

Pirita Frigren (toim.)

MERENKULKIJOIDEN SIIRTOLAISUUS

Näkökulmia 1700-luvulta nykypäivään



Merenkulkijoiden siirtolaisuus

Näkökulmia 1700-luvulta nykypäivään

Pirita Frigren (toim.)



**SIIRTOLAISUUS-
INSTITUUTTI**

Turku 2019

Kannen kuva: Australiaan emigroitunut luutnantti Ragnar Ramstadius kiikaroimassa toisen maailmansodan aikana eteläisellä Tyynellä valtamerellä.

Kuva: Siirtolaisuusinstituutin kuva-arkisto.

Siirtolaisuusinstituutti, Tutkimus 5

Copyright © Siirtolaisuusinstituutti & tekijät



VERTAISARVIOITU
KOLLEGIALT GRANSKAD
PEER-REVIEWED
www.tsv.fi/tunnus

ISBN 978-952-7167-67-0 (nid.)

ISBN 978-952-7167-68-7 (pdf)

ISSN 2343-3493 (painettu)

ISSN 2343-3485 (verkkójulkaisu)

Painosalama Oy, Turku 2019

Sisällysluettelo

Luettelo kuvista ja taulukoista	5
Esipuhe	7
Kirjoittajatiedot.....	9

Johdanto

Merenkulkijoiden liikkuvuus osana suomalaisia muuttoliikkeitä	13
– <i>Pirita Frigren</i>	

I

Merimiesten siirtolaisuuden maantiede

Suomalaisten osallistuminen 1700-luvun Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian purjehduksille	31
– <i>Erja Kettunen</i>	
Ulkomaisilla laivoilla 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa työskennelleiden suomalaisten jäljillä	51
– <i>Markku Kuorilehto</i>	
Filippiiniläiset nykyajan merellisinä siirtotyöläisinä.....	77
– <i>Jonna Laine</i>	

II

Työntäviä ja vetäviä tekijöitä

Merimiesten karkaaminen siirtolaisuutena	99
– <i>Jari Ojala</i>	
Vuoden 1878 asevelvollisuuslaki ja ulkomailta oleskelevat Pohjois- ja Itä-Suomen merimiehet	119
– <i>Jouni Kauhanen</i>	
Australiaan karannut suomalainen merimies ja siirtolaisuuden tarina historiallisessa tosi-tv:ssä	143
– <i>Kirsi Keravuori, Tiina Miettinen & Pirita Frigren</i>	

III Tukea ja turvaa maailmalla

Merimiespastorille saapuneet kirjeet liikkuvuuden peilinä ensimmäisen maailmansodan vuosina	167
– <i>Pirita Frigren</i>	
Hyvät ja pahat merimiehet Suomen Ranskan konsulaattien valokeilassa, 1919–1960	197
– <i>Louis Clerc</i>	
Kodin monet ulottuvuudet merimiesten elämässä 1900-luvun alkupuolella	211
– <i>Laika Nevalainen</i>	

IV Merelliset siirtolaistarinat sukupolvien ketjussa

Merimiessiirtolaisuutta samassa perheessä, kolmessa sukupolvessa: onnistuneita, epäonnistuneita ja pakon sanelemia kohtaloita.....	233
– <i>Sven-Erik Nylund</i>	
Kustavista Aucklandiin ja takaisin 1872–2015.....	257
– <i>Pekka Leimu</i>	
Hakemisto	267

Luettelo kuvista ja taulukoista

Kuvat

1.	Koivistolaislähtöinen Matti Saxberg.....	11
2.	"Stadin kundt" Lauri Järvinen.....	29
3.	Itä-Intian posliinia 1700-luvun lopulta Göteborgin merimuseon kokoelmista.....	33
4.	Miehistöluettelo Göteborgin merimuseon kokoelmista.....	36
5.	Kanton 1700-luvun lopulla.....	43
6.	San Franciscon suomalaisen merimieskirkon toimisto.....	58
7.	New Yorkin Brooklynissa studiokuvassa käynyt merimies.....	69
8.	Filippiiniläinen merimies viettää vapaahetkeä.....	81
9.	Merillä ansaituilla palkkarahoilla ostettu moottoripyörä.....	87
10.	Edvard Suvannon lähettämä valokuva.....	97
11.	Vuoden 1878 asevelvollisuuslain 36. §.....	121
12.	Ilmoitus vakinaiseen palvelukseen asetettävien asevelvollisten määrästä Oulun läänissä.....	123
13.	<i>S/s Wellamo</i>	130
14.	Herman Rönnforsin kuolinilmoitus.....	134
15.	Mynämäen Mäenkylän Sillanpään sukutaulu.....	149
16.	Uudenkaupungin merimieskotimuseo.....	152
17.	Merimieshuoneiden aineistoja.....	160
18.	Suomen merimieslähetyksen talo Sydneyssä.....	165
19.	Mikko ja Anna Airila.....	170
20.	Iso-Britannian sensuuriviranomaisten 14.1.1918 tutkima kirje.....	183
21.	Merellinen joulutervehdys.....	191
22.	Suomen itsenäisyyspäivän viettoä 6.12.1934 Nizzan Suomen kunniakonsulin kotitalon edustalla.....	201
23.	Merimiehiä ja merimiespappi Daniel Oräddin tytär Karin purjelaiva <i>Favellin</i> skanssissa.....	215
24.	1800-luvun loppupuolen merimiesarkku Rauman merimuseon kokoelmista.....	217
25.	Nylundin merimiesperhe.....	231
26.	Janne Nylundin ja Sanna Kyntäjän vihkikuva vuodelta 1905.....	237
27.	Nelimastoparkki <i>Star of Lapland</i>	244
28.	Kolmimastoparkki <i>Killoran</i> vuonna 1931.....	249
29.	Harry Nylundin ja Gertrude Tilliacuksen vihkikuva vuodelta 1942.....	251

30.	Urwinin perhe 1900-luvun alussa.....	261
31.	Francis Victor ja Emma Urwin	263
32.	Francis Victor Urwinin hautakivi.....	264
33.	Kolmansien serkkujen tapaaminen Francis Victor Urwinin synnyin- kodilla.....	265

Taulukot, kartat, kuvat ja liitteet

Taulukko 1.	Arkistotietoja kauppakompaniassa työskennelleiden suomalais- ten lukumääristä.....	38
Taulukko 2.	Merimiesten merkittävimmät karkausmatat	109
Taulukko 3.	Merimiehiä kauppalaivastossa vuosina 1875, 1895 ja 1913.....	124
Taulukko 4.	Oulun läänin kutsunta-alueen asevelvolliset merimiehet paikka- kunnittain vuosina 1881–1901	128
Taulukko 5.	Kuopion läänin kutsunta-alueen asevelvolliset merimiehet vuosi- na 1881–1901.....	131
Taulukko 6.	Oulun läänin kutsuntojen merimiehet syntymävuosittain vuosien 1881–1901 kutsuntaluetteloissa	132
Taulukko 7.	Ulkomailla oleskelevat Oulun läänin asevelvolliset, jotka valittiin vakinaiseen palvelukseen 1890, 1885 ja 1900, ja joiden tilalle pal- velukseen määrättiin (AveLL 79. §) toiset asevelvolliset.....	137
Taulukko 8.	Laivojen tyypilliset ruoka-ajat ja esimerkkejä tarjotuista ruuista.....	218
Kartta 1.	Teoksessa esiintyvät merenkulkijoiden liikkuvuuden määränpää- t ja painopistealueet eri ajanjaksoina	17
Kuvio 1.	Karanneiden osuus (%) pestatuista ja kirjoilla olleista merimiehistä ruotsalaisessa pestausaineistossa 1752–1950.	102
Liite 1.	Nylundin sukutaulu	253

Esipuhe

Tämä teos sai alkunsa FT Maija Ojala-Fulwoodin johtamasta Suomen Kulttuurirahaston projektista *Migration and Multiethnic Communities from the Middle Ages to the Present* (2016–2018). Hankkeessa nostettiin esiin sellaisia vähemmän tunnettuja yksilöitä, ryhmiä ja paikkakuntia, joilla on ollut merkittävä rooli Euroopan sisäisissä tai sinne suuntautuvissa muuttoliikkeissä viimeisten 500 vuoden kuluessa. Siirtolaisuusinstituutin toimitusjohtaja, dosentti Tuomas Martikainen toimi projektin ohjausryhmässä ja jakoi näkemykseni siitä, että merenkulkijat ovat yksi tällainen kansainvälisen liikkuvuuden näkökulmasta olennainen, mutta harvakseltaan tutkittu ammattiryhmä. Innostuin Martikaisen tarjouksesta toimittaa merenkulkijoiden muuttoliikkeitä esittelevä vertaisarvioitu teos, joka julkaistaisiin Siirtolaisuusinstituutin Tutkimuksia-sarjassa. Teokseen valikoitui kirjoittajiksi 12 eri alojen tutkijaa ja meri- ja sukuhistorian harrastajaa. Lämmin kiitos teille pitkäjänteisestä ja lämminhenkisestä yhteistyöstä.

Kirja ei olisi syntynyt ilman säätiöiden ja merenkulkuun erikoistuneiden muistiorganisaatioiden tukea. Kiitos Emil Aaltosen säätiölle, A. ja T. Mattilan säätiölle sekä Werner Hacklinin säätiölle tutkimustyömme saamasta tuesta. Turun merikeskus Forum Marinumin henkilökunta on mitä ystävällisimmin tarjonnut kirjahankkeellemme kokous- ja seminaaritilat. Tästä kiitos toimitusjohtaja Tapio Maijalalle ja amanuenssi Sari Mäenpäälle, jonka asiantuntija-apu on niin ikään ollut kirjallemme onneksi. Kiitos myös kaikille muille kirjan tekstejä eri yhteyksissä lukeneille ja kommentoineille. Lämpimät kiitokset Suomen merimuseolle, Rauman merimuseolle, Kansalliskirjastolle sekä muille teoksen tutkimusaineistojen ja kuvituksen koostamisessa auttaneille, erityisesti Siirtolaisuusinstituutin tietopalvelupäällikkö Jouni Korkiasaarelle ja arkistonhoitaja Jarno Heinilälle. Myös Sofia Gustafssonille lausun kiitokseni kuva-asiantuntemuksesta, Panu Savolaiselle kartasta, Krister Björklundille käännösavusta sekä Anna Niilekselälle kielenhuollosta. Olemme päässeet esittelemään kirjahanketta eri konferensseissa, yleisötilaisuuksissa ja mediassa – kiitos näistä mahdollisuuksista. Lopuksi mitä lämpimimmät kiitokset anonyymeille vertaisarvioitsijoillemme sekä Siirtolaisuusinstituutin koko henkilökunnalle kaikesta avusta toimitustyössä.

Porissa 3.9.2019

Pirita Frigren

Kirjoittajatiedot

Louis Clerc on Turun yliopiston poliittisen historian professori. Hän väitteli vuonna 2007 Strasbourgin yliopistossa. Clercin erikoisaloja ovat kansainvälinen historia, Suomen ulkopoliitiikan ja diplomatian historia, Euroopan integraation historia, julkisuus- ja kulttuuridiplomatia sekä Ranskan poliittinen historia.

Pirita Frigren (FT) on väitellyt Jyväskylän yliopiston Historian ja etnologian laitoksen Suomen historian oppiaineesta 2016. Hänen väitöskirjansa käsitteli merimiesten vaimojen elämää 1800-luvun suomalaisissa satamakaupungeissa. Post-doc-työssään hän on tutkinut ulkomailla oleskelevia suomalaismerimiehiä merimiespappien työn kautta. Syksystä 2019 alkaen hän työskentelee yliopisto-opettajana Turun yliopiston kulttuuriperinnön tutkimuksen oppiaineessa.

Jouni Kauhanen on vaalalainen historian lehtori ja Suomen historian dosentti Itä-Suomen yliopistossa. Hänen väitöskirjansa (2005) jälkeisiä julkaisuja ovat muun muassa *Surunsalmesta tienäyttäjäksi. Suomussalmi 1945–2005* (2011), *Sotilas, siviili ja sotavanki. Ylä-Kainuun ja Koillismaan traaginen kenttärata* (2012), *Nöyrytyminen ympäristöpakolaiseksi. Lokan ja Porttipahdan tekojärvien sosiaalihistoria* (2014) sekä *Baltiasta ajopuuhun. Professori Arvi Korhonen 1890–1967* (2018).

Kirsi Keravuori (FT, VTM) toimii Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran biografiakeskuksen toimituspäällikkönä. Elämäkerrallisen tutkimuksen lisäksi hänen alaansa ovat kirjeenvaihdon sekä rannikon merellisten yhteisöjen historia. Keravuori on Suomen merihistoriallisen yhdistyksen puheenjohtaja ja *Nautica Fennican* toimituskunnan jäsen. Hänen kirjansa *Saaristolaisia. Elämä, arki ja vanhemmuus laivuriperheen kirjeenvaihdossa* ilmestyi 2017 (SKS).

Erja Kettunen-Matilainen (KTT), on Turun yliopiston talousmaantieteen dosentti erityisalanaan Itä- ja Kaakkois-Aasian talousintegraatio ja liiketoimintaympäristöt. Hän toimii kansainvälisen talousmaantieteen vierailevana tutkijana Göteborgin yliopiston kauppakorkeakoulussa tutkimuskohteenaan Aasian kasvutaloudet ja EU:n vapaakauppasopimukset Aasiassa.

Markku Kuorilehto (FL, TM) on lehtori ja didaktikko Oulun normaalikoulussa. Hän on etsinyt ja tutkinut pohjoispohjalaisia ja oman sukunsa merimiehiä sekä suomalaisista että ulkomaalaisista lähteistä vuodesta 1985 lähtien.

Jonna Laine (FM) on etnologi, joka tekee parhaillaan väitöskirjaa Jyväskylän yliopistoon filippiiniläisistä merimiehistä. Pro gradu-työssään hän tarkasteli sekamiehityksiä Suomessa, mutta tulevan väitöskirjan keskiössä ovat filippiiniläiset, se mitä he itse kertovat kokemuksistaan merimiehinä kansainvälisillä laivoilla.

Pekka Leimu on Turun yliopiston kansatieteen emeritusprofessori. Hän väitteli 1985 Helsingin yliopistosta ja toimi 1986 alkaen Turun yliopistossa lehtorina ja professorina vuosina 1997–2010. Hänen tutkimusalojaan ovat liikenneolojen kehitys, teollisuustyöväestön yhteisöt, kaupunkikulttuuri, sotilassosiologia, suomalainen sauna, Euroopan kulttuurirajat ja -alueet.

Tiina Miettinen (FT) on tutkija Tampereen yliopistossa. Hänen tutkimuskohteenaan on Suomen Ruotsin ajan perhe- ja väestöhistoria. Erityisaloina lisäksi sukhistoria ja genealogia. Kirja *Juuria ja juurettomia. Suomalaiset ja suku keskiajalta 2000-luvulle* ilmestyi syksyllä 2019.

Laika Nevalainen (PhD) on historioitsija, joka on erikoistunut arkielämän, asumisen ja naimattomuuden historiaan. Hän valmistui tohtoriksi vuonna 2018 European University Institutesta (Firenze, Italia). Väitöskirjassaan hän tarkasteli suomalaisten naimattomien miesten arkielämää ja kotisuhdetta 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkupuolella. Osana väitöskirjatutkimustaan Nevalainen perehtyi erilaisissa liikkuvissa ammateissa toimineiden miesten asuinoloihin ja arkielämään.

Sven-Erik Nylund (s. 1937) valmistui merikapteeniksi Turun merikoulusta 1962. Hän kulki merillä 16 vuoden ajan ja eteni messipojasta laivapäällystöön. Sen jälkeen hän teki uransa Suomen laivanpäällystöliiton asiamiehenä ja sihteerinä. Hän on kirjoittanut useita kirjoja ja artikkeleita merimieselämästä.

Jari Ojala on vertailevaan talous- ja liiketoimintahistoriaan erikoistunut professori Jyväskylän yliopiston historian ja etnologian laitoksella. Hän on julkaissut laajasti etenkin metsäteollisuuden pitkän aikavälin globaaleihin muutoksiin ja merenkulun taloushistoriaan liittyviä tutkimuksia. Hän on tutkinut suomalaista ja ruotsalaista merityövoimaa 1700-luvulta toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan esimerkiksi merenkulun tuottavuuden, merimiesten karkaamisen ja merenkulkualan urapolkujen ja ammattitaidon näkökulmista.

Johdanto



Kuva 1. Koivistolaislähtöinen Matti Saxberg päätyi parikymppisenä merimiehenä 1920-luvulla Australiaan. Hän teki väliaikaisesti töitä rauta- ja terästeollisuudessa, mutta palveli suurimman osan urastaan Australian valtion rannikkolaivastossa. Kuva: Siirtolaisuusinstituutin kuva-arkisto.

Merenkulkijoiden liikkuvuus osana suomalaisia muuttoliikkeitä

Pirita Frigren

1. Pioneerien jäljillä

Merimiehet ovat yksi Suomen kansainvälisimmistä ammattiryhmistä. Heidän työssään maasta toiseen liikkuminen on arkipäivää. Usein liikkuva ammatti on johtanut myös pidempiaikaiseen tai pysyvään siirtolaisuuteen. Aikaisemmissa esityksissä merimiesten on usein todettu edustaneen pioneerivaihetta eurooppalaisten muuttoliikkeissä (Kero 1986, 16; Koivukangas 1986; Kero 1996, 35; Koivukangas 1996; Bell 2008, 127–139). Silti merenkulkijat ovat olleet verrattain marginaalisessa asemassa aiemmissa muuttoliiketutkimuksissa. Tämä teos pyrkii luomaan syvällisen katsauksen suomalaisten merenkulkijoiden liikkuvuuteen ja sen erityispiirteisiin aina 1700-luvulta nykypäivään.

Merimiesten päätyminen maailmalle työnsä myötä on luontevaa. Merenkulku on niin historiassa kuin nykypäivässä kiinteästi osa muuttoliikkeiden infrastruktuuria. Varhaismodernina aikana merimiehet vastasivat niistä aluksista, joilla maanosia erottavia meriä taitettiin ja joilla siirtomaavalta, eurooppalainen uudisasutus sekä raaka-aineiden ja työvoiman (orjat) tuottaminen kolonioista emämaihin mahdollistettiin (esim. Weiss 2016). Vaatimattomista sosiaalisista lähtökohdista tulevat suomalaiset saattoivat päätyä osaksi eurooppalaisten kauppakomppanioiden miehistöjä ja tuntemattomille maailmankolkille suuntaavia retkikuntia. Tässä kirjassa Erja Kettunen esittelee suomalaisia, jotka osallistuivat 1700-luvun jälkipuolella Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian Kiinan Kantonin purjehduksille ja toivat näin perifeeriseen Itämeren kolkkaan tietoa ja vaikutteita kaukaisesta Aasiasta. Näistä matkaajista tunnetuin on kauppakomppanian johtotehtävissä vaikuttanut kauppaneuvos ja valtiopäivämies Petter Johan Bladh, mutta Euroopan markkinoilla himoittua teetä oli mukana rahtaa-massa myös vähintään 300 Kettusen ruotsalaistietokannoista tavoittamaa, miehistöön

kuuluvaa suomalaismerimiestä. Merimiehiä myös houkuteltiin tietoisesti uudisasuk-
kaiksi kolonoihin. Kenties vähemmän tunnetuiksi ovat jääneet esimerkiksi 1800-luvun
alun venäläisen Alaskan (Yhdysvalloille 1867) asuttamiseen osallistuneet tavalliset suo-
malaiset talonpojat, kauppiaat, piijat, rengit – ja merimiehet, joista tuli siirtokunnan
ensimmäisen luterilaisen pastorin Uno Cygnaeuksen paimentamia seurakuntalaisia.
(Enckell & Hanka 2004; von Christierson 2014, 8–9, 13.)

Merenkulku on aina antanut mahdollisuuden liikkua ja työllistyä kaukana kotoa,
mutta se on tarjonnut myös tilaisuuden jäädä ulkomaille pysyväisluontoisesti. 1800-lu-
vun jälkipuolen ja 1900-luvun alun Amerikan siirtolaisuudesta merimiehet päätyivät
osallisiksi matkustaja-alusten työntekijöinä. Mutta kun he pyrkivät itse siirtolaisiksi,
he kulkivat useimmiten epätavallisia reittejä ja rahtialuksia matkustusvälineenä käyt-
täen toisin kuin laivayhtiöiden pre-paid-lipuilla matkaavien siirtolaisten suuri jouk-
ko. He olivat lisäksi liikkeellä muita maanmiehiä- ja naisia aikaisemmin. Reino Keron
mukaan merimiesten asettuminen Amerikkaan saattoi olla luultua tavallisempaa jo
ennen 1800-luvun puolivälissä käynnistynyttä Kalifornian kultaryntäystä. Viimeistään
kultakuume houkutteli satoja, etupäässä Turun suunnalta kotoisin olevia merenkul-
kijoita tavoittelemaan vaurastumista. Kero esittelee tutkimuksissaan varhaisista mer-
imiespioneereista Alabamaan 1830-luvulla asettuneen Carl Sjödahlin (Yhdysvalloissa
nimeltään Charles Linn), joka keräsi elämänsä aikana mittavan omaisuuden, ryhtyi
pankkiiriksi ja toimi konkreettisesti suomalaisten Amerikan-siirtolaisuuden vauh-
dittajana järjestäessään 1868 yli 50 Uudeltamaalta kotoisin olevan henkilön muuton
osavaltioon (Kero 1986, 17–18; Kero 1996, 34–39; 239–241).

Uuden-Seelannin ja Australian suomalaisasutusta tutkinut Olavi Koivukangas
esittää, että Yhdysvaltain tavoin myös näiden maiden suunnalla ensimmäiset suoma-
laiset kultraesiintymien, muiden luonnonvarojen ja uudisasutusmahdollisuuksien
houkuttelemien eurooppalaisten joukossa olivat mitä suurimmalla todennäköisyydellä
merimiehiä. Australiaan merimiehiä päätyi yleensä kauppalaivojen mukana, mutta
Uuteen-Seelantiin heidän reittinsä vei tyypillisesti, jos he olivat ensin päätyneet ameri-
kalaisille valaanpyyntialuksille. Työtä pidettiin olosuhteiltaan ala-arvoisena, ja alusten
pysähtyminen Uuden-Seelannin valaanpyyntiasemilla sai monet karkaamaan niistä.
(Koivukangas 1996, 32–40.) Yksi tällaisista suomalaissiirtolaisista oli kustavilaislähti-
nen Frans Victor Lundgren, myöhemmin Francis Victor Urwin, jonka elämäntarinasta
Pekka Leimu kertoo tässä teoksessa.

1.1. Historiasta nykypäivään

Merimiesten liikkuvuus ja siirtolaisuus ovat kansainvälisessä merihistoriassa olleet
jo jonkin aikaa nousevia teemoja (esim. Van Lottum 2007; Bunnell 2007; Sampson 2013;
Bosmans ym. toim. 2015). Toisaalta ennennäkemätön muuttoliikkeiden kasvu länti-

siin maihin on saanut tutkijat suuntaamaan katseensa nykypäivän meriliikenteeseen vakiintuneeseen ilmiöön, jossa merikuljetukset ovat riippuvaisia kehittyvistä maista, ennen kaikkea Filippiineiltä tulevista kansainvälisistä työntekijöistä (esim. Sampson 2013; Laine 2016; Ala-Pöllänen 2017). Merityömarkkinoiden avautuminen sekamiehityksille ei historiallisesti katsoen ole uusi ilmiö, päinvastoin. 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa suurten merenkulkumaiden alukset olivat lähes poikkeuksetta monikulttuurisia työpaikkoja, ja suomalaiset olivat muiden pohjoismaalaisten tapaan osa näille aluksille pyrkivää ja päätyvää työvoimaa. Yrjö Kaukiainen (2016) on osoittanut, että 1880-luvulta alkaen suomalaisia merimiehiä työskenteli enemmän ulkomaisilla laivoilla kuin kotimaisessa kauppalaivastossa. Useat tämän kirjan artikkelit keskittyvät juuri ajanjaksoon 1800-luvun jälkipuoliskolta ensimmäiseen maailmansotaan tuodakseen lisätietoa suomalaisten osuudesta tähän merityöperusteisen globaalin liikkuvuuden vilkkaaseen aikaan, jolloin siirtotyöläisyyden ohella lisääntyivät myös mahdollisuudet kotimaahan suuntautuviin rahalähetyksiin ja kirjeitse tapahtuneeseen yhteydenpitoon.

Erotuksena historiaan nykypäivän sekamiehityksiä leimaa erityisesti EU:n alueella sääätely ja joidenkin valtioiden aktiivinen osallistuminen työvoiman välitykseen. Silti yksilöiden osa lähteä elannon perään kauaksi kotoa ja elää vierastyöläisen elämää usein vuosikausia, yleensä elämän aktiivisimpien vuosien ajan, näyttäytyy merenkulun liikkuvuuden ylihistoriallisena peruspiirteenä. Nykypäivän merityövoiman liikkuvuuden kautta esiin nousee näkökulma, ei ainoastaan suomalaisiin lähtijöinä, vaan myös työvoiman vastaanottajina. Vertailu historian ja nykypäivän välillä avartaa erityisesti merenkulun siirtolaisuuden kokemuksen käsitteellistämistä. Kuten filippiiniläisiä suomalaisaluksilla haastatellut Jonna Laine kirjoittaa tässä teoksessa, aluksen omistajamaalla – itse mantereesta puhumattakaan – on *siirtotyössä* käyville hyvin vähän merkitystä. Siirtotyölle on ominaista, että laivoilla työskentelevät filippiiniläiset eivät juurikaan tutustu väliaikaisen työpaikkansa maahan, kulttuuriin, maantieteeseen tai kieleen ja saattavat koti-ikävänsä torjumiseksi jopa vältellä maissakäymistä ja paikallisten ihmisten näkemistä. Näin merelliset siirtotyöläiset ovat maailmalla, poissa kotoa, mutta eivät varsinaisesti missään vieraassa kohdemaassa. Väliaikaisen kotimaan ja *diasporan* kohteen muodostavat alus ja merialueet, joilla se liikkuu. Matkan tavoitteena on tienata rahaa ja palata kotiin, lopulta toivon mukaan pysyvästi. Tämä eroaa perinteisistä mielikuvista, joissa merenkulku avaa mahdollisuuksia nähdä maailmaa ja tulla maailmankansalaiseksi. Kuten Laineen artikkelista saamme lukea, mahdollisuudet luopua siirtotyöläisyydestä ovat usein epärealistisia ja alun perin väliaikaiseksi ajatellusta toimeentulosta tulee pysyvä osa elämää, jossa lyhyet jaksot kotona ja työjaksot ulkomailla vuorottelevat. Muun muassa siirtotyöläisyyden, diasporien ja modernien muuttoliikkeiden tutkimuksen mukanaan tuoma *ylirajaisuuden* käsite (esim. Martikainen ym. 2006) on vakiintunut myös osaksi liikkuvuuden historiaa (esim. Tähtinen & Kananoja toim. 2018). Käsite on auttanut hahmottamaan, että jatkuva liikkeellä olo, vuorovaikutus ja kiinnittyminen useaan paikkaan samanaikaisesti on menneisyydessä ollut usein tavallisempaa kuin pysyvä ja kokonaisvaltainen asettuminen uuteen maahan tai kotipaikkaan. Ylirajaisuuden ulottu-

vuus selittää osuvasti juuri merenkulkijoiden liikkuvuutta, jossa kiinnittyminen uusiin maihin ja kulttuureihin on usein yhtä väliaikaista kuin sataman poijuun kiinnitetyllä aluksella, tullakseen pian taas irrotetuksi uudelleen.

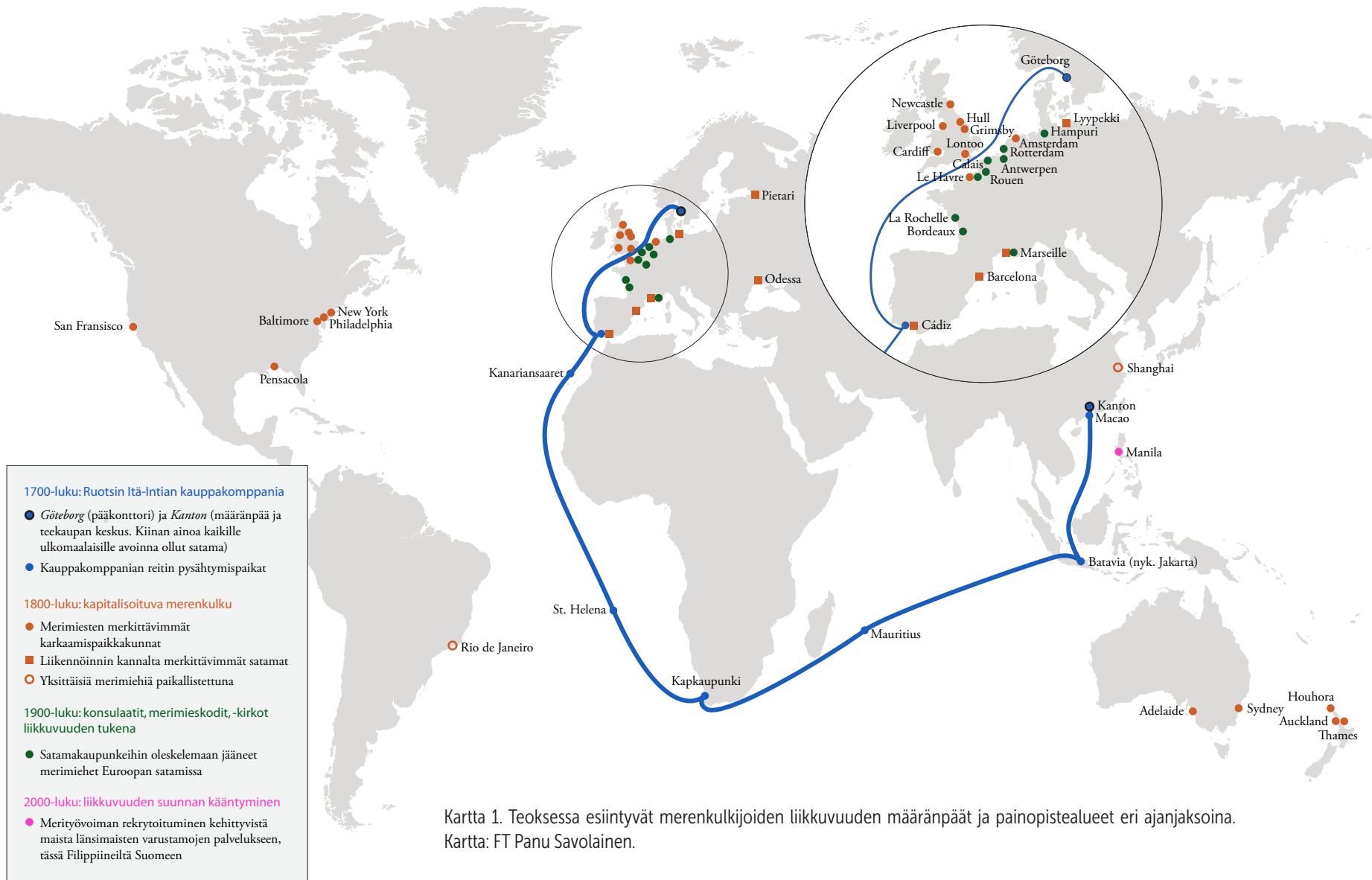
Siirtolaistutkimuksessa on tultu vaiheeseen, jossa muuttoliikkeitä tarkastellaan myös niiden näkökulmasta, jotka päättivät koskaan olla lähtemättä tai jotka eivät voineet lähteä omaistensa mukana. Merimiehen ulkomaille jääminen vaikutti perustavanlaatuisesti puolisoiden, vanhempien, lasten ja muiden omaisten elämään kotona. Päätös lähteä ja päätös jäädä tuottivat erilaisia elämänkulkuja esimerkiksi sisarusten välillä. Myös näitä vaihtoehtoisia elämänkulkuja pyrimme nostamaan teoksella esiin.

Teos lähestyy merimiesten siirtolaisuutta seuraavien tutkimuskysymysten inspiroimana: Minne, miksi ja miten suomalaisen merenkulkualan liikkuvuus on suuntautunut eri aikoina? Mitä merimiesten liikkuvuus ja siirtolaisuus ovat merkinneet lähtijöille ja kotimaahan jääneille? Millaisia vaikutteita Suomeen palanneet ovat tuoneet tullessaan?

Tavoitteenamme on löytää kullekin ajanjaksolle tyypillisiä merenkulun liikkuvuuden piirteitä ja liittää yksilöiden elämäntarinat ja ratkaisut osaksi oman aikansa muuttoliikkeiden yhteiskunnallisten olosuhteiden ja merenkulun rakenteita. Kirjan kattamaa merenkulkijoiden liikkuvuutta ja keskeisiä maantieteellisiä painopisteitä on havainnollistettu kartassa 001.

