys. Aineiston vähyys johtaa useissa tapauksissa siihen, ettei voi sanoa onko suhtautuminen ollut henkilökohtaista vai laivakohtaista.

Toinen esimerkki variaatioiden mahdollisuudesta on esimiesten suhtautuminen hierarkiajärjestelmään. Toiset ovat vähätelleet sitä, olleet toverillisia, toiset taas edellyttäneet alaisiltaan asemanmukais-

ta käytöstä. Tässä kysymyksessä on sama vaikeus kuin edellisessä. On mahdoton sanoa, onko kyse ollut henkilökohtaisesta näkemyksestä, pyrkimyksestä muuttaa asiointi oma mielen mukaiseksi vai onko suhtautumistapa ollut koko laivayhteisön hyväksymä perusoletus, jonka mukaan toiminta itsestään ohjautui. Variaatiot kaipaivat runsaasti lisäselvitystä ennen kelvollista käsittelyä.

Vaikka Saimaan laivoilla ei liikuttu niin äärimmäisissä oloissa kuin merillä, oli laivatyössä silti kyse perimmältään kamppailusta luonnonvoimia vastaan ja luonnonvoimien hyväksikäytöstä laivan ja matkustajien saamiseksi paikasta toiseen. Todellisuuden ja totuuden arvioinnin kriteereinä olivat laivamiesten omat tiedolliset ja taidolliset kyvyt.

Laivayhteisöissä ajankäsite oli sirkulaarinen. Purjehduskaudet toistuivat toistensa kaltaisina. Reitti, päivän tai useamman mittaisena toistui jatkuvasti samanlaisena. Askareet toistuivat samanlaisen päivittäisen aikataulun mukaan. Tämän vastakohtana olisi lineaarinen aikakäsitys, jossa menneisyys ja tulevaisuus ovat kehityssuoran, ajan mukana tapahtuvan jatkuvan edistyksen, ääripäät.

Toisesta näkökulmasta aika voidaan käsittää monokroniseksi, loputtomasti osiin jaettavissa olevaksi lineaariseksi nauhaksi, ”mutta jokaisen osan sisällä voidaan tehdä vain yhtä asiaa kerrallaan.”¹⁷⁸ Monokronisen vastakohtana on polykroninen aikakäsitys, jossa aikaa mitataan pikemminkin aikaansaannosten avulla kuin kellolla.

Näyttäisi siltä, että laivayhteisössä aikaa tarkasteltiin osaltaan polykronisesti. Esimerkiksi vahtivuorot jaettiin matkan mukaan, ei kellon. Kelloa tarvittiin verkkaan liikkuvassa laivassa vain silloin kun aikataulujen oli täsmättävä muiden kulkuvälineiden aikataulujen kanssa.¹⁷⁹ Vaikka lähtö tapahtui kellon mukaan, tultiin perille sitten kun ennätettiin. Työpäivä alkoi ”aamukahvin jälkeen” ja loppui illalla kun työt oli tehty.

Vaikka kytkennät ulkopuoliseen maailmaan vaativat ajan jaksottamista kellon ja kalenterin mukaan, ei laivayhteisön perusoletusten tasolla tarvittu muutosta sirkulaaris-polykronisesta ajankäsityksestä

lineaaris-monokroniseen. Aikataulut luotiin varustamo-organisaatiossa ottamalla huomioon laivan resurssit ja muiden liikennevälineiden aikataulut.

Pienissä ja ahtaissa oloissakin on hyttitilojen koosta ja sijainnista voinut tehdä päätelmiä henkilön arvoasemasta. Päälliköillä on ollut kahden huoneen hytit, perämiehillä, konepäälliköillä ja emännillä on ollut omat hytit kaikkina aikoina. Ennen sotia saattoi hierarkian alimman tason henkilöitä asua neljä, joskus jopa enemmän samassa hytissä.

Vaikka sotien jälkeinen kehitys on ollut tärkeimmältä osaltaan selitettävissä lainsäädännöllä ja henkilökunnan vähenemisellä, on silti huomattava, että kehitys jonka päämääränä oli saada jokaiselle henkilökunnan jäsenelle oma hytti, osui ajallisesti yksin laivahierarkiarakenteen heikkenemisen kanssa.

Siihen, millainen kuva ihmisluonnosta laivayhteisössä vallitsee, on erittäin hankala vastata yksityiskohtaisesti lähdeaineiston perusteella. Douglas McGregor esittää kaksi ääripistettä, joista käsin ongelmaa on helpompi lähestyä, teorian X, jonka mukaan ihmiset ovat laiskoja ja heitä on siksi motivoitava ja valvottava, ja teorian Y, jonka mukaan ihminen on pohjimmaltaan motivoitunut ja tarvitsee siksi haasteita ja ohjausta oikeisiin toimiin, ei valvontaa.¹⁸⁰

Laivayhteisössä tuntui olevan pyrkimys siihen, että jokainen tietäisi tehtävänsä ja pystyisi täyttämään paikkansa. Tehtäviin pyrittiin ohjaamaan, autoritaarisuus oli vähäistä, jos sitä yleensä ilmeni. Laivamiehiksi pyrittiin pikemminkin valitsemaan motivoituneita henkilöitä, kuin motivoimaan laiskoja.

Työ, työtoverit, asuminen, vapaa-aika erottuivat laivatyössä varsin huonosti toisistaan. Päälliköt korostivat joskus sitä, että laivan päällikön työaika on 24 tuntia vuorokaudessa. Koneapulainen kävi usein aamuyöllä ravintolasta tullessaan konehuoneessa, esimerkiksi nostamassa painetta. Laivapäiväkirjat, lippuvihot, kassalippaat ynnä muut päivittäisiin tehtäviin liittyvät tarvikkeet olivat käden ulottuvilla nukkuessakin, koska etempänä niitä ei pienissä tiloissa voinut säilyttää.

Tämä oli omiaan johtamaan siihen, että työt olivat läsnä ajatuksissa ja asenteissa myös vapaa-aikana, eivät tekemättömyyttään, vaan vastuuna. Ystävät, tuttavat ja ihmiset, joita laivassa yleensä tapasi, olivat työtovereita tai jonkinlaisessa asiakassuhteessa laivamieheen.

Maailma ei jakautunut jyrkästi erottuviin jaksoihin työ- ja vapaa-aikaan, vaan jaksoihin jolloin laiva oli joko vesillä tai satamassa. Vesillä ollessa oli joko ajovuoro tai vapaavuoro, jokainen oli joka tapauksessa työpaikallaan, seurasi tapahtumia ja oli valmiina kutsuttavaksi työhön tarpeen vaatiessa.

Kyseessä ei ollut tehdasyhteisön työ- ja vapaa-ajan vuorottelu, vaan agraariyhteisön työn ja levon vuorottelu. Sitä korostaa se, että vapaa-päiviä tai lomia ei yleensä enemmälti pidetty kuin kaivattukaan. Työtä kesti ilman vapaapäiviä yhtäjaksoisesti purjehduskauden alusta loppuun, myös 1970-luvulla, jolloin vapaapäivät näkyivät vain palkassa.

Kluckhohn ja Strodtbeck¹⁸¹ ovat hahmotelleet eri kulttuureissa ihmisen toimintaa koskevia oletuksia. Toisessa ääripäässä suuntaudutaan tekemiseen, jossa asiat ja ongelmat käsitetään neuvokkuutta vaativiksi haasteiksi, ja toisessa ääripäässä suuntaudutaan olemiseen, asioiden hyväksymiseen sellaisenaan, toiminnan sopeuttamiseen olosuhteiden mukaiseksi. Tähän kysymykseen lähdeaineisto ei anna informaatiota yleisestä länsimaisesta kulttuurista poikkeavista näkemyksistä, joten sen käsittelykään ei tuo esille mitään asiaa selventävää.

Varhemmilta ajoilta on tietoja siitä, että päälliköt samastivat laivan ja sen tarpeet itseensä. Puhuessaan laivan lähdöstä tai odottamisesta, he sanoivat ”Minä lähden,” tai ”Minä odotan.” Laivan edun mukainen toiminta saatettiin turvata nojautumalla auktoriteettiaseman koskemattomuuteen.

Ainakaan sotien jälkeiseltä ajalta ei Saimaalta ole tietoja jyrkän kurin, sotilaallisen käskynvälityksen käytöstä. Silti työntekijöiden ristiriitaiset pyrkimykset olisivat ehkäisseet tai hankaloittaneet laivan toimintaa. Laivayhteisössä on siten täytynyt vallita ajatus laivan edun ja toiminnan tärkeydestä ennen yksityisen ihmisen, laivamiehen, etua. Se että näin oli, käy ilmi myös useista haastatteluvastauksista.

Tapa ratkaista ongelmat eri tilanteissa, hoitaa eri tehtävät, on vaihdellut eri laivoissa ja eri aikoina. Menettelytavoista on päätetty keväällä purjehduskauden alkaessa joko päällikön, päällystön tai emännän yksipuolisella päätöksellä tai miehistön yhteisellä sopimuksella. Tällaisessa tapauksessa ulkopuoliset tekijät eivät ole olleet olennaisesti ohjaamassa ratkaisua, vaan henkilökunnan jäsenten kyvyt ja ominaisuudet tai rajoitukset sekä henkilökunnan määrä ja dominoivien henkilöiden käytökset siitä, miten asiat tulee tehdä, jotta ne tehdään oikein.



YHTYNEITTEN KUVA-ARKISTON KOKOELMAT. KUVA: ILMARI RAEKALLIO..

4. Yhteenveto

Saimaan matkustajahöyrylaivojen työyhteisöt, henkilöstöorganisaatiot, jakautuivat pääsääntöisesti kolmeen ryhmään, kansi- ja konemiehistöön sekä keittiöhenkilökuntaan. Normaalista miehitystä on varioitu joko miehistön jäsenten ominaisuuksien tai reitin asettamien vaatimusten tai helpotusten vuoksi.

Miesten määrä kansi- ja konemiehistöissä on vähentynyt viime sotien jälkeisenä aikana, koska laivoilla ei enää ajettu paikallisliikenteessä ja koska jäljelle jääneet laivat hoitivat vain matkailijaliikennettä päiväsaikaan. Lisäksi kun höyrykattiloiden polttoaineeksi otettiin halkojen tilalle öljy, väheni miehistön määrä edelleen. Laivojen siirtyminen matkailuliikenteeseen pienensi kansi- ja konemiehistöjä, mutta suurensi keittiöhenkilökunnan kokoa sotien jälkeisenä aikana.

Laivassa vallitsi kaksi päällekkäistä organisaatorakennetta. Toinen, henkilöstöorganisaatio perustui taloudellis-juridisiin vaatimuksiin, käytännön tehtävien organisointiin. Toinen, vapaa-ajan ryhmä rakentui laivamiesten henkilökohtaisten ominaisuuksien, vapaiden sosiaalisten suhteiden varaan.

Näiden organisaatioiden erottaminen toisistaan on käsitteellistä, se tapahtuu struktuurien tasolla, sillä organisatorisella tasolla samalla henkilöllä voi olla vain yksi rooli – mahdollisesti melko monipuolinen – suhteessa samaan organisaatioon ja sen muihin rooleihin. Nämä eri struktuurit ovat vuorovaikutussuhteessa organisaatiokulttuurin

kanssa ja luovat eri laivoissa olevan erilaisen ilmapiirin tehdä työtä ja viettää vapaa-aikaa.

Laivamiehen ura oli miehistön kohdalla säännönmukaisesti kohoamista alimmalta hierarkian portaalta niin korkeaan asemaan kuin laivamiehen henkilökohtaiset ominaisuudet ja käytössä oleva aika antoivat myöten. Keittiöhenkilökunnan kohdalla tämä ei pidä paikkaansa. Kaikkiin laivan keittiötehtäviin voi tulla, vaikka ei olisi ollut sitä ennen päivääkään laivatyössä.

Vaikka käytössäni ollut aineisto ei kaikilta osilta anna riittävästi tietoa perusteellisen tulkinnan tekemiseksi, on jo tällä aineistolla kuitenkin selvinnyt varsin vakuuttavasti, että jokaisessa laivassa on oma organisaatiokulttuurinsa, joka on osittain samanlainen ja osittain erilainen kuin muissa saman ajan laivoissa. Sitä, millainen tämä kulttuuriperusta on eri laivoissa ollut, olisi pitänyt tutkia haastattelemalla useita saman laivan ihmisiä ja verrata tuloksia vastaaviin toista laivaa koskeviin tuloksiin.

Otan esimerkiksi kahden eri päällikön päätöksentekotavat. Toinen päälliköistä oli ja tiedosti olevansa analyttinen päätöksenteossaan. Analyttisessä mallissa ajatellaan, että jokainen joka päättelee loogisesti tiedossa olevista tosioista, päättyy samaan lopputulokseen.

