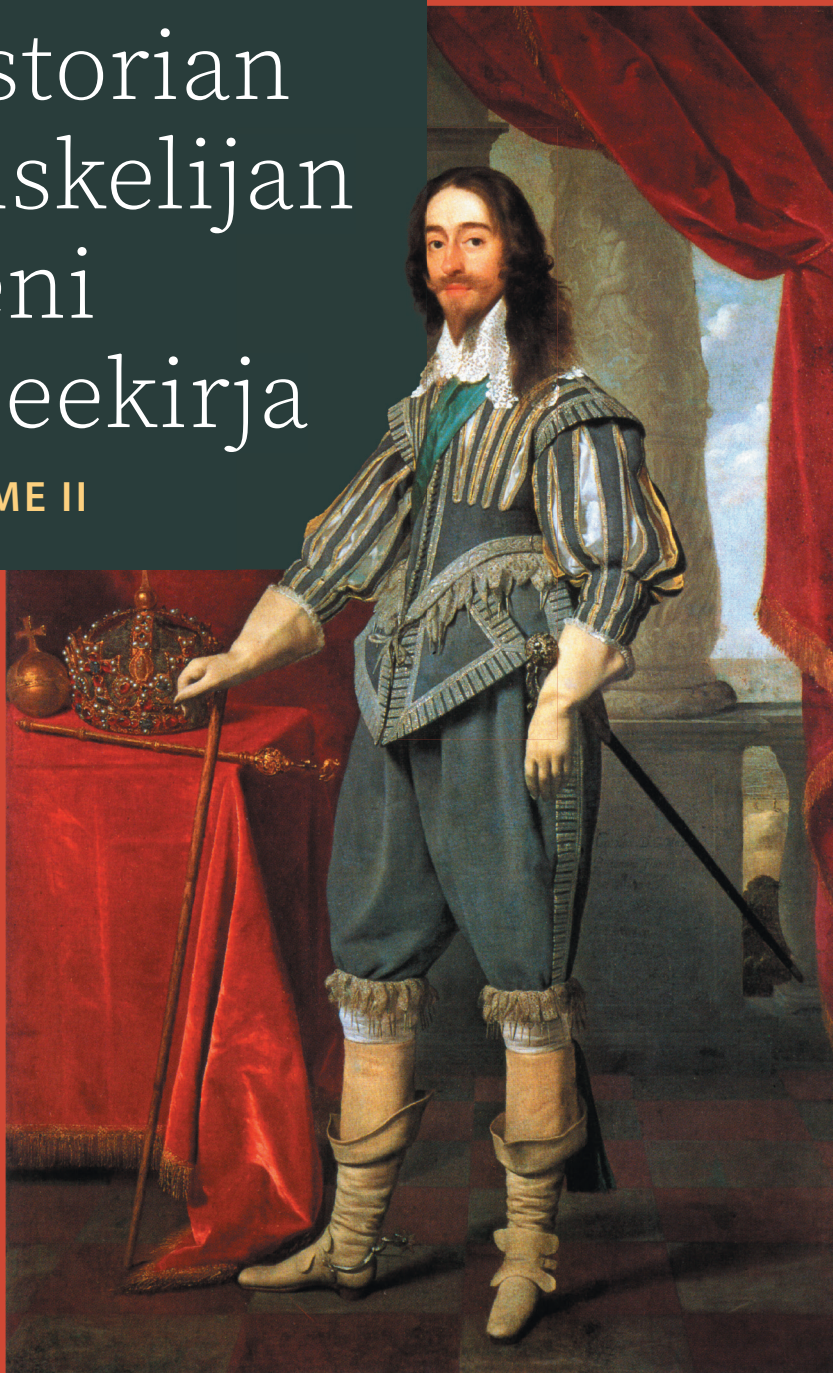


PANU MÄKIPESKA

Historian opiskelijan pieni esseekirja

VOLUME II



Historian opiskelijan pieni esseekirja vol. II

Kansien kuvat:

Etukansi: Kaarle I - Daniel Mytens, öljyväri 1630

Takakansi: Olavi Paavolainen - Väinö Kunnas 1928,

Panu Mäkipeska - kirjoittaja

© 2024 Panu Mäkipeska

Taitto ja kansi: Books on Demand

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-8159-3

Panu Mäkipeska

Historian opiskelijan pieni esseekirja vol.