2. Uusia lähteitä merenkulun liikkuvuuden tutkimukseen

Merimiesten siirtolaisuus on aiemmin esiintynyt lähinnä esivaiheena muuttoliikkeiden suurelle kertomukselle erityisesti mitä suomalaisten Amerikan siirtolaisuuteen tulee. Syy on paljolti siinä, että merenkulkijoiden liikkuvuutta joudutaan tutkimaan hajanaisia ja moninaisia lähteitä yhdistelemällä. Ajoittuessaan modernin ajan kynnykselle (aika ennen 1800-luvun jälkipuolta) suomalaistaustaisten merimiesten liikkeit maailmalla voivat olla kokonaan dokumentaation ulkopuolella. Esimerkiksi Yhdysvalloissa väestölaskentaan sisällytettiin syntymämaa vasta 1850 eikä kansallisen alkuperän rekisteröinti ollut Yhdysvalloissa tai Kanadassa aukoton tämän jälkeenkään (Kero 1980, 11; Alanen 2014, 43). Synnyinmaan ja lähtöpaikkakunnan kirjaaminen tuli merkittäväksi vasta siirtolaisvirtojen kiihtyessä ja laajetessa Euroopan laita-alueilta tuleviin emigrantteihin. Dokumentoinnin tehostuminen liittyi tarpeeseen kontrolloida kansakunnan muotoutumista halutun kaltaiseksi esimerkiksi kielellisin, etnisin, uskonnollisin ja kulttuurisin perustein. Toisaalta merimiehet näkyvät puutteellisesti kotimaisissakin siirtolaisuustilastoissa, koska heidän lähtönsä maailmalle ei käy ilmi esimerkiksi passi- tai matkustusluetteloista (Kero 1986, 23). Kuten Koivukangas toteaa, merimiestäustaista



maahanmuuttoa on vaikeaa selvittää myös siksi, että merimiehet saapuivat useimmiten yksinään, epämääräisiä reittejä kuten aluksesta karkaamalla ja omaksuivat perillä uuden ammatin. Näin heidän merimiesurastaan ei välttämättä jäänyt uuden kotimaan asiakirjoihin mitään merkintää. (Koivukangas 1996, 50, liite 1; Koivukangas 1986, 147–169.) Lisähaasteensa itsenäisyyttä edeltävän ajan tutkimukselle tuo, että suomalaismerimiehet merkittiin asiakirjoissa venäläisiksi (tai anglo-amerikkalaisella kielialueella termillä *Russian Finn*), Ruotsin ajalla luonnollisesti ruotsalaisiksi. Kansallisuutta merkittävämpi identifioinnin piirre saattoi olla merimiehen kotipaikkakunta.

Dokumentaation puute ei merkitse, etteikö liikkuvuus olisi ollut ennen modernia aikaa vilkasta, päinvastoin. Esimerkiksi Euroopan sisäisen muuttoliikkeen ja työperusteisen liikkuvuuden on todettu olleen varhaismodernina aikana jatkuvaa, sillä monia väestöryhmiä ja kansakuntia yhdistävät valtakunnat pitivät sisällään sellaisia työssäkäyntialueita, kauppaverkostoja ja kulttuurisia kontakteja, jotka eivät noudattaneet nykyisten kansallisvaltioiden rajoja. Rajallisemmista liikenneyhteyksistä ja -välineistä huolimatta yksilöt ja ryhmät olivat eri syistä liikkeellä. (Ojala-Fulwood, Ijäs & Frigren 2018, 5–10.) Merenkulku on näistä syistä perustavanlaatuisimpia.

Esitämme, että merenkulku saattoi usein limittyä muun siirtolaisuuden kanssa, vaikka siihen liittyi paljon omia erityispiirteitään. Yhdysvalloissa ja Kanadassa suomalaiset ottivat runsaslukuisesti vastaan töitä niin rannikko- kuin sisävesiliikenteessä, vaihtoivat välillä satamatöihin ja lähtivät ehkä jossain välissä merille. Keron mukaan tämä kuljeskeleva elämäntyyli ei täytä siirtolaisuuden puhtainta määritelmää, mutta toisaalta Pohjois-Amerikan satamakaupungeissa ei tehty eroa, olivatko maahanmuuttajat tulleet maihin siirtolaisaluksella vai kauppa-aluksen miehistössä, jos he päätyivät uudessa kotimaassa osaksi työvoimaa. Sekä Yhdysvaltain että Kanadan puolella merimiestäustaisia suomalaisia oleili 1800-luvun jälkipuoliskolla ja 1900-luvun alussa kummassakin vähintään 10 000–15 000 henkilöä. (Fischer & Nordvik 1988; Kero 1996, 147–149, 149–150.)

Erityisesti Amerikan siirtolaisuudessa merimiesten ja muiden siirtolaisten erotteleminen toisistaan on osittain keinokeinoista, sillä merimiesten erilaisista reiteistä, matkustuskeinoista ja -syistä huolimatta heidän tiensä saattoi risteytyä muiden suomalaisten kanssa esimerkiksi avioliittojen muodossa. Molemmissa ryhmissä oli myös paluumuuttoa, monityöllisyyttä ja alanvaihtoa. Tämän kirjan kirjoittajiin kuuluvan Sven-Erik Nylundin isoisä Johan (Janne) Fridolf Nylund on hyvä esimerkki merimiesten ja muun väestön muuttoliikkeiden yhdistymisestä. Hän lähti Tammisaaren saaristosta San Franciscoon luultavasti merimiehenä, mutta ensimmäinen virallinen merkki hänen merellisestä urastaan on jäsenyys International Seamen's Union of America ammattiliitossa 1902. Avioiduttuaan suomalaisen palvelija Sanna Kyntäjän kanssa hän työskenteli satamatöissä ja Alaskan kalastusaluksilla. Perheen palattua San Franciscon maanjärityksen 1906 jälkeen Suomeen Nylund keräsi elantoa talonpoikaislaivurina. Kasvava perhe muutti ensimmäisen maailmansodan melskeissä uudelleen San Franciscoon palatakseen 1920-luvulla jälleen kotimaahan, jolloin yli 40-vuotias perheenisä

suoritti kansakoulun ja hakeutui luotsikoulutukseen. Näin merimiehen ammatti oli siirtolaiselle yksi työ muiden joukossa ja aika ulkomailla elämänvaihe muiden joukossa. Huomio kiinnittyy myös siihen, että vaikka merenkulku on viime vuosikymmeniin asti ollut matkustaja-alusten keittiö- ja matkustamohenkilökuntaa lukuun ottamatta miesvaltainen ala, ei merenkulun siirtolaisuus koskettanut pelkästään miehiä. Nylundin tapauksessa perhe liikkui Suomen ja Yhdysvaltain väliä siinä missä merimieskin.

Käsillä oleva kokoelma edustaa uusinta siirtolaisuustutkimusta, koska se esittelee runsaasti sähköisten tietokantojen ja digitointihankkeiden kautta saatavilla olevia lähteitä, jotka paikkaavat niitä tietoaukkoja, jotka ennen häitäsivät tai hidastivat merimiehiä koskevan tutkimuksen etenemistä. Sähköiset tutkimusaineistot mahdollistavat ennen kaikkea kotimaisten ja ulkomaisten dokumenttien käyttämisen toisiaan täydentäen. Markku Kuorilehto havainnollistaa niiden kymmenien erilaisten kotimaisten ja kansainvälisten lähteiden käyttöä, joiden kautta sinnikäs henkilöhistorian tutkija voi päästä maailmalle kadonneiden merimiesten jäljille. Palkitsevan tutkimuspolun edellytyksenä on tutkittavan aikakauden merenkulun maailman ja sitä kontrolloivien viranomaisten tuntemus – se, että tietää, mistä etsiä ja mihin edetä vihje vihjeeltä ja yksityiskohta yksityiskohdalta.

Jouni Kauhanen asettaa artikkelissaan tavoitteeksi selvittää, vauhdittiko asevelvollisuuden julistaminen Suomen suuriruhtinaskuntaan 1878 merimieheksi lähtöä Pohjois- ja Itä-Suomessa. Kauhasen havaintojen mukaan kutsuntaluetteloihin kerätty informaatio antaa hyvin fragmentaarisen kokonaiskuvan siitä, missä määrin kutsuntaikäiset käyttivät ”merille karkaamista” lain mahdollistamana keinona välttää asepalvelus. Tiedot merillä olijoista dokumentoitiin parhaiten Oulun läänin vanhoissa merikaupungeissa, mutta merimieshuoneaineistoja ja kutsuntaluetteleja vertaamalla Kauhasen onnistuu selvittää lukuisia mielenkiintoisia kohtaloita, joissa merille ja sitä kautta pidemmäksi aikaa maailmalle oli lähdetty myös sellaisilta sisämaan paikkakunnilta, joita myöhemmin leimasi vilkas Amerikan – mutta myös Venäjän Jäämeren rannikon muuttoliike. Vastaavan havainnon tutkimuksissaan teki myös Kero, joka esittää, että 1800-luvulla emigroituneet merimiehet inspiroivat kotipaikkakuntiansa siirtolaisuutta vuosikymmeniä myöhemmin; merimiehet siis muodostivat omalla toiminnallaan yhden massasiirtolaisuuden vetävän tekijän. (Kero 1980, 35, Kero 1986, 16–19.) Merimiesten liikkuvuuden esikuvallinen vaikutus heijastui kotipaikkakunnilla ennen muuta perheeseen ja sukuun. Jo Anna-Leena Toivosen tutkimus (1963) Etelä-Pohjanmaan Amerikan siirtolaisuudesta toi esiin, että ensimmäisten passihakemusten joukossa oli lukuisia merimiesten vaimoja.

Tämän teoksen kirjoittajat lähestyvät merenkulkijoiden liikkuvuutta monin erilaisin aineistoin ja niin laadullisin kuin määrällisin menetelmin. Tutkimukset perustuvat merenkulun kotimaisiin ja ulkomaisiin asiakirjoihin, jotka kertovat pestauksista, laivojen liikkeistä, karkaamisista, onnettomuuksista, tullauksista ja laivanomistajien raportoinneista. Toisaalta havainnollistamme, mitä uutta sukututkijoiden suosimat henkilöhistorialliset aineistot ja digitaaliset tietokannat voivat antaa merenkulkijoiden

siirtolaisuuden tutkimukseen. Lähdeaineistonamme on myös sanoma- ja aikakauslehdistöä, kirjeitä, kenttätyöhaastatteluja, kansatieteellisiä keruita, sukujen sisäistä muistitietoa, matkapäiväkirjoja sekä erilaisten viranomaisten, kuten edellä mainittujen kutsuntalautakuntien tai ulkoministeriön alaisten konsulien aineistoja. Analysoimme myös merellisen liikkuvuuden esittämisen tapoja museonäyttelyissä ja mediassa.

3. Kolme näkökulmaa merenkulun liikkuvuuteen: liikkuva työ, kansainväliset työmarkkinat ja ulkomaille asettuminen

Moninaisten aineistojensa avulla teos tarjoaa ajallisesti ja näkökulmiltaan kattavan kokonaisuuden merimiesten muuttoliikkeistä. Ymmärrämme merimiesten muuttoliikkeitä kolmella tavalla: 1) ammatin itsensä aiheuttamana liikkuvuutena 2) pyrkimisenä kansainvälisille merityömarkkinoille sekä 3) väliaikaisena tai pysyvänä asettumisena uuteen kotimaahan.

Merimiesten siirtolaisuudelle on tyypillistä, että päätös ulkomaille jäämisestä saattoi syntyä vasta matkan aikana, tilaisuuden tullen. Merenkulkijoiden siirtolaisuuteen on usein liittynyt väliaikaisen, epävirallisen ja laittoman maahantulon piirteitä. 1900-luvun alkuun asti merimiesten yleisin keino jäädä ulkomaille oli karata kotimaiselta alukselta ulkomaisessa satamassa. Teko oli suomalaisen lainsäädännön näkökulmasta laitton, mutta rangaistavaa myös kohdemaassa riippuen paikallisesta ulkomaalaiskontrollista – mikä kaikkialla länsimaissa kiristyi ensimmäiseen maailmansotaan mennessä. 1800-luvun mittaan merimiesten lailliset mahdollisuudet pyrkiä (määrääjaksi) töihin ulkomaille lisääntyivät, mutta karkaaminen pysyi huomattavana ilmiönä aina 1900-luvun alkuun asti.

Jari Ojala pohtii artikkelissaan, voiko laivapalveluksesta karkaamista kuitenkin käsitellä siirtolaisuutena. Kuten aiempi tutkimus on osoittanut, merimiesten karkaamisessa oli kyse ennen muuta pyrkimyksestä työllistyä parempien palkkojen ja työvoiman korkean kysynnän vuoksi ulkomaisille laivoille, mutta joskus myös päätyä ”kuivalle maalle”, esimerkiksi juuri kulturalistisista kertovien uutisten houkuttelemina. Toisaalta karkaamisilmiö on aivan liian monimutkainen, jotta siitä voisi vetää suorita yhtäläisyysmerkkejä siirtolaiseksi hakeutumiseen. Merimiesten karkaamiselle oli lukuisia syitä. Karkaaminen saattoi esimerkiksi olla seurausta sietämättömistä olosuhteista aluksella. Vaihtoehtoisesti kotimaisen laivan jättämiseen saattoivat yllyttää niin sanotut krympparit, laittomat työnvälittäjät, joiden *shanghaiamista* eli väkisin värväämistä on pidetty pahimmillaan ihmiskauppaa muistuttavana toimintana. (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013.) Toisaalta laivoilta karattiin usein yhteistuumin ja

useampi suomalainen myös työllistyi samalle ulkomaiselle alukselle, joten kokonaan työnvälittäjien mielivallan alaista, yksittäisten uhrien houkuttelua toiminta ei ollut (ks. myös Fingard 1980). Vaikka merimiesten liikkuvuudelle onkin ollut tyyppillistä ulkomailla olon ja siihen liittyvien päätösten ja seurausten kohtaaminen yksin ja ilman asettumista yhteisöihin, joissa oli muitakin suomalaisia, maanmiehistä koostuvissa työporukoissa liikkuminen antaa ajoittain leimansa merenkulkijoiden liikkuvuudelle. Toisaalta esimerkiksi Aasiaan ja Afrikkaan merimiehiä päätyi yksinään jäätyään esimerkiksi sairaana maihin.

Merimiesten muuttoliikkeitä tutkittaessa huomio kiinnittyy siis siihen, että merimieheksi ryhtyminen edusti itsessään työperusteista liikkuvuutta, mutta se saattoi ajaa myös laivaan pestautuneen vakituisesti maailmalle. Merille menossa on tietyllä tapaa kysymys *etappisiirtolaisuudesta*: merenkulkijoiksi mieliviä hakeutui ensin sisämaalta ja rannikolta suomalaisiin satamakaupunkeihin, he päätyivät laivan mukana ulkomaille, jäivät syystä tai toisesta pois kotimaisen aluksen palveluksesta jossain ulkomaisessa satamassa ja ottivat pestin laivalta, jossa komentokieli oli vieras ja jossa työyhteisö mitä todennäköisimmin koostui monesta kansallisuudesta ja etnisestä ryhmästä. Näin seuraava etappi määräytyi aluksen määränpään mukaisesti, ilman että merimies itse välttämättä tiesi määränpäättään etukäteen. Etappi etapilta ulkomailla oleskelu saattoi johtaa pysyvään siirtolaisuuteen ja uuden ammatin löytymiseen mantereelta.

3.1. Liikkuvan elämäntavan uhat ja mahdollisuudet

Merenkulkijoiden liikkuvuus ei aina johtanut pysyvään asettumiseen tai uuden kotimaan kansalaisuuden anomiseen. Koska laivakarkureistakin osa palasi takaisin kotimaahan, Ojala analysoi kriittisesti karkaamiskäyttäytymisen ja siirtolaisuuden suhdetta – sikäli kun siirtolaisuus ymmärretään perinteisesti pysyvänä uuteen kotimaahan asettumisena. Monille merimiehille siirtolaisuudessa olo oli merillä oloa vaihtuvine työpaikkoineen tai työtilaisuuksien kalastelua satamakortteleissa. Työperusteinen liikkuvuus saattoi merkitä työssäkäyntialueen laajenemista globaaliksi – tai vaihtoehtoisesti muualle sen imperiumin alueelle, jonka alamainen merimies oli. Autonomian aikana suomalaisia merimiehiä työskenteli runsaasti emämaa Venäjän kauppaluksilla sekä joki- ja rannikkoliikenteessä. Suomalaiset merimiehet limittyivät Pietarissa osaksi muuta työn perässä suurkaupunkiin hakeutuvaa suomalaisten joukkoa (Engman 2005, 151–159).

Jatkuva liikkeessä olo vaikutti siihen, mihin kansallisuuteen, maahan tai ryhmään merimiehet tunsivat kuuluvansa eri aikoina ja erilaisissa historiallisissa tilanteissa. Käsitys saattoi joustaa ja vaihdella, kuten Laika Nevalaisen analysoimaan, 1960 kerättyyn muistitietokeruuseen vastannut merimies identiteettiään kuvaili: ”Sanalla sanoen siellä on kotini missä on säkkinä ja se on kansallisuuteni mikä lippu on laivan ahteris-

sa” (TYKL/kys/19&20: informantti 17, Nevalainen tässä teoksessa). On mielenkiintoista havaita, että tämä 1960-luvun hittiä *Merimies, kotimaasi on meri*¹ mukaileva sanoma ei edusta ainoastaan merenkulun menneisyyttä. Jonna Laineen kenttätutkimuksissa suomalaisaluksella työskentelevät filippiiniläiset mielsivät koti-ikävästään huolimatta laivayhteisön hetkellisesti kodiksi. Vaikka Laine suhtautuu kriittisesti monikulttuuriin yhteiseloon sekamiehitetyillä aluksilla ja havaitsee eri kansallisuuksia edustavien olevan tekemisissä lähinnä maanmiestensä kanssa, tarjoaa suhtautuminen alukseen kotina keinon selvittää pitkistä siirtotyöjaksoista.

Kodinomaisuus sekä mahdollisuus äidinkielellä tapahtuvaan kommunikointiin ja kotimaan yhteydenpitoon nousevatkin teoksessamme merkittäviksi merimiesten liikkuvuuden tukipylväiksi. Nevalainen esittelee, miten 1900-luvun alkupuolen merimiehet pyrkivät tekemään askeettisista laivaolosuhteista viihtyisämpiä esimerkiksi merimiesarkusta, sen sisällöstä ja henkilökohtaisesta hygieniasta huolehtimalla. On mielenkiintoista, että merimiesten keskinäisissä käsityksissä oikea merimiehisuus merkitsi esimerkiksi kykyä huolehtia omasta vaatehuollosta ja puhtaudesta. Toisaalta omaa tulkintaansa kodinomaisuudesta laivatyön vastapainona rakensivat Nevalaisen esittelemät 1900-luvun alun porvarilliset hyväntekeväisyystoimijat, jotka pyrkivät kasvattamaan merimiehiä oikeaksi katsottuun työläismiehen rooliin perustamalla merimieskoteja koti- ja ulkomaisiin satamiin.

Juuri irrallisuus kodista, kotimaasta ja läheisistä ihmisistä on johtanut siihen, että merimiehen työtä on pidetty sosiaalisesti vieraannuttavana ja pahimmillaan huono-osaistavana; siteet kotimaahan saattoivat katketa, mutta liikkuvan työn vuoksi myöskään uuteen kotimaahan asettuminen ei ollut mahdollista. Kuitenkin laaja maailmantuntemus sekä kieli- ja ammattitaito voivat olla merimiehille muihin siirtolaisiin nähden edullisia tekijöitä, minkä lisäksi merimiesten liikkuvuutta on voitu aktiivisesti tukea ja ohjailta kansallisilla ja kansainvälisillä toimenpiteillä.

Louis Clerc osoittaa 1920–1970-lukujen Ranskan Suomen konsulaattien laatimien aineistojen avulla, miten mielikuvat merimiehistä lapsenomaisina, holhottavina ja sosiaalisille ongelmille riskialttiina ryhmänä leimasivat pitkään konsulien ulkomailla oleskelevien merimiesten avustamista ja valtion viranomaisten näkemystä merimiesten liikkuvasta elämäntavasta. Konsulaattien avustustoiminnan pääperiaatteena oli maailmansotien välisenä aikana auttaa mahdollisimman säästeliäästi ja vain niitä, jotka miellettiin todella apua ansaitseviksi ja hädänalaisiksi – vanhojen patriarkaalisen maatalousyhteiskunnan sosiaalisen turvan jakamisen periaatteiden mukaisesti. Myös tämä oli oikeanlaiseen työläisyyteen ja kansalaisuuteen ohjaavaa toimintaa. Toisen maailmansodan jälkeen asenteet muuttuivat ja huomio siirtyi merityötä koskevan lainsäädännön ja monien rakenteellisten uudistusten (esimerkiksi eläketurva) myötä liikkuvan ammatin sosiaalisten lieveilmiöiden ennaltaehkäisyyn. Konsulaattien ja ul-

¹ Alkup. *Seeman deine Heimat ist das Meer* (1960). Säv. Werner Scharfenberger, San. Busch Fini. Suom. sanat Sauvo Puhtila (1960). Suomen äänitarkisto ry.

koministeriön näkökulma suomalaisiin merimiehiin luo tärkeän lisähuomion merenkulun muuttoliikkeisiin: maailmalla liikkuvat suomalaismerimiehet eivät edustaneet ainoastaan itseään vaan he olivat paitsi kansantaloudellinen resurssi myös nuoren itsenäisen Suomen peili maailmalla.

Mustavalkoiset merimiehiä koskevat dikotomiat ovat tietyllä tapaa eläneet meidän päiviimme asti, vaikka Suomen Pariisin pitkäaikaisen pääkonsuli Kaarlo Brusinin 1950-luvun lopussa käyttämä ilmaus Ranskan satamissa oleskelevista merimiehistä ”irtolaisaineksena” tuntuu heijastavan kaukaista kadonnutta maailmaa. Toisaalta yhä tänä päivänä eri ryhmien kuljeskeleva ja maantieteellisesti kiinnittymätön elämäntapa herättää vaikeasti kontrolloitavana epäluuloa ja pelkoja. Merenkulkuun liittyy yhä erilaisuuden, eristyneisyyden ja eksotiikan leima, vaikka työ laivalla on nykyään palkkatyötä muiden ammattien joukossa ja vaikka liikkuvuutta edellytetään myös lukuisilla muilla aloilla. Merimiehet ovat tietyssä mielessä yhä toista maata, vaikka esimerkiksi mahdollisuudet lievittää kodista ja kotimaasta erossa olon aiheuttamaa ikävää ovat viestintäteknologian ansiosta kokonaan toiset kuin vielä vuosikymmeniä sitten.

3.2. Liikkuvat merimiehet tuulten heiteltävänä

Merellisten muuttoliikkeiden sattumanvaraisuuteen kuului, että merimiestä saattoi viedä vaihtuva maailmanpoliittinen tilanne, esimerkiksi joutuminen internoiduksi sotatilanteessa ja päätyminen vieraan valtion armeijaan. Kyseessä ei välttämättä ollut vapaaehtoinen valinta, jos vaihtoehtona oli esimerkiksi työleiri tai mikäli kotimaahan pääsy oli sotatilan vuoksi mahdotonta. Pirita Frigren esittelee muutamia ensimmäisen maailmansodan melskeissä Australian joukoissa Ranskan rintamalle päätyneitä suomalaismerimiehiä, joille Lontoon merimiespappi Mikko Airila edusti ainoata maanmiestä, johon pitää yhteyttä. Artikkelissaan Frigren käsittelee merimiesten liikkuvuutta Airilalle ympäri maailmaa merimiehiltä ja heidän omaisiltaan saapuneiden kirjeiden ja postikorttien näkökulmasta. 1910-luvun merimiesten kirjeet vahvistavat käsitystä siitä, että monille vuosikausia maailmaa kiertäneille merimiehille kotimaa merkitsi ennen muuta mahdollisuutta tavata toisia suomalaisia merimiehiä samassa työyhteisössä tai esimerkiksi suomalaisella merimieskirkolla – Suomi ja siellä olevat omaiset saattoivat esiintyä kirjeissä, mutta paluu synnyinsijoille näytti epätodennäköiseltä tai lykkääntyä aina uusien pestien tieltä. Merkittävää oli myös mahdollisuus asioida merimiespapin kanssa omalla äidinkielellään – joka enemmistön kohdalla oli ruotsi. Toisaalta Lontoon kaltaisen merkittävän kauttakulkusataman merimiespapin rooli liikkuvien merimiesten ja heidän perheidensä välisenä yhteyshenkilönä korostui sodanoloissa, jolloin yhteydenpito, kansainväliset rahalähetykset ja varmuus läheisten elossaolosta kävivät yhä epävarmemmiksi.

Molempien maailmansotien aikaan suomalaisia merimiehiä jäi myös Euroopan merialueiden ulkopuolelle, esimerkiksi Uuteen-Seelantiin ja Intiaan brittien internoitien seurauksena (Engman 2005, 414). Myös 1800-luvun kansainväliset konfliktit edesauttoivat merimiesten maailmalle jäämistä. Erityisesti Krimin sota ja Yhdysvaltain sisällissota vaikuttivat merimiesten liikkumiseen, edellinen kotiinpääsyä hankaloittain, jälkimmäinen työllistymis- ja seikkailumahdollisuuksia tarjoten. Selkkausten myötä suomalaisista kauppalaivojen matruuseista saattoi tulla sotalaivastojen merimiehiä ja rauhaan paluun jälkeen uuden kotimaan kansalaisia.

Joustavasta suhteesta kansallisuuteen, etnisyyteen, kieleen tai muuhun identiteettiin vaikuttavaan tekijään kertovat myös siirtolaisuuteen asettuneiden merimiesten uudet nimet. Monen anglo-amerikkalaiselle kielialueelle muuttaneen suomalaissiirtolaisen tavoin suomalaisen merimiehen nimi englantilaistui tai saattoi saada uudenlaisia kirjoitusasuja sen mukaan, minkä lipun alla merenkulkija seilasi (nimien muutoksista Uschanov 2014, 32). Uudet nimet ja kirjoitusasut voivat olla yksi syy siirtolaismerimiesten ”katoamiseen” dokumenteista. Pekka Leimun Kustavista 1860-luvulla lähtenyt merimiessukulainen Frans Victor Lundgren otti Uuteen-Seelantiin päädyttyään sukunimen Urwin. Kuten Urwinin myös monen muun laivasta karkaamalla siirtolaisuuteen päätyneen merimiehen nimenmuutoksen taustalla saattoi olla tietoinen yhteyksien katkaiseminen ja alkuperäisen henkilöllisyyden häivyttäminen kiinnijäämisen pelossa. Kaikki merimiehet eivät kertoneet sukujuuristaan edes jälkeläisilleen. Esi-isän oikean syntymämaan ja -paikkakunnan jääminen sukupolvien ja menneisyyden pimentoon toimi lähtöpisteenä myös australialaiselle näyttelijälle Shane Jacobsonille hänen osallistuessaan Australian *Who Do You Think You Are* -formaatin tuotantoon keväällä 2016. Kirsi Keravuori, Tiina Miettinen ja Pirita Frigren kirjoittavat artikkelissaan, miten suomalais-australialainen tutkimusyhteistyö johdatti runsaaseen lisätietoon koskien suomalaismerimiesten Australian-siirtolaisuutta. He herättelevät artikkelillaan myös keskustelua siitä, miten millainen tulkinta siirtolaisuudesta rakentuu historiallisessa tosi-tv-ohjelmassa.

3.3. Vaikutukset nykypäivässä

Merimiesten historiallinen siirtolaisuus näkyy nykypäivän yhteiskunnassa eri tavoin. Aiemmin on jo todettu merimiesten vaikuttaneen monien Amerikan-siirtolaisten lähtöpaikkakuntiin oman esimerkinsä kautta. Mutta kotiin palaavat tai maailmalta tietoa välittäneet merimiehet ovat myös avartaneet kotimaassa olevien maailmaa välittämällä tietoa ja vaikutteita uusista kulutustuotteista, tavoista, aatteista, uskonnollisista suuntauksista ja maailmantapahtumista. Merenkulun välittämät uutuudet levisivät ensin rannikkopaikkakunnille ja sitten sisämaahan. Merimiesten ulkomaanjaksot kartuttivat yleensä ammattitaitoa, mikä kehitti kotimaista merenkulkualan tasoa. 1800-luvulla

kotiinpalanneet laivakarkurit jatkoivat yleensä merimiesuralla ja jopa ylenivät ulkomailla olonsa jälkeen ammattitaitoisten merimiesten vakansseille (Lybeck 2000, 58).

Viranomaisten ja kansalaisjärjestöjen näkökulmasta merimiehet ovat varhaisena liikkuvana ammattiryhmänä edustaneet edelläkävijöitä ulkosuomalaisille ja muille ulkomailla työskenteleville suunnattujen palvelujen kohderyhmänä. Konsulaateille työ merimiesten parissa raivasi tietä ulkosuomalaisten profiilin muuttuessa maailmansotien jälkeen; merimiehiä seurasivat naispuoliset opiskelijat ja *au pairit* (Clerc tässä teoksessa, ks. myös Bell 2008). Siirtolaisuuteen asettuneiden merimiesten vaikutus näkyy nykypäivän perheissä ja suvuissa siten, että monilla suomalaisilla on – kenties tietämättään – monikulttuurinen sukupiiri, jonka jäseniä elää toisella puolella maailmaa. Koska maailmalle jääneitä merimiehiä ”löytyy” nykyään parantuneiden sukututkimusaineistojen ja -menetelmien avulla, perheet ja suvut voivat nyt useita sukupolvia myöhemmin kokea yllätyksiä uusien sukulaisten ottaessa yhteyttä. Näin kävi sekä Francis Urwinin yhdistämille suomalaiselle Pekka Leimulle ja uusiseelantilaiselle Chris Gaelicille että australialaisfilmitähti Shane Jacobssonille ja hänen vakkasuomalaisille sukulaisilleen yhteisen sukulaisten, Otto Herman Jakobssonin tarinan kautta. Merenkulusta eläneet esipolvet voivat vaikuttaa myös siihen, että jälkipolvet jatkavat samassa ammatissa tai että ulkomaille muutto työn, opintojen ja perheen takia saa lisävahvistusta esivanhempien esimerkistä. Juuri tällaisen kolmen sukupolven tarinan tarjoaa Sven-Erik Nylundin artikkeli tässä teoksessa.

4. Kirjan rakenne

Kirja jakautuu neljään osioon. Ensimmäinen osio valottaa, miten suomalaisten merimiesten liikehdintä on muuttunut 1700-luvulta nykypäivään maantieteellisesti: minne laivat ja merimiehet niiden mukana päätyvät, miltä suunnilta merenkulun vaikutteet tulevat talouden painopisteiden ja työvoiman muuttuessa. Teoksen toinen osa erittelee erilaisia merenkulkijoiden liikkuvuuden motiiveja, painottuen kronologisesti erityisesti 1800-luvulle, rahtikuljetusten globaalin kapitalisoitumisen aikaan. Artikkelit havainnollistavat, miten siirtolaisuuden vetävät tekijät limittyivät kotimaan työntävien tekijöiden kanssa. Kullan lumo tai pioneerisiirtolaisten esimerkki saattoi olla merkittävä, mutta kotimaan tapahtumat kuten nälkävuodet, köyhyys tai asevelvollisuus saattoivat kypsyttää päätöstä jo merimieskirstua- ja säkkiä pakatessa. Kolmannessa osiossa etsitään merenkulkijoiden omia tapoja tehdä liikkuva elämäntapa mielekkääksi sekä valtion ja kansalaisyhteiskunnan synnyttämiä sosiaalisia turvaverkkoja ja liikkuvuuden kontrollikeinoja, jotka ovat edistäneet tai ohjanneet merellistä liikkuvuutta. Tässä osiossa ajallinen painopiste on yhteiskunnallisten reformien ja uusien työläisihanteiden leimaamassa 1900-luvun alkupuolella sekä hyvinvointivaltion rakentamisen ajanjaksossa itsenäisyyden ajalla. Kirjan päättää osio, jossa merenkulkijoiden siirtolai-

suuden erityisiä piirteitä tarkastellaan omakohtaisten sukutarinoiden näkökulmasta ja tuodaan esiin merenkulkijoiden siirtolaisuuden vaikutuksia sukupolvien jatkumossa.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Suomen Äänitearkisto ry. *Merimies, kotimaasi on meri*. Alkup. *Seeman deine Heimat ist das Meer* (1960). Sälv. Werner Scharfenberger, San. Busch Fini. Suom. sanat Sauvo Puhtila (1960). Saatavilla: <http://www.aanitearkisto.fi/firs2/fi/kappale.php?Id=Merimies+kotimaasi+on+meri>. Luettu 24.5.2018.