Toisen päällikön päätöksenteko oli intuitiivista. Se perustui ajatukseen, että päällikkö oli saavuttanut kokemuksensa, koulutuksensa ja mahdollisesti asemansa avulla sellaisen tiedollisen ja taidollisen tason, jolloin ratkaisut ja päätökset syntyivät käytännön tilanteissa luonnostaan.

Näiden ajattelutapojen erilaisuus kulminoituu suhtautumisessa itse tehtyyn virheeseen. Analyttisen mallin mukainen tapa on ajatella, että joko tietoaineksessa tai sen käsittelyssä tapahtunut erehdys on johtanut virheeseen. Intuitiivisessa mallissa virhe osoittaisi joko kokemuksen tai koulutuksen puutteellisuutta ja murtaisi koko päätöksentekoperustan, joten virhe ei ole mahdollinen.

Jos on olemassa kaksi näin erilaista päätöksentekotapaa, ovat myös muut laivakohtaista kulttuuria ohjanneet perusoletukset voineet vaih-

della.

Luvussa ”II.2. Sosiaalinen organisaatio” pyrin osoittamaan henkilöstöorganisaation, integraation asteen, vapaa-ajan ryhmän aktiivisuuden ja omaleimaisen organisaatiokulttuurin yhteyden.

Tässä kohdassa olisi ollut toivottavaa, että vastausaineisto olisi antanut paremmat lähtökohdat tulkinnalle. Erityisesti paikallisliikennettä – aikaa ennen 1950-lukua – käsitelleet vastaukset antavat liian vähän tämän kysymyksen tutkijalle.

Voidaan kuitenkin todeta, että perhemäisyydeksi nimetyt kuvaukset ja runsas vapaa-ajan toiminta kertovat vahvasta ryhmäintegraatiosta ja olemassaolevasta organisaatiokulttuurista. Vastaavasti on runsaasti tietoja, joiden mukaan vapaa-ajan yhteistoiminta on ollut vähäistä tai olematonta.

Haastatteluaineisto antaa liian myönteisen kuvan laivamiesten keskinäisistä suhteista. Tämä vaikeuttaa aineiston tulkintaa esittämieni väitteiden todentamiseksi. Koska olen voinut havaita vastauksia ja omia havaintojani vertaamalla sen, että erimielisyyksistä ei puhuta enää vastausvaiheessa, on pääteltävissä että 1970-lukua edeltävinäkin aikoina – joista minulla ei ole omakohtaisia havaintoja – erimielisyyksiä on ollut enemmän kuin vastaukset antavat ymmärtää. Ne vastaukset, jotka puhuvat avoimesti laivamiesten välisestä ristiriidasta, kertovat myös heikosta integraatiosta ja pirstoutuneesta vapaa-ajan ryhmästä.

Esitin hypoteesina, että henkilöstöorganisaatiolla ja ryhmän integraatiolla oli suora verrantosuhte. Mitä vähäisempää oli vapaa-ajan ryhmän toiminta ja mitä vähemmän henkilökunnan jäseniä siihen kuului, sitä heikompi oli henkilöstöorganisaation integraation aste ja sitä heikompi omaleimainen organisaatiokulttuuri kyseisessä laivassa oli.

Lähdeaineisto näyttää puhuvan väitteen puolesta. Ainoa varaus on tehtävä siltä osin, että suuressa osassa vastauksia ei käsitellä sellaisia asioita, joista tämän väitteen tulkinta voitaisiin johtaa.

Tässä työssä on ollut tyytyminen siihen johtopäätökseen, että sosiaalista elämää eri laivoissa ohjasivat osittain erilaiset perusoletukset. Lähde-

aineisto ei anna mahdollisuutta perehtyä syvällisemmin yhteenkään erilliseen henkilöstöorganisaatioon, analysoida perusteellisesti ainoatakaan organisaatiokulttuurin muotoa, joita Saimaalla tavattiin.

Eräänä tutkimustuloksena voisikin pitää toteamusta, että vanha perinnekerruaineisto ei ole riittävän hyvä lähteistö organisaatiotutkimuksen kannalta. Tähän ongelmaan olisi kiinnitettävä enemmän huomiota jo aineiston keruuvaiheessa tai kehitettävä organisaatioteoriaa siten, että sen avulla saataisiin parempia tuloksia käytössä olevista lähteistä.

Joidenkin ilmiöiden osalta, artefaktien tasolla, on nähtävissä esiintymien laajuudessa kerroksittaisuutta. Ilmiö voi olla yhteinen kaikille Saimaan laivoille, rajoittua laivatyyppiin – matkustajalaivoihin, hinaajiin tai tervahöyryihin – se voi olla varustamokohtaista, vaihdella reittityypeittäin – paikallisliikenne tai turistiliikenne, risteilyliikenne tai reittiliikenne – se voi olla myös laivakohtaista.

Yleensä lähdeaineiston niukkuus estää varmojen johtopäätösten teon. Silloinkin kun on käytettävissä lähes aukottomia luetteloita, törmätään variaatioihin ja poikkeuksiin.

Kun artefaktien tasolla oli tällainen kirjavuus, on liian rohkeaa tehdä päätelmiä siitä, miten kattavia perusoletusten tasolla tehdyt löydökset ovat, siksi vähän lähteet niistä puhuvat.

Kuitenkin selviä ristiriitoja perusoletuksissa on löydettävissä. Niitä ei ole mielekäästä sovittaa samaan uskomusjärjestelmään, vaan on parempi olettaa, että on useampia toisistaan poikkeavia organisaatiokohtaisia uskomusjärjestelmiä.

Loppuviitteet

Johdanto

- 1 Sen jonka on tarpeellista saada tietää, miltä osin teos perustuu vastausaineistoon, on syytä hankkia käsiinsä tutkielmani. Heikki Ohvo. Henkilöstöorganisaatio Saimaan matkustajahöyrylaivoissa 1900-luvulla. Turun yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos, suomalainen ja vertaileva kansatiede. Syyskuu 1988. TYKL 1699.
- 2 Pohjanpalo 1965, 204.
- 3 Vrt Jaatinen 1982a, 135; joitakin kyselyvastauksia.
- 4 Suomen ensimmäinen höyrylaiva *Ilmarinen* aloitti Saimaalla vuonna 1833. Ensimmäinen suomalainen merihöyrylaiva *Furst Menschikoff* alkoi ylläpitää säännöllistä linjaliikennettä Turun ja Tukholman välillä vuonna 1837. On tosin korostettava sitä, että *Ilmarinen* oli uniikki 11 vuoden kokeilu. Vasta 1840-luvun jälkipuoliskolla ja yleisemmin 1850-luvulta lähtien alkaa varsinainen kokeilujen aika.
- 5 Soininen 1974, 236. Tässä yhteydessä on viitattu T.Mönkkönen 1950, Pohjois-Savon voikauppa Saimaan kanavan avautumisesta Savon radan valmistumiseen. Laud.työ. H:gin yliopisto.
- 6 Soininen 1974, 216.

- 7 Soininen 1974, 251.
- 8 Koistinen 1968 s.46.
- 9 Koistinen 1968 s.96.
- 10 Koistinen 1968 s.96.
- 11 Koistinen 1968 s.98.
- 12 Koistinen 1968 s.52
- 13 Koistinen 1968 s.58, 60.
- 14 Koistinen 1968 s.50.
- 15 Koistinen 1968 s.68; Karttunen 1945 s.417, 418.
- 16 Nuotio 1969, 110, 113.
- 17 Jaatinen 1982a s.36.
- 18 Karttunen 1945 s.230, 292, 422–423, 461–462.
- 19 Karttunen 1945 s.472.
- 20 Karttunen 1945 s.231.
- 21 Karttunen 1945 s.461. *Peippo*, Savonlinnan museon valokuvakokoelmat, 101:38.
- 22 Karttunen 1945 s.472.
- 23 Jaatinen 1982a s.38; Koistinen 1968 s. 68.
- 24 Vrt. Savonlinnan museon valokuvakokoelma: 81:93 *Ystävä* ja 101:38 *Peippo*; ÅASHM piirustuskokoelma: Höyrysluuppi 44 F (22).
- 25 *Pitkäkoski*.
- 26 *Nagu*.
- 27 Karttunen 1945, 249–253, 314–315, 351–352.
- 28 Vrt. Savonlinnan museon valokuvakokoelma: 101:25 *Punkaharju*; ÅASHM piirustuskokoelma: Matkustajalaiva 48 F (26).
- 29 Esim. Vesijärven tai Lohjan järven laivaliikenne. Juvonen 1960, 27; Latvakangas 1985, 132.
- 30 Rasila 1982, 13.
- 31 Rasila 1982, 13.
- 32 Ahvenainen 1982.
- 33 Ahvenainen & Kaukiainen & Viitaniemi 1982, 288.
- 34 Savonmaa 29.7.1939 No.84, s.12. Saimaan Höyrylaiva Oy liikennöi parin kuukauden ajan keskikesällä päivävuorona linjaa Lappeen-

rannasta Savonlinnaan jo ainakin vuodesta 1937. Tuolloin kaikki muut laivat liikennöivät yövuoroa. Vuonna 1939 Saimaan Höyrylaiva Oy:n kohdalla aikataulu ei muuttunut edellisistä vuosista, mutta Höyrylaiva Osakeyhtiö Kerttu liikennöi kahdella *Orivesi*-laivallaan Joensuuhun päivävuorona keskikesällä kahden kuukauden ajan. Savonlinna–Kuopio-linjalla pääsi joka päivä molempiin suuntiin sekä päivä- että yövuorossa. Heinäveden Höyrylaiva Oy ja Leppävirran Höyrylaiva Oy tekivät yhteiset aikataulut, joissa tämä oli otettu huomioon. Ne jotka käyttivät yövuoroa, kulkivat joka toinen päivä *Leppävirta*- ja joka toinen päivä *Heinävesi*-laivoissa. Vrt. Kesäturistit.

35 Pirinen 1981, 79–80.

36 Vuonna 1940 ja 1941 Kesäturistien mukaan päivävuoroja ajoivat enää Saimaan Höyrylaiva Oy:n laivat linjalla Lappeenranta–Savonlinna. Vuosina 1943–1948 kaikki laivat ajoivat yövuoroja. Vuonna 1949 Kesäturistin mukaan Saimaan Höyrylaiva Oy:n laivat ajoivat keskikesän ajan päivävuoroja ja Leppävirran Höyrylaiva Oy:n *Leppävirta II* ajoi päivävuoroa keskiviikkona Kuopiosta Savonlinnaan ja torstaina Savonlinnasta Kuopioon, muina päivinä yövuoroa.

37 Turistiliikenteen osalta kesä 1952 oli kuitenkin pettymys. Edgren 1955, 28.

Siten ehkä selittyä, että vuonna 1952 paikallisliikenteen osuus laivojen tuloista oli Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiön Mikkelin–Savonlinnan ja Savonlinnan–Punkaharjun-linjoilla noin kolmannes, Savonlinna–Joensuu-linjalla yli kolmannes ja Savonlinna–Lappeenranta -linjallakin noin viidennes. MMA.SHOY. De 1 Laivoja koskevia tietoja.