II

Sisällys

Alkusanat	7
Antiikin johdantokurssi 2023.....	9
Cura Annonae – viljan ja leivän jakelujärjestelmä Roomassa 200 eKr. – 300 jKr. – pienoistutkimus.....	9
Keskiajan kolme renessanssia	
– kokoelma muistiinpanoista – kevät 2022.....	20
Karolinginen renessanssi.....	21
1100-luvun renessanssi.....	32
Italian renessanssi	44
Keskiajan kansankulttuuria ja elämää	
– oppimispäiväkirja – syksy 2022	55
Ison Britannian muotoutuminen 1500–1800 – kevät 2023	67
Lähde-essee: Englantilaisen vallankumouksen poliittiset pamfletit..	67
Ison-Britannian muotoutuminen 1500–1800 – luentopäiväkirja ...	76
Kolonialismin globaali historia	
– syksy 2021.....	97
Monietnisen Venäjän valtakunnan laajenemisen vaiheet ja sen harjoittamat kansojen politiikat.....	98
Sairauksien ja epidemioiden historia	
– luentopäiväkirja – kevät 2023.....	110
Historian tutkimuksen johdantokurssi 2018	130
Saksan taloudellisen kehityksen keskeiset piirteet 1815–1914	130
Suomen yrittäjyyden historia 2023	
– kirjoitustehtävät	139
William Crichton – laivanrakentaja ja höyrykoneiden tekijä, joka oli Aurajoen telakoiden pääomistaja ja kehittäjä vuosina 1862–1889	139
Belle époque – tieteellisen maailmankuvan	
sosiaalihistoria 2023 – loppuessee	147
Miksi kultakausi johti sotaan.....	148

Eurooppalaiset totalitarismit 1920–40-luvulla

– loppuessee – syksy 2022	160
Olavi Paavolaisen Natsi-Saksa pohjautuen hänen teokseensa ”Kolmannen valtakunnan vieraana”	161

Uusi sotahistoria ja ihmisen ääni

– talvi- ja jatkosota 1939 – syksy 2022	173
Loppuessee	175

II maailmansodan sosiaalihistoria

– syksy 2022	186
Loppuessee.....	187

Kylmän sodan historia

– kevät 2022.....	198
Loppuessee – Kylmän sodan historian kurssin herättämänä.....	198

Koreoiden historia – jakautuminen historiallisesta yhtenäisestä valtiosta kahdeksi toistensa vastakohtaksi – kesä 2022

210

Kansainvälisen lain ja oikeuden historia 2021

239

Ihmisoikeuksien yleismaailmallinen julistus (1948) – loppuessee.. 240

Marilyn Monroe oman aikansa Amerikan kuvana

– kevät 2022.....	248
Elämäkertatutkimus pohjautuen Marilyn Monroen biografiaihin	250

Maailman vallan jäljillä 2023

262

Maailman vallan jäljillä – loppuessee

262

Kurssit ja opettajat

270

Ajatuksia elämästä ja tulevaisuudesta.....

272

Työuran ja historian opiskelujen perintö

272

Eläkeläisen elämä

274

Perheen ja ystävien perintö

275

Suomen perintö

275

Tulevaisuus.....

276

Seuraava elämä ja lopuksi

277

Tuulalle

Alkusanat

Kirjan sisältö syntyi kirjoittaessani erilaisia kirjoituksia opinnäytteinä Avoimen yliopiston kursseille. Kirjan julkaiseminen on kuitenkin ollut alusta alkaen tavoitteeni, jälleen kerran. Kirjan saaminen valmiiksi on eräänlainen etappi elämässä, konkreettinen todistus pitkäaikaisesta työstä. Se on sitä eniten itselleni, mutta myös mieluinen lahja läheisileni, ja myös muille. Tulevathan kirjani kirjastoihin, ja niitä saa ostaa nettikirjakaupoista.

Tätä kirjoittaessani on tullut täyteen kuusi vuotta historian harrastamista, ja ennen joulua 2023 saavutin humanististen tieteiden kandidaatin oppimäärän. Kirjani on jatko-osa edelliselle historian kirjalleni, joten tiedätte mitä odottaa. Joistakin niistä kursseistani, joihin ei ole kuulunut loppuesseetä, olen koonnut muistiinpanoistani tai kurssin osatehtävistä kokonaisuuden. Tällä kertaa halusin kirjoittaa myös lyhyen kuvauksen kursseista johdatteluna itse esseen, joka yleensä keskittyy vain yhteen teemaan.