Kirjallisuus

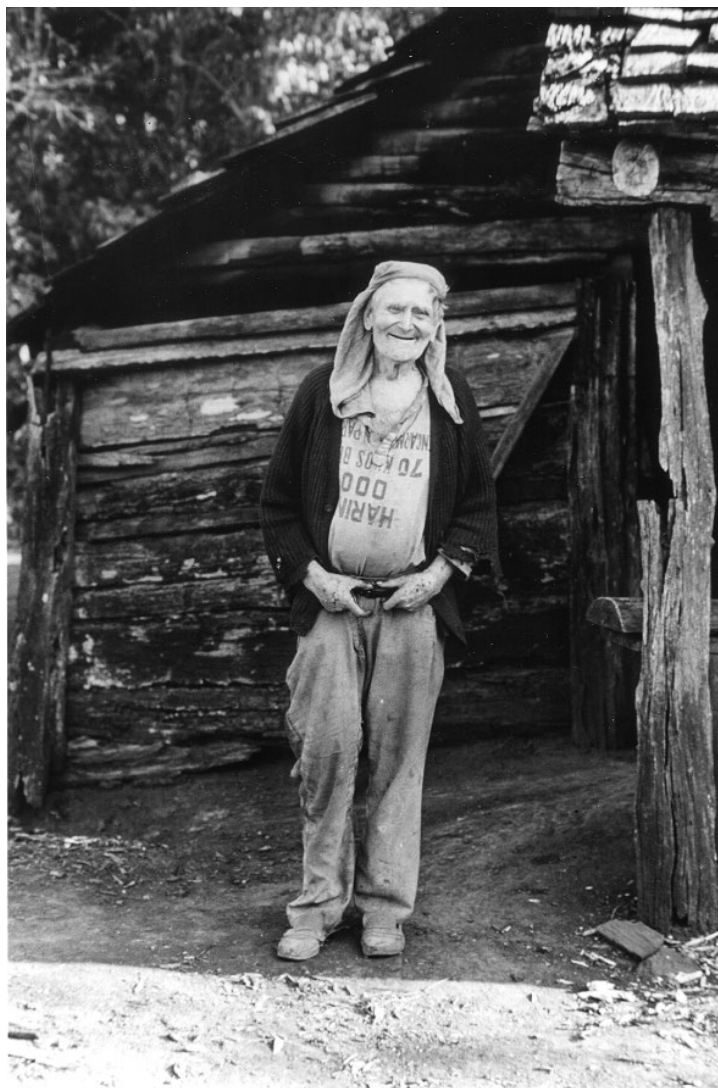
- Alanen, Arnold R. (2014). Kuinka löytää suomalaisia Yhdysvaltojen väestölaskentaineistosta? *Genos*, 85 (1), 42–45.
- Ala-Pöllänen, Anne (2017). *Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla*. Kansatieteellinen arkisto 57. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Bell, Marjatta (2008). Britannia. Krister Björklund & Olavi Koivukangas (toim.), *Suomalaiset Euroopassa*. Suomalaisen siirtolaisuuden historia 6. Turku: Siirtolaisuusintituutti, 126–178.
- Bosmans, Sarah, Gorski, Richard and Schokkenbroek, Joost (eds.) (2015). Special Issue: Mobility in a maritime world: Working around, across and beyond the North Sea. *International Journal of Maritime History*, 27 (4).
- Bunnel, Tim (2007). Post-maritime transnationalization: Malya seafarers in Liverpool. *Global Networks*, 7 (4), 412–429.
- von Christierson, Carl-Thomas (2014). Finland — en kolonialmakt? Finnar i Ryska Amerika. *Genos*, 85 (1), 8–26.
- Enckell, Maria & Hanka, Heikki (2004). *Transfigurations: Finns in Russian America*. Jyväskylän yliopiston museon julkaisuja 16. Jyväskylä: Jyväskylän yliopiston museo.
- Engman, Max (2005). *Suureen Itään: Suomalaiset Venäjällä ja Aasiassa*. Suomalaisen siirtolaisuuden historia 5. Turku: Siirtolaisuusintituutti.
- Fingard, Judith (1980). "Those Crimps of Hell and Goblins Damned": The Image and Reality of Quebec's Sailortown Bosses. Rosemary Ommer & Gerald Panting (eds.), *Working Men Who Got Wet*. St. John's Newfoundland: Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 321–334.
- Fischer, Lewis R. & Helge W. Nordvik (1988). Finländare in den kanadensiska handelsflottan 1863–1913, *Historisk Tidskrift för Finland*, 73 (3), 373–394.
- Kero, Reino (1980). *The Finns in North America: Destinations and Compositions of Immigrant Societies in North America before World War I*. Turun yliopiston julkaisuja. Sarja B. 150. Turku: Turun yliopisto.

- Kero, Reino (1986). *Suomen siirtolaisuuden historia I*. Julkaisuja 10. Turku: Turun yliopiston historian laitosp.
- Kero, Reino (1988). Sjömän från Finland som emigranter i Amerika under 1800-talet. *Historisk Tidskrift för Finland* 73 (3), 395–413.
- Kero, Reino (1996). *Suureen Länteen: Siirtolaisuus Suomesta Pohjois-Amerikkaan*. Suomalaisen siirtolaisuuden historia 1. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Kero, Reino (1997). *Suomalaisina Pohjois-Amerikassa: Siirtolaiselämää Yhdysvalloissa ja Kanadassa*. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Koivukangas, Olavi (1986). *Sea, Gold and Sugarcane: Attraction Versus Distance: Finns in Australia 1851–1947*. Turku: Turun yliopisto.
- Koivukangas, Olavi (1996). *From the Midnight Sun to the Long White Cloud, Finns in New Zealand*. Turku: Institute of Migration.
- Laine, Johanna (2016). Yhdistääkö meri, erottaako etnisyys? Filippiiniläisten ja suomalaisten yhteiseloa rahtilaivalla. Tapio Bergholm (toim.) *Työ merellä*. Nautica Fennica 2015–2016. Helsinki: Museovirasto, 120–134.
- Lybeck, Jari (2000). ”Nyrkki on pidennetty merilaki”: Hierarkia, kuri ja karkaaminen purjelaivoilta 1800-luvun jälkipuoliskolla. Riitta Oittinen & Marjatta Rahikainen (toim.). *Keulakuvia ja peränpitäjiä: Yrjö Kaukiaisien juhlaKirja*. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Martikainen, Tuomas, Sintonen, Teppo & Pitkänen, Pirkko (2006). Ylirajainen liikkuvuus ja etniset vähemmistöt. Tuomas Martikainen (toim.), *Ylirajainen kulttuuri: Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Tietolipas 212. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 9–41.
- Ojala-Fulwood, Maija; Ijäs, Ulla & Frigren, Pirita (2018). Migration from the long-term perspective. Maija Ojala-Fulwood (ed.) *Migration and Multiethnic Communities: Mobile People from the Late Middle-Ages to the Present*. Berlin: De Gruyter Oldenbourg.
- Ojala, Jari, Jaakko Pehkonen & Jari Eloranta (2013). Desertions in nineteenth-century shipping: modelling quit behaviour. *European Review of Economic History* 17 (1), 122–140.
- Sampson, Helen (2013). *International Seafarers and Transnationalism in the Twenty-first Century*. Manchester: Manchester University Press.
- Toivonen, Anna-Leena (1963). *Etelä-Pohjanmaan valtamerentakainen siirtolaisuus 1867–1930*. Historiallisia Tutkimuksia 66. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Tähtinen, Lauri & Kalle Kananen toim. (2018). *Pohjola, Atlantti, maailma: Ylirajaisen vuorovaikutuksen historiaa 1600–1900-luvuilla*, Historiallinen Arkisto 147. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Uschanov, Elisabeth (2014). Amerikasiirtolaisten digitaalinen jäljittäminen. *Genos*, 85 (1), 27–33.
- Van Lottum, Jelle (2007). *Across the North Sea: The impact of the Dutch Republic on International Labor Migration, c. 1550–1850*. Amsterdam: Aksant Amsterdam University Press.

Weiss, Holger (2016). *Slavhandel och slaveri under svensk flagg: Koloniala drömmar och verklighet i Afrika och Karibien 1770–1847*. Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland 805. Helsingfors: Svenska Litteratursällskapet i Finland.

I

Merimiesten siirtolaisuuden maantiede



Kuva 2. Siirtolaismerimiesten tie saattoi 1900-luvun alussa viedä kaukasiin utopiyhteisöihin. Kuvassa merimiehenä ja valaanpyytäjänä työskennellyt "stadin kundi" Lauri Järvinen, joka asettui 1931 Villa Alboradan yhteisöön Paraguayihin vietettyään ensin muutaman vuoden toisessa utopiyhteisössä Colonia Finlandesassa Argentiinassa. Kuva: Enrique Tessieri, Siirtolaisuusinstituutin kuva-arkisto.

Suomalaisten osallistuminen 1700-luvun Ruotsin Itä- Intian kauppakomppanian purjehduksille

Erja Kettunen

1. Johdanto

Tarkastelen tässä artikkelissa suomalaisten osallistumista Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian kauppamatkoille 1700-luvun puolivälissä.² Tutkimus täydentää aiempaa suurvaltojen kauppakomppanioita koskevaa kirjallisuutta käsittelemällä aikakauden Kiinan-kauppaa syrjäisen alueen näkökulmasta. Keskeisten merimahtien, kuten Englannin, Hollannin ja Portugalin jo 1600-luvulla toimineista Itä-Intian kauppakomppanioista on runsaasti aiempaa tutkimusta (mm. Steensgaard 1975; Chaudhuri 1978; Farrington 2002), samaten pienempiä toimijoita, kuten Ruotsin Itä-Intian kauppakomppaniaa on tutkittu paljon (Kjellberg 1975; Koninckx 1978; Åberg 1990; Nyberg 2001; Hermansson 2004). Sen sijaan kaukana maailman merireiteistä sijainneella Suomella ei juurikaan ollut omia suoria yhteyksiä Aasiaan. Suomi oli Ruotsin kuningaskunnan itäinen osa, pinta-alaltaan sekä poliittiselta ja taloudelliselta merkitykseltään Ruotsille tärkeä alue (esim. Karonen 2014), mutta liikkuvuuden kannalta syrjäinen. Hankalien kulkuyhteyksien vuoksi suomalaisten kontaktit ulkomaailmaan tapahtuivat pääosin meriteitse (Kaukiainen 2008) ja Ruotsin kautta.

² Kiitän Suomalais-ruotsalaista kulttuurirahastoa aineistonhankinnan tukemisesta, Göteborgin yliopiston professori Claes G. Alvstamia työtiloista, Suomen merimuseon museolehtori Johanna Aartomaata avusta, Oulun yliopiston historioitsijoita tutkimusvinkeistä sekä Sound Economic History Workshopin (Jyväskylän yliopisto 2017) osallistujia kommenteista paperin aiemmalle versiolle.

Tavoitteenani on selvittää suomalaisten osallistumisen laajuutta Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian purjehduksille sekä sen aiheuttamaa kansainvälisten vaikutteiden leviämistä Suomeen. Tarkastelen suomalaisten merenkulkijoiden syntymä- ja asuinpaikkatietoja Suomessa, osallistumista kauppurjehduksille, työtehtävien kirjoja sekä mahdollisia vaikutuksia esimerkiksi Suomeen tulleiden ylellisyystavaroiden tuontiin. Mahdollisten vaikutteiden osalta keskityn tutkimaan mikrohistoriallisesti kahden suomalaisen, kadetti Israel Reiniuksen (1727–1797) ja superkargööri Petter Johan Bladhin (1746–1816) toimintaa kauppakomppaniassa ja heidän toimintansa vaikutuksia aikakauden Suomeen. Lähestymistapanani on ydin–periferia-ajattelu, jossa vaikutteiden nähdään leviävän kehittyneestä ytimestä kohti kehittymätöntä periferiaa. Niin sanotun maailmanjärjestelmän teorian (Wallerstein 1974; 2004) mukaan Länsi-Eurooppa kehittyi maailmantalouden ydinalueeksi 1500-luvulla. Tähän vaikuttivat niin kapitalismin synty, teknologian kehitys kuin sotilasvoiman avulla vallatut kauppareitit. Eurooppa-keskeistä näkemystä on kuitenkin kritisoitu, ja esimerkiksi Andre Gunder Frank (1998) pitää Aasiaa ja etenkin Kiinaa maailmanjärjestelmän ytimenä jo ajanlaskun alusta, jolloin varhaiset Silkkiteiden kauppareitit alkoivat muodostua (ks. myös Frank ja Gills 1996). Sekä Euroopan suurvallat että Kiina olivat eittämättä 1700-luvun maailmantalouden ydinalueita, kun taas aikakauden Suomi voidaan nähdä osana periferiaa syrjäisen sijaintinsa, talouden alikehittyneisyyden, huonon infrastruktuurin sekä yleisesti vähäisen liikkuvuuden vuoksi. Emämaa Ruotsi sen sijaan oli huomattavasti vauraampana ja suhteellisen kehittyneenä valtiona lähellä Euroopan talouden ydintä. Kiina kuului maailmantalouden ydinalueisiin tieteellisten saavutusten, kehittyneen kulttuurin ja taloudellisen vaurautensa ansiosta. Aihe on mielenkiintoinen, koska nykyään Suomen Kiinan-kauppa on huomattavan suurta, mutta tiedot sen alkuajoista ja merenkulkijoiden vaikutuksesta maamme Kiinan-kontakteihin 1700-luvulla ovat enintään hajanaisia.

Suomalaisia kuitenkin osallistui Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian purjehduksille Kiinan Kantoniin, josta kauppakomppania osti teetä, silkkiä ja posliinia 1700-luvulla. Valtaosa suomalaisista oli tavallisia merimiehiä, mutta mukana oli myös upseereita, kuten kadetteja ja tunnettu superkargööri eli laivan lastin ylin vastuhenkilö. Tutkimukseni keskittyy kauppakomppanian 1700-luvun puolivälin matkoihin, etenkin *Cronprinsens Adolph Friedrich* -laivan vuosien 1745–1748 purjehdukseen, josta suomalainen kadetti Israel Reinius piti yksityiskohtaista lokikirjaa eli päiväkirjaa. Lisäksi tarkastelen 1760–1780-luvuilla kauppakomppaniassa korkeaan asemaan nousseen suomalaisen superkargööri Petter Johan Bladhin elämäntyön vaikutuksia Suomessa.

Tutkimusaineiston ja taustatietoa olen koonnut eri lähteistä, joita ovat Svenska Litteratursällskapet i Finlandin julkaisema Reiniuksen päiväkirja (2008) sekä päiväkirjan havaintoihin pohjautuva Reiniuksen väitöskirja (1749), Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian digitoitu arkisto (Svenska ostindiska kompaniets arkiv), Göteborgin maakunta-arkiston Itä-Intia-tietokanta (*Databasen Ostindie: Människor i Ostindiska*



Kuva 3. Itä-Intian posliinia 1700-luvun lopulta Göteborgin merimuseon kokoelmista. Kuva: Erja Kettunen.

Kompaniet), Göteborgin merenkulkumuseon (Sjöfartsmuseet Akvariet) kokoelmat, Tukholman Merihistoriallisen museon (Sjöhistoriska) *Resenärens*-näyttely, suomalaisten museoiden esineet ja aineistot sekä aiempi tutkimuskirjallisuus. Arkistolähteistä ja niiden tietokannoista olen koonnut aineistoa hakusanoilla etenkin yllä mainituista ajanjaksoista liittyen Reiniuksen ja Bladhin toimintaan kauppakomppaniassa, mutta laajemmin myös suomalaisten merimiesten osallistumisesta purjehduksille. Koska tietokannat pohjautuvat moninaisiin ja hajanaisiin vanhoihin lähteisiin, niiden tiedoissa on puutteita ja virheitä, ja saatu tieto on siten usein viitteenomaista etenkin tavallisten merimiesten osalta. Sen vuoksi tutkimuksessa keskitytään tarkastelemaan mikrohistoriallisesti Reiniuksen ja Bladhin toimintaa heistä paremmin saatavilla olevan lähdeaineiston pohjalta.

2. Ruotsin Itä-Intian kauppakomppania kansainvälisen kaupan toimijana

Eurooppalaisen kolonialismin aikana Ruotsi oli kuin pieni ratas maailmankaupan suuressa pyörässä. Kiina oli itsenäinen suurvalta, jonka kanssa eurooppalaiset kävivät kauppaa. (Resenärerinä-näyttely, Sjöhistoriska museet, Tukholma)³

Ruotsin Itä-Intian kauppakomppania perustettiin vuonna 1731 ja sen laivat purjehtivat Kiinan Kantoniin, josta ne ostivat teetä, posliinia ja silkkiä tuotavaksi Ruotsiin ja muualle Eurooppaan. Suuriin eurooppalaisiin merimahteihin verrattuna Ruotsin kauppakomppania perustettiin paljon myöhemmin ja se oli huomattavasti pienempi ja lyhytikäisempi kuin useat muut vastaavat yhtiöt (Koninckx 1978; Åberg 1990; Müller 2003). Englannin ja Hollannin Itä-Intian kauppakomppaniat oli perustettu jo vuosina 1600 ja 1602, ja 1700-luvun loppuun mennessä samanlaiset oli perustettu Portugaliin, Ranskaan, Tanskaan ja Ruotsiin harjoittamaan kauppaa Itä- tai Länsi-Intian kanssa (Steensgaard 1975; Chaudhuri 1978; Farrington 2002). Ruotsalaisen Itä-Intian kauppakomppanian pääkonttori oli Göteborgissa, mistä laivat pääsivät purjehtimaan suoraan Pohjanmerelle ja etelään kohti Afrikkaa. Se toimi sijoittajien pääomilla; alkuun sijoitettiin kuhunkin yksittäiseen purjehdukseen, mutta myöhemmin itse yhtiöön. Valtaosa niin sijoittajista kuin tavaroiden lopullisista ostajistakin oli ulkomaalaisia. (Kjellberg 1975, 38.)

Vuosien 1732–1806 välillä Ruotsin kauppakomppanian alukset tekivät yhteensä 132 purjehdusta Kiinaan ja Intiaan, kun esimerkiksi englantilaiset tekivät samaan aikaan 1474 ja hollantilaiset 1977 matkaa. Ruotsalaislaivojen kantavuus oli tosin suurempi kuin useimpien muiden kauppakomppanioiden (Müller 2016, 240) ja kooltaan 200–542 lästiä (noin 500–1 300 tonnia) kantavina ne kuuluivat aikakautensa suurimpiin kauppalaivoihin (Forsberg 2015, 5). Ruotsalaisilla oli vuosikymmenten varrella kaikkiaan 37 alusta, joista 26 oli rakennettu Tukholmassa. Laivat olivat noin 50 metriä pitkiä, ja lastin ja miehistön lisäksi niissä oli 25–30 kanuunaa viestintää ja puolustautumista varten. Kukin laiva teki kolmesta neljään matkaa Kiinaan. Laivoista kahdeksan menetettiin joko kokonaan tai osittain, kuuluisimpana *Götheborg*, joka upposi vuonna 1745 vain muutama hetki ennen paluutaan Göteborgin kotisatamaan. (Kjellberg 1975.)

Laivanrakennuksen kehittyminen 1700-luvulla tuki kauppakomppanioiden toimintaa. Yksi keskeisistä laivansuunnittelijoista oli Fredrik Henrik af Chapman, tiedemies, jonka työ mullisti laivanrakennuksen koko Euroopassa (Frängsmyr 1976, 46). Ruotsalaisen sotalaivasto kehittyi samalla turvaamaan maailmankauppaa etenkin 1700-luvun loppupuoliskolla, jolloin suurilla merimahdeilla Ranskalla, Espanjalla ja Britannialla oli jatkuvasti sotia ja merikonflikteja keskenään (Müller 2012, 17).

³ Tekijän käännös englannista maaliskuussa 2017 toteutetun museovierailun yhteydessä.

Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian tärkein tehtävä oli ostaa teetä Kiinasta. Vaikka Kiinasta tuotiin myös muun muassa silkkiä ja posliinia, teen tuonnista saatiin kaikkein suurimmat voitot: tee oli kallista, mutta kevyttä lastata ja kuljettaa. Vain Ruotsin omalla kauppakomppanialla oli oikeus tuoda teetä Ruotsiin. Teekauppa oli osa 1700-luvun maailmankauppaa, jossa maailmalta tuotiin Eurooppaan uusia ylellisyystuotteita kuten teetä, kahvia, kaakaota ja sokeria. Lisäksi etenkin Kiinasta tuotiin silkkiä ja posliinia, ja niiden myötä Eurooppaan virtasi vaikutteita, joista länsimaissa kehittyi kiinalaista estetiikkaa jäljittelevä Chinoiserie-tyylisuuntaus. Samalla luotiin uusia kulutustottumuksia, ja ylellisyystuotteita käyttivät ne, joilla tähän oli varaa. Valtaosa ruotsalaisten Kiinasta tuomasta teestä päätyi yhtäältä salakuljetettuna Englantiin ja toisaalta edelleenvietynä muille Länsi-Euroopan markkinoille. On arvioitu, että vain kahdeksasosa kaikesta tuodusta tavarasta jäi Ruotsiin. Tärkeimpiä edelleenviennin kanavia olivat kauppiaiden verkostot Göteborgin, Gentin ja Antwerpenin välillä, ja tavaraa vietiin etenkin Hollantiin (Müller 2003). Näin ollen ruotsalainen kauppakomppania näyttäisi toimineen ennemminkin ylellisyystuotteiden välittäjänä muualle Eurooppaan kuin niiden tuojana Ruotsiin ja Suomeen. Itä-Intiasta tuodut tee, silkki ja posliini olivat joka tapauksessa keskeinen osa 1700-luvun Ruotsi-Suomen aateliston ja porvariston elämää (Ilmakunnas 2009) ja vaikuttivat siten ylellisyyskulttuurin kehittymiseen.

Kauppakomppania toimi aina vuoteen 1813 asti, mutta jo 1700-luvun lopulle tullessa yhtiön sijoittajien voitot alkoivat hiipua Englannin teen tuonnille asettamien tuontitullien purkamisen vuoksi, mikä teki teen salakuljetuksen Englantiin kannattamattomaksi (Kjellberg 1975, 153).

Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian toiminta oli varsin kansainvälistä. Tavaroiden tuonnin lisäksi kauppakomppanialla oli suuri merkitys Kiina-tietouden levittämisessä Ruotsiin. Kauppakomppaniassa työskennelleiden matkakertomukset, puheet, kirjeet, lokikirjat ja maantieteelliset käsikirjat kuvasivat monenlaisia vaikutelmia; siten ne yhtäältä loivat mielikuvia ja toisaalta tuottivat uutta tietoa Kiinasta eli ”Keskustan valtakunnasta” (Nyberg 2001; Skuncke 2004; Hellman 2014). Kertomukset kaukaisista maista levisivät ensimmäisten sanomalehtien kautta myös laajemmalle yleisölle, ja tiedemiesten kauppamatkoilta tuomat kasvikoelmat laajensivat luonnontutkijoiden ymmärrystä kaukaisten alueiden luonnonolosuhteista.

Laivojen miehistö tuli eri puolilta Ruotsia sekä ulkomailta, joten myös alukset olivat hyvin kansainvälisiä työpaikkoja. Etenkin kauppakomppanian alkuaikoina vaativimpiin tehtäviin palkattiin useimmiten ulkomaalaisia, ja esimerkiksi superkargööreistä vain joka viides oli ruotsalainen (Kjellberg 1975, 178). Henkilöstöä oli laivojen kokoon nähden runsaasti, mikä johtui osittain laivatyöhön liittyvästä suuresta kuolleisuudesta. Merimiesten lisäksi henkilökuntaan kuului ammattilaisia eri aloilta, kuten laivapappi, laivalääkäri, luonnontutkija ja kokit; päällystöön kuuluvat kapteenit, perämiehet ja kadetit; miehistöön kuuluvat pursimiehet, matruusit, harjoittelijat, laivapojat; lastauksesta vastaavat superkargöörit ja näiden assistentit sekä kirjurit. Miehistön

FÖRTECKNING
Öfver
 Svenska Ost-Indiska Compagniets
 KAPTENS
 AFSEGLADE FRÅN GÖTHEBORG UNDER NYA ELLER TRE

Capitänernas Namen	Superkargörernas Namen	Löjtnanternas Namen	Matros- Namen
Carl Olof	Carl Sundell	Carl Wris	
Carl Fredrik	Carl Pettersson	Carl Wris	
Carl Johan	Carl Chambers	Carl Wris	
Carl Anders	Carl Gethan	Carl Wris	
Carl Jakob	Carl Maule	Carl Wris	
Carl Nils	Carl Kihle	Carl Wris	
Carl Erik	Carl Gittme	Carl Wris	
Carl Gustaf	Carl Lewnsson	Carl Wris	
Carl Nils	Carl Wris	Carl Wris	
Carl Erik	Carl Wris	Carl Wris	
Carl Erik	Carl Wris	Carl Wris	

Kuva 4. Miehistöluettelo Göteborgin merimuseon kokoelmista. Kuva: Erja Kettunen.

vahvuus oli keskimäärin 143 henkilöä purjehdusta kohti. Kauppakomppanian lukumäärältään suurimmat ammattiryhmät olivat kapteenit, superkargöörit, matruusit ja harjoittelijat. Ikäjakauma vaihteli 14-vuotiaista aina 87-vuotiaaseen; enemmistö laivojen miehistöstä oli 20–40-vuotiaita. Siviilisäädyltään valtaosa oli naimattomia; arkistotietojen perusteella 263 oli naimisissa, 477 naimattomia, tosin 509 henkilön siviilisäätytieto puuttui. (Svenska ostindiska kompaniets arkiv.) Merimiesten lisäksi yhtiössä työskenteli maissa useita henkilöitä, kuten sihteeri, kanslisteja, kirjanpitäjä ja vahtimestareita (Forsberg 2015, 8).

Päällystön ja miehistön palkkaerot olivat suuret. Esimerkiksi kauppakomppanian *Hoppet*-laivan kapteeni Pettersson ansaitsi 100 hopeataaleria kuukaudessa eli 1800 hopeataaleria 18 kuukauden matkasta sekä 8000 taaleria "privilegie"-rahaa (eräänlaista bonusta) lastista saaduista voitoista. Ensimmäinen perämies puolestaan sai 80 taaleria kuussa sekä 5000 taaleria bonusta, minkä jälkeen summat pienenevät työntekijöiden hierarkian mukaisesti niin, että neljäs perämies ansaitsi 30 taaleria kuukaudessa ja 1200 bonusta. Matruusien palkka vaihteli iän ja kokemuksen mukaan 12:sta 21:n hopeataaleriin kuussa sekä bonus 36–63 taalerin välillä. Nuorimmat laivapojat eivät saaneet palkkaa lainkaan, vaan ainoastaan ylläpidon. Kaikilla henkilöstön jäsenillä oli

silti oikeus ostaa tavaraa Kiinasta omaan lukuunsa ja tuoda sitä Ruotsiin myytäväksi joko yksityisesti tai kauppakomppanian huutokaupoissa. (Frängsmyr 1976, 85–86.) Tätä käytäntöä kuitenkin rajoitettiin myöhemmin.

3. Suomalaisen liikkuvuus ja osallistuminen kauppapurjehduksille

1700-luvun Suomi oli osa Ruotsin suurvaltaa ja sikäli suomalaisten osallistumista kauppakomppanian toimintaan voi pitää luontevana. Väestön liikkuvuus suuntautui lähinnä Ruotsin valtakunnan alueelle tai Euroopan sotatanttereille – osittain pakko-siirtojen ja sotavoimien liikkumisen myötä. Tällaisia olivat muun muassa Hämeestä ja Savosta Ruotsiin ja Norjaan siirretyt *metsäsuomalaiset* sekä Suomesta Ruotsin armeijaan koottu sotaväki. Suomalaisia siirrettiin ruotsalaisten mukana myös kaukaisempiin maihin, kuten 1600-luvulla Ruotsin perustamaan Delawaren siirtokuntaan Amerikkaan. Yksittäiset suomalaiset tutkimusmatkailijat kävivät toki kaukanakin, kuten Carl von Linnén oppilas Pehr Kalm tai James Cookin sihteerinä toiminut Herman Spöring, mutta usein juuri oppi-isiensä jäljissä (esim. Löytönen 2003).

Kauppamerenkulun, muun muassa Ruotsin tervakomppanian kautta suomalaiset olivat osa Itämeren talousaluetta, joskin 1700-luvun puolivälissä suomalaisten tapuli-kaupunkien omat kauppalaivastot olivat vielä vaatimattomia (Kaukiainen 2008, 127). Aikakautta leimasi merkantilistinen kauppapolitiikka, jonka mukaisesti valtiot pyrkivät rajoittamaan kalliiden tavaroiden tuontia, ja toisaalta kolonialismi, jonka seurauksena kaukaisista siirtomaista nimenomaan tuotiin eurooppalaisten himoitsemia ylellisyustuotteita, kuten mausteita, teetä, kahvia, silkkiä ja posliinia. Kolonialismi ja kauppamerenkulku muodostavatkin puitteet myös yksittäisten suomalaisten osallistumiselle 1700-luvun maailmankauppaan.

Tiedetään, että 1700-luvun lopulla ainakin yksi suomalainen laiva kävi Itä-Intiassa asti. Kyseessä oli pietarsaarelainen fregatti, joka purjehti Mauritiukselle ja Bataviaan (nyk. Jakarta), josta se palasi Amsterdamiin siirtomaatavaralastin kanssa (Kaukiainen 2008, 132). Valtaosa suomalaisista Itä-Intian kävijöistä työskenteli kuitenkin Ruotsin kauppakomppaniassa. Merkittäviä Kiinan-purjehduksille osallistuneita suomalaisia olivat Petter Johan Bladh sekä veljekset Israel ja Herman Reinius. Bladh toimi yhtiössä kahdenkymmenen vuoden ajan ja eteni kauppakomppaniassa kirjurista aina korkeaan superkargöörin asemaan (Lunelund 2008), ja kadetti Reinius puolestaan osallistui yhdelle purjehdukselle, jolla kirjasi huolellisesti havaintojaan pysähdyspaikkojen (Cádiz, Mauritius, Jaava ja Macao) sekä määränpää Kantonin luonnonoloista ja väestöstä.

Tässä esitetyt tiedot suomalaisista merimiehistä perustuvat Göteborgin maakunta-arkiston tietokantaan *Ostindie. Människor i Ostindiska Kompaniet*. Nimensä mukaisesti

siihen on koottu tietoa kauppakomppanian toimintaan osallistuneista ihmisistä monipuolisesti eri lähteistä, kuten sanomalehdistä, kirjallisuudesta ja eri arkistoista, ja se käsittää kaikkiaan 33000 hakusanaa (entries). Miehistön tietoja voi hakea syntymä- tai asuinpaikoittain siten, että syöttää kaupungin tai maakunnan nimen, jolloin tietokanta listaa kyseisessä paikassa syntyneet tai asuvat henkilöt. Paikkatiedot ovat yksitasoiset: "Finland" esiintyy yhtenä syntymä- ja asuinpaikkana yksittäisten kaupunkien rinnalla, ei kokoumana. Suomen alueella sijaitsevia kaupunkeja ei siis löydy "Finlandin" alakategoriana, vaan niitä tulee hakea kokeilemalla ja syöttämällä kaupunkien nimiä haku-kenttään. Tietokannan tiedoissa on muista lähteistä eroavia kirjoitusasuja. Esimerkiksi "Reinius" ei anna osumaa, vaan Reiniusta koskevat tiedot löytyvät muodossa "Renius". Tähän tutkimukseen olen hakenut tietoja suomalaisten kaupunkien mukaan, eivätkä haut sisällä esimerkiksi maaseutupitäjiä. Vaikka tietokanta sisältää nimitietoja, tässä artikkelissa ei käsitellä yksittäisiä henkilöitä Reiniuksen veljeksiä ja Bladhia lukuun ottamatta. Useimpien merimiesten tiedot ovat puutteelliset; syntymä- tai asuinpaikkatietoja löytyy vain osalta.

Syntymä- ja asuinpaikkatiedot antavat kuitenkin hyviä viitteitä suomalaisten osallistumisen laajuudesta ja lähtöalueiden kirjosta (taulukko 1.). Odotetusti lähes kaikki suomalaiset olivat kotoisin Suomen länsirannikolta, minkä lisäksi jonkin verran miehistöä tuli etelärannikolta. Tätä selittävät niin maantiede kuin historiakin, joka oli luonut tiiviit yhteydet Suomen rannikkoseuduilta Ruotsiin. Merenkulku oli merkittävä kuljetusmuoto ja elinkeino. Lisäksi ruotsin kieltä puhuttiin yleisesti Suomen rannikkoalueilla, mikä loi luontevia tilaisuuksia työskentelyyn emämaassa.

Taulukko 1. Arkistotietoja kauppakomppaniassa työskennelleiden suomalaisten lukumääristä syntymä- ja kotipaikkojen mukaan.⁴ Lähde: *Ostindie*-tietokanta, Göteborgin maakunta-arkisto.

Paikkakunta	Syntymäpaikka	Kotipaikka
Suomi	41	21
Turku	63	61
Vaasa	12	20
Uusimaa	10	10
Helsinki	8	7
Tornio	5	9
Pohjanmaa	2	12
Pori	2	11
Loviisa	2	5
Porvoo	1	4
Raahe	1	6
Pietarsaari	1	4
Oulu	-	4
Tammisaari	-	1

⁴ Muiden suomalaisten kaupunkien nimet eivät antaneet hakutuloksia, mutta on mahdollista, että tietokanta sisältää myös pienempiä suomalaisia syntymä- ja asuinalueita.