Työ ja vapaa-aika

38 Jaatinen 1982a, 136; Kosunen 1986, 26.

- 39 Jaatinen 1982b, 9; Kosunen 1986, 69.
- 40 Jaatinen 1982b, 9.
- 41 Odottelua. Roihala 1988, s. 39; Aho 1958, 212; Harju 1958, 219.
- 42 MMA.SHOY. Johtokunnan kokousten pöytäkirjat.
- 43 Seuraavissa laivoissa konepäällikön palkka oli suurempi kuin laivanpäällikön: *Axel* vuodelta 1925, *H.G.Porthan* 1925, *Kalervo* 1939, *Koski* 1933, *Lokki* 1939, *Osuuskunta I* 1925, *Pieksänkoski* 1939, *Pitkäkoski* 1925–1939, *Riistavesi* 1933, *Syväri* 1925, *Särkilahti* 1939 ja *Uusi-Vieremä* 1925. Seuraavissa laivoissa konepäällikön ja laivanpäällikön palkka oli sama: *Kalervo* 1925, *lappeenrantalainen Koski* 1933, *Onkivesi* 1933–1939, *Pisa* 1933, *Saimaa II* 1939, *Tähti* 1939 ja *Tähti III* 1939.
- 44 Aarnio 1988, 31; Leino 1988, 15–16; Ohvo 1988c, 36–37.
- 45 Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot vuosilta 1959 ja 1979.
- 46 Matkustajalaivaa koskeva kaavio on minun tekemäni. Tervahöyryn kaavion on laatinut Toimi Jaatinen. Jaatinen 1982b, 12.
- 47 Taulukot on jaettu kolmeen kokoluokkaan. Taulukossa 2. Ylämiesten määrä pienimmässä luokassa on laivan päällikön lisäksi korkeintaan kaksi miestä. Määrä ei riitä kahteen vahtiin. Keski-suuressa luokassa miesten määrä riittää kahteen vahtiin, mutta ei kahteen täysikokoiseen, kolmen hengen vahtiin. Suurin luokka on normaalisti kuusi miestä, kaksi täyttä vahtia. Kahdeksan miestä on esiintynyt harvinaisena, silloin laiva on ylimiehitetty. Konemiehistö on jaettu kolmeen luokkaan siten, että pienin on kahden hengen miehistöjen muodostama luokka, johon on lisätty yhden hengen konemiehistöt, joita on ollut korkeintaan yhdessä laivassa kutakin vuotta kohti. Suurempia kuin neljän hengen konemiehistöt, ei Saimaalla ole ollut.
- Laivojen jakaminen kolmeen luokkaan on ollut ongelmallisempaa. Luontevaa olisi seurata lainsäädännön luomia rajoja. Tällöin tulisivat rajakohdiksi jotkin seuraavista: 30, 75, 100 ja 150 brt. 30 brt on liian pieni, koska usein sitä isommistakaan ei ole tietoja saatavissa. 75 brt tuntuu kohtuullisen hyvältä rajakoolta pienimmän luokan maksimikooksi. Matka siitä 100 brt:iin on liian lyhyt

ja 150 brt:iin liian pitkä. Alueelle yli 100 brt ja enintään 150 brt sijoittuu paljon erityyppisiä ja erilaisessa liikenteessä olevia aluksia. Esimerkiksi *Karjalankoski*, *Lokki* ja *Riistavesi*, kaikki noin 110 brt:n aluksia, liikennöivät puhtaasti paikallisliikenteessä, mutta esimerkiksi *Heinävesi I* ja *II* sekä *Orivesi II*, 142–149 brt:n aluksia, liikennöivät kaupunkien välisessä liikenteessä, jolloin matkustajina oli sekä paikallisväestöä että matkailijoita. Vedin rajan 125 brt:iin. Tällöin useimmiten rajan alle jäävät alukset olivat aikaisemmin pelkästään paikallisliikenteen aluksia ja tekivät 1970-luvulla lyhyitä risteilyjä, kun taas rajakohtaa suuremmat alukset liikennöivät kaupunkienvälisessä liikenteessä sekä paikallisliikenteen aikana että turistiliikenteessä 1970-luvun lopulle.

- 48 Huomautus. Vuoden 1959 tiedoissa kohdassa 1–3 ylämiestä on mukana yksi moottorialus, joka on entinen höyryalus.

Lähteet: VA.Merenkulkuhallituksen arkisto I

Hc 6 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

Hc 7 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

VA.Merenkulkuhallituksen arkisto II

Hc 71 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1925

Hc 126 Väestön palkat v. 1933

Hc 157 Miehistön palkat v. 1939

Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot. 1948, 1959 ja 1979.

- 49 Huomautus. Vuoden 1959 tiedoissa kohdassa 1–2 alamiestä on mukana yksi moottorialus, joka on entinen höyryalus.

Lähteet: VA.Merenkulkuhallituksen arkisto I

Hc 6 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

Hc 7 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

VA.Merenkulkuhallituksen arkisto II

Hc 71 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1925

Hc 126 Väestön palkat v. 1933

Hc 157 Miehistön palkat v. 1939

Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot. 1948, 1959 ja 1979.

- 50 Huomautus. Vuoden 1959 tiedoissa kohdassa 1–3 ylämiestä ja 1–2

alamiestä on mukana yksi moottorialus, joka on entinen höyryalus.

Lähteet: VA.Merenkulkuhallituksen arkisto I

Hc 6 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

Hc 7 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

VA.Merenkulkuhallituksen arkisto II

Hc 71 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1925

Hc 126 Väestön palkat v. 1933

Hc 157 Miehistön palkat v. 1939

Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot. 1948, 1959 ja 1979.

51 Lähteet: VA.Merenkulkuhallituksen arkisto I

Hc 6 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

Hc 7 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

VA.Merenkulkuhallituksen arkisto II

Hc 71 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1925

Hc 126 Väestön palkat v. 1933

Hc 157 Miehistön palkat v. 1939

Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot. 1948, 1959 ja 1979.

52 Alle 76 brt:n alusten määrä väheni vuodesta 1933 vuoteen 1959 18:sta 3:een (määrä väheni 16%:iin vuoden 1933 määrästä) ja kokoluokan 75–125 brt alusten määrä väheni samana aikana 10:stä 3:een (30%:iin vuoden 1933 määrästä). Suurimman kokoluokan alusten määrä oli vuonna 1933 12 alusta ja vuonna 1959 8 alusta (määrä väheni 66%:iin vuoden 1933 määrästä).

53 Huomautus: Vuonna 1948 oli neljä laivaa ja vuonna 1959 yksi laiva, joiden keittiöhenkilökunnasta ei ollut lainkaan tietoja miehistöluetteloissa.

Lähteet: VA.Merenkulkuhallituksen arkisto I

Hc 6 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

Hc 7 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919

VA.Merenkulkuhallituksen arkisto II

Hc 71 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1925

Hc 126 Väestön palkat v. 1933

- Hc 157 Miehistön palkat v. 1939
 Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot.1948, 1959 ja 1979.
- 54** Huomautus: Vuonna 1948 oli neljä laivaa ja vuonna 1959 yksi laiva, joiden keittiöhenkilökunnasta ei ollut lainkaan tietoja miehistöluetteloissa.
- Lähteet: VA.Merenkulkuhallituksen arkisto I
 Hc 6 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919
 Hc 7 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919
 VA.Merenkulkuhallituksen arkisto II
 Hc 71 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1925
 Hc 126 Väestön palkat v. 1933
 Hc 157 Miehistön palkat v. 1939
 Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot.1948, 1959 ja 1979.
- 55** Lähteet: VA.Merenkulkuhallituksen arkisto I
 Hc 6 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919
 Hc 7 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1919
 VA.Merenkulkuhallituksen arkisto II
 Hc 71 Tiedotuksia laivojen omistajilta v. 1925
 Hc 126 Väestön palkat v. 1933
 Hc 157 Miehistön palkat v. 1939
 Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot. 1948.
- 56** Erityisesti lastialuksista tehdyissä selvityksissä näitä termejä käytetään usein synonyymeinä. Hackman 1981, 25; Hackman 1986, 25; Jaatinen 1982a, 135; Jaatinen 1982b, 8; Kosunen 1986, 26.
- 57** 20 Ohvo 1988a, 53, 58.
- 58** Miehistöluettelot 1979.
- 59** Jaatinen 1982a, 136; Kosunen 1986, 26.
- 60** Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot vuodelta 1979.
- 61** Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot.; MMA. SHOY. Gf:1. Palkkakortit vuosilta 1948–1953.
- 62** Eräiden vastausten mukaan päälliköllä ja konemestarilla oli sama vahti.
- 63** Vrt. Leino 1988, 15.

- 64 Merenkulkuhallituksen arkisto. Miehistöluettelot vuosilta 1948, 1959, 1979.
VA. Merenkulkuhallituksen arkisto I. Hc 6, Hc 7.
VA. Merenkulkuhallituksen arkisto II. Hc 71, Hc 126, Hc 157.
- 65 Haastattelu- ja kyselyvastaukset; vrt. Kääriö 1971, 25.11.s.6.
- 66 Tässä tarkoitetaan ilmeisesti konossamenttia eli laivan rahtikirjaa.
- 67 MMA. SHOY. Cb 1. Pöytäkirjat. 7.2.1914.
- 68 Merenkulkuhallituksen arkisto. Laivojen miehistöluettelot vuodelta 1959.
- 69 ELKA. SLOY. Vuosikertomukset.
- 70 Koeporausrekiä tehtiin telakalla laivan pohjan paksuuden tutkimiseksi.
- 71 Viilareina käytettiin matkustajalaivoissa noin puolitoista metriä pitkiä kuorittuja koivuja, jotka olivat halkaisijaltaan noin 15 cm:ä. Ne ripustettiin noin tuuman paksuisella köydellä ”reelingin tötään” eli laivan partaan tukitankoon suojaamaan ja joustamaan laivan ollessa laiturissa. Matkalla ollessa viilareiden alapää nostettiin noin senttimetrin paksuisen häntänarun avulla vedestä koholle.
- 72 Vrt. ruotsin prova = kokeilla, testata.
- 73 Leino & Ohvo 1988, 25.
- 74 Leino & Ohvo 1988, 25; Ohvo 1988c, 37.
- 75 Ohvo 1981a, s. 9.
- 76 Arkistolähteiden mukaan sopimustekstit eivät puhu kielitaitovaa- timuksista, mutta ilmeisesti niitä on edellytetty.
- 77 VA. Merenkulkuhallituksen arkisto. Hc sarja; Merenkulkuhallituksen arkisto. Miehistöluettelot.
- 78 Kuvaus koskee Sinikolmio-linjan laivoja vuosina 1973 ja 1974.
- 79 Kuvaus koskee *Savonlinnaa* 1950-luvun puolivälissä.
- 80 Kuvaus koskee *Imatraa* 1970-luvun puolivälissä.
- 81 Kosunen 1986, 41.

- 82 Jaatinen & Lehonkoski 1987, 93.
- 83 Kosunen 1986, 41.
- 84 Kosunen 1986, 41.
- 85 Vrt. Pennanen 1979, 54. Erästä tällaista vastaajaa on myös Jukka Pennanen haastatellut omaa tutkimustaan varten.
- 86 ELKA. SLOY. Vuosikertomukset.
- 87 Kosunen 1986, 41.
- 88 Esim. Weibust 1969, 252.
- 89 Totaalisiksi laitoksiksi kutsutaan sellaisia laitoksia, joiden ”saartavaa tai totaalista luonnetta symbolisoi este ulkomaailman kanssa käydyn sosiaalisen vaihdon ja laitoksesta poistumisen tiellä – este joka on usein osa laitoksen fyysistä koneistoa: lukitut ovet, korkeat muurit, piikkilanka, kalliot, vesi, metsät tai nummet.” Goffman 1969, 6.
- 90 Ohvo 1988b, 12.
- 91 Parson 1951; Schein 1987, 119–120.
- 92 Ohvo M. 1988.
- 93 Kuuden vastaajan oma puoliso oli tutustuttaessa laivassa töissä. Seitsemän vastaajaa muistaa ainakin yhden sellaisen tapauksen, joka on johtanut avioliittoon. Lisäksi Johannes Kääriö mainitsee yhden tapauksen artikkelissaan. Kääriö 1972, 27.1.s.6.
- 94 Kosunen 1986, 74.
- 95 Vrt. esim. Nuutinen 1935, 44.
- 96 20.11.1948/794; Ohvo 1988a, 60.; Ojala 1949; Ojala 1955.
- 97 Vrt. Kääriö 1972, 2.3. s.6.; Ohvo 1988a, 61.
- 98 Useita vuosia emäntänä *Sinikolmio–Imatrassa* toiminut henkilö toteasi vastauksessaan, että yleensä päälliköt söivät miehistön kanssa. Kyseisen laivan koko on sellainen, että sen päälliköksi riittää vuoden 1949 asetuksen mukainen laivuri, eli henkilö jonka ura on noussut kansimiehestä päälliköksi Saimaalla. Toinen vastaaja toteaa, että *Imatran* päällikkö söi miehistön kanssa ja *Savonlinnan* päällikkö matkustajien kanssa. *Savonlinna* on suuremman kokoluokan laiva, johon kyseisen *Imatrassa* päällikkönä toimineen lai-

vurin pätevyyskirja ei riittänyt. *Savonlinnan* päällikkö ei ollut edes nähnyt yhtään Saimaan matkustajahöyrylaivaa ennen Saimaalle tuloaan, vaan oli luonut uransa merillä.

- 99** Hinaaja *Ahuun* rakennettiin vuonna 1954 höyrykattilan päällä olevaan tilaan höyrysauna. Sijaintinsa puolesta se oli jo valmiiksi lämmin. Löylyä saatiin päästämällä venttiilin avulla höyryä putkeen, johon oli porattu pieniä reikiä. Löylyn mainitaan olleen hyvää. Vuonna 1863 rakennettu *Ahu* romutettiin vuonna 1958.

100 Ohvo 1981a; Ohvo 1981b.

- 101** Yleisin syy näyttää olleen tuttujen tai useimmin sukulaisten esimerkki (12 vastaajaa), mutta myös muutoin heikkoon työllisyystilanteeseen viitattiin (6 vastaajaa), vrt. Leino & Ohvo 1988, 24. Muita töitä parempi palkka tai muuten paremmat olosuhteet houkuttelivat myös usein (5 vastaajaa) Lisäksi yksi vastaaja mainitsi vaihtelun, yksi seikkailun ja yksi kirjallisuudesta saadun innostuksen.

Ulla Kallberg näyttää päätyneen tätä kysymystä pohtiessaan Kustavin talonpoikaipurjehduksen kohdalla hakemaan vastaus-
ta merimiehen arvostuksesta, seikkailunhalun tyydyttämisestä ja
työllisyyskysymyksistä.