Kirjan lopussa pohdin historian opiskelun merkitystä omaan ajatteluuni ja peräti elämäni. Uskon, että oppi vaikuttaa valintoihini siinä, mitä luen ja katson, mihin matkustan ja mistä olen kiinnostunut. Se on tehnyt maailmastani paljon ymmärrettävämmän, vähentänyt epätoisuuttani, ja tuonut rauhaa suhtautumisessa asioihin ylipäättänsä. En katso olevani vain menneiden aikojen mies, pikemminkin päinvastoin. Pystyn nykyisin taklaamaan vaikeampia kysymyksiä maailmasta kuin ennen, ja varsinkin sodasta ja rauhasta.

Miten asia onkin, minulla on ilo esitellä tämä kolmas kirjani teille. Kirjoituksistani tulee itselleni rakkaita, ja palaan usein tiettyihin kohtiin uudestaan ja uudestaan. Haluan ikään kuin tarkastaa olenko kuitenkin sanonut asiat oikein. Näin olen tehnyt aikaisempienkin kirjoitusteni suhteen, ja myös työelämässä. Lähes poikkeuksetta olen hyväksynyt kirjoitukseni myös myöhemmin, ja nauttinut omasta tekstistäni. Eikä

se oikeastaan ole ihme, sillä tekstinihän on minua, jos mikä. Jos hyväksyn itseni, hyväksyn tekstinikin, joten olkaa hyvä. Petrarcca muuten, humanismin isä, ajatteli, että tekstisi ja elämäsi pitäisi yhtyä yhdeksi, josta seurasi humanismin itu, ja tätä hän suositteli jokaiselle. Tähän suureen ajattelijaan törmäätte tuonnempana, kun jatkatte lukemista eteenpäin.

Espoossa 11.1.2024
Panu Mäkipeska

Antiikin johdantokurssi 2023

Cura Annonae – viljan ja leivän jakelujärjestelmä Roomassa 200 eKr. – 300 jKr. – pienoistutkimus



Kartta muinaisesta Ostiasta noin vuodelta 113 eKr., sijoitus Vatikaanin Museo

Cura Annonae oli Rooman imperiumissa viljan tuonti ja jakelujärjestelmä, joka palveli etupäässä Rooman kaupunkia, myöhemmin Konstantinopolia. Nimi tulee viljan jumalan Annonan mukaan. Kysymyksessä oli logistinen järjestelmä, johon kuului muutamia tuhansia laivoja, ja useita satamia, keskuksenaan Rooman satamakaupunki

Ostia. Järjestelmä kehittyi tasavallan aikana 200-luvulta eKr. alkaen vakiintuneeksi, ja sen huippuaika oli 200-luvulla jKr. Keisariaikana systeemi palveli keisareiden politiikkaa, ja sen tarkoituksena oli mm pitää Rooma rauhallisena, ja saada kannatusta keisarille. Tuen piirissä oli kuitenkin vähemmistö kansalaisista, ja säännöt vaihtelivat olosuhteiden ja poliittisen tilanteen mukaan. Muu vilja myytiin markkinaehtoisesti. Hinta saattoi nousta pilviin, jos huhuttiin kapinoista viljan tuontimaissa tai muista epävarmuuksista. Rooman kannalta oli oleellista, että koko logistinen ketju oli varmistettu pitkäaikaisin sopimuksin, jolloin viljan hinta pysyi vakaana.