Aineiston perusteella suomalaiset näyttivät tulleen neljältä Suomen rannikkoalueelta. Ylivoimaisesti suurin lähtöalue oli Turku, mikä on odotettua kaupungin koon, aseman sekä Ruotsiin suuntautuneiden tiiviiden yhteyksien vuoksi. Näyttää siltä, että tämä oli tyypillistä ja että Turusta on ollut tavallista lähteä meritöihin myös kauemmas: turkulaisia merimiehiä työskenteli suhteellisen paljon muuallakin Euroopassa, kuten Hollannin kauppakomppaniassa (van Lottum 2007). Toinen merkittävä lähtöalue oli Vaasa sekä sitä ympäröivä Pohjanmaa mukaan lukien Pietarsaari, ja kolmanneksi suurimpana voidaan pitää Uttamaata, mukaan lukien Helsinki, Porvoo ja Loviisa. Neljäs lähtöalue oli pohjoisempana Tornion, Oulun ja Raahen seutu. Muita Suomen kaupunkeja ei mainita merimiesten synnyin- tai asuinpaikkoina. Suurimmat lähtöalueet, Turun ja Porin lääni, sekä Vaasan ja Pohjanmaan seutu ovat maantieteellisesti kaikkein lähimpänä Ruotsia. Toisaalta myös Suomen etelärannikolta ja pohjoisempaa Perämeren rannikolta yhteydet Ruotsiin olivat tiiviit ja ruotsin kieli yleisesti puhuttua, vaikkakin etäisyys Tukholmaan, saati Göteborgiin, olikin huomattavasti pidempi. Sen sijaan Suomen sisämaa-alueet eivät nouse esiin tässä yhteydessä, vaikka niillä olikin tervakaupan kautta muutoin yhteyksiä rannikkoalueille. Kuten Kaukiainen (2008, 178) toteaa, valtaosalla suomalaisista ei ollut mitään tekemistä varsinaisen merenkulun kanssa, vaan 80 prosenttia väestöstä sai niukan elantonsa maataloudesta.

Esimerkiksi *Cronprinsen Adolph Friedrich* -laivan vuosien 1746–1748 purjehduksella työskenteli ainakin yksitoista suomalaista. Laivan kokonaisuusmiesitys oli 140, joten tämä oli noin 8 prosenttia laivan henkilöstöstä. Matruuseista kolme oli kotoisin Turusta, kaksi Porista, kaksi Uudeltamaalta ja yksi Pietarsaaresta. Lisäksi aluksella työskenteli kaksi kadettia Vaasasta, veljekset Herman ja Israel Reinius. (*Ostindie*-tietokanta.)

Sen sijaan Göteborgin yliopiston kirjaston ylläpitämän kauppakomppanian arkiston mukaan suomalaisia näyttäisi olleen huomattavasti vähemmän. Ero edellä esitettyihin maakunta-arkiston *Ostindie*-tietokannan tietoihin nähden saattaa selittyä sillä, että edellä mainittu on koottu useista eri lähteistä sisältäen sanomalehdet, kirjallisuus ja arkistot, jolloin se on laajempi kuin kauppakomppanian oma arkisto. Vain 50 nimeä listataan kauppakomppanian arkistossa suomalaisten syntymäpaikkojen mukaan (Suomi, Raahen, Helsinki, Loppi, Loviisa, Uusimaa, Uusikaupunki, Rauma, Tornio, Oulu, Vaasa, Turku, Turun lääni). Näistä Turku mainitaan useimmin (21 kertaa). Suomessa sijaitsevien asuinpaikkojen perusteella löytyy vain 16 henkilöä. Tämä lienee luonnollista, koska pestauduttuaan moni myös muutti pysyvästi Ruotsin puolelle. Tietokannasta löytyvät Bladhin tiedot, mutta ei esimerkiksi Reiniuksia. Näin ollen arkistotiedot vaikuttavat melko puutteellisilta. Yksi syy tähän lienee se, että kotipaikka on saatettu kirjoittaa väärin tai se on jäänyt kokonaan kirjaamatta. Myöskään suomalaisuus ei sinänsä ollut oleellista, koska kaikki olivat yhtä lailla Ruotsin valtakunnan alamaisia. Myös suomalaisista lähteistä on löydetty niukasti tietoja Itä-Intiassa purjehtineista suomalaisista: vuoden 1762 Turun merimieshuoneen kirjojen mukaan neljä suomalaismatruusia oli käynyt Itä-Intiassa (Kaukiainen 2008, 171).

Suomalaisia toimi aluksilla erilaisissa tehtävissä. Ylivoimaisesti suurin osa oli matruuseja (*Ostindie*-tietokannassa noin 90 prosenttia suomalaisista). Muita tehtäviä olivat pursimies (*båtsman*), harjoittelija (*jungman*), laivapoika (*gosse*), perämies (*styrman*), assistentti, merikadetti (*midshipsman*) sekä superkargööri.

Työn saanti ja elannon hankkiminen olivat epäilemättä suomalaisten suurin syy lähteä laivoille. Suomen maaseutu, saati kaupungit, eivät tarjonneet elantoa koko väestölle, ja ajoittaiset katovuodet köyhdyttivät väestöä entisestään. Monia houkuttelivat nimenomaan ulkomaisilla laivoilla maksetut paremmat palkat (Kaukiainen 2008, 171). Nuorimmat merimiehet olivat tyypillisesti naimattomia, mutta muut, kuten perämiehenä toimivat usein naimisissa. Osaa lienee motivoinut myös silkka seikkailunhalu, ja nuorimmat saattoivat pestautua laivoille jopa ilman työkokemusta ensin laivapojaksi ja yletä seuraavalla purjehduksella matruusiksi.

4. Kauppakomppanian purjehdukset Kiinaan ja takaisin

Purjehdukset aloitettiin Göteborgista talvisaikaan, koska silloin saavutettiin suotuisimmat tuulet matkan eri vaiheissa. Matkat oli mahdollista toteuttaa vain tiettyinä aikoina vuodesta puhaltavien pasaati- ja monsuunituulien aikaan. *Cronprinsen Adolph Friedrich* -laiva lähti matkaan 13. helmikuuta 1746 neljän kuukauden valmistelujen jälkeen; muun muassa kadettiveljekset Herman ja Israel Reinius olivat omien sanojensa mukaan pestautuneet laivalle jo edellisenä syksynä (Reinius 2008, 1–13). Kukin edestäkainen purjehdus kesti vähintään 18 kuukautta, joista osa vietettiin Kantonissa sekä välisatamissa (mm. Cádiz, Kapkaupunki, Mauritius, Macao). Joskus matka kesti useita vuosia, jos alus myöhästyi parhaista tuulista ja joutui jäämään satamaan – mikä oli erittäin kallista kauppakomppanialle. Tuulien vuoksi kaikki eurooppalaiset alukset purjehtivat Kantoniin samaan aikaan.

Koska matkaan lähdettiin talvella, alkumatkan aikana sää oli usein hyytävän kylmä ja ajoittain myrskyt niin kovia, että laivan oli palattava takaisin pohjoiseen. Näin kävi *Finland*-laivalle, joka palasi Skotlannin rannikon hirmumyrskystä Norjan rannikolle odottamaan parempia säitä (Wallenberg 2004). Kun eteenpäin päästiin, suunnattiin uudelleen kohti etelää.

4.1. Pysähdyspaikat

Ensimmäisen varsinaisen välietapin tarkoituksena oli hankkia sopivaa valuuttaa. Etelä-Espanjan Cádiz oli kansainvälisen kaupan keskus, jonne ruotsalaislaivat pysähtyivät myymään rautaa, kuparia ja puutavaraa, ja saivat maksuksi hopearahaa. Näin tehtiin, koska Kiina ei hyväksynyt muita maksuvälineitä kuin hopearahoja vastineeksi kauppatavaroistaan. Hopearahat oli tuotu Espanjaan sen Keski- ja Etelä-Amerikan siirtomaiden orjatyövoimalla toimivista kaivoksista. Rahoja säilytettiin jykevissä arkuissa, jotka toimivat laivojen kassakaappeina.

Monet alukset purjehtivat Kanarian saarten ohi, mutta esimerkiksi Reinius (2008, 50) kertoo käyneensä maissa mittaamassa saaren sijainnin (ks. myös Karttunen 2003). Osa laivoista pysähtyi myös St. Helenan saarelle täydentämään vesi- ja ruokavarastoja, mikäli sääolosuhteet sallivat. Joskus kova merenkäynti teki tämän kuitenkin mahdottomaksi. Sitten ohitettiin Hyväntoivonniemi Afrikan eteläkärjessä, ja seuraava tyypillinen pysähdyspaikka oli Kapkaupunki, jota kutsuttiin ”Meren majataloksi” (*Inn of the Sea*), jonne saapui laivoja eri puolilta maailmaa. Siellä myös kaikkien Itä-Intian kauppakomppanioiden laivat täydensivät tarvikevarastojaan. Kapkaupunki ja sitä ympäröivä maakunta oli tuolloin hollantilaisten siirtomaata. Vain laivojen päällystö saattoi tulla maihin; miehistö jäi asumaan laivoihin pysähdyksen ajaksi. Tuohon aikaan Kapkaupunki kasvoi nopeasti merenkulun ansiosta. Laivapappi Jacob Wallenberg (2004; 1781) kertoi kuitenkin muistelmissaan, että kaupunki oli tylsä paikka, jossa ei ollut ravintoloita, kahviloita tai biljardisaleja huvituksia varten. Ruokana oli lähinnä hedelmiä ja vihanneksia, jotka eivät Wallenbergin mukaan ruotsalaisille maistuneet (Hermansson 2004, 117).

Seuraavaksi pysähdyttiin Mauritiuksella, mikä saattoi kestää kuukausia, kuten Reinius (2008, 92–119) purjehduksella. Tämä johtui siitä, että suotuisat tuulet olivat tyyntyneet ja saarelle piti jäädä odottamaan uusia tuulia. Tämän jälkeen alkoi taas pitkä merimatka kohti Kaakkois-Aasiaa. Siellä ensimmäinen etappi oli tyypillisesti Jaavalla, jossa jälleen täydennettiin muona- ja tarvikevarastoja. Eurooppalaisten tärkein pysähdyspaikka oli Batavia (nyk. Jakarta), joka oli tuolloin hollantilaisten kauppasema. Kaupungin väestö oli hyvin kansainvälistä, ja asukkaita olivat muun muassa kauppaikävyä suuri kiinalaisyhteisö. Batavia oli kuitenkin surullisen kuuluisa tappavista trooppisista taudeistaan, minkä vuoksi ruotsalaislaivat alkoivat vältellä sitä. Yksi pysähdyspaikka oli Angri, josta hankittiin tuoretta vettä ja elintarvikkeita. Laivat saattoivat myös pysähtyä rannikon pienille viidakkosaarille täydentämään varastojaan. Jaavalaisilta saatettiin ostaa kerralla esimerkiksi 14 merikilpikonaa, kananmunia, sokeria, kanoja, apinoita, simpukoita, hedelmiä, ja joskus perunoita. (Frängsmyr 1976, 70.) Paikalliset kuljettivat elintarvikkeita laivalle pienillä soutuveneillä, ja ostivat miehistöltä vastineeksi vanhoja vaatteita, peilejä ja partakoneentieriä sekä etenkin tuliaseita ja ruutia joiden hallussapidon hollantilaiset siirtomaaisännät olivat kieltäneet (Hermansson 2004, 120). Näillä saarilla laivan miehistö oli enemmän tekemisissä paikallisen väestön kanssa kuin millään muilla pysähdyspaikoilla.

4.2. Kaupankäyntiä Kantonissa

Kiinan rannikolle saavuttaessa ensimmäinen kohde oli Macao, josta laivaan saapui luotsi ohjaamaan aluksen perille Kantoniin. Kanton oli ainoa satama, joka oli avoinna kaikille ulkomaisille kauppiaille. Kaupunki oli tiukan valvonnan alla. Vain kourallinen päällystää, kuten superkargööri, saattoi tulla Kantonin kaupunginmuurien ulkopuolella sijaitsevalle ulkomaalaisten alueelle, jolla eri maiden kauppakomppanioiden toimitukset sijaitsivat vierä vieressä. Kaupunki jakautui alueisiin kiltajärjestelmän perusteella: yhdellä alueella toimivat posliininmaalaajat, toisella puun- ja norsunluun kaivertajat, kolmannella kankaiden ja vaatteiden myyjät ja neljännellä ruokabaasarit (Hermansson 2004, 79). Kantonissa vain paikallisilla Hong-kauppiailla oli oikeus myydä teetä vientiin. Ulkomaiset ja kiinalaiset kauppiaat neuvottelivat kauppaehdoista usein kuukausia ennen kuin sopimukset voitiin allekirjoittaa.

Reiniuksen (2008, 205–206) mukaan Kantonin asukkaat olivat ”keskikokoista kansaa, vahvoja kantamaan”, nopeaälyisiä ja pienestäkin voitosta kiinnostuneita kaupantekijöitä, jotka yrittivät myös huijata etenkin eurooppalaisia. Reinius pitää kiinalaisia eloisina, hyväntuulisina, mieleltään vakaina ja hillittyinä ihmisinä, jotka eivät ilmeilään paljastaneet mahdollisia epäonnistumisia. Hän kuvailee tarkasti myös Kantonin luontoa ja elämistä, väestön uskontoa, elinkeinoja ja etenkin kauppatapoja.

Ulkomaalaiset olivat usein hämmästyneitä nähdessään, miten puhdas ja järjestäytyneet paikka Kanton oli. Kaupungilla oli ”laumoittain” siivoojia, jotka pitivät kadut puhtaina roskista ja jätteistä sekä pyydystivät rottia ja muita tuholaisia. Muutoin ulkomaalaisilla ei ollut juurikaan mahdollisuuksia olla tekemisissä saati keskustella paikallisten kanssa. (Hermansson 2004, 80.) Heidän tuli noudattaa kiinalaista lainsäädäntöä ja sopeutua jokapäiväiseen elämään paikallisissa olosuhteissa. Kantonia pidemmälle ulkomaalaiset eivät päässeet, eivätkä he nähneet sen ulkopuolista Kiinaa. Laivojen miehistö sen sijaan ei päässyt edes Kantoniin, vaan asui yhtiön laivoissa, jotka oli tuotu Whampoaan saarelle (nyk. Pazhou) huollettavaksi pitkän merimatkan jälkeen. Miehistön tehtävänä oli huoltaa ja korjata alusta pysähdyksen aikana. Näin ollen vaikutteet Kiinasta – matkakertomukset, tarinat, kirjeitse kerrotut tiedot – näyttäisivät levinneen Eurooppaan lähinnä päällystön mukana.

Kun laivat lähtivät Kantonista kotimatkalle, superkargööri saattoi jäädä Itä-Intiaan odottamaan seuraavan vuoden sesonkia. Superkargööri ei kuitenkaan voinut asua Kantonissa, vaan hänen oli muutettava Macaon, missä kauppa ei käyty.

Paluumatkalla oli tyypillisesti kiire saada lasti mahdollisimman nopeasti ja turvallisesti kotisatamaan. Tämän vuoksi alukset tekivät vain pakolliset pysähdykset hankkiakseen tarpeellisia tarvikkeita ja täydennyksiä, kuten tuoretta vettä ja ruokaa. Kun laiva palasi Göteborgiin, lasti purettiin ja myytiin huutokaupassa. Kauppakomppanian alkuvuosina lastin painosta noin 50 prosenttia oli teetä, mutta 1700-luvun puolivälissä osuus kasvoi jopa 80-90 prosenttiin (Koninckx 1980, 271; viittaus teokseen Müller 2003). Teestä suuri osa salakuljetettiin Englantiin suurilla voitoilla. Englannin asettamat kor-



Kuva 5. Kanton 1700-luvun lopulla tuntemattoman tekijän kuvaamana (View of Hoppo Returning, late 18th Century). Kuva: Wikimedia Commons, Public Domain.

keat verot teelle tekivät salakuljetuksesta erittäin kannattavaa aina vuoteen 1784 asti, jolloin veroa alennettiin (Åberg 1990, 97; Müller 2003, 43).

4.3. Elämää laivalla

Purjehdukset olivat pitkiä — ja pitkäveteyisiä — harvojen pysähdyspaikkojen välillä. Laivat olivat nykymittapuun mukaan erittäin pieniä ja niiden tilat ahtaita ja matalia. Päälystön ja tavallisen miehistön elinolosuhteiden välillä oli suuria eroja. He työskentelivät, söivät ja nukkuivat aluksen eri osissa. Päälystön hytit ja punkat sijaitsivat aluksen peräosassa, kun miehistö puolestaan nukkui kannen alla riippumatoissa ahtaasti kanuunoiden ja mukana kuljetettavien eläinten joukossa.

Vuorokausi oli jaettu neljän tunnin työvuoroihin, ja elämä laivalla oli tiukasti aika-
taulutettua ja rajoitettua. Miehistö oli ankaran valvonnan alla, osittain aliravittua ja sai liikkua vain määrätyissä osissa laivaa. Kuri oli kova, perämiehet kohtelivat alaisia huonosti, ja arestia tai piiskaa annettiin helposti (Karttunen 2003). Ruokana oli päivittäin

herneitä ja ryynejä sekä vaihtelevasti lihaa tai kalaa (Reinius 2008, 19). Eläviä eläimiä kuten lehmiä, sikoja ja kanoja oli lastattu mukaan, koska matkat pysähdyspaikkojen välillä olivat erittäin pitkiä eikä ruoka olisi muuten pysynyt tuoreena. Tästä huolimatta suuri osa ruoasta oli huonoa tai se loppui kesken. Kun näin tapahtui, päivittäistä alkoholiannosta lisättiin.

Miehistö oli tottumatonta pysähdyspaikkojen kuumuuteen ja kosteuteen. Sairaudet olivat yleisiä: joka päivä joku oli sairaana, ja miehistöstä jopa 25 prosenttia saattoi olla työkyvyttömiä sairauksien ja onnettomuuksien vuoksi ja siten pois miesvahvuudesta (Frängsmyr 1976, 83). Kova merenkäynti ja vaarallinen työ korkealla mastoissa vaativat veronsa, ja miehiä kuoli erilaisissa onnettomuuksissa ja hukkumalla. Esimerkiksi kadetti Reiniuksen purjehduksella laivapoika kuoli reivattuaan kryssipurjetta ja pudottuaan mereen Mauritiuksen ja Jaavan välisellä pitkällä merimatalla: pelastusvene laskettiin ja poika saatiin veneeseen, mutta hän oli jo kuollut (Reinius 2008, 126).

Kuolleisuusaste oli noin 10 prosenttia, ja etenkin kuumeet ja trooppiset sairaudet olivat sellaisia, joille laivalääkärit eivät voineet mitään. Näin kävi myös *Cronprinsen Adolph Friedrich* -aluksella vuonna 1747, jolloin Reinius kertoi laivalääkärimasentuneen laivalla riehuvasta punataudista ja hypänneen itse yli laidan vain kaksi viikkoa ennen saapumista Macaoon (em., 162). On arvioitu, että kaikkiaan noin 2000 miestä kuoli kauppakomppanian laivamatkoilla 80 vuoden aikana (Frängsmyr 1976, 90).

Osa miehistöstä vaihtui tai karkasi välipysähdyksillä eri satamissa. Ensimmäisen pysähdyksen aikana Cádizissa oli tyypillistä, että osa miehistöstä siirtyi toisiin aluksiin toivoen parempia työolosuhteita tai palkkaa. Kapteeni palkkasi vastaavasti uutta miehistöä mieluiten muista eurooppalaisista aluksista niiden tilalle, jotka olivat kuolleet, vaihtaneet laivaa tai karanneet. Näin merimiehet saattoivat päätyä jopa pysyvästi ulkomaille kauppakomppanian aluksista karattuaan. Aluksissa pysyessään he saivat kansainvälisiä vaikutteita jakaessaan jokapäiväisen laivan työskentely-ympäristön potentiaalisesti hyvin monikulttuurisen miehistön kesken.

5. Vaikutukset Suomeen

Suomalaisten osallistumisella kauppakomppanian toimintaan ja matkoille on ollut monenlaisia vaikutuksia aikakauden Suomeen. Merimiesten ja heidän kotiseutujensa näkökulmasta merkittävintä lienee ollut saatavilla oleva työ ja sen tarjoama elanto. Etenkin perheettömille ja tilattomille nuorukaisille laivoille pestautuminen saattoi olla yksi harvoista toimeentulon mahdollisuuksista. Osa merimiehistä palasi kotiin vähintään kokemusta rikkaampana ja toi mukanaan niin tietoa, esineistöä kuin erilaisia vaikutteita pitkän ja eksoottisen matkan varrelta. Osa miehistä pestautui uusille merimatkoille tai esimerkiksi karattuaan laivasta saattoi jäädä koettamaan onneaan ja ehkä asumaan jollekin pysähdyspaikoista, kuten Cádiziin tai Kapkaupunkiin. Pohjoismaisten

merimiesten tiedetään asettuneen ainakin Kapkaupunkiin, kun ovat työskennelleet Hollannin Itä-Intian kauppakomppanian laivoilla (Tähtinen & Kananoja 2018, 28).

Tässä tutkimuksessa ei ole ollut mahdollista jäljittää systemaattisesti yksittäisten merimiesten mukana kulkeutuneiden tavaroiden tuloa Suomeen. Suomalaisten museoiden kokoelmista päätellen Suomeen on kuitenkin päätyneet eri reittejä monenlaisia Itä-Intian tuotteita kuten kiinalaista posliinia, silkkiä ja huonekaluja. Nämä ovat saataneet kulkeutua Suomeen muulla tavoin kuin merimiesten mukana, kuten kauppakomppanian huutokaupoista tai yläluokan ulkomailta saamina lahjoina.

Ylellisyystuotteiden tuonnin sijaan nostan tässä tutkimuksessa esiin kaksi vaikutusta, jotka liittyvät yksittäisten henkilöiden toimintaan ja joista on saatavilla kirjallista ja muuta tietoa. Nämä ovat Israel Reiniuksen kirjoittama Kiinaa käsittelevä väitöskirja sekä Petter Johan Bladhin merkittävän talousajattelun kehittyminen ja Suomen mitta-kaavassa laajahkon esineistön tuominen Kiinasta. Ne toivat Suomeen ennennäkemättömtä uutta tietoa ja ajattelua sekä materiaalisia vaikutteita.

Kadetti Israel Reiniuksen lokikirja on yksityiskohtainen matkapäiväkirja *Cronprinsens Adolph Friedrich* -laivan vuosien 1745–1748 purjehduksesta. Reinius ja hänen veljensä Herman olivat opiskelleet Tukholman merenkulkukoulussa ja pestautuneet laivalle kadetteina. Suomeen palattuaan Israel Reinius jatkoi opintojaan ja kirjoitti päiväkirjan pohjalta opinnäytteen (Reinius 1749), josta tuli Suomen ensimmäinen Kiinaa koskeva väitöskirja. Kun samaan aikaan Ruotsissa julkaistiin lukuisia matkapäiväkirjoja (esim. Nyberg 2001), Suomessa Reiniuksen työ oli ainutlaatuinen. Päiväkirja on yksityiskohtaisuudessaan arvokas kuvaus pysähdyspaikkojen kuten Mauritiuksen, Sumatran, Jaavan ja Kantonin maantieteestä, kasvistosta ja eläimistöä, sekä erityisesti Kantonissa Reiniuksen havainnoimista kiinalaisten kauppatavoista ja -käytännöistä. Koska pysähdys Kantonissa kesti puoli vuotta, Reiniuksella oli hyvin aikaa tehdä havaintoja ja kirjata niitä päiväkirjaansa. Sen huomiot valottavat osaltaan 1700-luvun kansainvälisen kaupan piirteitä ja kehitystä, johon kuuluivat merkantilistinen kaupapolitiikka, kauppatavaroiden kirjon laajeneminen, kaupankäynnin maantieteellinen laajeneminen, kauppalaivaston kehittyminen sekä eri maiden erilaiset resurssit ja tavoitteet maailmankaupassa.

Israel Reinius ei kuitenkaan jäänyt kauppakomppanian palvelukseen eikä myöskään jatkanut uraansa kaupan alalla, vaan jatkoi isänsä työtä kouluttautumalla papiksi. Sen sijaan hänen veljestään Hermanista, joka osallistui samalle purjehdukselle, tuli myöhemmin laivuri, laivanvarustaja, kauppias sekä raatimies Kokkolassa (Karttunen 2003). Vaikka Israel Reinius teki isänsä toiveesta elämäntyönsä pappina, hänen päiväkirjansa oli merkittävä ensimmäisenä suomalaisena Kiinaa koskevana akateemisena opinnäytteenä.

Sen sijaan pitkän uran kauppakomppaniassa tehneen superkargööri Petter Johan Bladhin vaikutukset Suomen talouteen olivat hyvinkin moninaiset. Suomen kansallisbiografiassa Bladhiin viitataan kaikkein menestyneimpänä kauppakomppaniassa työskennelleenä suomalaisena. Hän aloitti laivakirjurina ensimmäisessä pestissään

vuosina 1766–1768 ja siirtyi toiseksi assistentiksi 1768–1770, osallistui useille purjehduksille ja yleni vähitellen toiseksi superkargööriksi vuonna 1778 (Kjellberg 1975, 202).⁵ Tällöin Bladhin tehtävänä oli jäädä Kantoniin vastaamaan yhtiön kaikesta liiketoiminnasta, ja vuonna 1781 kauppakomppania nimitti hänet yhtiön Kantonin konttorin johtajaksi. Bladh vietti Kiinassa yhteensä kuusi vuotta, ja tänä aikana tuli tuntemaan niin paikallista luonnonmaantiedettä – jonka harrastaja hän oli – kuin kiinalaisia vientituotteita ja kiinalaisten kauppahuoneiden toimintaa (Haggrén 2008).

Suomeen palattuaan Bladh ryhtyi kehittämään maanviljelystä isänsä kauppias Johan Bladhin jalanjäljissä Kaskisissa Benvikin tilalla, mutta hän oli myös kauppias, laivanvarustaja ja teollisuusmies. Isä-Bladh oli vaikuttanut aktiivisesti Kustaa III:n päätökseen julistaa Kaskisille kaupunkiprivilegiot ja tapulioikeudet vuonna 1785. Peter Johan Bladhiin on viitattu Chydeniuksen jälkeen Suomen ehkä merkittävimpanä Ruotsin vallan ajan talousajattelijana. Bladh valittiin kolme kertaa valtiopäiville, ja hän osallistui myös Porvoon maapäiville vuonna 1809 porvariston edustajana. Useita kieliä taitavana hän pystyi seuraamaan ulkomaista taloustieteellistä keskustelua, josta sai vaikutteita ajattelulleen vapaakaupasta ja valtion merkityksestä taloudellisen toiminnan sääntelijänä (Haggrén 2008). Luonnontieteen harrastajana Bladhilla oli noin 3000 kasvinäytteen kokoelma Kiinasta ja Kapmaasta. Lisäksi omana elinaikanaan Bladh toi Kiinasta vaikutteita ainakin lähipiiriinsä kuuluvalla eliitille ja vaikutti omilla elämäntavoillaan sekä suoraan että välillisesti Kiina-tietoisuuden ja -esineistön leviämiseen. Bladhin Kiinasta tuoma esineistö oli runsas. Lunelundin mukaan (2008, 55) se sisälsi esimerkiksi useita mandariinipukuja, jotka oli brodeerattu silkillä ja kullalla, yksinkertaisempia keltaisia nankiinipukuja, japanilaisia silkkiamutakkeja, kiinalaisia valkokuparisia kynttilänjalkoja, lakka-askeja, kiinalaista posliinia, ginseng-juurta, suuria määriä ”constantia” -viiniä ja arrakkia, silkkipeittoja sekä lakkaesineitä. Bladh toi Kiinasta hankkimaansa esineistöä Göteborgista kahdella Tukholmasta ostamallaan priki-purjealuksella kotiinsa Benvikin kartanoon vuonna 1785. Aikalaiskirjoituksen mukaan Bladh oli:

[..] hyvin rikas, oli kerännyt rikkautensa matkoiltaan Kiinasta. Kaikki hänen luonaan oli kiinalaista. Ensimmäisenä iltana, illallisen jälkeen, pöytä katettiin täyteen hyviä ja suurenmoisia hedelmiä, osa tuttuja ja osa tuntemattomia. Kaikki [vieraat] hämmästyivät tätä ihmeellisyyttä, kun kerrottiin, että hedelmät oli tuotu Kiinasta, vahattuna. (Lunelund 2008, 54.)⁶

⁵ *Ostindie*-tietokannan mukaan Bladh toimi tätä ennen ainakin 2. assistenttina *Adolph Friedrich* -laivan matkalla vv. 1768–1770; assistenttina *Stockholms Slott* -laivalla vv. 1772–1773; sekä 4. superkargöörinä *Stockholms Slott* -laivalla vv. 1777–1778.

⁶ Alkup. Ebba Bonden (myöh. Sparre) omaelämäkerrasta, suomennos kirjoittajan.

Taloudelliset ja poliittiset myllerrykset sekä vuosien 1808–1809 Suomen sota ajoivat Bladhin kuitenkin vaikeuksiin. Hänet vangittiin epäiltynä talonpoikien usuttamisesta venäläisiä vastaan, hän sairastui ja menetti omaisuutensa konkurssin myötä. Vaikka Bladhin suuruuden aika Benvikissä kesti vain kaksikymmentä vuotta, hänen vaikutuksensa Suomeen olivat mittavat niin materiaalisin kuin ei-materiaalisin mittarein arvioituna. Bladhin Kiinasta tuomaa esineistöä, kuten posliinia löytyy Pohjanmaan museon kokoelmista sekä Kaskisten kotiseutumuseosta, jonka kokoelmissa on silkki-esineitä, kuten Suomessa harvinainen silkkilakana sekä -nauha ja -lompakko. Lisäksi muuta Kantonista eri reittejä Eurooppaan tuotua Itä-Intian esineistöä on päätyntä Suomeen ja koottu myös muihin museoihin, etenkin Turun museokeskuksen kokoelmiin (Turun linnaan) sekä Porvoon museoon.

6. Johtopäätökset

Tässä artikkelissa olen tarkastellut aiemmin vain vähän tutkittua suomalaisten osallistumista 1700-luvun puolivälin Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian toimintaan ja tämän vaikutuksia Suomeen, Ruotsin suurvallan syrjäiseen osaan. Suomalaisia merimiehiä työskenteli kauppakomppanian purjehduksilla ja he muodostivat lähes 10 prosenttia esimerkiksi *Cronprinsen Adolph Friedrich* -laivan työvoimasta vuosien 1745–1748 purjehduksella. Kaikki olivat lähtöisin Suomen rannikkoalueilta, etenkin Turusta, Vaasasta ja Pohjanmaalta, mutta myös etelärannikolta sekä Perämeren rannikon kaupunkeista. Tämä oli luontevaa rannikkoalueiden pitkien merenkulun perinteiden, yleisesti puhutun ruotsin kielen sekä emämaahan suuntautuneiden yhteyksien ansiosta.

Suomalaisten osallistumisella kaupparpurjehduksille oli monenlaisia vaikutuksia Suomeen. Kauppakomppania tarjosi merimiehille työtä ja elantoa, mutta lisäksi Suomeen virtasi niin uutta esineistöä, elintarvikkeita kuin ei-materiaalisia vaikutteita ”kaukaisesta idästä”. Näin myös syrjäinen Suomi tuli osalliseksi maailmantalouden ydinalueiden, Euroopan suurvaltojen ja Kiinan välisestä kaupasta ja tiedon leviämisestä. Merkittävää on, että erään purjehduksen seurauksena julkaistiin Suomen ensimmäinen Kiina-väitöskirja, jossa käsiteltiin matkan vaiheita sekä Kantonin luonnonympäristöä, maanviljelyä, eläimistöä, kiinalaisia kauppatavaroita ja kauppatapoja. Toisaalta pitkän uran kauppakomppaniassa tehnyt ja kansainväliseen kauppaan perehtynyt superkargööri toi Suomeen uudenlaista talousajattelua, suuren kasvikkokoelman ja Suomen mittakaavassa ennennäkemättömän kokoelman kiinalaista esineistöä.

Tulokset valottavat suomalaisten roolia Ruotsin Itä-Intian -kaupassa, Suomen ruotsinkielisten rannikkoalueiden merkitystä merimiesten lähtöalueina, merenkulkijoiden elämää ja oloja 1700-luvun kauppalaivoilla, sekä kauppamatkojen vaikutuksia ylellisyystavaroiden tuontiin Suomeen. Tutkimus täydentää aiempaa kirjallisuutta Ruotsin 1700-luvun Kiinan-kaupasta sen itäisen alueen, Suomen, osalta. Samalla se

lisää tietämystä Suomen ja Ruotsin yhteisestä historiasta, erityisesti suomalaisten kauppakomppanian toimintaan osallistumisen merkityksestä Suomen kehitykselle Ruotsin ajalla. Historiallinen näkökulma syventää ymmärrystä niin materiaalisten kuin ei-materiaalisten vaikutteiden ulottumisesta syrjäisille alueille ja valottaa samalla ydin–periferia-suhteiden merkitystä kansainvälisen kaupan ja tiedon leviämisen selittäjänä.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Databasen Ostindie: Människor i Ostindiska Kompaniet. Landsarkivet i Göteborg. Maakunta-arkisto, Göteborg.

Göteborgin merenkulkumuseon kokoelmat. Sjöfartsmuseet, Göteborg.

Reinius, Israel (1749). *Anmärckningar Samlade Under en Resa til CHINA Och med Wederbörandes Tilstädielse / Under Professorens i Naturkunnigheten / och Kungl. Wet. Acad. Ledamots Herr Carl Fridric Mennanders Inseende / Som et Academiskt Prof, Framgifne i Åbo den 12. Decembr. 1749*. Af Israel Reinius Österbotninge. Saatavilla: <http://bibbild.abo.fi/diss/Reinius1749/Reinius.pdf>. Luettu 6.4.2018.

Svenska ostindiska kompaniets arkiv. Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian digitoitu arkisto. Göteborgin yliopiston kirjasto. Saatavilla: <http://www.ub.gu.se/samlingar/handskrift/ostindie/>. Luettu 4.4.2018.