Kallberg 1981, 18–19.

102 Rosander 1971, 47.

103 Kostiainen 1976, 420; Toivonen 1963, 72–74.

104 Karttunen 1945, 588–589.

- 105** Leimun määritelmän mukaan pennalismien ilmeneminen voidaan selittää ”yhteisön voimakkaasti kerrostuneen sosiaalisen rakenteen heijastumaksi. Ne erot, jotka yhteisön perusroolijärjestelmässä vallitsevat, ilmenevät pienoisikoossa saman yhteisön alimman perusrooliryhmän sisällä.” Leimu 1985, 53.

- 106** Tiedossani on yksi aivan selvä tapaus pennalismista eräästä laivasta 1970-luvulla, jolloin itsekin olin laivamiehenä, sekä muutamia tulkinnanvaraisia tapauksia.

107 Ohvo 1988b, 12.

108 Ohvo 1988b, 12.

- 109** Myös muotoa ”mönsträys” käytetään. Vrt. ruotsin mönstra, pitää katselmus, pestata merimiehiä laivaan.
- 110** Merimieslaki 8.3.1924/87; merimieslain muutos 11.5.1928/193; merimieslaki 7.6.1978/423. Ohvo 1988a, 48.
- 111** Jaatinen & Lehonkoski 1987, 91.
- 112** Saimaan laivamiehistä on olemassa pääasiassa kahdenlaisia luetteloita, joissa on tiedot syntymäajoista. Vanhemmat, merimieshuoneiden laatimat, koskevat melkein pelkästään tervahöyrymieshistöjä, sillä ennen 1930-luvun loppua ei lainsäädäntö edellyttänyt sisävesilaivojen miehistöistä pidettävän luetteloa, elleivät nämä olleet ulkomaan liikenteessä. Vasta sotien jälkeiseltä ajalta on Saimaan matkustajalaivoista olemassa miehistöluettelot, joiden perusteella oheiset ikätaulukot on laadittu. Laki merimieskatselmuksesta vuodelta 1937 edellytti, että myös sisävesilaivoista laadittiin miehistöluettelot. Siitä huolimatta 1930-luvun lopulta ei kyseisiä luetteloita löytynyt. Ohvo 1988a, 62.; Merenkulkuhallituksen arkisto. Saimaan matkustajahöyrylaivojen miehistöluettelot vuosilta 1948, 1953, 1959 ja 1979.
- 113** Ravintolahenkilökunnan ikä -taulukossa ei vuotta 1953 varten ole riittävästi tietoja, sillä 16 laivasta, joiden miehistöluettelo löytyi arkistosta, vain 10 laivasta oli keittiöhenkilökunnasta tiedot. Aina-kin 3–4 laivassa, joista keittiöväen tiedot puuttuvat, oli ravintola, ja ainakin *Heinävesi I:ssä* ja *II:ssa* sekä *Leppävirta II:ssa* keittiöväkeä useita henkiä. Muilta vuosilta tiedot ovat vertailukelpoisia.
- 114** Vaikka laivahöyrykonemestari kelpasi maalla olevan kattilalaitoksen hoitajaksi, ei hänen maissa oleva kollegansa ollut pätevä hoitamaan laivan konemiehen tehtäviä ilman lainsäädännön edellyttämää laivan konepuolen kokemusta.
- 115** *Kallavedessä* oli 4 eri päällikköä, jotka vuorottelivat. Lisäksi *Karjalankoskessa* oli kolme päällikköä. Nämä kaikki seitsemän päällikköä kuuluvat ikäryhmään 25–39-vuotiaat, mutta vain kaksi heistä on siinä mukana. Jos kaikki miehistöluetteloissa esiintyvät päälliköt otetaan huomioon on ikäluokan 25–39-vuotiaat suhteellinen

osuus sen vuoden päälliköiden määrästä 61,5%. Vastaavasti seuraavan ikäluokan osuus on 7,7% ja vanhimman ikäluokan osuus 30,8%.

- 116** *Orivedessä*, joka oli dieselöity entinen höyrylaiva ja liikkui Viipurin ja Lappeenrannan välisessä liikenteessä eikä siksi ole mukana taulukoissa, oli vuonna 1979 alle 30-vuotias perämies, joka oli ollut Saimaan matkustajahöyrylaivoissa ensin kansimiehenä sitten rahastaja-kansimiehenä ja suorittanut 23-vuotiaana kuljettajankirja A:n, joka oikeutti toimimaan useimmissa Saimaan matkustajalaivoissa perämiehenä.
- 117** Vuoden 1959 miehistöluetteloissa ei Saimaan Höyrylaiva OY:n laivoissa ole lainkaan ajomiehiä, vaan kaikki ajo- ja kansimiehet on kirjattu kansimiehiksi. Jos näistä muutetaan neljä ilmeistä tapusta kansimiehestä ajomieheksi (*Imatra II* 30-vuotias, *Orivesi II* 58-vuotias ja 56-vuotias sekä *Punkaharju* 46-vuotias, joka itse asiassa teki perämiehen tehtäviä), päädytään sellaiseen taulukkoon, jossa alle 30-vuotiaita ajomiehiä oli 27,3%, alle 25-vuotiaita 9,1%, 25–39-vuotiaita 36,3%, 40–54-vuotiaita 27,3% sekä yli 54-vuotiaita 27,3%.
- 118** MMA. SHOY. Palkkakortit vuosilta 1947–1953. Kääriö 1971, 25.11. s.6.
- 119** Jos laivoissa on ollut kaksi henkeä samalla nimikkeellä (kansimiehet, lämmittäjät, tarjoilijat, keittiöapulaiset), on heidät jaettu iän perusteella vanhempaan (kokeneempaan) ja nuorempaan (koke mattomampaan), vaikka on mahdollista, että iältään nuorempi olisi kokeneempi ammatissaan. Mikäli kyseisessä tehtävässä on ollut laivassa vain yksi henkilö, on hänet merkitty aina vanhemman sarakkeeseen.
- 120** ”a) Vagabonds who take jobs at sea and on shore alternately,
b) Vocational seamen who remain in subordinate position onboard,
c) Vocational seamen who becom officers”. Weibust 1969, 211.
- 121** Kallberg 1981, 18. Kallberg viittaa Volter Kilpeen tässä yhteydessä.
- 122** Katz & Kahn. *The Social Psychology of Organizations*, 1966, 19–26.

Teoria

123 Järjestelmäteoria lieenee tärkein parina viime sotien jälkeisenä vuosikymmenenä esillä olleista organisaatioteorioista. Wiio 1974, 26.

124 Schein 1987.

Edgar H.Schein on Massachusettsin teknillisen instituutin, Sloan School of Managementin professori. Hän väitteli tohtoriksi Harvardin yliopistossa vuonna 1952 sosiaalipsykologiassa. Hän on tutkinut pääasiassa liikkeenjohtajien urakehitystä ja sosiaalistumisprosessia sekä organisaatiokulttuuria. Hän toimi Sloan School of Managementissa organisaatiotutkimusryhmän puheenjohtajana vuosien 1972–1981. Lisäksi hän on toiminut konsulttina useissa yhdysvaltalaisissa ja eurooppalaisissa suuryrityksissä.

125 Schein 1987, 25.

126 Schein 1987, 26–27.

127 Schein 1987, 32.; Schein 1980.

128 Schein 1987, 19–20.

129 Esim. Etzioni 1968, 79–80, 85–86, 92.

130 Schein 1987, 25.

131 Daun & Löfgren 1980, 44.

132 Ihmisen täytyy motivoida oma olemassaolonsa. Normaalisti yhteisön kulttuurinen perusrakenne, sosiaalinen struktuuri tekee tämän yksilön puolesta. Vain poikkeusyksilöt, jotka eivät halua sopeutua yhteisön perinteiseen sosiaaliseen struktuuriin ja sen tarjoamiin statuksiin, ts. ovat huonosti integroituneet yhteisöön, motivoivat itse oman olemassaolonsa tietoisena prosessina.

133 Daun & Löfgren 1980, 45.

134 Schein 1987, 26.

135 Schein 1987, 123.

136 Schein 1987, 123.

137 Schein 1987, 130.

138 MMA. Taipalsaaren Uusi Höyryvenhe Oy:n arkisto. Db:1 Toimin-

takertomus.

139 Etzioni 1968, 13.

140 Matkustajan kannalta rakennekaavio on matkustaja-matkailupalvelut, jossa matkailupalvelut sama organisaatio, joka toisesta näkökulmasta on miehistö-laiva-reitti-rakenne.

141 Karttunen 1945, 367–368; Nurmela 1917.

142 Karttunen 1945, 320–322; MMA. Saimaan Höyrylaiva Oy, Pöytäkirjat; MMA. Säämingin Höyryvenhe Oy, Pöytäkirjat.

143 VA. Merenkulkuhallituksen arkisto I. Hc 6 ja Hc 7. VA. Merenkulkuhallituksen arkisto II. Hc 71, Hc 126 ja Hc 157. Merenkulkuhallituksen arkisto. Miehistöluettelot 1948, 1953, 1959, 1979.

144 MMA. Pielaveden–Maaningan höyryvenhe Oy:n arkisto. C:1 Pöytäkirjat 1898–1909.; MMA. Taipalsaaren Uusi Höyryvenhe Oy:n arkisto. Db:1 Toimintakertomus (kirj. Eliesl Lagercrantz; 1937).; MMA. Mikkelin Höyrylaiva Oy:n ja Höyrylaiva Oy Tähden arkistot. Pöytäkirjat 1935–1959.; Karttulan kunnanarkisto. Karttulan Höyryvenhe Oy:n arkisto. Ca:1 Pöytäkirjat 1904–1916.; MMA. Säämingin Höyryvenhe Oy:n arkisto. Ca:1 Pöytäkirjat 1899–1947.

145 MMA.SHOY.Pöytäkirjat. Ca:1 22.11.1920 L.Thuringin palkankorotusanomus; Ca:2 Johtokunta 23.11. 1931; Cb:1 Yhtiökok. 14.12.1916; Johtokunta 30.1.1927; Cb:2 Yhtiökok. 5.11.1942; Johtokunta 20.7.1945; 23.11.1945; 30.7.1946; 18.11.1948; 14.4.1950; Kirjeistö 1965 Fa:3.

146 ELKA.SLOY. IC2:1 Kertomus toimintavuodesta 1970; 1971; 1972; 1976; 1977.

147 ELKA.SLOY.IC2:1 Johtokunnan kokousten pöytäkirjat 25.11.1967; 28.7.1977; 14.10.1977; Kertomus SLOY:n toimintavuodesta 1970.; Savolainen 1979, s.11.

148 Sisävesillä liikennöineille konealuksille annettiin ensimmäinen asetus päällystön ja konepäällystön pätevyysvaatimuksista vuonna 1890 (27.3. 1890(n:o 13)). Vasta itsenäistymisen jälkeen saatiin uusi päällystöasetus (18.3.1919(n:o 36)). Päällystön pätevyysvaatimuksia hiottiin sen jälkeen puolenkymmentä vuotta

(18.10.1920/261, 17.4.1924/103). Tähän asetukseen oltiin pääpiirteis-
sään tyytyväisiä neljännesvuosisata, 1940-luvun lopulle. Keskeisiä
muutosvuosia laivojen pätevyysvaatimuksissa viime sotien jäl-
keen olivat 1949 (25.2.1949/141, 30.6.1949/501), 1964 (29.10.1964/522)
sekä 1984 (16.3.1984/250). Olen käsitellyt lainsäädännön kehitystä
tarkemmin toisessa yhteydessä. Ohvo 1988a.

149 Merenkulkuhallituksen arkisto. Miehistöluettelot.

150 Saimaan Laivaliikkeen Harjoittajain vuosikertomukset toimin-
ta-ajalta 20.2.1920–21.4.1921, toiminta-ajalta 26.2.1921–18.2.1922,
vuodelta 1939, vuodelta 1945, vuodelta 1946.

151 Rasila (Rannikon ja Sisävesistöjen Laivaliikenteenharjoittajien
Työnantajaliitto ry) perustettiin vuoden 1945 lopulla. Vrt. Laivavä-
en työehtosopimukset vuodesta 1946 lähtien.

152 Merenkulkuhallitus. Miehistöluettelot vuosilta 1948 ja 1953.

153 Heervä 1974, 232–233.

154 Karttunen 1945, 472; Ruohonen 1968, 41; 146; 160.

155 Puolitoistakantisena aloittaneita, mutta myöhemmin kaksikan-
tisiksi muutettuja laivoja olivat esimerkiksi *Savonlinna* (Riimala
1983, 277, valokuvat), *Punkarju–Orivesi I* (Riimala 1983, 275–276,
valokuvat), *Heinävesi I* ja sen sisarus *Heinävesi II–Kuopio–Kalla-
vesi–Suvi-Saimaa* (Riimala 1983, 267, valokuvat; ELKA. Heinäveden
Höyryvenhe Osuuskunnan arkisto. N1:1 Urakkasopimus vuodelta
1907), *Imatra II–Lappeenranta–Louhivesi* (Riimala 1983, 287, valoku-
vat). Joistakin yksikantisista rakennettiin tarpeen vaatiessa puoli-
toistakantisia, esim. *Nagu ... Figaro*. (Riimala 1982.)