Monet provinssit tulivat riippuvaiseksi viljan viennistä Roomaan, ja Rooman intressissä oli näiden alueiden pitäminen vakaana. 200-luvulla eKr. viljaa saatiin Sardiniasta ja Sisiliasta. Karthagon valtauksen jälkeen viljelyä siellä suosittiin, ja viljan tuonti kasvoi Pohjois-Afrikasta tasavallan loppukaudella sekä keisarikaudella. Kun Rooma valloitti Egyptin 48 eKr., alkoi laajamittainen tuonti sieltä, ja Aleksandriasta kasvoi hiljalleen suurin viljan tuontisatama. Pohjois-Afrikka jäi kuitenkin oleelliseksi tuontialueeksi sen helppouden vuoksi. Egyptissä vilja tuli saada korjattua ennen Niilin jokavuotista tulvaa, joka peitti pellot jo kesäkuussa. Vilja keräiltiin pelloilta lauttoihin, jotka uitettiin Niilin sivuhaaroja pitkin pääsatamaan. Siellä tarvittiin välivarastoja, jotta vilja virtasi suhteellisen tasaisesti Roomaan. (Karivieri&Meriluoto 2019:171–174) Talvien loppuilla Rooman varastot olivat usein tyhjiä, joka kuvasi miten kriittinen järjestelmän toiminta oli. Laivat eivät pystyneet yhtä tehokkaaseen kuljetukseen läpi vuoden. Keisarikaudella (alkaen 27 eKr.) järjestelmän kehityttyä täyteen kukoistukseensa, pannonnettiin liikenteen lisäksi juuri monivuotisiin varastoihin, joilla viljan hintaa saatiin vakautettua.

Huippuaikana 200-luvulla jKr. Roomassa oli miljoona asukasta, jolloin Ostian väkiluku oli noin 50000. Parhaimmillaan koko Rooman tarvitsema vilja tuli tuontina. 200-luvun alussa viljan jako oli muuttunut leivän jakeluksi, eli leipomot valmistsivat leivät valmiiksi. Seuraavat

keisarit aloittivat oliiviöljyn, viinin ja lihankin jakelun kansalaisille, ja varsinkin sotilaille, joilla oli etuoikeus. Järjestelmän alkuaikoina juuri armeijan huolto olikin pääroolissa viljan kuljetuksissa, koska se katsottiin ensisijaiseksi.

Millainen oli liikenneorganisaation hallinto ja milloin se alkoi kehittyä

200-luvun lopussa eKr. alkoi kehittyä varustamotoimintaa, jossa varakkaat sijoittivat osuuksia laivoihin. Senaattorieliitiltä oli kuitenkin lailla kielletty sellaisten laivojen omistus, joihin mahtui enemmän kuin 300 amforaa. Roomassa oli siis varustamotoiminnassa elinkeinovapaus, mutta sitä oli varakkaimmilta tasapuolisuuden vuoksi rajoitettu. Kuljetuksia alettiin tukea, ja ne periaatteessa ulkoistettiin yksityisille laivanomistajille. Valtio toisin sanoin aika rahtasi alukset ja alisti ne osaksi logistiikkajärjestelmäänsä. Alalla toimi erilaisia välittäjiä ja yhdistyksiä, jotka tekivät mahdolliseksi ulkomaalaisten varustamotoiminnan Ostian liikenteessä. Verkoston avulla luotiin kauppasuhteita, ja luultavasti myös kierrettiin sääntöjä. Useat laivan omistajat asuivatkin muualla kuin Ostiassa, etenkin Karthagossa.

Jakelun toimintaa johdettiin Ostian satamasta, jossa sijaitsi jakelupäällikön (prefektin) toimisto. Aleksandriassa oli vastaava toimisto, joka taas keräsi ja laivasi viljaa (Kessler&Temin 2008). Keisarikaudella johtokeskus siirtyi 2 kilometriä pohjoiseen, uuteen Portian satamaan, johon suurimmatkin laivat pääsivät. Satamassa toimi oma ammattikunta, joka otti laivan huolehtiakseen sen ollessa satamassa, ns. kuuraattorit, joista kehittyi huolitsijoiden ammattikunta.

Miten liikennettä on tutkittu

Suurin osa antiikin aikaisen meriliikenteen tutkimuksista on tehty arkeologisten keraamisten löytöjen perusteella. Keramiikan topologiakarttojen avulla on voitu kartoittaa merireittejä eri aikakausina. Laivojen kokoja ei ole voitu verifioida arkeologisilla tutkimuksilla

Välimeren piirissä (Rickman). Mutta osia laivojen puisista rungoista on säilynyt, mikäli ne ovat uponneet saviperäiseen maahan. Tällaisiin alustoihin uponneiden laivojen sisältämien keraamisten löytöjen sijaintikoordinaateilla on voitu saada vihiä laivojen koosta ja muodoista (Simelius 2023), ja edelleen niiden kantavuuksista. Kuljetussuoritteen ja liikenteen profiilin perusteella on voitu arvioida laivojen lukumääriä.