Tukholman merihistoriallinen museo, *Resenärerna*-näyttely. Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Wikimedia Commons, View of Hoppo (Canton Customs Official) returning by boat on an official call on the East India Company, late 18th century. By Anonymous. http://hkmasvr.lcsd.gov.hk/HKMACS_DATA/web/Object.nsf/HKMACS_DATA/web/Object.nsf/0/00FD4A61E104D5504825706800135806?OpenDocument&lang=e, Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=54294316>. Luettu 4.6.2019.

Kirjallisuus

Chaudhuri, K.N. (1978). *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660–1760*. Cambridge: Cambridge University Press.

Farrington, Anthony (2002). *Trading Places: The East India Company and Asia, 1600–1834*. London: British Library.

Forsberg, Per (2015). *Ostindiska kompaniet: Några studier*. Stockholm: Books on Demand.

Frank, Andre Gunder (1998). *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*. Berkeley: University of California Press.

Frank, Andre Gunder & Barry Gills (toim.) (1996). *The World System: Five Hundred Years or Five Thousand?* London and New York: Routledge.

Frängsmyr, Tore (1976). *Ostindiska Kompaniet. Människorna, äventyret och den ekonomiska drömmen*. Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker.

- Haggrén, Georg (2009). Petter Johan Bladh (1746–1816). *Kansallisbiografia. Suomen talouselämän vaikuttajat*. Saatavilla: <https://kansallisbiografia.fi/talousvaikuttajat/henkilö/23>. Luettu 30.3.2018.
- Haggrén, Georg (2014). Bladh, Petter Johan. *Biografiskt lexikon för Finland. Svenska tiden*. Saatavilla: <http://www.blf.fi/artikel.php?id=3727>. Luettu 30.3.2018.
- Hellman, Lisa (2014). Using China at Home: Knowledge Production and Gender in the Swedish East India Company, 1730-1800. *Itinerario*, 38 (1), 35–55.
- Hermansson, Robert (2004). *The Great East India Adventure: The Story of the Swedish East India Company*. Gothenburg: Breakwater Publishing.
- Ilmakunnas, Johanna (2009) *Kuluttaminen ja ylhäisaatelin elämäntapa 1700-luvun Ruotsissa*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Karonen, Petri (2014). *Pohjoinen suurvalta: Ruotsi ja Suomi 1521–1809*. 4. painos. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Karttunen, Klaus (2003). Kadetti Reinius tarkkaili väitöskirjan Kiinasta. Suomalaisten löytöretket, osa 5. *Tiede* 8/2003. Saatavilla: https://www.tiede.fi/artikkeli/jutut/artikkelit/kadetti_reinius_tarkkaili_vaitoskirjan_kiinasta. Luettu 6.4.2018.
- Kaukiainen, Yrjö (2008). *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kjellberg, Sven T. (1975). Svenska ostindiska kompanierna 1731–1813: kryddor, te, porslin, siden. Malmö: Allhem.
- Koninckx, Christian (1978). The Maritime Routes of the Swedish East India Company during its First and Second Charter (1731–1766). *Scandinavian Economic History Review*, 26, 36–65. Saatavilla: <https://doi.org/10.1080/03585522.1978.10407895>. Luettu 4.9.2019.
- Koninckx, Christian (1980). *The First and Second Charters of the Swedish East India Company, 1731–1766*. Kortrijk: Van Ghemmert Publishing.
- Lunelund, Birgit (2008). *Petter Johan Bladh och Svenska Ostindiska Compagniet åren 1766–84*. Helsingfors: Svenska Litteratursällskapet i Finland.
- Löytönen, Markku (2003). Sihteeri Spöring teki puoli kierrosta maailman ympäri. Suomalaisten löytöretket, osa 1. *Tiede* 2/2003. Saatavilla: https://www.tiede.fi/artikkeli/jutut/artikkelit/sihteeri_sporing_teki_puoli_kierrosta_maailman_ymp. Luettu 6.4.2018.
- Müller, Leos (2003). The Swedish East India Trade and International Markets: Re-exports of teas, 1731–1813. *Scandinavian Economic History Review*, 51 (3), 28–44.
- Müller, Leos (2012). The Forgotten Age of Swedish Shipping: The Eighteenth Century. *International Journal of Maritime History*, 24 (2), 1–18.
- Müller, Leos (2016). Trading with Asia without a Colonial Empire in Asia: Swedish Merchant Networks and Chartered Company Trade, 1760–1790. Cátia Antunes & Amélia Polónia (eds.), *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Leiden: Brill, 236–252.

- Nyberg, Kenneth (2001). *Bilder av Mittens rike: Kontinuitet och förändring i svenska resenärers Kinaskildringar 1749–1912*. Avhandlingar från Historiska Institutionen i Göteborg, 28. Göteborg: Göteborgs Universitet.
- Reinius, Israel (2008). *Journal hållen på resan till Canton i China, 1745–48*. 2. painos. Alkuperäinen painos vuodelta 1939. Helsingfors: Svenska Litteratursällskapet i Finland.
- Skuncke, Marie-Christine (2004). Svenska Kinaresenärer från 1700-tal till 1900-tal. Kirjarvio, Nyberg K., Bilder av Mittens rike, Göteborg 2001. *Historisk Tidskrift* 124 (4), 730–737.
- Steensgaard, Niels (1975). *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago: University of Chicago Press.
- Tähtinen, Lauri & Kalle Kananoja (2018). Atlantin historian haaste. Kananoja, Kalle ja Lauri Tähtinen (toim.) *Pohjola, Atlantti, maailma: Ylirajaisen vuorovaikutuksen historiaa 1600-1900-luvuilla*, Historiallinen Arkisto 147. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 7–49.
- Van Lottum, Jelle (2007). *Across the North Sea: The impact of the Dutch Republic on International Labor Migration, c. 1550–1850*. Close Encounters with the Dutch. Amsterdam: Aksant Amsterdam University Press.
- Wallenberg, Jacob (2004). Kaukana valtamerellä: Finland-laivan purjehdus Kiinaan 1769–70. Turku: Faros. Alkup. Wallenberg (1781) *Min son på galejan 1769–70*.
- Wallerstein, Immanuel (1974). *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. New York: Academic Press.
- Wallerstein, Immanuel (2004). *World-Systems Analysis: An Introduction*. Durham: Duke University Press.
- Åberg, Martin (1990). The Swedish East India Company 1731–66. Business strategy and foreign influence in a perspective of change. *Scandinavian Journal of History*, 15 (1–2), 97–108.

Ulkomaisilla laivoilla 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa työskennelleiden suomalaisten jäljillä

Markku Kuorilehto

1. Siirtolaismerimiesten etsiminen eri maiden lähteitä yhdistellen

Suomalainen purjemerenkulku hiipui ja muuttui 1800-luvun lopulle tullessa. Kotimaan kauppalaivaston hupenemisen vuoksi uusia työmahdollisuuksia piti etsiä esimerkiksi brittiläisiltä ja norjalaisilta aluksilta. Merimiehiä karkasi tai siirtyi laillisesti ulkomaisiin laivoihin. (Kaukiainen 2008, 336, 339–341, 343–344; Kaukiainen 2016, 106–107.) Myös Yhdysvaltain lipun alla purjehtineet laivat olivat suomalaisten kannalta tärkeitä työpaikkoja, ja suomalaisten merimiessiirtolaisuus keskittyi erityisesti Yhdysvaltojen itärannikolle ja San Franciscon seudulle (esim. Kuorilehto 2008; Kaukiainen 2016; Ojala tässä teoksessa).

Kotimaisen merenkulun muutos merkitsee tutkijan kannalta sitä, että merimiestutkimus siirtyy suomalaisista lähteistä yhä enemmän ulkomaisten aineistojen pariin. Ulkomaisissa laivoissa palvelleiden merimiesten tutkimiseen ei ole yleensä yhtä yhtenäistä tutkimustapaa, vaan tutkija joutuu kokoamaan merimiehen elämänkaaren varsin pirstaleisista lähdeaineistoista ja pienistä yksityiskohdista. Tutkimuksessa täytyy jatkuvasti miettiä uusia keinoja. Kuinka löytää uusia suuntia umpikujaan päätyneessä tutkimustilanteessa, kun tietoa ei löydy tavanomaisista lähteistä? Koko asetelma saattaa vaikuttaa vaikealta ja monimutkaiselta, mutta lopulta tutkijaa odottaa varsin mielenkiintoinen ja palkitseva tutkimuspolku.

Tässä artikkelissa selvitän, miten ulkomaille menneitä merimiessiirtolaisia voidaan tutkia. Joudun väistämättä käsittelemään aihetta katsauksenomaisesti ja pintaraapaisuna kertomalla keskeisimmistä lähteistä sekä esittelemällä pääpiirteitä niiden käytöstä. Esittelen joitakin mahdollisuuksia tutkia suomalaisia merimiehiä erityisesti Iso-Britanniassa ja Yhdysvalloissa pääosin ennen itsenäisen Suomen aikaa.

Artikkeli perustuu tutkimuskokemuksiini oululaisista Sjögrénin, Harjapään ja Hiltusen merimiessuvuista sekä kansainvälisiä merimieslähteitä kartoittavaan taustatyöhöni. Käytän esimerkkeinä näitä sukulaismerimiehiäni havainnollistamaan arkisto- ja asiakirjakäytäntöjä ja esitellessäni tutkimustiedon hankinnan eri vaiheita. Aleksander Sjögrén (1846–1897) toimi merimiehenä ja alipäällystössä aluksi suomalaisilla aluksilla 1860-luvulta alkaen, mutta siirtyi kotimaisen työmarkkinatilanteen heikentyessä amerikkalaisille ja norjalaisille laivoille, joilla hän seilasi kuolemaansa asti. Hänen veljensä Frans Gabriel Sjögrén (1843–?) työskenteli ensin oululaisilla laivoilla, kunnes karkasi Marseillen satamassa 1860-luvulla. Kotiin palattuaan hän lähti matkustajana kohti Lontoota aikomuksenaan ilmeisesti pestautua jonkin ulkomaisen laivan palvelukseen. On mahdollista, että häntä ei enää palkattu suomalaisiin laivoihin töihin karkaamisen seurauksena. Frans Gabrielin jäljet päättyvät Lontooseen, kun hän saapui sinne Oulusta. Hänen myöhempiä elämänvaiheitaan ei ole pystytty selvittämään.

Aleksander Sjögrénin lanko Johan Filip Harjapää (1849–1897) aloitti merimiesuransa myös 1860-luvulla, mutta hän opiskeli merikapteeniksi asti merimiestyönsä rinnalla. Hän ei koskaan saavuttanut aluksen päällikkyyttä, vaan ura keskittyi pelkästään perämiehen tehtäviin työtilanteen vuoksi. Harjapää palveli oululaisissa, raahelaisissa, vaasalaisissa ja ulkomaisissa laivoissa, kunnes kuoli tartuntatautiin Etelä-Amerikassa. Monet Aleksander Sjögrénin ja Johan Filip Harjapään ulkomaisista palveluslaivoista ovat vielä toistaiseksi selvittämättä lähteisiin liittyvien puutteellisten tietojen vuoksi. Esimerkkihenkilöiden nuorinta ikäluokkaa edustaa Johan Filip Harjapään veljenpoika Lauri Abram Hiltunen (1897–1968). Hänen merimiesuransa keskeisimmät linjat löytyvät brittiläisistä ja amerikkalaisista laivoista. Hiltusen uraesimerkin kautta on mahdollista hahmottaa vanhempien ja uudempien brittiläisten lähteiden nivelkohtaa.

Esimerkkihenkilöiden avulla nähdään muutenkin merimiesasiakirjoissa tapahtuvia muutosprosesseja, jotka edellyttävät usein tutkimusmenetelmien ja -strategioiden vaihtamista tutkimuksen edetessä. Hiltusen tapauksessa voidaan myös melko tarkasti seurata hänen myöhempää uraansa pohjoisamerikkalaisissa ja brittiläisissä laivoissa, kunnes hän jätti merityön ja kuoli New Yorkissa vuonna 1968. Kaikki neljä esimerkkihenkilöä ilmentävät suomalaisen merenkulun muutosta 1800-luvun loppupuolelta alkaen, mutta samalla he integroituivat merimiesammattikunnan maailmanlaajuiseen ja lyhytjännitteiseen työmarkkinakenttään, jossa tiettyjen suurten merenkulkumaiden kauppalaivastot olivat merkittävimpiä työllistäjiä.

Lähden liikkeelle Suomesta, koska tutkimus ei välttämättä etenisi ulkomaisten lähteiden varassa ilman kotimaan lähteillä tehtyä pohjatyötä. Vaikka artikkelini keskittyy

kahteen maantieteelliseen alueeseen, Iso-Britanniaan ja Pohjois-Amerikkaan, se käsittelee jonkin verran myös norjalaisia laivoja ja laiva-asiakirjojen tutkimusmenetelmiä. Norjalaiset laivat liittyvät olennaisesti suomalaisten merimiessiirtolaisuuteen Pohjois-Amerikassa ja Iso-Britannian alueilla väliaikaisena työpaikkana. Kuten tässä teoksessa on laajasti osoitettu, merimiesten elämä poikkesi tavanomaisten siirtolaisten elämästä, koska siihen yleensä liittyi jatkuva liikkuvuus. Merimiesammattin harjoittaminen edellytti silti usein väliaikaista asettautumista tyypillisille suomalaissiirtolaisuuden ydinalueille Iso-Britanniassa ja Pohjois-Amerikassa.

2. Suomesta liikkeelle

2.1. Merimieshuoneesta ja kauppahuoneista ensiaskelia

Merimieshuoneiden otto- ja päästökatselmukset sekä matrikkelit tarjoavat alkutietoja ulkomailla palvelleiden merimiesten elämänvaiheisiin. Näitä asiakirjoja ei välttämättä ole säilynyt joka paikkakunnalta. Esimerkiksi Oulussa ne tuhoutuivat osittain vuoden 1918 sotatilanteessa. Samoin Viipurin merimieshuoneen arkisto jäi toisen maailmansodan jälkeen rajan taakse, mutta korvaavia tietoja voidaan hyödyntää merimieshuoneiden senaattiin lähettämistä vuosiraporteista, kuten jäljempänä kuvaan. (Suomen Sukututkimusseura, Merimieshuoneiden matrikkeleita ja muita merimiesluetteloita; Kuorilehto 2007.)

Ulkomaille jäätyään merimiehillä ei ollut tarvetta pitää enää yhteyttä merimieshuoneeseen tai kauppahuoneisiin, koska nämä eivät juuri tarjonneet mitään erityisiä etuuksia työmarkkinoilla. Merimies saattoi kuulua jäsenenä eläkelaitokseen (perustettu 1880), koska vaimon leskenturvasta piti huolehtia. Naimattomilla merimiehillä ei ollut välttämättä mitään sitoumuksia kotimaahansa, kun he lähtivät ulkomaille. Havaintoni mukaan jotkut merimiehet ottivat vielä yksittäisiä pestauksia oman kotisataman laivoihin myöhemmin, mutta ne jäivät usein melko satunnaisiksi.

Kauppahuoneiden merimiesluetteloista, tilikirjoista ja kirjeenvaihdosta kannattaa tarkistaa, löytyisikö niistä tietoa merimiehen lopputilistä ja siirtymisestä toiseen alukseen. Työsuhteen päättymisen ulkomaan satamassa tarkoitti yleensä sitä, että merimies siirtyi johonkin ulkomaalaiseen laivaan kyseissä satamassa joko laillisesti tai karkaamalla.

Vaikka merimieshuoneiden matrikkelit tiedetään usein sisällöltään melko niukoiksi, niihin dokumentoitiin jonkin verran ulkomaisiin laivoihin pestautuneita tai siirtolaisiksi jääneitä merimiehiä. Joskus niissä saatetaan mainita myös palveluslaivojen nimiä. Matrikkelitietoihin saattaa kuulua täsmällisiä tietoja siitä, mihin merimies on mennyt tai asettautunut asumaan ulkomailla. Jos näitä tietoja löytää, voi lähteä

etsimään mainittua ulkomaista laivaa tai ulkomaisen asuinpaikan erilaisia väestölaskentoja. Etsintää auttavat nykyisin monet erilaiset tietokannat ja digitaaliset aineistot ympäri maailmaa. Merimiehet asettautuivat mitä erikoisimpiin paikkoihin asumaan, kuten Haukiputaan Kellosta Heikki Heikinpoika Kiuttu (Henry Henrickson) Falklandinsaarten Port Stanleyhin (KA, Oulu, RMA, Matrikkelit Ba:1—4; *Merimiehen Ystävä* 5.11.1893). Matrikkeleihin päätyi tietoja myös laivalta karkaamisesta.

Matrikkelien rinnalla tietoja voi etsiä merimieshuoneiden laivojen otto- ja päästökatselmuksien merkinnöistä. Merimiehen pesti saattoi alunalkaenkin olla sovittu vain kattamaan vain osa matkasta, esimerkiksi ensimmäiseen satamaan asti. Näin merimies jäi ulkomailla pois laivasta ennalta tiedetyn sopimuksen mukaisesti. Kuitenkin myös otto- ja päästökatselmusaineistoja läpikäydessä voi päätyä merkintään merimiehen karkaamisesta. (KA, Oulu, RMA, Bd:1 Ottokatselmuskirja 1877—1908 ja Bc:1 Päästökatselmuskirja 1875—1913.) Merimieshuoneiden luettelot kertovat ainoastaan kotimaisten laivojen katselmustiedot. Yleensä kotimaan satamissa vierailevien ulkomaisten laivojen merimiehiä niihin ei luetteloitu, vaikka joukossa olisi ollut paikallisia, suomalaisia työntekijöitä tai matkustajia. Merimiehet eivät valinneet työpaikakseen kotisatamassakaan pelkästään kotimaisia laivoja, vaan saattoivat nousta yhtä hyvin ulkomaiseen laivaan matkustajaksi tai palvelukseen, koska palkkataso ja työmahdollisuudet olivat paremmat. Tämä oli myös paljon kätevää liikumista Atlantille kuin hakeutuminen monenlaisten mutkien kautta siirtolaislaivoille.

2.2. Senaatti, Merenkuluntarkastaja ja väestöasiakirjat auttavat alkuun

Kotimaisten viranomaisten tuottamat merimieslähteet löytyvät usealta hallinnon tasolta. Paikallisista merimieshuoneista raportoitiin ruohonjuuritason merimiestietoja ylempien hallintoelinten ja päätöksenteon käyttöön. Merimieshuoneet pitivät luetteloita suomalaisista merimiehistä heidän kotipaikoillaan, mutta niihin merkittiin myös lukuisa joukko merimieshuoneisiin kuulumattomia henkilöitä. Vuosiraportit ylemmille viranomaisille sisälsivät yksityiskohtaisia tietoja sisäänkirjoitetuista ja kirjoittamattomista merimiehistä, päällystöstä, varustajista ja laivoista jo autonomian alusta alkaen ja osin myös Ruotsin vallan aikana. (KA, Oulu, Raahen merimieshuone, Ba:5—6, Merimieshuoneen ulkopuolisten merimiesten luettelo 1875—1927.)

Merimieshuoneiden asiakirjoista lähetettiin yleensä vuodenvaihteessa laaditut merimiesluettelot senaattiin ensin valtiovaraintoimituskuntaan (KA, Helsinki, Ef:1—16 Saapuneet luettelot laivoista ja merimiehistä 1847—1887) ja myöhemmin kauppa- ja teollisuustoimituskuntaan (Ea-sarja alkaen vuodesta 1888), kunnes lopulta luettelot päätyivät Merenkuluntarkastajalle (KA, Helsinki, Eb:1—12 Merimieshuoneitten tiedon-

annot 1890–1917). Nämä merimieshuoneilta saapuneet luettelosarjat ovat osittain puutteellisia jo pelkästään sen vuoksi, että ne kuvasivat merimiehen elämästä yhtä hetkeä vuodessa, eivätkä välttämättä kattaneet koko vuoden meripalvelusta. Tutkimusta varten joidenkin kaupunkien tai vuosien yksittäisiä luetteloita täytyy etsiä erikseen saapuneista asiakirjoista ja kirjeistä, koska edellä mainittujen arkistonmuodostajien sarjat eivät ole täydellisiä. (KA, Helsinki, Merenkuluntarkastajan arkisto, Eb: Merimieshuoneitten tiedonannot 1892–1917, Oulun merimieshuoneen nimi- ja matkustusluettelo 1897.)

Merimiesluetteloissa mainitaan usein "*Permitterad utrikes ort*", kun kerrotaan merimiehen päätyneen palvelukseen ulkomaille. Samalla luettelot saattavat harhauttaa tutkijaa väittämällä monien merimiesten olevan kotona ("*hemma*"), vaikka kyseiset merimiehet olisivat seilanneet meriä jo vuosikausia tai asettuneet asumaan toiseen maahan. Tutkimuskohteeni Aleksander Sjögrénin (1846–1897) todetaan näiden luetteloiden mukaan eläneen kotonaan Oulussa samanlaisella asiakirjamerkinnällä, vaikka tosiasiaa hän seilasi vuosikaudet ulkomailla (KA, Helsinki, Merenkuluntarkastajan arkisto, Eb: Merimieshuoneitten tiedonannot 1892–1917, Oulun merimieshuoneen nimi- ja matkustusluettelot eri vuosilta vuoteen 1897). Tämä tarkoittaa sitä, ettei suomalaisiin lähteisiin pidä luottaa joka käänteessä, koska kotimaiset viranomaiset eivät aina pysyneet ulkomaisissa laivoissa seilaavien merimiesten jäljillä.

Merimieshuoneen asiakirjoja ja sieltä lähetettyjen raporttien tietoja kannattaa vertailla muihin lähteisiin tietojen varmentamiseksi, koska erilaisten lähteiden tiedot voivat olla niukkoja eikä ulkomailla oloa välttämättä merkitty suomalaisiin asiakirjoihin. Merimiehistä kannattaa tarkistaa paikkakunnan väestöasiakirjoista henkikirjatiedot ja seurakunnan kirkonarkiston rippikirjoista ehtoollismerkinnät. Henkikirjoihin luetteloitiin vuosittain paikkakunnan väestö asuin- ja palveluspaikan mukaan. Varsinkin yli vuoden aukkokohtat ehtoollispäiväyksissä merkitsevät usein sitä, että merimies palveli ulkomailla käymättä kotonaan useampaan vuoteen. Vastaavaa indikoi, jos häntä ei tavoiteta merimieshuoneen otto- ja päästökatselmuksista. Joidenkin kohdalla ehtoollismerkinnät loppuvat kokonaan ja lopulta ilmoitetaan kirkonkirjoissa, ettei henkilö ole käynyt ehtoollisella 10, 20 tai useampaan kymmeneen vuoteen, kuten merimies Frans Gabriel Sjögrénin kohdalla voidaan havaita. (KA, Oulu, Sjögrénin perhettä koskevat merkinnät eri vuosikymmenien rippikirjoissa.)

Monia merimiehiä katosi omaisilta tietymättömiin, koska yhteydenpito katkesi. Merimiesten siirtymisessä kotimaan kauppalaivastosta ulkomaille ei ole aina kysymys karkaamisesta. Monet lähtivät etsimään töitä muualta ilmoittamatta niistä tarkemmin kotimaahan. Merimiehet pestautuivat ulkomailla laivasta toiseen, jos töitä oli suomalaisalusten sijaan tarjolla vain ulkomaalaisaluksissa. Edes maailman parhaimpiin lukeutuva Suomen väestökirjajärjestelmä kirkonkirjoihin ei pysynyt näiden merimiesten perässä, vaan kirkonkirjoihin ja asiakirjoihin jäi roikkumaan varsinkin nuoria merille menneitä miehiä. Viranomaiset tai kotiseurakuntalaiset eivät välttämättä koskaan saaneet tietää heidän myöhemmistä elämänvaiheistaan.

2.3. Tutkijoille tuntematon tullikamari

Suomen satamissa vierailleiden ulkomaisten laivojen luetteloja saapuvista ja lähteivistä laivoista laadittiin lähes ainoastaan tullia varten kahtena asiakirjasarjana tilitositteina ja tiliasiakirjoina. Näihin kaupunkien tullikamarien arkistoihin kuuluviin asiakirjoihin sisältyvät myös suomalaiset laivat ja maalaisalukset. Luetteloihin kirjoitettiin laivan tekniset tiedot ja kotipaikka. Lisäksi luetteloihin sisällytettiin tietoja tulosatamasta tai matka-aikomuksesta, laivamuonasta, päällystön ja merimiesten nimet sekä laivalla kulkeneiden matkustajien tiedot ja rahti yksityiskohtaisesti tullitietoineen. Tiliasiakirjojen poikkeuksena on se, ettei niissä tilitositteisiin verrattuna luetella merimiehiä. Tositetiedot ovat mielenkiintoisia, koska niissä lueteltiin kaikkien Suomen satamissa vierailleiden ulkomaisten laivojen miehistöluettelot 1800-luvulta. Näistä luetteloista voi löytää myös ulkomaiseen laivaan pestautuneen tai matkustavan suomalaisen merimiehen. Pääsin näiden Oulun kaupungin tullikamarin tositenteiden selaamisella Frans Gabriel Sjögrénin jäljille. Niistä ilmeni, että hän matkusti norjalaisella parkkilaivalla Oulusta Lontooseen. Sjögrén kirjoitettiin matkustajaksi laivan pääasiakirjaan. Ilman tätä tietoa Sjögrén olisi vain ”kadonnut” Oulusta tietymättömiin. (KA, Oulu, KIa:24–60 Tiliasiakirjat 1850–1890; KA, Oulu, KIb:1–142 Tilitositteet saapuneista ja lähteneistä laivoista 1821–1887; erityisesti KA, Oulu, OKTA KIb: 92 Tilitositteet lähteneistä laivoista 1869.)

Tullikamarien tositeasiakirjoihin sisältyivät useimmiten myös laivakohtaiset matkustajaluettelot. Ne olisivat olleet suomalaisen merenkulun, laivojen, merimiesten, siirtolaisuuden sekä taloushistorian tutkimuksen kannalta merkittävä tutkimusaineisto. Nämä laivakohtaiset matkustajaluettelot sekä laivojen tuonti- ja vientiasiakirjat hävitettiin monen kaupungin tullikamarin arkistosta. Samalla pyyhkäistiin pois myös suuri määrä tietoja esimerkiksi ulkomaisten laivojen merimiesluetteloita ja suomalaisten merimiessiirtolaisuuden historiaa. Pohjanmaan rannikkokaupungeista näitä tilitositesarjoja on säilynyt lähinnä vain Oulusta, missä Oulun kaupungin tullikamarin arkistoon sisältyy tositteita tullikamarin perustamisen tienoilta vuoteen 1887 asti. Tämän vuoden jälkeen ne ovat hävitetty myös Oulusta. (KA, Vakka-arkistotietokanta; KA, Oulu, OKTA, KIb:1–142 Tilitositteet saapuneista ja lähteneistä laivoista 1821–1887.)

Tullikamarien tiliasiakirjoihin liitettiin vuosittain yhtenäisenä sarjana tai satunnaisesti eri vuosien yhteyteen laivoista koottuja matkustajaluetteloyhteenvetoja. Näihin luetteloihin merkittiin yksittäisiä merimiehiä matkustajina tai miehistön jäseninä. Lisäksi näissä asiakirjoissa luetellaan muita matkailijoita kauppiaista piikoihin. Osa heistä oli varhaisiirtolaisia matkustamassa Amerikkaan. Matkustajaluettelot avaavat siten tutkimusnäkyymiä muuttoliikkeisiin ennen 1800-luvun lopun huippuvuosia. Ne kuvaavat myös kauppiaiden liikematkoja ja muuta matkustelua paljon tarkemmin kuin passiluettelot. (KA, Oulu, OKTA, KIa-sarja Tiliasiakirjat eri vuosilta vuoteen 1900 asti.)

2.4. Sanomia ja terveisiä Merimiehen Ystävissä

Alkuperäisten asiakirjojen rinnalla voi lähteä etsimään Suomen Merimieslähetyksseuran *Merimiehen Ystävä* -lehdistä merimiesten tietoja vuodesta 1882 alkaen. *Merimiehen Ystävä* -lehdet löytyvät Kansalliskirjaston digitoiduista aikakauslehtiarkistosta. Haku tästä tietokannasta onnistuu henkilönnimellä. Hakiessani Aleksander Sjögréniä hakupalvelusta, sain useita tuloksia. Tuloksien perusteella hahmotin alustavasti tulevaa tutkimuskenttää paikallisesti ja ajallisesti, koska näillä tiedoilla saatoin etsiä tarkempia tietoja ulkomaisista asiakirjalähteistä ja sanomalehdistä. Tutkimussuunta näytti vahvasti Yhdysvaltojen New Yorkiin, San Franciscoon ja ensimmäisen ulkomaanpalveluksen paluumatkaan Iso-Britannian satamien kautta (KK, Digitoidut aikakauslehdet, *Merimiehen Ystävä* 1882–1898 käyttäen hakusanaa Sjögrén). Merimiehiä kannattaa hakea samalla tavalla Kansalliskirjaston digitaalisten aineistojen sanomalehtiarkiston puolelta, koska heistä julkaistiin mahdollisesti uutistietoja sanomalehtiartikkeleissa tai muissa tiedonannoissa. Tiedonhaussa ei kannata luottaa pelkästään koneelliseen hakemiseen, koska nimimuodot vaihtelevat ja koneellinen luku etenkin fraktuurasta voi aiheuttaa vääriä tulkintoja. Tietojen löytymiseen saa paremman varmuuden lukemalla eri satamien merimiespappien julkaisemat luettelot merimiesten tervehdyksistä ja tapaamisista *Merimiehen Ystävissä* numero numerolta. Näissä kuukausittain tai muuten määrääjain julkaistuissa tiedonannoissa luettiin usein merimiesten nimiä ja heidän saamiensa kirjeiden lukumääriä, kuten havaitsin Aleksander Sjögrénin kohdalla. Hänelle osoitettuja kirjeitä, tervehdyksiä tai matka-aikomuksia käsiteltiin San Franciscon ja Iso-Britannian merimieslähetyksasemilla monta kertaa ja useana vuonna. Tämä vahvisti, että Sjögrén oli San Franciscossa vuodet 1888–1893, kunnes palasi takaisin Suomeen. (KK, Digitoidut aikakauslehdet, *Merimiehen Ystävä* 1887–1893 hakusanalla Sjögrén)

Monet omaiset etsivät Merimieslähetyksen avulla merille kadonnutta sukulaistaan esimerkiksi perintöasioiden selvittelyjen takia. Lehden palstoilla tiedotettiin omaisten hakuilmoituksia ja merimiespappien raportointeja sairaaloista tai muualta tavatuista merimiehistä. Hakuilmoitukset koskivat usein vuosia tai jopa vuosikymmeniä aiemmin merille lähteneitä perheenjäseniä. Lehtien antamien sairaalatietojen perusteella voi etsiä ulkomaisella paikkakunnalla mahdollisesti säilynyttä sairaala-arkistoa tai muuta hoitolaitosta koskevia asiakirjoja merimiehen elämänvaiheiden selvittämiseksi. Usein omaiset saivat vastauksen henkilöetsintäänsä joko merimiespapilta tai joltakin muulta henkilöltä lehden palstoilla (Frigren tässä teoksessa). Myös merimiehet itse tai toisen merimiehen tiedonantona ilmaisivat olinpaikkansa ja palveluslainsa matka-aikomuksineen. Näissä tiedonannoissa saatetaan mainita lisäksi tietoja Suomesta lähteneen merimiehen uudesta henkilönnimestä, koska etu- ja sukunimi saattoivat muuttua toisenlaiseksi. (KK, Digitoidut aikakauslehdet *Merimiehen Ystävä*, esim. 1.12.1883 ja 1.10.1901.)



Kuva 6. San Franciscon suomalaisen merimieskirkon toimisto. Kuva: Siirtolaisuusinstituutin kuva-arkisto.

3. Kuolema ulkomailla auttaa löytämään merimiessiirtolaisen

3.1. Miten kuolintiedon jäljille?

Tietojen etsintä ulkomailla vaatii tutkimuksellisia kiinnekohtia johonkin täsmälliseen tapahtumaan tai tietoon. Kuolintapahtuman jäljittäminen on yksi tällainen mahdollisuus. Jäljitys edellyttää tutkimustyötä useamman maan arkistoista. Monessa tapauksessa tutkija pääsee kuolintapahtuman avulla kiinni merimiehen viimeisimmän palveluslaivan yksityiskohtaisiin tietoihin. Tästä viimeisestä laivasta pyritään etenemään askel askeleelta merimiehen palveluslaivoja ajassa taaksepäin.

Toisen maan alueella tai laivassa kuolleen merimiehen omaisuus palautettiin kotimaahan omaisille, mikäli mahdollista. Merimiesten henkilökohtainen omaisuus oli usein hyvin vähäpätöinen ja aiheutti vain vähän pesänselvittelyä. Kun suomalainen merimies menehtyi ulkomailla, ei prosessi aina kulkenut välttämättä venäläisten ja suomalaisten viranomaisten kautta, vaan asiointi saattoi tapahtua suoraan ulkomaisten viranomaisen ja omaisten välillä. Myös merimieslähetys saattoi toimia linkkinä ulkomaisten viranomaisten ja kotiin jääneiden välillä. (*Merimiehen Ystävä*, lehtiä eri vuosilta.)