156 Ismo Heervä käyttää nimitystä hurrikaanikansi kuvatusta raken-
teesta. Heervä 1974, 290.

157 Vrt. Heervä 1974, 289–290, 293–294.

158 Karttunen 1945, 384. Karttunen viittaa: Mikkelin Sanomat N:o46
14.6.1892.

159 MMA. SHOY. Ca 1. 20.8.1908.; MMA. SHOY. Cb 1. 30.10.1900,
9.2.1911.; ELKA. Heinäveden Höyryvenhe Osuuskunnan arkisto.
N1:1.; Karttunen 1945, 488, 542.

- Esimerkiksi *Koskeen* saatiin sähkövalo vuonna 1920. Kosken 1947, 17.
- 160** MMA. SHOY. Ca 2. 6.3.1937, 15.5.1938, 10.8.1938.
- 161** ELKA. Heinäveden Höyryvenhe Osuuskunnan arkisto. N1:1 Urakkasopimus vuodelta 1907.
- 162** Esimerkiksi Savonlinnan Höyrylaiva Oy:n vuonna 1874 valmistuneeseen Salamaan rakennettiin 1880-luvulla lisää hyttitiloja niin että makuupaikkoja tuli nyt entisen 12 asemesta 60 paikkaa. Karttunen 1945, 288–289.
- 163** Risto Pirisen mukaan torilla ja laivaliikenteellä oli tätäkin suurempi vaikutus toisiinsa vielä 1920-luvulla. ”Maidon, voin ja kananmunien hinnat yleensä laskivat, kun laivaliikenne keväisin alkoi ja maaseudun väestö pääsi kuljettamaan tuotteitaan helpommin kaupunkiin.” Pirinen 1981, 27.
- 164** Ks. lähemmin esim. Karttunen 1945; Riekkä 1978; Leino & Ohvo 1988; Toriaikoihin sidottu aikataulu ei ollut tietenkään pelkästään Saimaalle ominainen piirre, vaan yleisiin liikennejärjestelyihin liittyvä ilmiö maantieteellisestä alueesta riippumatta. Ks. esim. Aho 1958.
- 165** MMA. SHOY. Ca 2. 10.9.1936, 23.11.1937; Savonmaa 29.7.1939 N:o 84, s.12.
- 166** Vrt. Kesäturistit 1939–1949.
- 167** Vehviläinen 1978, 101.
- 168** MMA. SHOY. Ca 1. 22.11.1921.
- 169** Kaukoliikenne loppui tiettävästi vuonna 1927, kun Kuopion-Viipurin laiva Oy lopetti toimintansa. Karttunen 1945, 205–206.
- 170** MMA. SHOY. Ca:1 SHOY:n Kokouspöytäkirjat. 18.4.1910, 27.1.1916, 17.1.1916; MMA. SHOY. Ca:2 SHOY:n Kokouspöytäkirjat. 16.6.1924, 14.11.1930, 6.3.1933, 15.7.1935, 8.7.1936, 3.1.1939, 19.2.1939; MMA. SHOY. Cb:1 Höyryvenhe Oy Kertun Kokouspöytäkirjat. 17.3.1910, 8.4.1911, 9.1.1913, 10.1.1930; MMA. SHOY. Cb:2 Höyryvenhe Oy Kertun Kokouspöytäkirjat. 12.4.1944, 23.11.1945, 11.1.1946, 29.1.1946, 23.3.1946.

- 171** Koskinen 1967, 290. Tämä matkailumuoto ei ollut täysin uutta Suomessa, vaikka Koskisen artikkeli näyttäisi näin väittävänkin. Viikon mittaista täysihoitoristeilyä kokeiltiin Päijänteellä 1930-luvulla muutamana vuonna. Aaro Nuutinen kertoo ”Päijänteen Uivan Hotellin, höyrylaiva Tehin erästä viikon kestäneestä kiertomatkasta” kirjassaan Terveisiä Päijänteeltä! Kirja on erään vuoden 1936 matkan yksityiskohtainen kuvaus. Samankaltaisuudet ”Viikko Saimaalla” -matkan kanssa ovat ilmeisiä. Nuutinen 1938; Alanen 1948, 203–204.
- 172** Ohvo 1981a, 5–6.
- 173** Nuutinen 1935, 201–202.
- 174** Nuutinen 1935; Nuutinen 1936; Niiranen 1978, 16.
- 175** Suomen kulkuneuvot, Kesäturistit.
- 176** Nuutinen 1936, 76–77.
- 177** Edgren 1951, 277–278; Nuutinen 1936, 196; Nuutinen 1935, 227.
- 178** Schein 1987, 107.
- 179** ”Kyllähän ne koitti ajjoo. Jos se män ylvoimaseks, nii antaa seistä; kyllä se sumu selvii sitte. Ne vuan pyrkivät ajamaan, ettei olis monta tuntija myöhässä. Joutus ihmiset kaupunkiin ja tuas pois sitte omille töilleen.” Leino & Ohvo 1988, 25.
- 180** McGregor 1960.
- 181** Kluckhohn & Strodtbeck, 1961

Liitetaulukot

Ammattikohtaiset keski-iat. Vuosi 1948

PÄÄ	PER	AJO	AJO	KAN	KAN	YLÄ	YÖV
47.6	42.6	36.0	26.2	27.4	20.4	34.6	16.3
KM	KAP	LÄM	LÄM			ALA	MIE
49.2	29.8	23.4	19.6			34.7	34.0
EMÄ	KEI	TAR	TAR	KEA	SII	KYH	YHT
41.1	32.5	28.1	24.0	23.8	29.5	34.9	34.2

Ammattikohtaiset keski-iat. Vuosi 1953

PÄÄ	PER	AJO	AJO	KAN	KAN	YLÄ	RAH
49.8	46.6	43.2	26.3	23.5	18.9	35.5	17.8
KM	KAP	LÄM	LÄM			ALA	MIE
49.8	30.1	22.1	18.0			34.6	34.4
EMÄ	KEI	TAR		KEA	SII	KYH	YHT
48.5	52.5	29.8		38.0	25.7	42.9	35.6

Ammattikohtaiset keski-iat. Vuosi 1959

PÄÄ	PER	AJO	AJO	KAN	KAN	YLÄ	RAH
48.9	60.4	38.1		24.6	19.0	36.7	18.2
KM	KAP	LÄM	LÄM			ALA	MIE
56.1	44.7	26.3	22.3			42.1	37.4
EMÄ	KEI	TAR	TAR	KEA	KEA	SII	KYH
46.5	37.9	30.1	22.8	33.5	21.7	37.3	33.6
							YHT
							36.9

Ammattikohtaiset keski-ikä. Vuosi 1979

PÄÄ 50.5	PER 52.0	AJO	AJO	KAN 23.4	KAN 20.1	YLÄ 35.3	RAH
KM 55.8	KAP 48.4	LÄM	LÄM			ALA 54.1	MIE 40.5
RAV 34.5	KEI 32.2	TAR 25.8	TAR 21.7	KEA 22.8	KEA 21.0	SII 18.8	KYH 27.1
							YHT 34.8

Lyhenteet:

MIE miehistö	YÖV yövahti
	RAH rahastaja
YLÄ kansimiehistö	KYH keittiöhenkilökunta
PÄÄ päällikkö	EMÄ emäntä
PER perämies	RAV ravintoloitsija
AJO ajomies	KEI keittäjä
KAN kansimies	TAR tarjoilija
ALA konemiehistö	KEA keittiöapulainen
KM konepäällikkö	SII siivooja
KAP koneapulainen	
LÄM lämmittäjä	YHT. laivan koko henkilökunta

Huomautus 1: Kansimiehistön ja konemiehistön keski-ikään ei ole otettu huomioon yövahtien eikä rahastajien ikää. Miehistön keski-ikässä nämä sen sijaan ovat mukana.

Huomautus 2: Jos laivoissa on ollut kaksi henkeä samalla nimikkeellä (kansimiehet, lämmittäjät, tarjoilijat, keittiöapulaiset), on vanhempi heistä pantu vanhemman sarakkeeseen (vasemman puoleinen) ja nuorempi nuoremman sarakkeeseen (oikean puoleinen). Mikäli heitä on ollut laivassa vain yksi, on hänet merkitty aina vanhemman sarakkeeseen.

Laivamiesten ikäjakautuma. Vuosi 1948

	1948	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Laivaväki	Henk.	127	92	78	57	22	249
	%	51.0	36.9	31.3	23.0	8.8	
Kansimiehistö	Henk.	51	39	37	32	9	117
	%	43.6	33.3	31.6	27.4	7.7	
Kone- miehistö	Henk.	47	35	18	15	9	77
	%	61.0	45.5	23.4	19.5	11.7	
Keittiö- väki	Henk.	22	11	23	10	4	48
	%	45.8	22.9	47.9	20.8	8.3	

Miehistön ikäjakautuma. Vuosi 1948

	1948	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Päälliköt	Henk.			5	16	5	26
	%			19,2	61,6	19,2	100
Perämiehet	Henk.	1		8	8	2	18
	%	5,6		44,4	41,4	11,2	100
Ajomiehet	Henk.	13	9	12	7	1	29
	%	44,8	31,0	41,4	24,1	3,5	100
Kansimiehet	Henk.	37	30	12	1	1	44
	%	84,1	68,2	27,2	2,3	2,3	100
Konepäälliköt	Henk.	3	1	4	13	8	26
	%	11,5	3,8	15,4	50,0	30,8	100
Koneapulaiset	Henk.	12	6	8	2	1	17
	%	70,6	35,3	47,1	11,7	5,9	100
Lämmit-täjät	Henk.	32	28	6			34
	%	94,1	82,4	17,6			100
Yövahdit	Henk.	7	7				7
	%	100	100				100

Keittiöhenkilökunnan ikäjakautuma. Vuosi 1948

	1948	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Emännät	Henk.	5	1	9	7	3	20
	%	25,0	5,0	45,0	35,0	15,0	100
Keittäjät	Henk.	2		2	3	1	6
	%	33,3		33,3	50,0	16,7	100
Tarjoijat	Henk.	9	6	9			15
	%	60,0	40,0	60,0			100
Keittiö- apulaiset	Henk.	5	3	2			5
	%	100	60,0	40,0			100
Siivoojat	Henk.	1	1	1			2
	%	50,0	50,0	50,0			100

Laivamiesten ikäjakautuma. Vuosi 1959

	1959	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Laivaväki	Henk.	66	53	29	31	27	140
	%	47,1	37,9	20,7	22,1	19,3	100
Kansi- miehsitö	Henk.	29	27	8	9	13	57
	%	50,9	47,4	14,0	15,8	22,8	100
Kone- miehistö	Henk.	14	10	9	11	9	39
	%	35,9	25,6	23,1	28,2	23,1	100
Keittiö- väki	Henk.	23	16	12	11	5	44
	%	52,3	36,4	27,3	25,0	11,3	100

Miehistön ikäjakautuma. Vuosi 1959

	1959	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Päälliköt	Henk.			3	7	4	14
	%			21,4	50,0	28,6	100
Perä- miehet	Henk.					7	7
	%					100	100
Ajo- miehet	Henk.	3	1	3	2	1	7
	%	42,8	14,3	42,8	28,6	14,3	100
Kansi- miehet	Henk.	21	21	2		1	24
	%	87,5	87,5	8,3		4,2	100
Rahas- taja	Henk.	5	5				5
	%	100	100				100
Kone- mestarit	Henk.				7	7	14
	%				50,0	50,0	100
Kone- apulaiset	Henk.	1		4	3	2	9
	%	11,1		44,5	33,3	22,2	100
Lämmit- täjät	Henk.	13	10	5	1		16
	%	81,3	62,5	31,3	6,2		100

Keittiöhenkilökunnan ikäjakautuma. Vuosi 1959

	1959	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Emännät	Henk.	1	1	1	6	2	10
	%	10,0	10,0	10,0	60,0	20,0	100
Keittäjät	Henk.	4	3	1	3	1	8
	%	50,0	37,5	12,5	37,5	12,5	100
Tarjoilijat	Henk.	9	5	6	1		12
	%	75,0	41,7	50,0	8,3		100
Keittiö-apulaiset	Henk.	8	6	3	1	1	11
	%	72,2	54,5	27,3	9,1	9,1	100
Siivoojat	Henk.	1	1	1		1	3
	%	33,3	33,3	33,3		33,4	100

Laivamiesten ikäjakautuma. Vuosi 1979

	1979	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Laivaväki	Henk.	44	31	22	12	12	77
	%	57,1	40,2	28,6	15,6	15,6	100
Kansimiehistö	Henk.	18	13	7	4	6	30
	%	60,0	43,4	23,3	13,3	20,0	100
Kone-miehistö	Henk.	1	1	1	5	6	13
	%	7,7	7,7	7,7	38,5	46,1	100
Keittiöväki	Henk.	25	17	14	3		34
	%	73,5	50,0	41,2	8,8		100

Miehistön ikäjakautuma. Vuosi 1979

	1979	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Päälliköt	Henk.	2		3	1	4	8
	%	25,0		37,5	12,5	50,0	100
Perä-miehet	Henk.			1	2	2	5
	%			20,0	40,0	40,0	100
Kansi-miehet	Henk.	16	13	3	11		17
	%	94,1	76,5	17,6	5,9		100
Kone-mestarit	Henk.			1	4	3	8
	%			12,5	50,0	37,5	100
Kone-apulaiset	Henk.	1	1		1	3	5
	%	20,0	20,0		20,0	60,0	100

Keittiöhenkilökunnan ikäjakautuma. Vuosi 1979

	1979	alle 30-v.	alle 25-v.	25–39-v.	40–54-v.	yli 54-v.	YHT
Ravinto-loitsijat	Henk.	1		6	2		8
	%	12,5		75,0	25,0		100
Keittäjät ja kokit	Henk.	4		4	1		5
	%	80,0		80,0	20,0		100
Tarjoilijat	Henk.	8	6	3			9
	%	88,9	66,7	33,3			100
Keittiö-apulaiset	Henk.	7	6	1			7
	%	100	85,7	14,3			100
Siivoojat	Henk.	5	5				5
	%	100	100				100

- 1 Huomautus: Vuoden 1959 tiedoissa osaa ajomiehistä nimitetään kansimiehiksi. Tämä nostaa kansimiesten tilastollista keski-ikää.