Arvioita liikenteen määristä ja reiteistä

Arviot tuonnin määristä liikkuvat 272.000 tonnin (Rickman 1980) ja 500.000 tonnin välillä vuodessa (Karivieri&Meriluoto 2019:23). Taloushistorioitsijat ovat arvioineet, että tasavallan aikana tarvittiin keskimäärin 2000–3000 kuljetuskertaa, perustuen yksittäisen aluksen keskimääräiseen kantavuuteen 70 tonnia (Kessler 2023). Aluksia on tämän liikenteen hoitamiseksi tarvittu muutamia tuhansia, ottaen huomioon alusten käytettävyyden (myös huolto- ja telakointijaksot). Keisariaikana liikenne ja alusten koot kasvoivat, jolloin tuonti Aleksandriasta nousi merkittäväksi. Viljan sato kerättiin Egyptissä huhti-kesäkuussa, joka keskitti kuljetuksia sen jälkeiseen aikaan. Liikenne oli kausiluonteista hiljentyen talveksi, ja vaihdellen mm tuuliolosuhteista, viljan korjuusta ja viinin kypsymisestä riippuen. (McCormick 2002:80). Siten olosuhteet talvikausina olivat liikenteelle hankalat, mutta periaatteessa kuljetukset jatkuivat ympäri vuoden.

Meno Aleksandriaan on myötätuulessa kestänyt 10–14 päivää, mutta tulo vastatuulessa on kestänyt ainakin kuukauden. Ottaen huomioon suurinten alusten pitkät satamajaksot, ne ovat keskimäärin tehneet vain yhden edestakaisen matkan vuodessa. Paluun reitti kulki Välimeren pohjoisia rantoja pitkin, ja sillä oli paljon vaaroja. Vahinkojen korvaamiseksi Rooman valtio otti tiettyinä aikoina osan tai koko riskin itselleen. Aluksilla kulki myös matkustajia, tosin vähäisessä määrin. Matkustamisesta on säilynyt joitakin raportteja.

Millaisia olivat tyypilliset laivat

Tyypillinen alus kantoi siis 70 tonnia viljaa tai muuta kuormaa, ja oli yksimastoinen raakapurjealus ilman airoja. Suurimpien kantavuus oli 350 tonnin luokkaa, ja sellaisessa oli kolme mastoa. 70 tonnin laiva on ollut alle 20 metriä pitkä mutta isoimmat ovat olleet 55 metrisiä (Rickman 1980).

Nykyisin viljaa kuljetetaan mm Ukrainasta tyypillisesti noin 35.000 tonnin bulkkilaivoilla, joilla Rooman koko vuotuinen liikenne olisi mahtunut viiteentoista sellaiseen laivaan. Mutta jo Rooman aikaisilla pienillä aluksilla havaittiin, että oli halvempaa tuoda viljaa Egyptistä kuin tuoda sitä kärryillä vain 120 kilometrin päästä.

Vilja kuljetettiin säkeissä alusta loppuun, jolloin sitä voitiin ihmisvoimalla siirtää. Viljan piti olla hyvin kuivaa, ja sen piti pysyä aluksessa paikallaan. Kosteaa viljaa olisi paisunut ja pilaantunut matkalla, ja lastin siirtyminen olisi uhannut laivan vakavutta. (Rickman)

Kuka omisti laivat ja telakat

Amerikkalaiset tutkijat sanovat kaikkien laivojen olleen yksityisiä. Rooman hallinto jakoi tukiaisia ja verohelpotuksia rohkaistakseen laivanrakentajia rakentamaan viljalaivoja, ja otti varustamojen riskit itselleen tarjoten vakuutusta niille omistajille, jotka toimittivat viljaa ympäri vuoden. Riskit talvimerenkulussa olivat korkeimmillaan, jolloin haaksirikkoja tapahtui eniten. Haaksirikkojen tapauksessa sovellettiin jo silloin vanhaa Rhodoksen merilakia, jonka periaatteet ovat vieläkin voimassa. Claudiuksen kaudella (41–54 jKr.) viljakauppa siirtyi enenemässä määrin hallinnon kontrolliin, ja se henkilöityi kulloiseenkin keisariin. Keisari tarjosi etuisuuksia ja kansalaisuus oikeuksia sekä helpotuksia tuonti – ja satamamaksuihin niille laivanomistajille, jotka olivat halukkaita aikarahaamaan aluksia viljakuljetuksiin. (Charles&Ryan 2018) Tästä voi vetää johtopäätöksen, että sopimuksia eri laivanomistajien kanssa on ollut paljon, joten järjestelmää hallinnoitiin valtavalla määrällä sopimuksia. Koska Rooman hallinto tuki laivanrakennusta, mm antamalla puutava-

raa ja mastopuita telakoille, on laivasopimuksiakin ollut lukuisia. Telakat olivat myös yksityisiä yrityksiä, jotka saivat valtion tukiaisia.