Merimiehen Ystävässä julkaistiin luetteloita ulkomailla kuolleista merimiehistä vuodesta 1882 lähtien (Kaukiainen 2016, 107). Nämä lehdessä painetut kenraalikuver-

nöörinkanslian tietoihin perustuvat luettelot saattavat johdattaa monenlaisten kuolintapahtumien ja omaisuutta käsitteleviin asiakirjojen jäljille lääninhallituksen ja kenraalikuvernöörin kanslioiden arkistoissa. Moni ulkomailla kuollut merimies jäi kuitenkin näiden luetteloiden ja asiakirjojen ulkopuolelle. Etsin *Merimiehen Ystävän*, Oulun lääninhallituksen ja Kenraalikuvernöörinkanslian asiakirjoista Aleksander Sjögrénin kuolintapahtumaa vuosilta 1897–1898, mutta en löytänyt sitä mistään näistä lähteistä.

Kenraalikuvernöörinkanslian asiakirjat koskevat kuolintapahtumia, joissa oli tarpeen etsiä merimiehen omaisia virallisia teitä. Näitä alkuperäisiä asiakirjoja päätyi arkistoon vuosikymmeniä ennen kuin *Merimiehen Ystävä* -lehdessä ryhdyttiin julkaisemaan kyseisiä luetteloita. Kaikkien merimiesten omaisia ja yhteystietoja ei saatu selville, joistakin menehtyneistä kun tiedettiin ainoastaan kotimaa. Osa merimiehistä kuoli varattomana ilman kuolinselvityksiä esimerkiksi sairaaloissa ja muissa huonoissa olosuhteissa entisinä merimiehinä. Suomen itsenäisyyden ajalta perillisittä kuolleiden merimiesten asiankäsittelyä kannattaa selvittää Ulkoministeriön ja konsulien asiakirjoista. Vuosilta 1918–1950 ulkomailla kuolleet merimiehet voi löytyä asiakirjasarjasta ”Ulkomailla kuolleita suomalaisia koskeva kirjeistö”. (KK, Digitoidut aikakauslehdet *Merimiehen Ystävä* esimerkiksi 15.7.1891 ja 1.10.1921; KA, Turku, UAM Fb:22 M Kirjeistö, ulkomailla kuolleet suomalaiset.)

Tutkimuksen etenemistä voi hankaloittaa se, että kirkonkirjoihin merkittiin usein pelkästään tieto ”kuollut ulkomailla”, kuten meneteltiin Aleksander Sjögrénin tapauksessa (KA, Oulu, Oulun seurakunnan kuolleet ja haudatut 1897). Useimmiten tarkentavia tietoja kuolemasta saattaa kohdata muualta kirkonkirjoista, seurakunnan saapuneista kirjeistä, *Merimiehen Ystävä* -lehdestä tai muista lähteistä, mutta myöskään perimätiedon antia ei pidä väheksyä. Kuolinilmoitukset ja muut kirkolliset tiedot ovat hyödyllisiä ja helppoja tutkia Kansalliskirjaston digitoiduista lehdistä. Kuolinilmoituksissa mainitaan yleensä kuolinpaikka ylimalkaisesti, esimerkiksi ”*Amerikanska kusten*”, kuten *Wasa Tidningin* (3.12.1897) julkaisemassa Sjögrénin kuolinilmoituksessa. Tarkempi tieto kuolemasta saattaa löytyä myös merimieshuoneen matrikkelin lisätietosarakkeesta, mutta Oulun merimieshuoneen matrikkeliä ei ole säilynyt tältä ajalta. (KA, Oulu RMA, Matrikkelit Ba:1–6.) Tutkimuspolku vaatii siis jatkuvaa lähteiden yhdistelyä ja toisinaan paluuta niihin lähteisiin, joista tutkimus lähti liikkeelle.

3.2. Lääninkanslian ja Kenraalikuvernöörinkanslian arkistot apulähteinä

Kun kuollutta merimiestä halutaan jäljittää arkistoista, kannattaa ensimmäisenä etsiä merimiehen kotipaikkaa edustavan lääninhallituksen lääninkanslian ensimmäisen osaston kirjediaarit. Näissä diaareissa tiedonetsintä kohdistetaan kenraalikuvernöö-

riltä saapuneisiin kirjeisiin kuolinhetkestä nykypäivään päin ainakin muutamilta vuosilta, mutta tarvittaessa myös pitemmältä ajalta. Näiden asiakirjojen perusteella voidaan paikallistaa ulkomailla kuollut merimies. Varsinkin Frans Gabriel Sjögrénin tapauksessa luin nämä kirjediaarit huolella vuosi vuodelta, koska hänen viimeisistä elämänvaiheista ei ollut mitään tietoa.

Kirjediaareissa luetellaan diaarimerkintöjen kohdalla ne ulkomailla tapahtuneet kuolintapaukset ja ilmoitukset, jotka menivät suomalais-venäläisen viranomaisprosessin läpi ulkomailta omaisille. Samassa kirjediaariosastossa käsiteltiin näiden lisäksi ulkomailla myytyjen ja haaksirikkoutuneiden laivojen asiat. (Oulun lääninhallituksen Oulun lääninkanslia, Aa-sarja, Saapuneiden kirjeiden diaarit eri vuosilta.) Asiaa koskevat lääninhallituksen kirjediaarit, kirjetosteet ja saapuneet kirjeasiakirjat voivat olla tiedoiltaan niukkoja. Nämä asiakirjat kannattaa käydä läpi *kirjekonseptista* ja *aktista*, koska niissä viitataan asian eri käsittelyvaiheisiin. Ne saattavat sisältää tutkimuksen kannalta olennaista tietoa.

Jos kuollutta merimiestä koskeva tieto löytyy lääninhallituksen lääninkanslian diaareista, kirjekonsepteista ja akteista, voidaan seuraavana vaiheena ryhtyä hakemaan varsinaista asiakirjanippua ja asiankäsittelyä Suomen kenraalikuvernöörin asiakirjoista. Kansallisarkiston Digitaaliarkistoon on digitoitu kenraalikuvernöörinkanslian asiakirjoista laaditut suomenkieliset ja vuosittain etenevät aktihakemistot (Suomenkieliset aktiluettelot) kenraalikuvernöörin toimivaltaa koskevista eri asia-aloista. Niiden perusteella voi tilata kyseisen vuoden aktit kuolleista merimiehistä, sen mukaan miten asian käsittely lääninhallituksessa antaa viitteitä. Kuolintapahtumaa käsittelevät aktit sisältävät Suomessa ja ulkomailla laadittuja asiakirjoja. Tyypillisesti asiakirjat kirjoitettiin venäjäksi, mutta akteihin liitettiin asiavaiheita lisäksi ranskaksi, englanniksi, norjaksi, ruotsiksi, suomeksi tai muilla kielillä kirjoitettuna. Venäjänkielisistä asiakirjoista henkilön nimen etsiminen onnistuu melko hyvin, jos opettelee auttavasti kyrilliset aakkoset. Aktit sisältävät tutkimista helpottavia käännöksiä venäjänkielisistä asiakirjoista suomeksi tai ruotsiksi.⁷

Kenraalikuvernöörinkanslian asiakirjoista selviää kuolintapaukseen liittyvien asioiden ja asiakirjojen eteneminen eri vaiheissa. Näihin tietoihin kuuluvat asiakirjoja laatineiden viranomaisten ja yksityishenkilöiden nimet, paikkakunnat ja päivämäärät. Nämä tiedot auttavat muiden tietojen etsintää ulkomaisista arkistoista, koska tiedoista saadaan kiinnekohtia viranomaista ja tapahtumista. Kenraalikuvernöörinkanslian asiakirjavihossa eli aktissa keskeisimpiin tietoihin sisältyvät merimiestä koskevat

⁷ KA, Digitaaliarkisto, KKK, Suomenkieliset aktiluettelot ja esimerkkinä aktiluettelo vuodelta 1897; Akti: Venäjän ulkomailla olevien konsulivirastojen tiedoitukset ulkomailla kuolleista suomalaisista merimiehistä ja heidän jälkeensä jättämästään omaisuudesta; Akti Venäjän Lontoossa olevan pääkonsuliviraston suomalaisia merimiehiä ja haaksirikkoutuneita suomalaisia laivoja y.m. koskeva kirjeenvaihto. Lisäksi on käytetty akteja havaintojen tekemiseksi muilta vuosilta.

palvelustiedot. Niissä mainitaan laivan nimi, varustaja, varustajan kotipaikka ja -maa sekä missä ja miten merimies kuoli. Tiedot antoi usein paikallinen Venäjän tai palveluslaivan omistajamaan konsuli, mutta myös ulkomainen merimiespappi saattoi toimia tiedonvälittäjänä. Näillä tiedoilla voi löytää kuolintapahtuman ulkomaisista sanomalehdistä esimerkiksi haaksirikko- tai tapaturmauutisesta. (KA, KKK, ulkomailla kuolleita merimiehiä koskevat aktit eri vuosilta.) Omalla tutkimuspolullani vuosikymmenien ajalta läpikäydyt kirjediaarit ja aktit eivät tuottaneet tulosta, sillä Frans Gabriel Sjögrēniä tai hänen veljeään Aleksanderia ei löytynyt näiden asiakirjojen avulla. Oli siirryttävä muihin lähteisiin.

3.3. Venäjän konsuliarkistot

Laajat konsuliverkostot toimivat maailman eri satamissa. Ne käsittelivät merimiesten ja laivojen asioita muiden tehtäviensä rinnalla (Clerc tässä teoksessa). Suomen merenkulun kannalta keskeisimmät konsuliverkostot olivat Venäjän sekä Ruotsin ja Norjan konsulit eri maissa. Merkittävimpiin konsuliarkistoihin kuuluu Pohjois-Amerikan Venäjän konsuliarkisto USA:ssa ja Kanadassa. Arkisto siirrettiin Venäjälle, mutta aineisto löytyy mikrofilmattuna Yhdysvaltojen Kansallisarkistosta National Archivesta (NARA). Tämä arkisto antaa arvokasta tietoa meri-, talous-, sosiaali- ja poliittisen historian kannalta, koska se avaa tutkimusnäkyymiä Venäjän imperiumin vaikutuksista Atlantin takana. Samaan arkistoon sisältyy esimerkiksi ulkomailla kuolleiden siirtolaisten ja merimiesten asioiden käsittelyprosesseja ja konsulin käymää merimiehiä koskevaa kirjeenvaihtoa. (NARA, IRCU, San Francisco Correspondence Concerning Seamen, 1900–1912.) Lisäksi aineistosta löytyy muun muassa Tyynenmeren alueen siirtolaishistoriaan liittyviä laivaluetteloita Venäjän Yhdysvaltojen Honolulun konsulin arkistosta ennen kuin Venäjä myi Alaskan USA:lle vuonna 1867 (NARA, IRCU Ship Register, 1859–1868). Nämä Venäjän Amerikan konsulin arkistot painottuvat 1800- ja 1900-luvun vaihteeseen Yhdysvalloissa ja Kanadassa. (NARA, IRCU Arkistoluettelo.)

Venäjän muita Suomen autonomian ajan konsuliarkistoja ei ole vielä tutkijoiden käytettävissä. Puuttuvia ja keskeisiä merimiesaineistoja olisivat esimerkiksi suomalaisten siirtolaisten ja merimiesten läpikulkumaa Iso-Britannian Venäjän konsuliarkistot. Myös muiden maiden venäläiset konsuliasiakirjat valaisisivat suomalaisten liikkumista maailmalla, sillä Venäjän valtakunnan konsuliverkosto oli tiheä ja toimi suomalaisten laivojen, merimiesten ja siirtolaisten tukena. Näihin arkistoihin sisältyy myös suomalaissiirtolaisten passiasioita sekä esimerkiksi konsulien laatimia tekstejä, jotka heijastavat heidän käsityksiään poliittis-taloudellisesta tilanteesta Venäjällä ja Suomessa.

3.4. Ruotsin ja Norjan konsulit

Jos merimiehen kuolemaa ei käsitellä suomalaisten tai venäläisten viranomaisten asiakirjoissa, käsittely tapahtui todennäköisesti suoraan ulkomaisten viranomaisten ja omaisten välillä. Prosessi saattoi synnyttää monenlaisia lähteitä, kuten kirjeitä tai sanomalehtimerkintöjä. Näin sain itse selville, että Aleksander Sjögrén palveli norjalaisessa laivassa, joka haaksirikkoutui. Kyseisessä haaksirikossa hukkunut suomalainen merimies mainitaan nimeltä useissa pohjoisamerikkalaisissa sanomalehdissä. Lisäksi onnettomuudesta uutisoitiin ilman henkilönnimiä ruotsalaisissa ja norjalaisissa sanomalehdissä, jotka ovat suomalaisten tapaan saatavilla digitaalisena. Näin ulkomailla palvelevan merimiehen jäljille voi päästä myös sanomalehti uutisen avulla, jos uutisessa mainitaan nimeltä kyseinen merimies. Digitaaliset hakupalvelut auttavat löytämään henkilön jopa sellaisista sanomalehdistä, jotka ilmestyivät varsin kaukana itse tapahtumapaikasta. (CA, *The Evening Herald* 25.6.1897; *The Wilmington Daily Republican* 25.6.1897; NNB, *Norges Sjøfartstidende* 8.7.1897; 9.7.1897; KB *Dagstidningar Dagens Nyheter* 25.6.1897; *Svenska Dagbladet* 25.6.1897.)

Ulkomaisella laivalla sattunut kuolintapahtuma eteni aluksen omistajamaan lähimmän konsulin pöydälle. Konsuli laati asiasta selvityksen ja lähetti joko itse tai merimiespapin välityksellä tiedon omaisille. Tässä yhteydessä saatettiin laatia asiasta meriselitys, jos kysymys oli onnettomuudesta. Tähän tiedonkulkuun saattoi mennä puolikin vuotta, vaikka omaiset olisivat olleet tiedossa.

Norjalaisten laivojen ja niiden miehistöjen asioita hoitivat Ruotsin ja Norjan konsulit. Suomalaisten merimiesten tietoja saattaa löytää näiden konsulien arkistoista. Myös Aleksander Sjögrénin kuolemaan johtunut haaksirikko saa lisävalaistusta tällä tavoin. Onnettomuus sattui St. Lawrencen lahdella ja tapausta hoiti Ruotsin ja Norjan Quebecin konsuli. Nämä norjalaisia laivoja koskevat konsuliasiakirjat eivät ole Norjassa, vaan arkistoituna Ruotsin Riksarkivetissa (SRA). Vastaavissa tilanteissa kannattaa pyytää asiakirjakopioita Ruotsista, koska usein kuolintapaus löytyy melko helposti. Vastauksena voi saada esimerkiksi kopiot kirjekopiokirjan norjankielisestä meriselityksestä, omaisille lähetetyistä kirjeistoista ja omaisten vastauskirjeistä. Näissä konsuliasiakirjoissa tärkeitä tietoja ovat esimerkiksi palveluslaiva- ja -aika, varustaja, laivan kulkureitti, haaksirikkoon ja kuolemaan liittyvät tapahtumat. Haaksirikon sijaan kuolinsyynä voi olla myös sairaus tai tapaturma. Näiden tietojen perusteella voi lähteä etsimään muita asiakirjoja ja sanomalehtitietoja. Konsuli- ja sanomalehtitietojen perusteella pystytään rekonstruoimaan merimiehen matkaa maailmalla. Oman tutkimukseni yhteydessä sain selville muun muassa laivan nimen, päällystön, varustajan, matkareitin sekä tarkan haaksirikkopaikan St. Lawrencen lahdella Kanadassa (SRA, Konsulatarkiv, Konsulat i Québec, D3 Förrättningsliggare 1878–1900, ja B1 Kopieböcker 1892–1898). On syytä huomata, että vaikka suomalainen merimies palveli norjalaisella laivalla esimerkiksi Atlantilla tai Tyynellämerellä, hän ei välttämättä koskaan käynyt Norjassa. Tämän vuoksi norjalaisiin arkistoihin ei päätynyt kovin runsaasti asiakirjoja

näistä suomalaisista siirtotyöläisistä. Yksittäisistä norjalaisten varustamojen arkistoista niitä saattaisi löytyä, mutta niitä on säilynyt arkistoissa hyvin vähän.

4. Eteneminen perinteisten siirtolaislähteiden avulla

4.1. Passi- ja matkustajaluettelot sekä siirtolaistietokannat Suomessa ja ulkomailla

Yhtenä luontevana vaihtoehtona tutkimuspolulle on lähteä etsimään tietoja perinteisistä siirtolaisuudesta kertovista lähteistä. Nykyään monissa maissa nämä passi- ja matkustusluetteloasiakirjat on digitoitu tai tehty tietokannoiksi. Jotkut näistä tietokannoista ovat maksullisia tai ilmaisia, mutta kirjautumista vaativia.

Merimiehet saattoivat kulkea useita eri reittejä hyvin spontaanisti ja ennakkoluu-lottomalta vaikuttavalla tavalla. Kotimaisista tietokannoista Siirtolaisuusinstituutin passi- ja matkustajaluettelotietokannat saattavat antaa joitakin yksittäisiä tietoja, mutta etsintä alkuperäisistä luetteloista etenkin passiluetteloiden kohdalla tuo usein merkityksellistä lisätietoa. Haattavan nimen yhteydessä asiakirjassa voidaan mainita muun muassa samaan satamaan pyrkiviä merimiehiä.

Hyödyllisiä tietokantoja ovat myös Ruotsin, Norjan ja Saksan siirtolaistietokannat, koska matka saattoi kulkea näiden maiden kautta (*Ancestry*, Sjögren ja Hiltunen (Hilton)-nimisten henkilöiden hakutulokset; *Norway Heritage* -verkkopalvelu; SAB, Bremen Passengerlist, Matkustajaluetteloita koskeva tiedote). Tutkijan tulisi ottaa huomioon suomalaisnimien kirjoitusasujen erilaiset variaatiot. Esimerkiksi nimeä Sjögrén saatettiin kirjoittaa monilla eri tavoilla (Sjogren, Shjogren, Shjagren, Sjuren, Sjagren, Siogren jne.) Esimerkiksi Göteborgista lähteneiden luettelot *Ancestry*-tietokannassa soveltuvat tutkimukseen, koska useimmat etenivät maailmalle Göteborgin tai jonkun muun ruotsalaisen kaupungin kautta, Saksan ja Tanskan kauttakulkukaupunkeja unohtamatta. Valitettavasti Saksassa tuhoutui toisen maailmansodan aikana monia siirtolaisuuteen, merihistoriaan ja matkustamiseen liittyviä laajoja asiakirjamassoja.

Seuraava etappi merimiehen liikkeessä saattoi kulkea Pohjoismaista tai Saksasta Britanniaan ja sen kautta edemmäs. *Findmypast*-tietokannasta löytyvät Iso-Britanniasta lähteneiden luettelot vuosilta 1890–1960. Merimiesten löytäminen näistä tiedoista on todennäköistä, koska merimiehet kulkivat usein Amerikkaan Iso-Britannian kautta aivan kuten matkustajalaivoilla matkanneet Amerikan siirtolaisetkin. Tässä tietokannassa on myös hyvä huomata, etteivät kaikki suomalaiset merimiehet menneet Pohjois-Amerikkaan, vaan matka saattoi suuntautua myös Australian suuntaan. Tietokannan

kautta löytää lähinnä matkustajina olevia merimiehiä. Rahtilaivoilla kulkevat ohittivat tämän rekisterin, koska olivat palveluksessa kauppalaivoilla. (*Findmypast*-tietokanta, Passenger Lists Leaving UK 1890–1960, käytetty esimerkiksi hakusanoja Sjogren, Hiltunen ja Australia Finland) Heidän löytämisekseen tulee kääntyä muiden brittiläisten aineistojen puoleen.

5. Merimiesten jäljittäminen Iso-Britanniassa

5.1. Keskeiset käsikirjat ja arkistot

Suomalaiset hakeutuivat merimieheksi usein brittiläisiin laivoihin (Kaukiainen 2008, 344). Brittiläinen imperiumi jakaantui varsin moneen erilaiseen alueeseen, mutta niitä yhdisti liki samankaltainen laiva- ja merimiesasiakirjojen laadinta. Merimies saattoi seilata niin kanadalaisella, brittiläisellä kuin australialaisellakin laivalla, mutta asiakirjajärjestelmät olivat lähes samoja.

Britannian merimiesten tutkimukseen on tehty monia hyviä oppaita ja käsikirjoja. Christopher T. & Michael J. Wattsin teos *My Ancestor was a Merchant Seaman* (2011) ja Simon Willsin *Tracing Your Merchant Navy Ancestors* (2012) ovat ehkä maailman parhaita merimieshistoriaan laadittuja käsikirjoja. Niissä selvitetään seikkaperäisesti vaihe vaiheelta eri aikojen merimiesten tutkimusta brittiläisen imperiumin kauppalaivas-tossa. Käsikirjat sisältävät luetteloita arkistojen ja museoiden kokoelmista, näytteitä asiakirjoista ja tutkimustiedon etsinnän esittelyä.

Britannian laivoja ja merimiehiä koskevat asiakirjat ovat muuttuneet eri aikoina. Tämä vaikuttaa yksittäisen merimiehen löydettävyyteen. Suomalaisia yleensä eniten kiinnostava purjelaivakauden loppuvaihe on vaikeinta tutkia. Vuosia 1861–1912 ku-vaillaan sanalla *a gap* ”kääppi”, koska merimiesten ja laivojen rekisteröintijärjestelmä rakentui myöhemmän tutkimuksen kannalta epäonnistuneeksi ja sekavaksi.⁸

⁸ Miehistösopimukset (crew agreements) ja -luettelot (crew list) hajautuvat enimmäkseen neljään eri paikkaan (crew agreements, crew list): Public Record Office (PRO) (10 % kaikesta), National Maritime Museum, Greenwich (NMM) (90 % vuosista 1861, 1962, 1865, 1875, 1885, 1895 ja 1905 sekä jonkin verran muuta). NMM:n aineistoa voi hakea museon verkkosivuilta merimiehen sukunimellä, kotimaan tai kotipaikkakunnalla, koska osa merimuseon miehistöluetteloista löytyy hakutietokantana (*Crew Lists of The British Merchant Navy -1915*). Lisäksi muissa arkistoissa ja museoissa säilytetään jonkin verran näitä miehistösopimuksia ja -luetteloita.

Noin 70 prosenttia asiakirjoista löytyy Maritime History Archivesta (MHA) Kanadan St. Johnissa Memorial Universityn yhteydessä New Foundlandissa. Sinne on keskitetty myös muita merimies- ja laiva-aineistoja. Hankalaksi ajanjakson tekee myös se, etteivät kaikki asiakirjat ole säilyneet nykypäiviin. Miehistöluetteloiden hakua helpottamaan tehtiin laivanumeroon (*official number*) perustuvat hakutoiminnot Iso-Britannian National Archivesin (TNA) ja MHA:n nettisivuille. Ne auttavat myös myöhempien aikojen laivaluetteloiden etsinnässä. (Watts & Watts 2011, 55, 60.) Tietoja joutuu mahdollisesti etsimään useammasta arkistosta, koska samaa laivaa koskevia asiakirjoja ei ole keskitetty samaan arkistoon.

5.2. Brittiläiset miehistösopimukset ja miehistöluettelot

Miehistösopimukset ja merimiesluettelot järjestettiin laivarekisterin laivanumeron (*official number*) perusteella, joten yksittäistä merimiestä ei voi etsiä nimellä, jos ei tiedä tätä laivanumeroa. Ainoastaan laivanumerolla voidaan hakea kyseistä laivaa koskevat asiakirjat, mutta kapteenin tai aluksen nimellä tämä numero voidaan löytää laivarekisteristä. Jos tietää näistä toisen, auttavat arkistot tai muut hakemistot myös laivanumeron ja asiakirjojen löytymisessä. (Watts 2011; Wills 2012.)

Kattavin arkisto brittiläisten miehistösopimusten ja -luetteloiden etsimiseen on Maritime History Archive. Arkisto tarjoaa verkkopalvelussaan aineistoltaan rajautuneita tietokantoja tiedonetsinnän helpottamiseksi, mutta näihin hakuluetteloihin ei pidä luottaa liikaa. Tilaus laaditaan ja maksetaan kätevästi verkkopalvelussa. Asiakirjakopioidet lähetetään tilaajalle varsin nopeasti. Näissä asiakirjoissa on olennaista löytää ne satamat, missä tutkittava henkilö on pestautunut ja lähtenyt pois laivasta. Löytyneet tiedot avaavat mahdollisesti uusia tutkimusnäkömiä seuraaviin laivoihin. Varsinkin tieto edellisen laivan nimestä on avainasemassa tutkimuksen jatkumisen kannalta, mutta aina sitä ei mainita täsmällisesti. Jos edellinen laiva mainitaan miehistöluettelossa, voidaan tiedonhakua jatkaa edellisen laivan laivarekisteriin perustuvalla laivanumerolla. Oululaisen Johan Filip Harjapään (1849–1897) tietoja etsiessäni mukana oli sekä onnea että epäonnea. Harjapään jäljille pääsin MHA:n *Ships and Seafarers of Atlantic Canada* -tietokannan perusteella. Tämän tietokannan sukunimiluettelo löytyy arkiston verkkosivuilta. Harjapää palveli lyhyen aikaa brittiläisellä laivalla, mutta asiakirjoista tai tietokannoista sitä edeltävästä ja seuraavasta laivasta ei ole helposti saatavissa tietoa. (MHA, Crew agreements, Recovery; Ships and Seafarers of Atlantic Canada –tietokanta; tietokannasta ks. myös Ojala tässä teoksessa.)

Jos tietoa edellisestä tai seuraavasta laivasta, kapteenista tai laivanumerosta ei ole – kuten Harjapään tapauksessa asia oli, pitää seuraavassa vaiheessa lähteä etsimään aluksia eri vaihtoehtoja poissulkemalla. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että sanomalehtien laivauutisista pitää luetteloida kaikki laivat tulo- ja lähtötietoineen pestau-

tumisen ajalta mukaan lukien ulkomaiset laivat. Apuna tässä työvaiheessa kannattaa käyttää brittiläisten sanomalehtien digitaalista arkistoa *Findmypast*-tietokannassa.

5.3. Brittiläisten ja norjalaisten laivojen lähteiden jäljillä

Kun satamassa käyneet alukset on kartoitettu, on kätevintä alkaa poissulkea niitä alusten brittiläisten miehistöluetteloiden perusteella. Niitä löytyy edellä luetelluista arkistoista ja museoista. Nämä aineistot saattavat paljastaa merimiehen muiden maiden laivoilla ottamia pestejä tai mikäli hän on lopettanut palveluksensa tällaisella ei-brittiläisellä laivalla.

Tällöin on siirryttävä tutkimaan näiden maiden laiva- ja merimiesasiakirjoja. Niistä ensimmäisenä tutkisin amerikkalaiset laivat, koska ne ovat helpommin löydettävissä kuin esimerkiksi norjalaiset asiakirjat. Koska brittiläiset satamat sijaitsivat maantieteellisesti usein lähekkäin toisia, saattoi merimies lähteä naapurisatamaan ja nousta laivaan sieltä tai vastaavasti saapua sinne laivan muuttaessa määräsatamaansa. Tämä vaikeuttaa huomattavasti tutkimusta.

Norjalaisten laivojen matkareittien tutkimisessa ja luetteloinnissa parhaana lähtökohtana voi pitää Norjan Nasjonalbiblioteketin digitaalikirjaston (Nettbiblioteket) digitoitua merenkulun *Norges Sjøfartstidende* -lehteä. Monet norjalaiset laivat kulkivat varsin tiiviisti amerikkalaisissa ja brittiläisissä satamissa. Tässä lehdessä raportoitiin lähes kaikki maailmalla seilaavat norjalaiset alukset eri satamissa. Norjalaisten laivojen tutkimisessa hyödyttää myös Norjan merimuseon (Norsk Maritimt Museum) digitaalinen Petter Malmsteinin laivarekisteri Seilskuteregister (skipregistre). (Nasjonalbiblioteket; NMM, Malmsteins Seilskuteregister)

Brittiläisen tai muunmaalaisen laivan tiedot miehistöineen kirjoitettiin brittiläisiin väestölaskentoihin (*census*), mikäli laivat olivat laskentahetkellä satamassa. Näihin väestölaskentoihin merkittiin samalla kansallisuudesta riippumatta ulkomaiset merimiehet. Väestölaskentoja pääsee tutkimaan muun muassa Findmypast.co.uk-verkkosivustolta (ks. myös Wills 2012, 65).

Samasta verkkopalvelusta tai *Ancestry*-tietokannasta voi hakea merimiehiä ja siirtolaisia erikseen laadituista perhetapahtumaluetteloista. Nämä merillä tapahtuneet perhetapahtumat merkittiin syntyneiden, vihittyjen ja kuolleiden luetteloihin (*Registers and Indexes of Birth, Marriages and Deaths of Passengers and Seamen at Sea*). Näitä kaivattuja tietoja on saatavilla matkustajista ja merimiehistä 1800-luvun ajalta 1900-luvun alkuvuosikymmeneen asti. (Watts & Watts 2011, 98–102.)

Ulkomaisten merimiesten löytäminen brittiläisestä kauppalaivastosta helpottuu ensimmäisen maailmansodan tienoilla, koska kaikista merimiehistä laadittiin aakkosellinen kortisto eli *Central Indexed Register* 1913–1941, toisin sanoen *Fourth Register of Seamen*. Tämä kortisto sijaitsee Southamptonissa, mutta se on digitoitu myös

Findmypast-tietokantaan. Hakukortistoon merkittiin henkilötietoja, jopa valokuvia ja tässä vaiheessa merillä olleista naisistakin alkaa löytyä enemmän tietoa. Toisella puolen hakukorttia luetellaan tiedossa olevien palveluslaivojen numerot (*official number*) ja palvelusaika. Tästä kortistosta löysin oululaisen merimiehen Lauri Abram Hiltusen (1897–1968), hänen palvellessaan brittiläisellä aluksella. Hiltusen laivanumeron perusteella etsin brittiläisen kauppalaivan, jossa hän työskenteli. Etenin näin samalla tavalla kuin merimiessopimusten ja -luetteloiden parissa aikaisemmalla ajanjaksolla 1861–1912. Tässä tutkimusvaiheessa selvitin Britannian Kansallisarkiston hakupalvelulla sen, missä arkistossa etsittävä miehistöluettelo sijaitsi. (SA, Central Indexed Register, Lauri Abram Hiltusen hakukortti; Watts & Watts 2011, 29–31.)

Tutkimuksen tueksi tarvitaan erilaisia laivarekistereitä. Iso-Britannia oli edelläkävijä laivojen vakuuttamisessa ja laivarekistereiden laadinnassa. Kuuluisin näistä rekistereistä on brittiläinen *Lloyd's*. Siirtolaisajan laivarekisterit kulkevat vuosittain nimellä *Mercantile Navy List*. Näistä laivarekistereistä löytyy monenlaista tietoa laivasta, kuten laivannumero, laivan rakentaminen, kapteenit, omistajat, kotipaikka, tekniset tiedot ja korjaukset. Rekistereihin kannattaa tutustua esimerkiksi CLIP-projektin (*The Crew List Index Project*) verkkosivuilla, sillä rekistereihin ja muihin laivoja koskeviin tietoihin on tarjolla monenlaisia hakutoimintoja. Erilaisia merenkulkuun ja merimiehiin liittyviä lähteitä löytyy myös *Books Boxes & Boats. Maritime & Historical Research Service* -verkkopalvelusta. Näillä sivuilla on digitoituna muun muassa kuuluisa *Lloyd's List* ja paljon muita tutkimusta helpottavia rekistereitä ja tietokantoja. Laivarekistereitä saa käyttöön alkuperäisinä painettuina teoksina ja digitoituina niin nettisivuilla kuin merenkulkuun liittyvissä museoissa ja arkistoissa Suomessa ja ulkomailla. (Watts 2011; Wills 2012.)

6. Merimiesten etsiminen Yhdysvalloista ja Kanadasta

6.1. Monien merien Pohjois-Amerikka

Yhdysvaltojen alueelta merimiesten tutkiminen on helpompaa kuin Iso-Britannian kauppalaivastosta. Yhdysvallat oli paljon rajatumpi maa kuin brittiläisen imperiumin vaikutusalue. Merimiestutkimusta tekevän pitäisi ymmärtää kolme keskeistä aluetta Yhdysvalloista. Ensiksi on mainittava Itärannikon vanhimmat rannikkokaupungit. Niistä keskeisimpiä merimiesten kannalta ovat Philadelphia ja New York. Toiseksi suomalaiset merimiehet liikkuvat paljon Yhdysvaltain etelärannikolla ja Karibialla. Kolmanneksi merkittävin seutu on länsirannikko, erityisesti San Franciscon ja Seattlen seutu. Viimeksi mainitun alueen merimiehet liikkuvat usein laajalti Havaijin,

Alaskan ja eritoten Vancouverin seuduilla asemapaikkanaan San Francisco ja Seattle. Näillä seuduilla moni palveli myös valaanpyynti- tai muilla kalastusaluksilla, kuten käy ilmi esimerkiksi Sven-Erik Nylundin sukutarinasta tässä kirjassa. Näiden alueiden asiakirjojen tutkimisessa kannattaa harkita yksityisten tutkijoiden palvelujen ostamista, koska heillä on usein paras tietämys lähteiden sisällöstä. Tutkijapalvelurekistereitä voi kysyä esimerkiksi Yhdysvaltain Kansallisarkistosta National Archivist (NARA).