- 2 Taulukosta puuttuu kaksi henkeä puuttuneiden syntymäaikojen vuoksi.
- 3 Yhden koneapulaisen syntymä-aikaa ei ole mainittu, joten taulukosta puuttuu yksi henki.
- 4 Lukumäärästä puuttuu yksi henkilö puuttuneen syntymäajan vuoksi.
- 5 Kansimieheksi merkitty henkilö on toiminut perämiehen tehtävissä ilman pätevyyskirjaa.
- 6 Yhden koneapulaisen syntymä-aikaa ei ole mainittu, joten taulukosta puuttuu yksi henki.
- 7 Yhdessä laivoista on kaksi henkilöä hoitanut ravintolaa ilmeisesti yhteisvastuullisesti, mutta päävastuullisen syntymäaika puuttuu. Toisessa laivoista on ilmeisesti ravintoloitsijan kanssa yhteisvastuullisesti hoitanut ravintolaa yksi keittäjä/kokkeihin merkitty henkilö sekä yksi keittiöapulaisiin merkitty henkilö.
Siten tässä taulukossa voisi olla yhteismääränä 11 henkeä.
- 8 Yksi keittäjä/kokkeihin merkitty henkilö on ilmeisesti toiminut yhteisvastuullisesti ravintolanhoitajana yhden ravintoloitsijan ja yhden keittiöapulaisiin kanssa.
- 9 Yksi keittiöapulaisiin merkitty henkilö on ilmeisesti toiminut yhteisvastuullisesti ravintolanhoitajana yhden ravintoloitsijan ja yhden keittäjä/kokin kanssa.

Laivahenkilöstön määrä

Laiva	Vuosi	Kansimiehistö	Pääallikkö ja perämies	Ajomiehet	Kansimiehet	Konemiehistö	Konepääallikkö ja -apulainen	Lämmittäjät	Yövahti	Ravintolahenkilökunta	Emäntä ja keittäjä	Tarjoilijat	Siivoja
Alli	1919	2	1	0	1	2	1	1	0				
	1925	3	1	1	1	3	1	2	0	1	1	0	0
	1933	2	1	1	0	2	1	1	0	1	1	0	0
H.G.Porthan	1925	4	1	1	2	3	2	1	1				
	1933	3	1	2	0	2	2	0	0				
Heinävesi I	1919	6	2	2	2	3	1	2	1	2	1	1	0
	1925	6	2	2	2	4	2	2	1	4	1	2	1
	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	3	2	1	0
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	1	1
	1948	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	2	0
	1953	5	2	1	2	4	2	2					
	1959	5	2	1	2	4	2	2	0	5	4	1	0
Heinävesi II	1919	6	2	2	2	3	1	2	1	2	1	1	0
	1925	6	2	2	2	4	2	2	1	4	1	2	1
	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	3	2	1	0
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	1	1
	1948	6	2	2	2	4	2	2	0	4	2	2	0
	1953	5	2	1	2	3	2	1					
	1959	5	2	1	2	4	2	2	0	4	2	2	0

Laiva	Vuosi	Kansimiehistö	Päällikkö ja perämies	Ajomiehet	Kansimiehet	Konemiehistö	Konepäällikkö ja -apulainen	Lämmittäjät	Yövahti	Ravintolahenkilökunta	Emäntä ja keittäjä	Tarjoilijat	Siivoja
Ilma	1919	4	2	0	2	2	1	1	0				
	1925	3	1	1	1	2	1	1	1				
	1933	3	1	2	0	2	1	1	1	1	0	0	1
Imatra II	1919	6	2	2	2	3	1	2	1	1	1	0	0
	1925	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	1	1
	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	1	1
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1	5	2	2	1
	1948	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	2	0
	1953	6	2	1	3	3	2	1	3	2	1	0	
	1959	5	2	0	3	3	2	1	0	7	4	2	1
Kalla	1919	3	1	0	2	2	1	1	0				
	1925	5	1	2	2	2	1	1	0				
	1933	3	1	1	1	2	1	1	0	1	1	0	0
	1939	3	1	1	1	2	1	1	0				
Karjalankoski	1925	4	2	0	2	2	1	1	0				
	1933	4	2	0	2	2	1	1	1				
	1939	3	1	0	2	2	1	1	0				
	1953	4	2	0	2	2	1	1	1	1	0	0	
	1979	3	1	0	2	1	1	0	0	3	1	2	0
Kerttu	1953	3	1	0	2	2	1	1	2	1	0	1	
	1959	3	1	0	2	2	1	1	0	2	1	1	0

Laiva	Vuosi	Kansimiehistö	Päällikkö ja perämies	Ajomiehet	Kansimiehet	Konemiehistö	Konepäällikkö ja -apulainen	Lämmittäjät	Yövahti	Ravintolahenkilökunta	Emäntä ja keittäjä	Tarjoilijat	Siivoja
Koski	1925	4	2	0	2	2	1	1	0				
	1933	4	1	1	2	2	1	1	1				
	1939	3	1	0	2	2	1	1	0				
	1948	4	2	0	2	2	1	1	0	1	1	0	0
Leppävirta I	1919	7	2	2	3	4	2	2	0				
	1925	8	2	3	3	4	2	2	1				
	1933	7	2	2	3	4	2	2	0				
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1				
Leppävirta II	1925	8	2	3	3	4	2	2	1				
	1933	7	2	2	3	4	2	2	0				
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1				
	1948	6	2	2	2	4	2	2	1	3	2	1	0
	1953	5	2	1	2	4	2	2					
	1959	5	2	1	2	4	2	2	0	4	3	1	0
Lokki	1925	4	1	1	2	2	1	1	0	2	1	1	0
	1933	3	1	1	1	2	1	1	1				
	1939	4	1	1	2	2	1	1	0				
	1948	4	2	0	2	2	1	1	0	1	1	0	0
	1953	4	1	1	2	2	1	1					
	1959	3	1	0	2	2	1	1	0	0	0	0	0
Maaninka	1925	5	2	0	3	3	1	2	0				
	1933	4	2	2	0	2	1	1	1				

Laiva	Vuosi	Kansimiehistö	Päällikkö ja perämies	Ajomiehet	Kansimiehet	Konemiehistö	Konepäällikkö ja -apulainen	Lämmittäjät	Yövahti	Ravintolahenkilökunta	Emäntä ja keittäjä	Tarjoilijat	Siivoaja
Mikkeli	1919	6	2	2	2	3	2	1	0				
	1925	6	2	2	2	4	2	2	0				
	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	1	1	0	0
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1	1	1	0	0
	1948	6	2	2	2	4	2	2	1	3	2	1	0
	1953	6	1	2	3	3	2	1	3	2	1	0	
	1959	4	1	1	2	4	2	2	0	3	2	1	0
Onkivesi	1925	2	1	0	1	2	1	1	0				
	1933	3	1	2	0	2	1	1	0	1	1	0	0
	1939	3	1	1	1	2	1	1	0				
	1948	3	1	0	2	2	1	1	0	1	1	0	0
Orivesi I	1919	6	2	2	2	3	2	1	0				
	1925	6	2	2	2	4	2	2	0				
	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	1	1	0	0
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1	1	1	0	0
	1948	6	2	2	2	4	2	2	1	4	3	1	0
	1953	5	2	1	2	3	2	1	4	2	1	1	
	1959	5	2	0	3	3	1	2	0	5	3	2	0

Laiva	Vuosi	Kansimiehistö	Päällikkö ja perämies	Ajomiehet	Kansimiehet	Konemiehistö	Konepäällikkö ja -apulainen	Lämmittäjät	Yövahti	Ravintolahenkilökunta	Emäntä ja keittäjä	Tarjoilijat	Siivoaja
Orivesi II	1919	6	2	2	2	3	2	1	0				
	1925	6	2	2	2	4	2	2	0				
	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	1	1	0	0
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1	1	1	0	0
	1948	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	2	0
	1953	6	1	2	3	2	1	1	4	3	1	0	
	1959	5	1	0	4	3	2	1	0	5	3	2	0
Osuuskunta I	1919	3	2	0	1	3	1	2	0				
	1925	3	1	1	1	3	2	1	0				
	1933	3	1	1	1	2	1	1	0	2	2	0	0
	1939	3	1	1	1	2	2	0	1	1	1	0	0
	1948	3	1	1	1	3	2	1	0	1	1	0	0
Punkaharju	1919	4	1	1	2	3	2	1	0				
	1925	4	2	0	2	3	1	2	0				
	1933	3	1	1	1	3	2	1	0	1	1	0	0
	1939	3	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0
	1948	3	1	1	1	3	2	1	0	1	1	0	0
Punkaharju II	1919	6	2	2	2	3	2	1	0				
	1925	6	2	2	2	4	2	2	0				
	1933	5	2	2	1	3	2	1	0	1	1	0	0
	1939	4	1	1	2	3	2	1	0	1	1	0	0

Laiva	Vuosi	Kansimiehistö	Päällikkö ja perämies	Ajomiehet	Kansimiehet	Konemiehistö	Konepäällikkö ja -apulainen	Lämmittäjät	Yövahti	Ravintolahenkilökunta	Emäntä ja keittäjä	Tarjoilijat	Siivoja
Riistavesi	1933	4	2	1	1	2	1	1	0	1	1	0	0
	1939	4	2	1	1	2	1	1	0	1	1	0	0
	1948	4	2	1	1	3	2	1	0				
Saaristo	1939	4	1	1	2	2	1	1	0	2	1	1	0
	1948	5	2	1	2	3	2	1	0	2	1	1	0
	1953	3	2	0	1	2	2	0	2	1	1	0	
	1959	3	2	0	1	2	2	0	0	1	1	0	0
Saimaa II	1919	3	2	0	1	2	1	1	0	1	1	0	0
	1925	3	1	1	1	2	1	1	0	1	1	0	0
	1933	3	1	1	1	2	1	1	0				
	1939	2	1	0	1	2	1	1	0	1	1	0	0
Savonlinna	1919	6	2	2	2	4	2	2	0	1	1	0	0
	1925	6	2	2	2	4	2	2	0				
	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	3	1	1	1
	1939	6	2	2	2	4	2	2	1	5	2	2	1
	1948	6	2	2	2	4	2	2	1	4	2	1	1
	1953	5	2	1	2	3	2	1	5	3	1	1	
Tapio	1933	6	2	2	2	4	2	2	1	2	1	1	0
	1939	6	2	2	2	4	2	2	0	2	1	1	0
	1948	6	2	2	2	4	2	2	0	2	1	1	0

Laiva	Vuosi	Kansimiehistö	Päällikkö ja perämies	Ajomiehet	Kansimiehet	Konemiehistö	Konepäällikkö ja -apulainen	Lämmittäjät	Yövahti	Ravintolahenkilökunta	Emäntä ja keittäjä	Tarjoilijat	Siivoaja
Tuulikki	1919	5	2	1	2	3	2	1	0	1	1	0	0
	1925	4	2	0	2	2	1	1	0	2	1	1	0
	1933	3	2	1	0	2	1	1	0				
	1939	3	2	1	0	2	1	1	0	1	1	0	0
	1948	4	2	0	2	2	2	0	0	1	1	0	0
Tähti	1919	3	1	1	1	2	1	1	0				
	1925	5	1	2	2	3	2	1	0				
	1933	4	1	2	1	3	1	2	0				
	1939	5	2	1	2	3	1	2	0	3	2	1	0
	1948	5	2	1	2	3	2	1	0	2	1	1	0
	1953	3	1	1	1	2	2	0					
Tähti II	1925	4	1	2	1	4	3	1	0				
	1933	4	1	2	1	3	1	2	0				
	1948	5	2	1	2	3	2	1	0	2	1	0	1
	1953	3	1	1	1	2	1	1	2	2	0	0	
	1959	2	1	0	1	2	1	1	0	1	1	0	0
Tähti III	1933	4	1	2	1	3	1	2	0				
	1939	4	2	1	1	3	1	2	0	3	2	1	0
Vehmersalmi	1933	3	2	1	0	2	1	1	1	1	0	0	1
	1939	4	2	2	0	2	1	1	1				
	1948	5	2	1	2	2	1	1	0				
	1953	4	1	1	2	2	1	1	2	2	0	0	

Lähteet

Melko tärkeän osan lähteistää muodostavat haastattelut ja kyselyt. Tein itse 1980-luvun alussa keruutyönäni laivamiesten haastatteluja (Ohvo 1981b). Keruutyössä on yhdeksän henkilön haastattelut. He edustavat kaikkia työntekijäryhmiä, joita sisävesien matkustajahöyrylaivoissa on. Sen lisäksi olen 1980-luvun jälkimmäisellä puoliskolla järjestänyt samoja asioita käsittelevän kyselyn ja haastatteluja, joita ovat tehneet muutenkin kuin minä, erityisesti tuolloin Savonlinnassa asunut luotsi, Hannu Leino.

Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys ry:n toimesta on vuosina 1979–1983 haastateltu vajaata sataa laivamiestä ja emäntää. Haastattelut koskevat etupäässä tervahöyryjä, mutta joissakin vastauksissa käsitellään myös matkustajalaivoja ja hinaajia. Minunkin työni kannalta tässä aineistossa on toistakymmentä käyttökelpoista vastausta. Turun yliopiston kansatieteen laitoksella on järjestetty 1960-luvulla merimieskysely (K/19), jonka vastauksista käytän kahta tässä työssäni. Kuopion museo on järjestänyt Sisävesiliikenne I ja II -kyselyt vuosina 1977 ja 1983. Aikaisempaan kyselyyn tuli vastauksia 197 ja myöhempään 36. Ensimmäinen on yleisempi ja toinen keskittyy laivojen miehistön oloihin. Näistä käytän muutamia vastauksia. Vuoden 1977 kyselymateriaalin perusteella on tehty julkaisu (Riekkö 1978), joka on myös käyttökelpoinen lähde tässä tutkimuksessa. Tätä varhaisempaa haastatteluaineistoa, erityisesti sellaista, jossa päästäisiin 1800-luvun puolelle, ei juurikaan ole käytettävissä. (Joitakin haas-

tatteluja on saatettu tehdä, mutta niiden kysymyksenasettelu on sellainen, ettei tämän tyyppinen tutkimus hyödy siitä lainkaan.)

Tärkeän lähteistön muodostavat arkistot, joita on pääasiassa kahta tyyppiä: laivayhtiöiden arkistot ja merenkulkuhallituksen arkistot. Laivayhtiöiden arkistoista tärkeimmät ovat Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiön arkisto, johon sisältyy myös Höyryvenheosakeyhtiö Kertun arkisto. Osa näiden yhtiöiden arkistomateriaalista on kateissa, mutta tärkeä osa on Mikkelin maakunta-arkistossa. Toinen tärkeä arkisto on Saimaan Laivamatkat Oy:n arkisto, joka on lähes kokonaisuudessaan Suomen elinkeinoelämän keskusarkistossa Mikkelissä. Lisäksi on joitakin pienempiä arkistoja hyvänä lisänä. Merenkulkuhallituksen arkistot ovat osaksi Valtion arkistossa ja osaksi, lähinnä sotien jälkeinen aineisto, merenkulkuhallituksen omassa varastossa. Erityisesti merenkulkuhallituksen arkistoista saa melko tarkat, tilastollisesti käsiteltävissä olevat tiedot mm. laivamiesten määrästä eri aluksissa, heille maksetuista palkoista, heidän iästään ja pätevyyskirjoistaan. Laivayhtiöiden arkistot puolestaan antavat elävämmän ja yksilöllisemmän kuvan laivayhtiöiden toimenpiteistä ja osasta miehistönkin asioita.

Arkistot

Karttulan kunnanarkisto.

Karttulan Höyryvenhe Oy:n arkisto.

Vuosikokousten pöytäkirjat

Merenkulkuhallitus

Saimaan matkustajahöyrylaivojen miehistöluettelot

vuosilta 1948, 1953, 1959 ja 1979.

Mikkelin maakunta-arkisto (MMA)

Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiön arkisto ja

Höyrylaiva Oy Kertun arkisto (SHOY)

Johtokunnan kokousten pöytäkirjat
Vuosikokousten pöytäkirjat
Taipalsaaren Uusi Höyryvenhe Oy:n arkisto.
Toimintakertomus
Pielaveden–Maaningan höyryvenhe Oy:n arkisto.
Vuosikokousten pöytäkirjat
Mikkelin Höyrylaiva Oy:n ja Höyrylaiva Oy Tähden arkistot.
Johtokunnan kokousten pöytäkirjat
Vuosikokousten pöytäkirjat
Säämingin Höyryvenhe Oy:n arkisto.
Vuosikokousten pöytäkirjat

Suomen elinkeinoelämän keskusarkisto (ELKA)
Heinäveden Höyryvenhe Osuuskunnan arkisto
Urakkasopimus vuodelta 1907
Saimaan Laivamatkat Oy:n arkisto (SLOY)
Johtokunnan kokousten pöytäkirjat
Laivapäiväkirjat
Vuosikertomukset
Vuosikokousten pöytäkirjat

Valtionarkisto (VA)
Merenkulkurahallituksen arkisto I
Tiedotuksia laivojen omistajilta vuodelta 1919.
Merenkulkurahallituksen arkisto II
Tiedotuksia laivojen omistajilta vuodelta 1925.
Väestön palkat vuodelta 1933.
Miehistön palkat vuodelta 1939.

Kirjallisuus

Painamattomat

Hackman 1981.

John Hackman. ”En träförädlingsindustris virkestransporter på Saimen och angränsande vatten. Företagets samt bogserbotts- och prämflottans utveckling 1873–1943.” **Inre vattenvägar**. Fem föredrag hållna på det Nordiska sjöfartsmuséernas arbetsmöte i Nyslott i September 1979. Sjöhistoriska byrån vid Museiverket. Helsingfors 1981.

Jaatinen 1982a.

Toimi Jaatinen. **Pasassierit, puksierit ja pikinytkyt**. Höryalukset ja niiden varustaminen Mikkelin läänissä, Saimaan vesistöalueella 1856–1920. Suomen historian pro gradu -tutkielma syyskuussa 1982. Helsingin yliopisto. Historian laitoksen kirjasto.

Jaatinen 1982b.

Toimi Jaatinen. **Tervahöyryn miehistöstä 1900-luvun alkupuolella**. Suom.ugrilaisen kansatieteen proseminarityö. Helsingin yliopisto. 1982.

Kosunen 1986.

Mirja Kosunen. **Saimaan höyrylotjat sekä työ ja työolot niissä 1900-luvun alusta vuoteen 1944**. Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen pro gradu -työ Jyväskylän yliopistossa keväällä 1986.

Nuotio 1969. Simo Nuotio. **Kuopion kauppamerenkulku ja ulkomaankauppa Saimaan kanavan avautumisesta Savon radan valmistumiseen (1856–1889)**. Pro gradu -tutkielma. Suomen historia. Jyväskylän yliopisto 1969.

Ohvo 1988d.

Heikki Ohvo. **Henkilöstöorganisaatio Saimaan matkustajahöyrylaivoissa 1900-luvulla**. Turun yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos, suomalainen ja vertaileva kansatiede. Pro gradu -tutkielma. Syyskuu 1988. TYKL 1699.

Ohvo 1981a.

Heikki Ohvo. **Laiva rakenteellisena kokonaisuutena.** Matkustajahöyrylaiva Saimaalla 1965–1975. Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen proseminariesitelmä 5.3.1981. TYKL 1315.

Ohvo 1981b.

Heikki Ohvo. **Työstä ja työoloista matkustajahöyrylaivassa Saimaalla.** Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen keruutyö 1981. TYKL 1343.

Pirinen 1981.

Risto Pirinen. **Matkustajalaivaliikenne Kuopion ympäristössä 1920-luvulta 1950-luvulle.** Pro gradu -tutkielma. Suomen historia. Jyväskylän yliopisto 1981.

Savolainen 1979.

Keijo Savolainen. **Saimaan alueen järvimatkailu.** Markkinoinnin seminaarityö. Savonlinnan Liiketaloudellinen Insituutti/MM-KII. 13.3.1979.

Painetut

Aarnio 1988.

Kari Aarnio. ”Jälkikirjoitus.” **Roihala.** Toim. Heikki Ohvo. Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistys. Savonlinna 1988. S.31.

Aho 1958.

Lauri Aho. ”Muistelmia Näsijärven ja Pyhäjärven laivoista.” **Tam-merkoski 6/1958.** Ss.212–213.

Ahvenainen 1982

Jorma Ahvenainen. ”Taloudellinen kasvu ja elintaso.” **Suomen taloushistoria 2.** Teollistuva Suomi. Toim. Jorma Ahvenainen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Helsinki 1982. Ss. 308–315.

Ahvenainen & Kaukiainen & Viitaniemi 1982.

Jorma Ahvenainen & Yrjö Kaukiainen & Matti Viitaniemi. ”Liikenne.” **Suomen taloushistoria 2.** Teollistuva Suomi. Toim.

Jorma Ahvenainen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Helsinki 1982. Ss.

279–293.

Alanen 1948.

Aulis J. Alanen. **Höyrylaiva Päijänteellä.** Päijänteen laivaliikenteen vaihteita. Jyväskylä-Päijänteen Laivaosakeyhtiö. Jyväskylä 1948.

Daun & Löfgren 1980.

Åke Daun & Orvar Löfgren. **Etnologian metodeja.** Alkut. Etnologiska metoder. Suom. Marketta Huitu ja Lea Joskitt. Jyväskylän yliopisto, etnologian laitos. Tutkimuksia 14. Jyväskylä 1980.

Edgren 1951.

Eric Edgren. ”Katsaus sisävesiliikenteen oloihin.” **Suomen Laivasto 11/1951.** Ss. 277–278.

Edgren 1955.

Eric Edgren. ”Sisävesiliikenteemme näköaloja.” **Suomen laivasto 1/1955.** Ss. 18–19, 28.

Etzioni 1968.

Amitai Etzioni. **Nykyajan organisaatiot.** Alkut. Modern Organizations (1964). Suom. Seppo Randell. Helsinki 1968.

Goffman 1969.

Erving Goffman. **Minuuden riistäjät.** Tutkielma totaalisista laitoksista. Alkut. Asylums (1961). Suom. Auli Tarkka ja Riitta Suominen. Lohja 1969.

Hackman 1986. John Hackman. ”Kaukas Oy:n puunkuljetukset Saimaan vesistöalueella.” Suom. Toimi Jaatinen. **Kavassi.** Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys. Savonlinna 1986. Ss. 21–32.

Harju 1958.

Aug. Harju. ”Muistoja Näsijärven laivoista.” **Tammerkoski 6/1958.** S. 219.

Heervä 1974.

Ismo Heervä. Turun saariston laivaliikenne vuoteen 1917. Turun Historiallinen arkisto 29. Toim. Vilho Niitemaa, Päiviö Tommila, Kalervo Hovi. **Turun Historiallisen Yhdistyksen Julkaisu 29.** Turku 1974. Ss. 216–312.

Jaatinen & Lehonkoski 1987.

Toimi Jaatinen & Pekka Lehonkoski. "Valkoisen tähden laivasto." **Tukkimetsiä ja höyrylaivoja.** Vuosisata Enso-Gutzeit Oy:n puunhankintaa ja kuljetusta Saimaan alueella. Toim. Pekka Lehonkoski. Enso-Gutzeit Oy ja Savonlinnan kaupungin museolautakunta, Imatra 1987. Ss. 60–143.

Juvonen 1960.

Kirsti Juvonen. "Vesijärven laivaliikenteestä." **Kangasalan joulukuun 1960.** Ss. 26–27.

Kallberg 1981.

Ulla Kallberg. **Kustavin talonpoikaispurjehduksesta 1860–1915.** Turun yliopiston Kansatieteen laitoksen toimituksia 8. Turku 1981.

Karttunen 1945.

K.I.Karttunen. **Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria.** Oy Suomen Kirja. Helsinki 1945.

Kluckhohn & Strodtbeck, 1961.