Kuljetusoperaattorit myös erikoistuivat tietyille reiteille, kun tunsivat sen erityispiirteet, jolloin he rohkenivat operoida niillä reiteillä myös pimeässä ja talvella. Yllättävää oli kuitenkin se, että taloudellinen tuki tälle Rooman valtion järjestämälle liikennejärjestelmälle oli lähteen mukaan huipussaan vasta 300-luvulla, kun liikenne jo alkoi jo hiipumaan (McCormick 2002:87). Hallinto uskoi Rooman menestyksen jatkumiseen vielä jälkijättöisesti, vaikka yhteiskunnan hiipuminen oli jo alkanut.

Millainen oli Ostian satamakaupunki

Ostia on ollut erittäin vilkas satamakaupunki. Sen satamaa on useiden keisareiden toimesta kehitetty ja parannettu aallonmurtajilla ja satamavarustuksella. Parhaimmillaan Ostian satamaan mahtui 100–200 pienempää viljalaivaa, mutta laivojen koon kasvaessa, varsinkin Aleksandrian liikenteen myötä, Ostian sataman syväys ei riittänyt. Siitä syystä satama siirrettiin 46 jKr. jälkeen 2 kilometriä pohjoiseen itse kaupungista. Ostia jatkoi toimintaansa satamakaupunkina, vaikka itse satama teknisesti siirtyi uuteen paikkaan.

Ostia on ollut antiikin ajan suuri logistinen keskus ja satamakaupunki. Siellä on ollut paljon monenlaista liiketoimintaa, varustamotoimintaa, laivanrakennusta, majoitustoimintaa, ravintoloita, bordelleja, leipomoita, varastoja ja pienteollisuutta. Kaupungissa on ollut myös kaikkea sitä mitä antiikin ajan roomalaisissa kaupungeissa oli, mm kylpylöitä, teatteri, foorumi ja temppeleitä. Roomaan verrattuna Ostia on väestörakenteeltaan ollut monietninen kaupunki, kiitos merenkulun ja armeijan monietnistien miehistöjen ja apujoukkojen, sekä heidän perheidensä. Ostian hautausmailta on voitu saada läpileikkaus asukkaiden alkuperistä lähinnä hautakivien perusteella.

Ostian kautta Roomaan kulki viljan ohella mm viiniä, metalleja, lihaa, etikkaa, kultaa ja montaa muuta elintärkeää raaka-ainetta. Me-

renkulkuun liittyvät ammatit, kalastus, telakat, pienteolliset verstaat, myllyt ja värjäämöt työllistivät suuren osan Ostian asukkaista. Siellä jalostettiin Roomaa varten tiilejä ja rakennustarvikkeita, astioita ja lampputa. Kaupunki houkutteli monia rikastumishaluisia, myös nousukkaita ja vapautettuja orjia, sillä Rooman suurkaupungissa oli vaikeampaa rikastua. Ostia on ollut kiehtova tutkimuskohde arkeologeille, varsinainen runsauden sarvi. Sitä on tutkittu paljon, mutta siitä löydetään edelleen uutta tietoa. Se on suosittu matkailukohde.

Portus – uusi satama

Ennen Ostian sataman laajennuksia suurimmat alukset joutuivat purkamaan pienempiin aluksiin Pozzuolissa (lähellä Napolia), koska eivät mahtuneet Ostiaan syväyden vuoksi. Ostian ongelmana oli Tiber-joen kuljettama sedimentti, joka madalsi alinomaa satamaa. Keisari Claudius perusti uuden satamapaikan Ostian pohjoispuolelle, nostaen sataman kapasiteetin uudelle tasolle. Siihen kuului suuri suojaisa allas (Claudiuksen allas) laituripaikkoineen ja varastoineen. Logistinen keskus siirtyi tänne uuteen Portukseen, mutta itse kaupunki jäi toimintoineen Ostiaan. Näiden välille jäi meren ja kanavien rajoittama alue, Isola Sacra, eli Pyhä saari. Alueen halki kulki vilkas tie kaupungin ja uuden satamakeskuksen välillä. Saaren alueella käsiteltiin mm Roomaan menossa olevaa laivoilla tuotua marmoria.