Merimiehet saapuivat Yhdysvaltoihin enimmäkseen suoraan rahtilaivaan pestautuneena päätyen johonkin Yhdysvaltojen itärannikon satamaan. Jos tulo tapahtui ulkomaalaisella aluksella, voi tietojen löytyminen amerikkalaisista asiakirjoista jäädä haaveeksi, koska niihin ei yleensä kirjattu ulkomaisten laivojen miehistöluetteloita, vaan pelkästään laivaa, kapteenia, rahtia ja matkaa koskevat tiedot. Nämä asiakirjat löytyvät NARA:n alueellisista arkistoista. Ulkomaisella rahtilaivalla saapuneen merimiehen jäljittämisen paras tapa on tietojen etsiminen laivan omistajamaan asiakirjoista. Saapuneiden laivojen tietoja voi vertailla esimerkiksi USA:n Kongressin kirjaston sanomalehtitietokannan sekä *Ancestry*- ja *Findmypast*-tietokantojen kanssa tai etsiä *New York Timesistä* laivatietoja unohtamatta muita digitaalisia sanomalehtiarkistoja.

Merimiehiä kannattaa kuitenkin etsiä tavanomaisista siirtolaisten maahantulotietokannoistakin, koska he saattoivat liikkua muun siirtolaisvirran mukana. Siirtolais historian tutkijoiden paljon käyttämät *Ellis Island* ja *Ancestry*-verkkopalvelut antavat joskus hyödyllisiä tietoja. *Ancestry* auttaa tutkimuksessa, jos merimies saapui johonkin muuhun satamakaupunkiin kuin New Yorkiin. NARA:n kotisivuilta löytyy lisäksi vähemmän tunnettu tietokanta suomalaisista siirtolaisista Venäjän alamaisina: *Russians to America Passenger Data File, 1834–1897*.

6.2. Merimiesluettelot Yhdysvalloissa

Suomalaisen merimiehen pesti amerikkalaisessa laivassa selvinnee helpommin kuin vakanssi norjalaisessa aluksessa, joka suuntasi Yhdysvaltojen satamiin. Tämä johtuu siitä, että USA:n arkistoihin sisältyy lähes yksinomaan Yhdysvaltoihin rekisteröityjen laivojen merimiesluetteloita, mutta ei ulkomaalaisten laivojen vastaavia asiakirjoja.

Yhdysvaltojen laivarekistereitä kannattaa hakea San Franciscossa sijaitsevan *Mystic Seaport* -museon digitaalisista lähteistä. Museon hakutietokannan perusteella voi etsiä muun muassa laivaa tai kapteenia nimellä. Tuloksien perusteella siirrytään katsomaan digitoituja amerikkalaisten ja ulkomaalaisten laivojen laivarekistereitä, kuten *Record of American and Foreign Shipping* -rekistereitä. Ne ovat rakenteeltaan liki samanlaisia kuin brittiläiset vastaavat laivarekisterit. Haku tapahtuu laivan nimen mukaan aak-



Kuva 7. New Yorkin Brooklynnissa studiokuvassa käynyt merimies. Kuva: Siirtolaisuusinstituutin kuva-arkisto.

kosjärjestyksessä. Rekistereitä laadittiin liki jokaiselta vuodelta. Yhdysvalloissa laivan kotipaikka ohjaa myös sitä, missä NARA:n alaisessa arkistossa asiakirjoja säilytetään. (Mystic Seaport -verkkosivusto.)

Yhdysvalloissa laadittiin laivojen päällystöstä ja miehistöstä luettelo (*logbook*) toisin sanoen laivan pääasiakirja, joka päättyi arkistoituna tulliasiakirjojen joukkoon

(*Bureau of Customs*). Luetteloita ei ole säilynyt välttämättä kaikista laivoista tai laivamatkoista. Asiakirjoissa mainitaan laivan teknisiä tietoja, rahti, päällystö, merimiehet ja matkaan liittyviä vaihteita. Amerikkalaisissa laivoissa laivaväen etninen koostumus oli varsin heterogeeninen. Suomalaismerimiehen työtoveriksi saattoi liittyä merimiehiä ympäri maailmaa. Nämä merimiesluettelot eivät juuri poikkea sisältörakenteeltaan suomalaisistakaan merimiesluetteloista kuin kenties juuri etnisen kirjavuuden suhteen. Suomalaisnimiä tulkittiin ja kirjoitettiin varsin vaihtelevasti. Nimi muuttui usein yksinkertaisemmaksi tai sukunimi korvautui patronyyminkaltaisella nimellä. Erilaisia miehistöluetteloita on etenkin 1900-luvulta digitoitu *Ancestry*-tietokantaan, jossa hakeminen tapahtuu merimiehen nimellä.

Laiva-asiakirjoja säilytetään NARA:n alaisuudessa usean osavaltion alueella. Esimerkiksi San Franciscoa koskevat laivojen miehistöluettelot löytyvä yleensä NARA:n alaisesta National Archives at San Franciscosta. Luetteloita saattaa olla samalta vuodelta noin 10–20 arkistokotelo. Oululaisen Sjögrénin jäljille pääsin alkutiedolla, jossa hänet mainittiin kirjeensaajana San Franciscossa *Merimiehen Ystävä* -lehdessä. Tämä perusteella täytyi ajoittaa Aleksander Sjögrénin merimiessiirtolaisaika San Franciscossa. Sjögrénin merimiestietojen etsintä tapahtui selaamalla vuosien 1888–1893 merimiesluetteloita yksitellen, kunnes luetteloista löytyivät kuusi Sjögrénin amerikkalaista palveluslaivaa (NARA, San Francisco, Bureau of Customs RG 36 Shipping Articles & Crew Lists, 1888–1893). Tällaisen aineiston läpikäymiseen menee useita päiviä pelkästään yhden vuoden luetteloita läpikäydessä. Työteliäisyyden takia paikallisen yksityisen tutkijan palkkaaminen voi joskus olla järkevin ja edullisin ratkaisu.

6.3. Sanomalehdet merimatkojen tutkimuksen apuna Pohjois-Amerikassa

Amerikkalaisten laiva- ja satamauutisten tutkimus onnistuu samalla tavalla kuin edellä esiteltyjen digitaalisten sanomalehtipalvelujen käyttö. Erityisesti San Franciscon suunnan digitoituja sanomalehtiä löytyy *California Digital Newspaper Collection* -palvelusta (CDNC). Sanomalehdistä *Daily Alta California* (1849–1893) ja *San Francisco Call* (1890–1913) kuuluvat keskeisiin merimiestutkimuksen sanomalehtilähteisiin Kaliforniassa. Näissä lehdissä julkaistiin muun muassa San Franciscon laivauutisia saapuneista ja lähteneistä laivoista. Lisäksi niissä käsiteltiin merenkulkuun ja siirtolaisuuteen liittyviä tietoja. Aleksander Sjögrénin siirtyessä merimieheksi *C. F. Sargent* -nimiseen laivaan, julkaistiin laivamatkasta *Daily Alta Californiassa* tieto laivanselvityksestä San Franciscon satamassa 8.8.1888, kun laiva lähti Kanadan Vancouverin saaren Nanaimoon (CDNC, *Daily Alta California* 9.8.1888).

San Franciscon tutkimisen kannalta olennainen on myös Vancouverin alueen digitoitu sanomalehti *The Daily Colonist*, sillä monet San Franciscon laivoista suuntasivat matkansa hiilenhakumatkalle Nanaimoon Vancouverin saarelle Kanadan puolelle. Tästä lehdestä voi tehdä hakuja University of Victorian ylläpitämästä verkkopalvelusta *The British Colonist 1858–1951*. Hakutuloksista havaitaan suomalaisen merimiehen Aleksander Sjögrénin palveluslaivaa koskeva uutinen vuodelta 1888, jolloin Sjögrén kävi ensimmäisen kerran Nanaimossa. (UV, *Daily Colonist* 23.9.1888.) Sanomalehdissä julkaistujen laivaluetteloiden perusteella voi seurata laivamatkaa satamasta toiseen, mutta länsirannikolla kannattaa silmäillä myös Havaijin ja Alaskan digitoituja sanomalehtiä, koska San Franciscon yhteydet olivat sinne tiiviit. Lisäksi voi etsiä laivamatkaa itärannikolta länsirannikolle tai toisinpäin esimerkiksi New Yorkin sanomalehdistä, mutta olennaista on saada ensin tietoon laivan nimi. Lehdet antavat alkutiedot tutkia eri paikkakuntien satamaviranomaisten tietoja, sillä niistä saadaan selville matkareitti ja satamat. Näin voidaan jäljittää laivaa pitkäkin matka. Tutkittava merimies ei tosin välttämättä ollut laivalla koko matkaa, vaan saattoi ottaa vain yhden edestakaisen pestin aluksen matkassa.

6.4. Työskentely Yhdysvaltain ulkopuolisessa laivaliikenteessä sekä asettuminen maihin Yhdysvalloissa

Suomalaiset merimiehet palvelivat yleensä neljänlaisissa laivoissa: amerikkalaisilla purje- tai höyrylaivoilla tai valaanpyyntialuksilla sekä ulkomaalaisilla rahtilaivoilla. Merimies kävi ehkä välillä Yhdysvaltain ulkopuolella tai jopa kotona, mutta palasi useimmiten takaisin samaan satamaan Yhdysvalloissa. Hän palveli mahdollisesti välillä muun maan lipun alla kuin amerikkalaisella laivalla. Näin voi mitä todennäköisimmin päätellä, jos merimiestä ei aina löydy amerikkalaisten laivojen merimiesluetteloista. Hän saattoi työskennellä väliaikoina myös muissa töissä mantereella, kuten satamissa. Tällaiset merimiehen elämänkaareen liittyvät aukollisuudet voivat olla vaikeasti selvitettävissä.

Yhdysvaltojen satamissa vierailevien ulkomaisten laivojen tiedot löytyvät vastaavien satamaviranomaisten laivadiaareista ja mahdollisista muista luetteloista. Samanlaisia merimiesluetteloita ei näistä laivoista löydy kuin amerikkalaisista aluksista. Aleksander Sjögrénin palveluslaivoista osa jäi löytymättä ehkä tämän syyn vuoksi, koska hän palveli mahdollisesti joko amerikkalaisesta näkökulmasta ulkomaisilla laivoilla tai työskenteli välillä maissa. Laivadiaareista saa selville, mistä laiva tuli tai mihin se lähti, mutta miehistöä niissä ei ole lueteltu. Asiakirja kertoo lähinnä laivan tekniset tiedot, aluksen päällikön nimen ja rahdin pääpiirteissään. (NARA, San Francisco, Bureau of Customs RG 36 Shipping Articles 1888–1893.)

Merimiehiä koskevia luetteloita on digitoitu Yhdysvalloissa varsin vähän 1800-luvulta, mutta 1900-luvulta sitäkin enemmän. Ellis Islandin -hakutietokanta tai muut tieto-

kannat voivat olla tutkimuksessa apuna, mutta niiden ongelmana on suomalaisnimien muuttuneet kirjoitusasut. Suomalaiset merimiehet eivät yleensä suosineet kovin paljon tavanomaisten siirtolaisten reittejä, vaan kulkivat omia teitään Amerikkaan rahtilaivoilla. He jäivät satamissa pois jäädäkseen siirtolaisiksi tai siirtyessään toisten laivojen palvelukseen. Merimiehet ottivat useimmiten vain kahden sataman välisiä pestejä laivoista. Tämä tekee tutkimuksesta ongelmallista. Tutkijaa odottaa jo toinen ongelma, kun yksi hankala tutkimustilanne saadaan ratkaistuksi. Vaikeaksi koko tutkimuksen tekee se, että välillä palveluslaivana oli amerikkalaisia ja välillä muiden maiden aluksia. Vaikka saa kiinni yhdestä laivamatkasta, saattaa olla hankalaa löytää edellistä laivaa, millä merimies tuli lähtösatamaan tai miten tämä jatkoi matkaa pestin päättyessä. Tutkimusaineistoa on yritettävä etsiä molemmin puolin Atlanttia ja vielä Tyynenmeren rannoiltakin.

Useimmat merimiehet jäivät Yhdysvaltoihin ainoastaan muutamiksi vuosiksi ja palasivat takaisin Suomeen tai jatkoivat merillä muualla maailmassa. Monet jäivät kuitenkin pysyvästi Yhdysvaltoihin pitäen tukikohtanaan jotakin amerikkalaista kaupunkia. Amerikkaan jäävät saattoivat hakea Yhdysvaltain kansalaisuutta. Nämä kansalaisuuden hakemista koskevat asiakirjat on digitoitu *Ancestry*-tietokantaan. Kaikki hallinnolliset ja yksityisoikeudelliset asiakirjat ovat hyvin pitkälti samanlaisia kuin tavanomaisillakin Yhdysvaltoihin pysyvästi jääneillä siirtolaisilla.

7. Pienistä palasista suurempiin tutkimuslinjoihin

Vaikka merimiesten tutkiminen ulkomailla tuntuisi vaikealta, kannattaa silti yrittää, koska pienet tai isommat käänteet tutkimustiedon löytämisessä ovat tutkijalle merkityksellisiä ja palkitsevia. Mahdollisuudet tutkia merimiehiä saattavat näyttäytyä niin kotimaisissa kuin ulkomaisissakin lähteissä niukkoina, ja tutkija törmää usein ristiriitaisiin ja virheellisiin tietoihin. Tutkimusta alkavalle ehdotetaan lähteiksi usein merimieshuoneen arkistoa, vaikka sen rooli ulkomaisilla laivoilla työskentelevien merimiesten jäljille pääsemiseksi on varsin vähäinen, ellei olematon, kun tutkimuskohde on 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa. Välillä tietojen löytyminen katkeaa kuin seinään. Samalla tulee hyväksyä, että monet tutkimuskohdeet jäävät ikuisiksi ajoiksi ilman lopullista selvyyttä. Onnistuneen tutkimuksen avain on edetä järjestelmällisesti ja kiinnittää huomiota pieniinkin yksityiskohtiin. Juuri yksityiskohdat auttavat useimmiten seuraavan tiedon jäljille. Tutkijana saa iloita pienistä asioista, esimerkiksi löytäessään oikean päivämäärän tai aluksen kapteenin nimen.

Ulkomailla palvelleiden merimiesten tutkiminen avartaa myös käsityksiä erilaisista lähteistä ja menetelmistä. Mukavan lisän tutkimukseen tuo valokuvien löytyminen

merimiesten palveluslaivoista. Varsinkin Yhdysvalloissa on laajoja valokuvakokoelmia laivoista eri arkistoissa, museoissa sekä yliopistojen ja järjestöjen kokoelmissa.

Ulkomaisissa arkistoissa palvelu on yleensä hyvin avuliasta. Lähdeaineistojen etsimisessä yksi hyödyllinen tapa on etsiä tietoa myös laivanrakennuspaikkakuntien tai muiden laivaan liittyvien paikkakuntien kotiseutuarkistoista ja sukututkimusyhdistyksistä, koska nämä yhteydet saattavat tuottaa tutkijalle monenlaisia onnenpotkuja ja löytöjä. Myös Iso-Britanniaa, Yhdysvaltoja ja Norjaa koskevien merihistoriallisten tutkimusten määrä voi yllättää iloisesti suomalaisen merimies-siirtolaistutkijan. Suomessa varsin vähän tutkittuna aiheena merimiesiirtolaiset tarjoavat suomalaisille tutkijoille tutkimuskohteen, jolla on kysyntää myös kansainvälisillä tutkimusareenoilla.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Kaikki mainitut internet-lähteet luettu joulukuun 2017 ja maaliskuun 2018 välisenä aikana.

Arkistolähteet

Kansallisarkisto (KA), Helsinki

Kenraalikuvernöörinkanslian arkisto (KKK)

Suomenkieliset aktiluettelot (Digitaaliarkisto)

Aktit ulkomailla kuolleista merimiehistä.

Senaatti, Senaatin talousosasto

Valtiovaraintoimituskunta

Saapuneet luettelot laivoista ja merimiehistä (Ef-sarja).

Kauppa- ja teollisuustoimituskunta.

Saapuneet luettelot laivoista ja merimiehistä (Ea-sarja).

Merenkuluntarkastajan arkisto

Merimieshuoneitten tiedonannot (Eb-sarja).

Kansallisarkisto (KA), Oulu

Oulun kaupungin tullikamarin arkisto (OKTA)

Tiliasiakirjat

Tiliasiakirjat (KIa-sarja).

Tilitositteet

Tilitositteet lähteneistä ja saapuneista laivoista (KIb-sarja).

Oulun lääninhallitus, Oulun lääninkanslia

Saapuneiden kirjeiden diaarit

Kirjediaarit I osasto (Aa-sarja).

Päätös- ja kirjetoisteet

Kirjetoisteet (Da-sarja).

Saapuneet asiakirjat

Kenraalikuvernööriltä saapuneet kirjeet (Ea3-sarja).

- Raahen merimieshuoneen arkisto (RMA)
Matriikkelit
Matriikkelit 1875–1920, 1875–1922, 1876–1916.
Ottokatselmuskirjat
Ottokatselmuskirja 1877–1908.
Päästökatselmuskirjat
Päästökatselmuskirja 1875–1913.
- Kansallisarkisto (KA), Turku
Ulkoasiainministeriön arkisto
Kirjeistö
Ulkomailla kuolleet suomalaiset 1918–1950.
- Maritime History Archive, Memorial University of New Foundland, Kanada (MHA).
Crew Agreements and Crewlist, Recovery.
- National Archives, Yhdysvallat (NARA). Saatavilla: www.archives.gov.
Konsuliarkistot
Honolulu
Ship Register 1859–1869.
San Francisco
Correspondence Concerning Seamen 1900–1912.
Publication Number: M-1486 Date Published: 1992 (Arkistoluettelo).
Records of Imperial Russian Consulates in the United States 1862–1922 (IRCU).
Records of Imperial Russian Consulates in the United States, 1862-1922.
Russians to America Passenger Data File, 1834–1897-tietokanta.
- National Archives at San Francisco, Yhdysvallat (NARA)
Bureau of Customs, RG 36
Shipping Articles & Crew Lists, 1888.
- Oulun seurakunta
Kuolleet ja haudatut.
Rippikirjat.
- Riksarkivet, Ruotsi (SRA). Saatavilla: www.riksarkivet.se.
Konsulatarkiv
Konsulat i Québec
Förrfattningsliggare 1878–1900.
Kopieböcker 1892–1898.
- Southampton Archives (SA). Saatavilla: www.southampton.gov.uk.
Central Indexed Register
Lauri Abram Hiltusen hakukortti.
- Suomen Sukututkimusseura. Saatavilla: www.genealogia.fi.
Merimiestietokanta
Ulkomailla kuolleita merimiehiä 1882–1942.

Digitoidut sanoma- ja aikakauslehdet

California Digital Newspaper Collection (CDNC). Saatavilla: www.cdnc.ucr.edu/cgi-bin/cdnc.

Daily Alta California 9.8.1888.

Suomen Kansalliskirjaston (KK) digitoidut aineistot. Saatavilla: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/etusivu>.

Åbo Underrättelser 26.8.1868.

Merimiehen Ystävä 1882–1898.

Kungliga Biblioteket, Ruotsi (KB). Dagstidningar. Saatavilla: <https://tidningar.kb.se/>.

Dagens Nyheter 25.6.1897.

Svenska Dagbladet 25.6.1897.

Library of Congress, Yhdysvallat. Saatavilla: <https://chroniclingamerica.loc.gov/>.

Chronicling America: Historic American Newspapers.

Penn State University Libraries; University Park, PA. Saatavilla: <http://panewsarchive.psu.edu/>.

The Evening Herald 25.6.1897.

University of Delaware Library, Newark, DE. Saatavilla: <https://library.udel.edu/digital-collections/>.

The Wilmington daily Republican 25.6.1897.

Nasjonalbiblioteket, Norja. Nettbiblioteket. Saatavilla: www.nb.no.

Norges Sjøfartstidende 8.7.1897; 9.7.1897.

University of Victoria, Kanada (UV)

The British Colonist online edition 1858–1951. Saatavilla: www.britishcolonist.ca. (UA)

Daily Colonist 23.9.1888.

Muut artikkelissa esitellyt verkkopalvelut

Ancestry. Saatavilla: www.ancestry.com.

Book Boxes & Boats. Maritime & Historical Research Service. Saatavilla: www.maritimearchives.co.uk/ships.html.

Crewlist Index Project (CLIP). Saatavilla: www.crewlist.org.uk.

Crew Lists of the British Merchant Navy -1915. Saatavilla: www.1915crewlists.rmg.co.uk.

Ellis Island Foundation. Saatavilla: <https://www.libertyellisfoundation.org/>.

FindMyPast. Saatavilla: www.findmypast.co.uk.

Malmstein-laivarekisteri. Saatavilla: www.marmuseum.no/skipsregistre.

Mystic Seaport Museum. Saatavilla: www.mysticseaport.org.

Norway Heritage. Saatavilla: www.norwayheritage.com/norwegian-emigration-records.htm

Staats Archiv Bremen (SAB). Bremen Passenger Lists. Saatavilla: <http://www.passengerlists.de/>.

Royal Museums Greenwich (NMM). Saatavilla: www.rmg.co.uk.

The National Archives (TNA), Iso-Britannia. Saatavilla: <http://www.nationalarchives.gov.uk/>.

Siirtolaisuusinstituutti. Saatavilla: www.migrationinstitute.fi.

Kirjallisuus

- Kaukiainen, Yrjö (2008). *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: SKS.
- Kaukiainen, Yrjö (2016). *Kun suomalaiset olivat filippiinoja*. Tapio Bergholm (toim.), *Työ merellä. Nautica Fennica 2015–2016*. Helsinki: Suomen merihistoriallinen yhdistys ry ja Suomen merimuseo, 104–119.
- Kuorilehto, Markku (2007). Oulun merimieshuoneen arkiston aukko ja sen korvaaminen Oulun kaupungin arkiston asiakirjoilla. *Genos*, (2), 86–92.
- Kuorilehto, Markku (2008). Merimiehet. Markku Kuorilehto (toim.), *Sukututkimuksen jatko-opas*. Helsinki: Suomen Sukututkimusseura ry.
- Watts Christopher T. & Watts Michael J. (2011). *My ancestor was a merchant seaman. A guide to sources for family historians*. London: Society of Genealogists Enterprises Ltd.
- Wills, Simon (2012). *Tracing Your Merchant Navy Ancestors. A Guide for Family Historians*. South Yorkshire: Pen & Sword Family History.

Filippiiniläiset nykyajan merellisinä siirtotyöläisinä

Jonna Laine

1. Johdanto

Tarkastelen tässä artikkelissa rahtilaivoilla työskenteleviä filippiiniläisiä merimiehiä ja heidän näkemyksiään ammatistaan sekä työstään merillä. Merimiesten työn tuloksena saamme suurimman osan päivittäin käyttämistämme tarvikkeista. Yhdeksänkymmentä prosenttia maapallon kuljetuksista tapahtuu laivoilla, ja yli 400 000 eli noin 25 prosenttia maailman merimiehistä on filippiiniläisiä (esim. George 2013). Heistä noin 150 000 työskentelee laivoilla muissa kuin merenkulun perustehtävissä, esimerkiksi risteilyaluksilla asiakaspalvelussa, ravintoloissa sekä hotellipuolella (POEA tilastot 2015). Tutkimuksen kannalta on kiinnostavaa, että filippiiniläisiä merimiehiä ei yleensä kohtaa satamien tai laivojen ulkopuolella, joten he ovat jääneet useimmille näkymättömiksi ja tuntemattomiksi. Merenkulun parissa työskenteleville tai sitä tutkiville filippiiniläiset ovat kuitenkin globaalisti tunnettu ryhmä.

Suurimpia filippiiniläisten työllistäjiä ovat mukavuuslippumaat⁹, mutta vuodesta 2009 alkaen heitä on tavannut myös suomalaisilta laivoilta. Syynä tälle on sekamiehityskäytännön hyväksyminen, eli mahdollisuus käyttää EU:n ulkopuolista työvoimaa suomalaisten (tai EU-kansalaisten) rinnalla. Useimmat näistä merimiehistä tulevat Filippiineiltä, jossa työvoima on halpaa, hyvää ja sitä riittää. Kansainväliseen työskentelyyn tottuneet filippiiniläiset tekevät laivoille yleensä 6–9 kuukauden työ sopimuksen (*törnin*) joten esimerkiksi suomalaisilla laivoilla he

⁹ Mukavuuslipputuksella (*Flag of Convenience, FOC* tai *Open Registries*) tarkoitetaan aluksen rekisteröimistä sellaisen maan lipun alle, joka ei yleensä ole ratifioinut IMO:n (International Maritime Organization) säädöksiä merenkulun turvallisuudesta (laiva, merimies ja ympäristö) sekä ILO:n (International Labour Organization) työvoimaan ja työntekoon liittyviä sopimuksia. Suurimpia näistä ovat Panama, Bahama ja Liberia.

ovat hetken ”melkein suomalaisia”. Nämä merimiehet liikkuvat merten globaaleina pätkätyöläisinä eri lippumaiden ja varustamoiden välillä palaamatta useinkaan samalle alukselle uudelleen.

Tarkastelen filippiiniläisten merimiesten siirtotyöläisyyttä laivoille eli työperusteista merellistä diasporaa sekä merimiesten transnationalismia eli diasporan aikaista yhteydenpitoa kotimaahan, perheeseen ja ystäviin. Siirtotyöntekijällä tarkoitan henkilöä, joka siirtolaisen tavoin hakeutuu toimeentulon hankkiakseen toiseen maahan, mutta ei asetu sinne kuitenkaan pysyvästi. (Suomen pakolaisavun verkkosivut, ks. myös Jari Ojalan artikkeli tässä teoksessa) Termit diaspora ja transnationalismi saattavat olla kuluneita, mutta toimivat erinomaisesti filippiiniläisten merimiesten tutkimuksessa. Diasporalla tarkoitetaan henkilön riippuvuussuhdetta kahteen tai useampaan paikkaan, mikä vaikuttaa vahvasti asianosaisten elämään (Martikainen ym. 2006, 25). Diasporan käsitteeseen kuuluu myös tiivis emotionaalinen ja aineellinen yhteys kotiin, jatkuva kaipuu sekä tarkoitus palata sinne myöhemmin.

Filippiiniläiset edustavat (väliaikaisen) työvoiman diasporaa, ja heitä on töissä ympäri maailmaa useita miljoonia, joidenkin arvioiden mukaan jopa 10 miljoonaa (maan väkiluku on noin 110 miljoonaa). Filippiinin kielessä ja maan ulkomaalaispolitiikassa on omat termsinsä ulkomailla pysyvästi asuville tai kausiluontoisesti työskenteleville, hetkeksi kotimaahan palaaville kansalaisille (myös ex-kansalaisille). *Balik Bayan* tarkoittaa kirjaimellisesti ’kotimaahan palaavaa sankaria’. Kyseinen sankari voi olla myös virallisia reittejä ulkomailla töihin päätynyt ja virallisen statuksen omaava OFW¹⁰ (Overseas Filipino Worker), jolla on tiettyjä etuoikeuksia esimerkiksi raja- ja tullimuodollisuuksissa. Nykyisin käytetään myös termiä *Bagong Bayani* (’uusi sankari’), mutta sana on enemmän symbolinen, jopa propagandistinen. Sillä halutaan lähinnä kohottaa siirtolaisten ja ulkomailla työskentelevien itsetuntoa ja omatunnonarvoa, eikä termiin liity valtion virallista statusta, etuoikeuksia tai velvollisuuksia. (Encinas-Franco 2015, 56–78; ks. myös Mitra 2016.) Filippiiniläiset ovat Suomessa edelleen harvinainen ryhmä, heitä saattaa tavata lähinnä hoiva-aloilla tai avioliiton kautta tänne päätyneinä. Tilastokeskuksen mukaan mukaan Suomessa asui vuoden 2018 lopussa 4782 filippiiniläistä. He ovat 20. suurin ulkomailla syntynyt ryhmä maassamme.

Antropologi Gunnar Lamvik kritisoi väitöskirjassaan siirtolaisuuden tarkastelua pelkästään muuttona maantieteellisestä paikasta toiseen. Hänen mukaansa nykyajan siirtolaisuuteen liittyy vahva transnationalismin eli ylijärjestyksen idea: ihminen syntyy ja kasvaa jossain, mutta tekee päivätyönsä jossain muualla. Yhteydenpito oikeana kotina pidettyyn paikkaan halutaan kuitenkin säilyttää. (Lamvik 2002, 13.) Merimiesten transnationaalisuuteen kuuluu nykyteknologian kehityksen

¹⁰ Termi on yleisesti käytössä ja Filippiineillä sitä näkee useissa eri yhteyksissä. OFW:t jaetaan merellä ja maissa työskenteleviin, maissa työskentelevät lisäksi ”esiintyviin artisteihin ja muihin”.

myötä, että poissaoleva pyrkii osallistumaan oman yhteisönsä arkeen ja tärkeisiin päätöksiin ”etänä”. Transnationalismi on vastavuoroista toimintaa, jossa sekä taloudellista tukea lähettävällä että vastaanottavalla puolella on oma roolinsa sekä vastuunsa. Merimies huolehtii rahälähetysistä kotiin ja kotona odottavat huolehtivat käytännön asioista, kuten hoitavat lapset ja vanhukset sekä huolehtivat omaisuudesta. (Espiritu 2003, 94.)

Filippiiniläisistä merimiehistä on tehty merihistoriallista ja etnologista tutkimusta sekä Filippiineillä että maailmanlaajuisesti. Etnologiset tutkimukset toistavat kuitenkin yleensä samaa etnografisen tutkimuksen kaavaa: Tutkija hakeutuu rahtilaivalle, jonka miehistö on ympäri maailmaa, mutta etupäässä Filippiineiltä. Kerätyn aineiston pohjalta syntyy monografia, tarina merimatkasta, joka muistuttaa ajoittain seikkailukertomusta, jossa tutkija reflektoi omia tuntemuksiaan rahtilaivalla olosta. Oma tutkimukseni eroaa perinteisestä, sillä vaikka etnologina en voi sivuuttaa refleksiivisyyttä, oma laivalla olemiseni ja sen merkitys eivät ole pääroolissa. Myös Filippiineillä ulkomailla työskentelevistä on tehty runsaasti tutkimusta. Paikallisessa siirtolaisuustutkimuskontekstissakin merimiehet ovat kuitenkin jääneet vähälle huomiolle, sillä heitä ei voi tarkastella samoin kuin maissa työskenteleviä maanmiehiään, joilla on usein omat filippiiniläisverkostot ja yhteisöt asuinpaikassaan. (Fernandez ym. 2007.)

Vastaan artikkelissa tutkimuskysymyksiini, miten Filippiineistä on tullut yksi suurimmista merityövoiman tuottajista. Mitkä taloudelliset, yhteiskunnalliset ja sosiaaliset seikat vaikuttavat yksittäisen merimiehen ammatinvalintaan, ja mitä hän kertoo työstään sekä elämästään merillä? Tarkastelen merimiehiä ja merenkulkua etnologin silmin. Artikkelissa keskiössä ovat ihmiset, heidän elämänsä, arkinen työ sekä kokemukset. Artikkelia voi luonnehtia yhteiskuntaetnologiseksi tutkimukseksi, sillä makrotasolta mesotason kautta ruohonjuuritasolle ulottuva tarkastelu tuo esille myös yksittäiset ihmiset hallintorakenteiden, tilastojen ja virallisen datan takana. (Barth 1994, 20–30; Fingerroos ym. 2017, 17.)