F.R.Kluckhohn and F.L.Strodtbeck. **Variations in Value Orientations.** Harper & Row, New York 1961.

Koistinen 1968.

Pertti Koistinen. **Vanha ja uusi Saimaan kanava.** Helsinki 1968.

Kosken 1947.

Kosken höyryvenhe osakeyhtiö 1897–1947. Kuopio 1947.

Koskinen 1967.

Hannu Koskinen. "Vesiliikenne." **Leppävirran kirja.** Toim. Osmo Rinta-Tassi. JYY:n kotiseutusarja n:o 5. Pieksämäki 1967.

Kostiainen 1976.

Auvo Kostiainen. "Amerikansuomalainen kuva: työttömyystöinä tallennettua Minnesotan suomalaisten historiaa." **Turun Historiallisen Yhdistyksen Julkaisuja 31.** Vammala 1976. ss. 414–431.

Kääriö 1971.

Johannes Kääriö. Juho Kääriö muistelee. Pielaveden laivaliikenteen historiaa. **Pielaveden ja Keiteleen sanomat. 23.9., 7.10., 21.10.,**

28.10., 11.11., 25.11., 16.12., 29.12. 1971.

Kääriö 1972.

Johannes Kääriö. Juho Kääriö muistelee. Pielaveden laivaliikenteen historiaa. **Pielaveden ja Keiteleen sanomat. 5.1., 27.1., 17.2., 2.3., 16.3. 1972.**

Latvakangas 1985.

Arto Latvakangas. **Lohjan vesistön laivaliikenteen historia.** Lohja 1985.

Leimu 1985.

Pekka Leimu. **Pennalismi ja initiaatio suomalaisessa sotilaselämässä.** Kansatieteellinen arkisto 33. Jyväskylä 1985.

Leino 1988.

Olli Leino. ”Merimiehestä höyryhöperöksi.” **Roihala.** Toim. Heikki Ohvo. Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistys. Savonlinna 1988. Ss. 14–16.

Leino & Ohvo 1988.

Hannu Leino & Heikki Ohvo. ”S/S Tapion yövahtina ja kansimiehenä.” **Roihala.** Toim. Heikki Ohvo. Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistys. Savonlinna 1988. Ss. 24–25.

Lippitt & White 1952.

R. Lippitt & R.K.White, ”An Experimental Study of Leadership and Group Life”, Swanson et al., **Readings in Social Psychology.** Holt, Rinehart and Winston, New York 1952. s.340–355.

McGregor 1960.

D.M.McGregor. **The Human Side of Enterprise.** McGraw-Hill, New York 1960.

Niiranen 1978.

Timo Niiranen. Leppävirran ja Varkauden järvi-liikennettä **Pohjois-Savossa.** Helena Riekkä et al. Kuopion museo. Kulttuurihistorian osaston julkaisuja 1. Kuopio 1978.

Nurmela 1917.

Höyrylaiva osuuskunta Nuijamaa il. Tietoja kymmenvuotisesta toiminnasta. Toimittanut Anton Nurmela. Viipuri 1917.

Nuutinen 1936.

Aaro A. Nuutinen. **Saimaa**. Kesäkiertokierros Euroopan ihanimmalla järvellä. Porvoo 1936.

Nuutinen 1935.

Aaro A. Nuutinen. **Suvista Savoa**. Kesäretki Savon mailla ja vesillä. Porvoo 1935.

Nuutinen 1938.

Aaro A. Nuutinen. **Terveisiä Päijänteeltä!** Porvoo 1938.

Ohvo 1988a.

Heikki Ohvo. "Laivamiehet ja heidän työnsä lainsäädännön valossa. Lainsäädännön kehityksestä sisävesillä 1900-luvun alusta 1970-luvun loppuun." **Kavassi**. Toim. Toimi Jaatinen. Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys. Savonlinna 1988. Ss. 48–64.

Ohvo 1988b.

Heikki Ohvo. "Nurkkamullikka ja sumusakset." **Roihala**. Toim. Heikki Ohvo. Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistys. Savonlinna 1988. Ss. 12–13.

Ohvo 1988c.

Heikki Ohvo. "Perämies Eelis Kontiainen." **Roihala**. Toim. Heikki Ohvo. Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistys. Savonlinna 1988. Ss. 36–37.

Ohvo M. 1988.

Matti Ohvo. "Kun kippari laivaan grillin osti." **Roihala**. Toim. Heikki Ohvo. Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistys. Savonlinna 1988. Ss. 20–21.

Ojala 1949.

Ojala O. Asetus merimiesten asunnoista aluksessa. **Sosiaalinen aikauskirja 1–2/1949** Ss.20–22.

Ojala 1955.

Ojala O. Sosiaalinen kehitys maamme kauppamerenkulun alalla vuoden 1944 jälkeen. **Suomen Merenkulku 2/1955** Ss.39–42.

Parson 1951.

T. Parson. **The Social System**. Free Press, NY 1951.

Pennanen 1979.

Jukka Pennanen. **Muikkuapajilla**. Puruveden ammattimainen talvinuottakalastus 1900-luvun alusta 1970-luvun puoliväliin. Kansatieteellinen arkisto 30. Jyväskylä 1979.

Pohjanpalo 1965.

Jorma Pohjanpalo. **Suomi ja merenkulku**. Helsinki 1965. Mitä–Missä–Milloin -sarja.

Rasila 1982.

Viljo Rasila. ”Liberalismin aika.” **Suomen taloushistoria 2**. Teollistuva Suomi. Toim. Jorma Ahvenainen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Helsinki 1982. Ss. 13–26.

Riekki 1978.

Järviliikennettä Pohjois-Savossa. Helena Riekki et al. Kuopion museo. Kulttuurihistorian osaston julkaisuja 1. Kuopio 1978.

Riimala 1983.

Suomalaisia höyrylaivoja 150 vuotta maailman merillä ja kotivesillä 1833–1983. Toim. Erkki Riimala. Julk. Suomen Höyrypurjeseura ry. Lahti 1983.

Riimala 1982.

Erkki Riimala. **Suomenlahdella ja Saimaalla**. Yhden saaristomatkustajahöyrylaivan tarina. Estrex Oy, Helsinki 1982.

Rosander 1971.

Göran Rosander. ”Ekologisk kompensation.” **Egologi och kultur**. Red. Åke Daun & Orvar Löfgren. Köpenhamn 1971. ss. 43–48.

Ruohonen 1968.

Arvo Ruohonen. **Laivoja ja laivamiehiä Tampereen vesillä**. Tampere 1968.

Schein 1987.

Edgar H. Schein. **Organisaatiokulttuuri ja johtaminen**. Alkut. Organizational Culture and Leadership, 1985. Suom. Ritva Liljamo ja Asko Miettinen. Espoo 1987. Ekonomia-sarja.

Schein 1980.

Edgar H. Schein. **Organizational Psychology**. (3rd ed.) Pren-

- tice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 1980. (First publ. 1965).
 Soininen 1974.
 Arvo M. Soininen. **Vanha maataloutemme**. Maatalous ja maatalousväestö Suomessa perinnäisen maatalouden loppukaudella 1720-luvulta 1870-luvulle. Historiallisia tutkimuksia 96. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki 1974.
 Toivonen 1963.
 Anna-Leena Toivonen. ”Etelä-Pohjanmaan valtamerentakainen siirtolaisuus 1867–1930.” **Historiallisia tutkimuksia LXVI**. Suomen Historiallinen Seura. Seinäjoki 1963.
 Vehviläinen 1978.
 Olli Vehviläinen. **Savonlinnan kaupunki 1876–1976**. Savonlinnan kaupungin historia III. Savonlinnan kaupunki, Savonlinna 1978.
 Weibust 1969.
 Knut Weibust. **Deep Sea Sailors**. A Study in Maritime Ethnology. Nordiska museets Handlingar 71. Stockholm 1969.
 Wiio 1974.
 Osmo A. Wiio. **Yritysdemokratia ja muuttuva organisaatio**. 4.painos. Helsinki 1974. Ekonomia-sarja.

Vastajaat

- Aalto, Toini. S.1919. HAO -88
 Auvinen, Juhani. S.1911. HAO -87
 Backman, Martta. S.1901. SPMY -79
 Behm, Aarne. S.1919. LK-87
 Behm, Lauri. S.1913. LK-86
 Cederström, Hjalmar. S.1900. HAO -80 SMPY -80
 Falck, Vilho. S.1909. TYKL 1343
 Halimaa, Kalle. S.1906. SPMY -80
 Harmonen, Olga. SPMY -81
 Heikkinen, Anna (Anni). S.1916. SMLPKY/HL-87
 Heikkinen, Toivo. S.1915. SMLPKY/HL-87
 Hentinen, Oskari. S.1895. Kum/KHO K/4b/83

Hintsanen, Maunu. S.1916. SPMY -79
 Hirvonen, Eino. S.1914. HAO -88
 Ihalainen, Reino. S.1928. LK-86/87
 Juuti, Eeva. S.1902. SPMY -80
 Jyrkinen, Orvokki. S.1918. TYKL 1343
 Jääskeläinen, Yrjö. S.1896. TYKL K/19
 Karppinen, Yrjö. S.1905. SPMY -80
 Kinnunen, Toini. S.1928/Eino Pulkkinen S.1895. KuM/KHO K/4b/83
 Kiuru, Taimi. S.1911. SPMY -79
 Koikkalainen, Juho. S.1913. KuM/KHO K/4b/83
 Koivistoinen, Eino. S.1907. LK-86
 Kokkonen, Veera ja Vihtori. S.1896. S.1889. TYKL K/19
 Kolehmainen, Helmi Ester. S.1909. SPMY -79
 Kontiainen, Eelis. S.1913. SMLPKY/HL-87
 Kontiainen, Tyyne Johanna. S.1912. SMLPKY/HL-87
 Koponen, Keijo. S.1946. HAO -88
 Koponen, Matti. S.1927. SMLPKY/HL-87
 Korhonen, Maria. S.1901. SMPY -83
 Kuokkanen, Anja. S.1933. HAO -87
 Kääriö, Johannes. S.1911. KuM/KHO K/4/77,4b/83
 Lajunen, Arvid. S.1918. SPMY -83
 Laukkanen, Emil Arvid. S.1905. SMPY -80
 Leino, Hannu. S.1952. HAO -88
 Leinonen, Reino. S.1912. SMPY -80
 Lind, Iivari. S.1901. SMÅA, EC12
 Makkonen, Keijo. S.1946. TYKL 1343
 Makkonen, Mirja. S.1955. TYKL 1343
 Martikainen, Veikko. S.1923. LK-86
 Mielikäinen, Akseli F. 1904. SMPY -80
 Mielikäinen, Severi Juhana. S.1915. SPMY -80
 Mikkonen, Toimi. 1909. SMPY -80
 Muurinen, Esko. HAO -88
 Noponen, Martti. S.1924. HAO -88

Ohvo, Hannele. S.1953. TYKL 1343
 Ohvo, Matti. S.1948. TYKL 1343
 Pesonen, Ida. S.1913. HAO -88
 Piironen, Uuno. S.1916. HAO -88
 Pulkkinen, Alma. S.1910. SMPY -81
 Pulkkinen, Eemeli. S.1901. TYKL K/19
 Pulli, Eila. S.1934. TYKL 1343
 Pylkkänen, Kaarlo Sakari. S.1910 LK-86
 Saukkonen, Lauri. HAO -88
 Suikka, Aarne. S.1905. SMÅA/EC11
 Takkinen, Uuno Petter. S.1923. KuM/KHO K/4b/83
 Tikka, Eevert. S.1911. SMÅA, EC10
 Torniainen, Eero. SMPY -82
 Turtiainen, Jukka. S.1900. SMPY -81
 Turtiainen, Veikko. S.1905. SMPY -83, SMLPKY/HL-87
 Turunen, Martti. S.1946. LK-87
 Tuunanen, Raimo. S.1951. TYKL 1343
 Vaario, Martti. S.1926. HAO -87, HAO -88
 Viikki, Niilo. S.1888 TYKL K/19
 Virtanen, Urpo. S.1912. SPMY -80
 Väänänen, Veli. S.1917. KuM/KHO K/4b/83

Lyhenteet:

HAO	Tekijän suorittama haastattelu, tekijän hallussa.
KuM/KHO	Kuopion kulttuurihistoriallisen museon arkisto.
LK	Laivamieskysely, Turun yliopiston kulttuurientutkimuksen laitos, Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen arkisto, B kyselyt. Kopioina myös Savonlinnan maakuntamuseossa.
SMLPKY	Saimaan Matkustajalaivaperinteiden Kannatusyhdistys ry:n piirissä tehtyjä haastatteluja.
SMÅA	Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi.
SPMY	Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys ry:n tekemiä haas-

TYKL tatteluja, Savonlinnan maakuntamuseossa.
Turun yliopiston kulttuurientutkimuksen laitos, Suomalaisen ja vertailevan kansatieteen arkisto.