Keisari Trajanus käynnisti 109 jaa. vielä suurisuuntaisemman vaiheen Portuksen laajentamisessa, jolloin rakennettiin Claudiuksen altaan sisäpuolelle suojaisa kuusikulmainen lisäallas (Trajanuksen allas), johon alukset ohjattiin sisään aikataulun mukaan määrätyille paikoilleen. Altaan ulkosivulla sijaitsivat hallinnollinen keskus Palazzo Imperiale sekä keisarillinen telakka (I), muut hallintorakennukset ja välivarastot altaan olivat muilla sivuilla. Palazzo Imperiale oli alun perin edustuskäyttöön rakennettu kolmikerroksinen palatsi ja huvila-alue, mutta Trajanuksen ennenaikainen kuolema muutti sen palvelemaan hallintokeskuksena. Sisäsvun varastojen (III) kautta vilja siirtyi kanavan viljalauttoihin.



Ennallistus Trajanuksen altaasta 100-luvun lopulla jKr.

Viljalautat vedettiin eläinten tai ihmisten vetäminä jokea pitkin Roomaan, noin 30 kilometrin matkan. Roomassa vilja varastoitui suuriin varastoihin (horrea), joista jakelu tapahtui kaupungille tarpeen mukaan. Useimmat Rooman varastoista olivat valtion omistuksessa. (Erdkamp 2013)

Trajanuksen satamaa rakennettiin ja parannettiin lähes koko 100-luvun, mutta satama saatiin toimintaan jo 110-luvun aikana. Vasta tämä suuri satama pystyi ottamaan sisäänsä suurimmat alukset. Altaaseen mahtui 100 laivaa ja sen keskisyvyys oli seitsemän metriä. (Karivieri&Meriluoto 2019:33–38)

Miten Rooman ylläpitämä Ostian meriliikenne suhtautuu nykyiseen meriliikenteeseen

Samankaltaisuutta

Varustamoiden omistusrakenne on kautta aikojen perustunut omistussuuksiin aluksista, jolloin riskejä on omistajuudessa pystytty jaka-

Panu Mäkipeska jatkaa historian esseiden parissa kolmannessa kirjassaan *Historian opiskelijan pieni esseekirja Volume II*. Tällä kertaa useimpia esseitä edeltää johdanto kurssin aihepiiriin, joka auttaa pääsemään esseen maailmaan. Aiheet vaihtuvat antiikista moderniin aikaan. Esseet ovat pääasiassa Helsingin Avoimen Yliopiston opinnäytteitä, ja ne ovat yliopisto-opettajien arvostelemia, arvostajien keskiarvon ollessa 4,2 asteikolla 1–5.

Aiheita ovat mm. Ostian meriliikenne, keskiajan renessanssit, Iso-Britannian muotoutuminen, Venäjän historiallinen laajentuminen, sairauksien historia, Saksan talous 1800-luvulla, henkilökuva William Crichtonista, Belle époque – kulta-aika, Natsi-Saksan kulttuurinen vallankumous, Talvisota uuden sotahistorian valossa, kylmän sodan historia, Koreoiden historia, YK:n ihmisoikeusjulistus, Marilyn Monroe oman aikansa Amerikan kuvana sekä syitä Euroopan maailman valloitukseen. Mäkipeska kirjoittaa sujuvasti ja innostavasti kaikista aiheista. Kirjan lopussa on kirjoittajan tilinpäätös historian opiskelusta ja eläkeläisen elämästä. Hänen kolme kirjansa ovat paitsi tietokirjoja, myös heijastuksia hänestä itsestään. 277 sivua, 22 kuvaa.



KIRJOITTAJA: Panu Mäkipeska, eläkkeellä oleva DI, laivanrakennusinsinööri, joka on opiskellut vuosina 2017–2023 historiaa Helsingin Avoimessa Yliopistossa. Kirjoittajan ensimmäinen kirja *Minun laivani* kertoo hänen ammattiurastaan neljällä vuosikymmenellä. Toinen ja tämä kolmas kirja koostuvat historian esseistä ja muista kirjoituksista.

BoD