2. Tutkimusmenetelmät ja aineisto

Antropologi Clifford Geertzin mukaan kulttuurien tutkimuksessa on huomioitava myös ihmisten valintojen taustalla vaikuttavat yhteiskunnalliset sekä taloudelliset elementit, kuten ihmisten alhainen elintaso tai työttömyys (Geertz 1973, 361). Poliittinen epävakaus, sisäiset konfliktit, korruptio sekä säännöllisesti toistuvat luonnonkatastrofit ylläpitävät Filippiinien taloudellista epävakautta ja ajavat yhä uudet ihmiset hakemaan työtä ulkomailta. Tarkastelen filippiiniläisten merimiesten työperusteista siirtolaisuutta jakamalla eri tasojen vaikuttajat sekä yksittäiset tekijät makro-, meso- ja mikrotasoihin (Barth 1994). Filippiineillä makrotaso käsittää globaalin merenkulku-

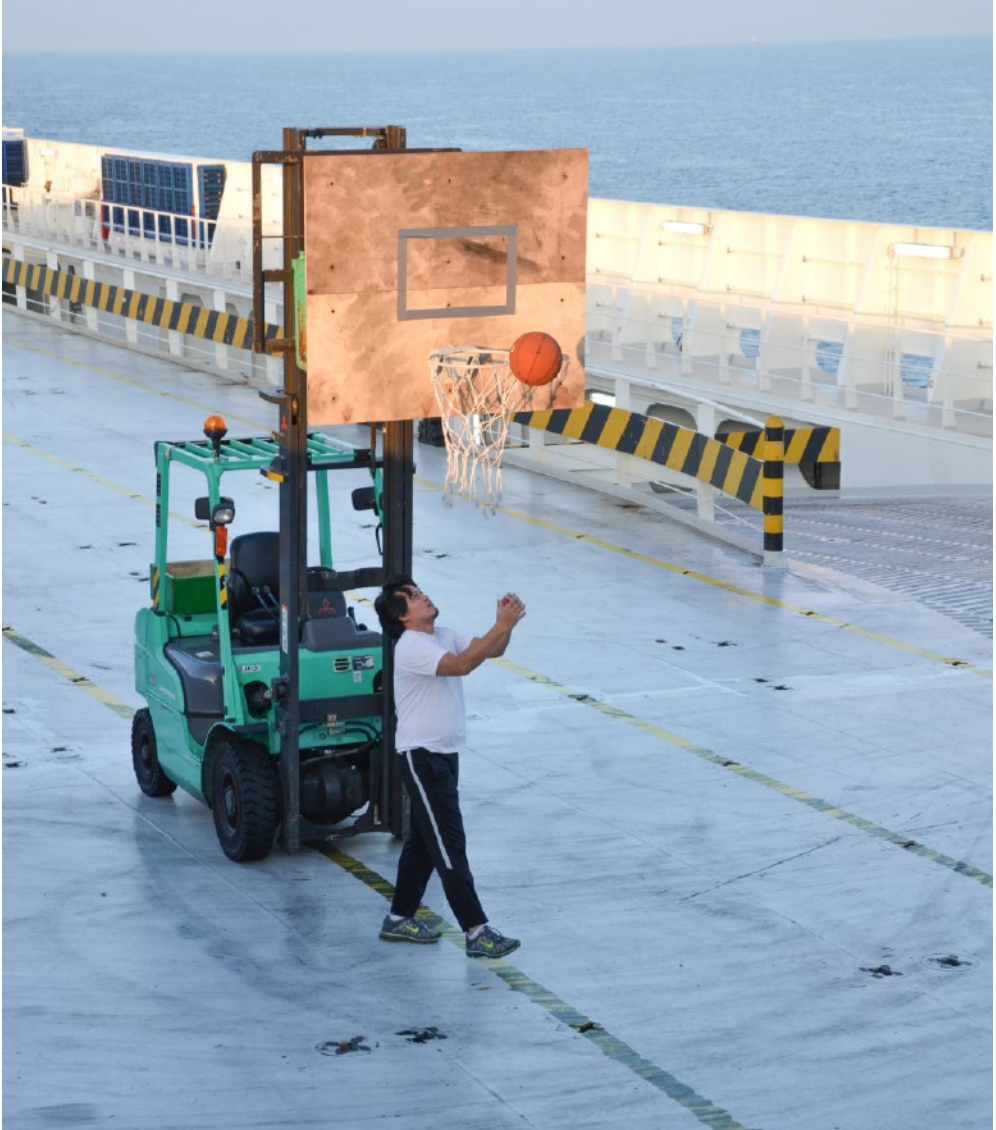
talouden, valtion siirtolaisuutta tukevat ja ylläpitämät organisaatiot sekä Filippiinien taloudellisen ja yhteiskunnallisen tilanteen. Meso- tai yhteisölliseen tasoon kuuluvat varustamot ja välitysfirmat, jotka järjestävät merimiesten työpaikat, sekä ylläpitävät suhdetta kotiin huolehtimalla käytännön asioista, kuten rahansiirroista. Mikrotaso eli yksilöllinen transnationaalisuus korostuu henkilökohtaisessa yhteydenpidossa laivan ja kodin välillä. Tärkeän osan muodostavat myös merimiesten tavara- ja rahalähetykset kotiin. Merillä oleva tietää palkkansa menevän kotiväen tarpeisiin, ja mikäli taloudenhoito on kotona hyvin hoidettu, hän voi keskittyä työntekoon.

Tarkastelen artikkelissa rahtilaivoilla työskenteleviä merimiehiä välttääkseni merenkulkuun liittyvän ikuisuuskyseksen siitä, onko matkustajalaivoilla ja etenkin niiden hotelli- tai talouspuolella työskentelevä henkilö oikea merimies. Keskityn tarkastelemaan pelkästään miehiä, sillä rahtilaivoilla filippiiniläisiä naisia on vain pari prosenttia (Fajardo 2011, 179).

Artikkelin taustan muodostaa faktaperustainen tutkimusmateriaali filippiiniläisistä merimiehistä osana kansainvälistä merenkulun kokonaisuutta. Tärkeänä taustamateriaalina toimii myös etnologinen, antropologinen ja merihistoriallinen jo olemassa oleva tutkimus (ks. esim. Ala-Pöllänen 2017; Acejo 2013; Lamvik 2002; Du Rietz 2001; ks. myös George 2013).

Etnografinen materiaalini koostuu etupäässä merimiesten haastatteluista, jotka tein ollessani vuonna 2013 kenttätöissä sekamiehitetyllä suomalaisella rahtilaivalla, jossa puolet kahdenkymmen hengen miehistöstä oli filippiiniläisiä. Helsingin yliopistossa hyväksytyssä kansatieteen pro gradussani *Filippiiniläis–suomalaista yhteiseloä. Sekamiehitys suomalaisella rahtilaivalla* (2015) tarkastelin kulttuurien kohtaamista sekamiehitetyllä aluksella. Haastattelumetodini oli puolistrukturoitu teemahaastattelu, jossa kysymykset käsittelivät henkilö- ja työhistoriaa ja sitä, mitkä olivat hänen kokemuksensa kansainvälisillä aluksilla työskentelystä.¹¹ Haastateltavat olivat kaikki miehiä, iältään 20–60-vuotiaita ja he työskentelivät laivalla eri ammateissa puolimatuusista päällystöön. Pisimpään merillä ollut oli seilannut jo 30 vuotta, omien sanojensa mukaan ”kaikkien maiden lippujen alla”. Nuorimmat vasta aloittivat uraansa, eräs heistä oli ensimmäisellä pestillään ulkomaalaisella laivalla. Haastattelutilanteista kehittyi yleensä (niiden tallentamisesta huolimatta) vapaamuotoisia keskusteluja, elämänkerallisia kokemuskertomuksia. Kokemuskertomuksilla tarkoitan merimiesten omiin kokemuksiin ja omaan elämään perustuvia kertomuksia (Ks. esim. Koskinen-Koivisto 2014; Fingerroos 2014; Chase 2005). Niiden avulla pyrin artikkelissani esittämään merimieheyttä yksittäisen henkilön näkökulmasta. Valitsin laivalla tekemistäni haastatteluista tähän artikkeliin kolme esimerkkiä, sillä samat asiat sekä aiheet toistuivat hieman eri muodoissa kaikkien haastateltavien kertomuksissa. Oli mielenkiintoista huomata, miten merimiesten kertomukset omasta elämästään ja työstään muistutti-

¹¹ Filippiiniläisten englanninkieliset haastattelut on suomennettu, pitemmät alkuperäiset sitaattit viitteissä.



Kuva 8. Filippiiniläinen merimies viettää vapaahetkää suomalaisaluksella heittelemällä koreja trukkiin rakennettuun koripallotelineeseen. Koripallo on Filippiineillä suosittu laji ja kertoo vahvoista amerikkalaisista vaikutteista kulttuurissa. Kuva: Jonna Laine, kuva julkaistaan kuvattavan luvalla.

vat toisiaan omissa haastatteluissani, sekä toistivat lähes sanasta sanaan aiemmissa tutkimuksissa esiin nousseita teemoja.

Olen lisäksi haastatellut sähköpostin välityksellä suomalaista, nykyisin Filippiineillä asuvaa merimiestä. Näissä keskusteluissa korostuu kansainväliseen, etenkin filippiiniläiseen miehistöön ja työympäristöön tottuneen henkilön näkökulma. (Haastatteluista esim. Davies 2008; Hirsjärvi & Hurme 2000; Hyvärinen ym. 2017.) Artikkelini perustuu osittain myös filippiiniläisten merimiesten kanssa Facebookissa sekä Filippiineillä syksyllä 2018 käymiini keskusteluihin.

Helena Ruotsala määrittelee haastattelun sosiaalisiksi vuorovaikutustilanteeksi, jolla saadaan tietoa tutkimusaiheesta. Haastattelun ongelma on, että se on ainutkertainen ja järjestetty tilanne, jota ei voi toistaa. (Ruotsala 2005, 65–66.) Olen itsekin myöhemmin huomannut monta asiaa, joista kuulisin kenttätöissä laivalla tapaamiltani haastatelta-

viltani lisää ja joita en osannut siinä tilanteessa kysyä. Kontaktitietojen puuttuessa en kuitenkaan pysty tällä hetkellä haastattelemaan samoja merimiehiä uudelleen.

Aineistonhallinnassa pyrin siihen, että tutkimusaineistot ja niihin liittyvä kuvailtava tieto on luotu, tallennettu ja järjestetty siten, että aineisto säilyy käyttökuntoisena ja luotettavana, ja että tietosuoja sekä tietoturva on varmistettu aineiston koko elinkaaren ajan. Luovutan keräämäni aineistot arkistoitavaksi valvottuun jatkokäyttöön tutkimuksen valmistuttua. Sitoudun kaikessa toiminnassani Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK) laatimiin hyvän tieteellisen käytännön periaatteisiin.

3. Filippiiniläisten merellinen diaspora

Filippiiniläisten historia kansainvälisinä merenkulkijoina juontaa juurensa espanjalaisten valtakaudelle ja sen aikaiseen Manila—Acapulco-reittiin.¹² Filippiineiltä vietiin muun muassa silkkiä, puuvillaa, norsunluuta sekä mausteita, takaisin tuotiin meksikolaista hopeaa. (Malmström 2016.) Amerikkalaiset siirtomaaisännät toivat lähes neljäsataa vuotta myöhemmin tullessaan kielen lisäksi myös orastavaa teollisuutta. Filippiinien talous ei lähtenyt toivottuun nousuun, eikä kansallinen merenkulku tai oma kauppalaivasto kehittynyt. Toisen maailmansodan (ja amerikkalaisten lähdön) jälkeen merenkulkijoiden määrä kuitenkin kasvoi, sillä filippiiniläisille tuli mahdollisuus liittyä USA:n laivastoon. Moni lähteneistä jäi komennuksen jälkeen jatkamaan merityössä. (Country Migration Report: The Philippines 2013, 3.)

Presidentti Ferdinand Marcos lupasi vaalipuheessaan 1965 nostaa maan uuteen kukoistukseen: "This nation can be great again!" ("Mandate for Greatness." Presidentti Ferdinand E. Marcosin virkaanastujaispuhe 30. joulukuuta 1965). Lupausta piti paikkansa, joskaan ei aivan toivotulla tavalla. Hänen valtakautenaan (1965—1986) ja erityisesti 1970-luvulla ulkomailla työskentely yleistyi, mille oli syynä Filippiinien heikko taloustilanne ja siirtolaisuutta suosiva politiikka. Aiemmin etupäässä yksittäisten henkilöiden itse itselleen järjestämä muutto ulkomaille sekä työpaikka muuttuivat 1970-luvulta alkaen Filippiinien valtion säätelemäksi ja organisoimaksi politiikaksi. Filippiineistä kehittyi kontrolloidusti halpatyövoiman tuottaja kansainvälisille markkinoille. Työpaikat olivat aluksi pääasiassa Lähi-Idän rakennustyömailla, mutta vähitellen myös merenkulusta tuli tärkeä työn ja toimeentulon lähde monille filippiiniläisille.

¹² Filippiinien valtio muodostuu noin 7000 saaresta, maassa on yli 700 etnistä ryhmää ja kieliä, joista filippiino eli tagalog on valittu yleiskieleksi. Englanti on toinen maan virallisista kielistä. Filippiinit oli vieraan vallan hallinnassa vuosisatoja: Espanja 1521—1898, USA 1898—1946, (Japani 1941—1942). Maa itsenäistyi vuonna 1946, filippiiniläisten oman kansallisen ymmärryksen mukaan jo espanjalaisten lähdettyä 1898.

Merenkulku on globaalia toimintaa, jossa merimiesten palkkauksessa ja työllistymisessä korostuvat lähtijän, lähtömaan sekä vastaanottavan tahon taloudelliset seikat. Merimiehet lähtevät, koska he tarvitsevat rahaa perheidensä elättämiseen. Filippiiniläisiä palkataan, sillä he ovat halvempia kuin esimerkiksi eurooppalaiset vahvojen ammattiyhdistysten maista tulevat merimiehet. Suomessa samasta työstä maksetaan EU:n ulkopuolelta tuleville vähemmän palkkaa, mutta kuitenkin ITF:n (International Transport Workers Federation) sopimusten mukaan. Myös 1:1-järjestelmä (samalle vakanssille palkataan kaksi työntekijää, jotka vuorottelevat tietyn työperiodin laivalla, ja myös vapaa-ajasta maksetaan palkkaa) on voimassa vain EU-kansalaisia palkatessa. Laivoilla filippiiniläiset työskentelevät usein miehistötehtävissä ja heitä saatetaan pitää länsimaisia "alempana luokkana". Kotimaassaan he ovat kuitenkin arvostettuja ja vauraita ihmisiä, jotka työllään nostavat omaa ja perheensä sosiaalista statusta. Tämä ilmenee myös siinä, että lomalle saapuvan merimiehen odotetaan tuovan koko laajalle tuttavapiirille lahjoja ja järjestävän juhlia runsaine tarjoiluineen. (Espiritu 2003, 87.) Eräs haastattelemani merimies totesikin: " Olet rikas ja suosittu tasan kaksi päivää kotiinpaluun jälkeen" (F:1).

Sosiologi Rogers Brubakerin mukaan diaspora voidaan määritellä myös paikkaan sidotun olotilan sijasta kielenkäyttönä, asenteena sekä väitteinä (Brubaker 2013, 218). Tapaamieni filippiiniläisten puheessa tämä ilmenee "ulkomaista" puhuttaessa. Ihmiset eivät lähde töihin tiettyyn maahan, paikkaan tai merimiesten tapauksessa tietylle varustamolle ja tietyn lipun alle vaan yleisesti ulkomaille, millä tarkoitetaan mahdollisuutta tienata jossain muualla paremmin kuin kotimaassa. "Ulkomaan" sijainnilla tai maan ja sen kansalaisten tavoilla ei useinkaan tunnu olevan suurta merkitystä lähtijälle, vaan ainoastaan työ ja siitä saadut ansiot ovat tärkeitä. Tavoitteena on lähteä väliaikaisesti ja palata takaisin kotimaahan. Ulkomaille työskentely saattaa myös nostaa perheen statusta muiden silmissä etenkin saadun materian ansiosta. Filippiiniläisten virallisissa "*Balik Bayan* -laatikoissa¹³" kotimaahan lähetetyt lahjat ovat ulkomaille valmistettuja, ja tällaiset tuotteet mielletään paremmiksi sekä hienommiksi kuin kotimaiset. (Ks. esim. Vaittinen, 2017.)

Merimiehille diasporan kohde on laiva, joka ihmisineen vaihtuu säännöllisesti. Se on ennen kaikkea työpaikka, mutta myös usean kuukauden ajan koti. Tätä kahtiajakoa kuvastaa seuraava haastatteluesimerkki:

Jonna: Onko laiva, kun olet täällä, onko se sinun kotisi?

¹³ Balik Bayan box on Filippiineille perheelle ja suvulle verovapaasti lähetettävä pahvilaatikko, jonka voi täyttää haluamillaan tavaroilla. Hinta on kiinteä ja painorajaa ei ole, vain tila on rajana. Yleensä se täytetään rihkamalla, mutta tärkeintä paketeissa ei ole sisältö, vaan ajatus muistamisesta.

Haastateltava: Kyllä, on se. On parempi nukkua kotona: rentoutua ja olla ajattelematta töitä (vapaalla). Toki aikaisin aamulla pitää herätä töihin, mutta olet jo siellä. Mutta sitten kotona olet lomalla. Voi valvoa aamukolmeen ja herätä kymmeneltä (nauraa). (F:1.)¹⁴

Mielestäni filippiiniläisten merimiesten kohdalla kyse on "oikeasta" diasporasta, kansanvaelluksesta kotimaasta, joka on konkreettinen sekä olemassa oleva paikka, jonne halutaan palata ja jota kaivataan – ei siis mikään utopia tai kaukaisten muistojen tai tarinoiden kohde. Filippiiniläiset merimiehet ovat poissa perheensä sekä sukulaisten ja ystävien luota pitkiä aikoja. He eivät siten jaa henkilökohtaisesti näiden arkisia kokemuksia tai ole osa paikallista jokapäiväistä sosiaalista ja kulttuurista kontekstia. Ilot ja surut he joutuvat seuraamaan sivusta. Monet haluaisivat asua ja tehdä töitä kotimaassaan, mutta se ei ole yleensä taloudellisesti mahdollista. (Fajardo 2011, 128, 147.) Useat haastattelemi merimiehet puhuivat uhrautumisesta, esimerkkinä noin 30-vuotias pienen tytön isä:

Haluaisit olla perheen luona, mutta ongelma on, että rahaa ei ole, joten joudut uhrautumaan lisää. On parempi säästää tulevaisuutta varten, ja myöhemmin vaihtaa alaa, jos on säästöjä. (F:2.)¹⁵

Taloudelliset syyt korostuivat haastatteluissani ja keskusteluissani lähtemisen tärkeimpänä syynä, mutta myös halu nähdä maailmaa mainittiin. Merimiehen ammatti on perinteinen sekä yleinen tietyillä alueilla ja yhteisöissä (esimerkiksi Länsi- ja Keski-Visayaksella). Se kulkee usein myös suvussa ja perheessä, ja muutama kertoikin seuraavansa läheisensä esimerkkiä merimiehenä.

Merimiesten piirissä ammattia on romantisoitu sanonnalla: "Earn dollars, see the world for free and have a girl in every port." Nykyisin todellisuus on kuitenkin toinen myös Filippiineillä, sillä merimiesten kysynnässä ja tarjonnassa on suuri ero. Joka vuosi maassa valmistuu noin 20 000 merimiestä, mutta töitä on tarjolla vain 5 000:lle. Suurimmalla osalla merimiehistä tavoitteena on työpaikka kansainvälisillä laivoilla, sillä kotimaisiin matkustajalaivoihin tai harvoihin rahtilaivoihin ei yleensä haluta huonon tai olemattoman palkan vuoksi. Eräs haastateltavani kertoi, että pieniin filip-

¹⁴ Jonna: But do you think this ship, when you are here, is it your home? F: 1: Yes. It is. You can see it is our home. Well it's better to sleep in your home, really. Relax, don't think of your job really. I mean here, automatically you have to wake up early just to do your job. But back home, of course it is your vacation, I stay awake 'till two three o'clock in the morning then get up ten o'clock in the morning (laughs).

¹⁵ F:2. You want to be close to your family first. But the problem is you don't have any more money, so you need to sacrifice more. Better to save some money first and afterwards if you have some savings it's up to you if you want to shift to another course or to other profession.

piiniläisiin rannikkorahtareihin piti viedä jopa omat riisit (S:1). Tosin kotimaisistakin työpaikoista saa haluttua työkokemusta, joten kilpailu niillekin on kovaa.

Filippiineillä on edelleen käytössä kadettijärjestelmä, jota voi verrata suomalaisen merimieshuonekäytäntöön purjelaivojen aikakaudella. Paikallisilla, kuten myös isoilla kansainvälisillä varustamoilla on Manilassa omia välitysfirmeja, joiden kautta vastavalmistuneita merimiehiä rekrytoidaan usein vain pienellä rahallisella korvauksella ja ruokapalkalla. Koska merimiehistä on ylitarjontaa, monet ovat valmiit tähän raskaaseen prosessiin, sillä kotimaassa töitä ei ole tarjolla ja palkka on ulkomailla parempi. (Fajardo 2011, 118–119.) Suomalainen haastateltavani kertoi kokemuksistaan varustamonsa välitysfirmasta ja sen tavoista palkata filippiiniläisiä:

Ura alkaa apupojan 2–4 kuukauden pestillä varustamon konttorissa Manilassa, ja palkka on käytännössä talon tarjoama lounas ja halpa asuntolamajoitus. Kaverit yleensä laihuvat sudenlaihoiksi, jos heillä ei ole omaa rahaa päivälliseen. Heitä on satoja jonossa odottamassa paikkaa laivoille, odotusaika saattaa olla vuosia. Jos apupoika hyväksi havaitaan, niin hänet lähetetään parin sadan dollarin kuukausipalkalla laivapojaksi laivaan. Poikia tulee yleensä 2–4, saavat sitten ensikertalaisina hieman turvaa toisistaan. Laivassa he sitten mättävät ruokaa toden teolla koska se kuuluu luontaisuuhiin, ja tietysti lihovat takaisin ja ylikin. Tämä ensimmäinen varsinainen pesti on paperilla kuusi kuukautta mutta käytännössä usein pitempi. Jos mies katsotaan kelpolliseksi, tästä voi alkaa urakehitys merimiehenä. (S:1.)

Manilassa, Rizal Parkin kupeessa sijaitsevalla Kalaw Avenuella näkee merimiesten ja välitysfirmojen kohtaamisen. Kadulla on useita kymmeniä firmojen edustajia, usein itsekkin työtä etsiviä merimiehiä, jotka tekevät värväystyötä odotellessaan omien papereidensa hyväksyntää. Heillä on kädessään lappu, jossa lukee mitä alan ammattilaista tarvitaan, esimerkiksi: "Master urgently needed for a tanker." Jos tarpeet kohtaavat, mennään firman tiloihin hoitamaan paperityö kuntoon, ja lähtö merille voi olla vaikka seuraavana päivänä. Merimiehiä on työnhaussa satoja ja tungos kadulla on melkoinen. Sanotaan, että Kalaw'lta hakevat työtä vain epätoivoisimmat ja ne, jotka ovat joutuneet varustamoiden mustalle listalle esimerkiksi osallistumisesta ammattiyhdistystoimintaan tai kritisoimalla työoloja (ILO 2004, 79), mutta Manilassa tapaamani merimiehet sanoivat tämän olevan yleinen käytäntö työtä haettaessa. Vain muutamilla välitysfirmoilla on nettisivut, joiden kautta voi hakea työtä, joten kadulta löytyvä työ on useimmille ainoa tapa saada pesti laivoille.

Periaatteessa merimiehillä on parempi oikeusturva ja työolojen valvonta kuin maissa työskentelevillä siirtotyöläisillä. Rekrytointi, työsopimukset ja työ laivalla on kontrolloitu kansallisten sekä kansainvälisten sopimusten mukaisesti, ja ideaalitapauksissa niitä myös noudatetaan. Merimiesten ei myöskään tarvitse maksaa välitysfirmalle palkkiota työpaikan saatuaan, vaan varustamo hoitaa sen. (Asis & Go 2014, 72–73.)

Merimiehen ammattia on varsinkin aikaisemmin pidetty nuoren miehen väliaikaisena vaiheena elämässä. Yleensä vanhenemisen ja vakiintumisen myötä työn lisäksi myös perheelle on haluttu antaa aikaa. Keskimääräinen työskentelyaika merillä on ollut ja on edelleen alle 10 vuotta. (Ojala ym. 2017.) Myös useilla, etenkin perheellisillä filippiiniläisillä on haaveena elämä kotimaassa. Jokainen haastattelemani filippiiniläinen sanoi lopettavansa työt merillä heti kun siihen tulee mahdollisuus. Eli ”yksi törni vielä ja sitten alan säästämään...” Kuitenkin usea pysyvästä kotiinpaluusta haaveilevista haastatelluista oli työskennellyt laivoilla kymmeniä vuosia ja nuorimmatkin kauan. Maihin jääminen ja lopullinen kotiinpaluu ei tuntunut hämöttävän vielä kenenkään horisontissa.

4. Paljonko sinä lähetät?

Tämä oli kysymys, jonka kuulin usein filippiiniläisiltä kollegoiltani ollessani itse siirtotyöläisenä sairaalassa Lontoossa. Asiaa ihmeteltyäni minulle selvisi, että he lähettivät suurimman osan palkastaan kotimaahan perheelle ja suvulle. Ajatus, että olin maassa huvikseni ja pidin kaikki tienestini itse, tuntui heistä täysin vieraalta. Filippiiniläiset tulivat Eurooppaan tienamaan rahaa lähetettäväksi perheelle kotimaahan, eivät huvittelemaan ja näkemään maailmaa.

Filippiinit on kehittyvä maa, jossa yli sadan miljoonan asukkaan väestöstä arviolta neljäsosa elää köyhyysrajan alapuolella. Filippiineistä sanotaan yleisesti, että ihmiset ovat maan tärkein vientitavara. Ulkomailla työskentelevien filippiiniläisten rahalähetykset kotimaahan muodostavat noin kymmenesosan kansantaloudesta, ja vuoden 2015 osalta puhutaan noin 24 miljardin Yhdysvaltain dollarin sijoituksesta kotimaahan.

Useimmat ulkomailla työskentelevät filippiiniläiset lähettävät vapaaehtoisesti palkastaan merkittävän osan kotiin, mutta merimiehillä tämä kuuluu työsopimukseen. Kansainvälisille laivoille lähtevä merimies sitoutuu Filippiinien työministeriön alaisen siirtotyötä organisoivan ja kontrolloivan viraston, *Philippine Overseas Employment Administrationin* (POEA, per. 1982) sääntöjen mukaan lähettämään kotimaahansa, filippiiniläiselle pankkitilille ja valitsemaalleen henkilölle (yleensä puoliso tai vanhempi) kuukausittain vähintään 80 prosenttia palkastaan. Lähetetyt rahat menevät tarkoitettuun ja ennalta sovittuun kohteeseen, tosin merimiehen on usein mahdotonta valvoa sen käyttöä. Suurin osa ulkomailla työskentelevien lähettämistä rahasummista käytetään yksityiseen kulutukseen, kuten perustarpeisiin, koulutukseen ja asumiseen. Yleensä merimiehet haluavat rakentaa hienon talon kotikyläänsä tai -kaupunkiinsa. Merimiehen talon tunnistaakin portin koristeena olevasta ankkurista tai ruorista, riippuen onko tämä kansi- vai konepuolen miehiä. Rahat merimiehen koulutukseen sekä tarvittaviin dokumentteihin hankitaan usein lainoilla, usein suvulta ja ystäviltä. Nämä velat merimies kuittaa myöhemmin rahalähetyksillään. Norjalainen Gunnar



Kuva 9. Merenkulkija ja merillä ansaituilla palkkaroilla ostettu moottoripyörä. Kuva: Jonna Laine, kuva julkaistaan kuvattavan luvalla.

Lamvik on käsitellyt asiaa väitöskirjassaan (2002) ja lanseerannut ilmiölle Family Based Enterprise -käsitteen.

Filippiiniläisiä merimiehiä voi mielestäni verrata entisaikojen, etenkin purjelaiva-aikakauden suomalaisiin ammattitovereihin. Kuten filippiiniläisillä tänä päivänä, myös Suomessa työperiodit olivat purjelaivakaudelta vielä 1970-luvulle asti useita kuukausia, eikä varmaa tietoa paluun ajankohdasta ollut. Valtameripurjehtijat olivat yleensä merillä koko talven ja viettävät perheidensä luona vain muutaman kesäisen kuukauden, jos sitäkään. Perhe odotti kotona ja toimeentulon turvaamiseksi vaimolle maksettiin osa miehen palkasta. Suomessa laivanvarustaja vastasi näistä rahansiirroista (esim. Frigren 2016), nykyään filippiiniläisten rahalähetyksistä huolehtii varustamo tai muu työnantaja.

Voi käydä niinkin, että merimies ei koskaan pääse itse nauttimaan ansaitsemistaan rahoista. Merimiehen työperiodin loputtua perhe on usein kuluttanut saamansa rahat elämiseen, lasten koulutukseen ja terveydenhuoltoon, joten paluu laivalle on edessä jo muutama kuukauden, jopa viikkojen kuluttua. Pahimmassa tapauksessa rahat ovat kadonneet turhuuteen: ”Kun palaan kotiin, rahaa ei ole enää jäljellä. Vaimo on tuhlaannut kaiken kasinolla, joten minun pitää taas lähteä.” (F:1) Tämän tarinan päälle filippiiniläiselle tyypillinen nauru kuulostaa jotenkin väkinäiseltä. Haastattelut korostavatkin hyvän taloudenpidon merkitystä. On tärkeää, että vaimo (tai muu vastaanottaja) osaa hoitaa raha-asiat oikein. Rahaa liikeneekin joskus jopa säästöön tulevaisuutta varten, ja useimmilla merimiehillä on tavoitteena jäädä maihin ja hankkia *jeepney*¹⁶ (”lavataksi”) tai perustaa pieni ravintola kotimaahan. Tällaiset bisnekset tuovat taloudellista turvaa myös uutta työperiodia odotellessa, mihin voi pahimmillaan mennä useita kuukausia.

5. Koti, uskonto ja isänmaa

Vielä 1970-luvulla suurin osa filippiiniläisistä ulkomaille töihin lähtijöistä oli miehiä. 1980-luvulla myös naisten osuus kasvoi ja 1990-luvulla naiset ohittivat miehet lähtijöiden määrässä. Naisten katoaminen perhepiiristä koettiin jopa uhkana filippiiniläisten miehisyydelle, sillä he joutuivat yllättäen (ainakin periaatteessa) vastaamaan perinteisesti perheen äidille kuuluvista tehtävistä. Filippiinon kielessä näille kotiin jääneille isille on oma termsä, *Inatay* (Ina-äiti, tatay-isä). Miehillä ulkomailla työskentely on normaali, jopa toivottu ja usein itsestään selvä valinta. Se ei kuitenkaan ole yksilön toimintaa, vaan kuten aikaisemmin mainitsin, lähtemisen rahoitukseen osallistuu yleensä koko laaja perhe, joiden elämisen merimies palkallaan myöhemmin kustantaa. Niin virallisten tahojen, kuin siirtolaisten ja heidän perheidensä tavoitteena on väliaikainen siirtolaisuus, se että lähtijä myöhemmin palaa pysyvästi kotiin perheensä luokse. (Luento M. Asis, 2017.)

Merenkulkijoiden perhe-elämä koostuu eroista sekä jälleennäkemistä. Filippiineillä työpaikkaa voi joutua odottamaan pitkään, ja laivalle päästyä alkaa pitkä odotus kotiin paluusta. (Laine 2016.) Koska filippiiniläisten merimiesten maine hyvinä merenkulkijoina halutaan säilyttää, heiltä vaaditaan nykyisin jatkuvaa kouluttautumista. Yleensä tämä tapahtuu omalla ajalla (ja kustannuksella), joten muutaman kuukauden lomasta voi helposti kulua puolet vaadittavien kurssien suorittamiseen ja todistusten hankkimiseen. Kun merimies saapuu lomalleen, perheenjäsenillä

¹⁶ Filippiineillä näkee merimiesten omistamia erilaisia julkisia ajoneuvoviritelmiä, usein *jeepney*jä. Ne tunnistaa kylkeen maalatusta rahtilaivasta, ankkurista tai ruorista sekä usein etuosan ylpeästä tekstistä: MARINO.

menee usein hetki tottua toistensa läsnäoloon. Yhteiselo ei kuitenkaan kestä kauaa, sillä pian merimies lähtee jälleen. Filippiinit on katolinen maa ja avioerot kalliita ja yleisesti paheksuttuja. Pitkät erot läheisistä aiheuttavat kuitenkin myös suhteiden päättymisiä ja uusien muodostumisia. Monilla onkin virallisen perheen lisäksi uusi perhe lapsineen. (Asis & Go 74–75.)

Uskonto koetaan perheen lisäksi tärkeänä voimavarana työssä jaksamisessa. Lähes 90 prosenttia filippiiniläisistä on katolilaisia, ja heidän uskontonsa on sekoitus espanjalaisten siirtomaaisäntien Meksikon kautta tullutta "tico-tico-katolilaisuutta" kirjavine karnevaaleineen ja pyhimyksineen sekä taikauskoa. Suomalaisen haastateltavani mukaan laivalla filippiiniläisten uskonnollisuus näkyy ulkopuolisille lähinnä siinä, että valtaosa merimiehistä kantaa ristejä kaulassaan. He myös saattavat tehdä ristinmerkkejä, kun aloittavat vaaralliseksi katsomansa työn, esimerkiksi mastoon kiipeämisen. (S:1.) Eräs haastateltavani totesi, että merellä on uskottava johonkin: päivällä uskotaan Jeesukseen, yöllä pelätään Aswangia¹⁷ (F:1). Merimiehillä on uskonnollisuuteen oma fraasinsa: "Myrskyssä rukoilemme kaikkia jumalia ja pyhimyksiä, mutta turvallisesti satamassa kiitämme San Miguelia."¹⁸

Työperiodinsa aikana filippiiniläiset poistuvat laivasta harvoin. Aikaisemmin satamavierailut olivat monelle merille lähteneistä tärkeä syy hakeutua alalle; työn ohessa näki maailmaa. Vielä 1900-luvun loppuvuosikymmeninä monet kapteenit järjestivät miehistölle kiertoajeluja satamapysähdysten aikana. Työtahti on kuitenkin kiristynyt ja väki laivoilla vähennetty minimiin, joten mahdollisuudet tutustua satamakaupunkihin ovat nykyisin vähäiset. Satamat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, joten etenkin iltaisin niihin on vaikeaa ja kallista päästä. (Gerstenberger 2008, 25–27.) Satamat itsessään eivät palveluja tai viihdettä tarjoa, ja ne ovat yleensä ulkopuolisilta suljettuja alueita täynnä nostureita, kontteja sekä muuta rahtia. Monissa satamissa liikkuminen on rajoitettua, lähinnä turvallisuussyistä. Filippiiniläisille käynnit maissa ovat ennen kaikkea taloudellinen kysymys, ja etenkin Euroopassa usein kalliita. Eräs haastateltavani esitti myös moraalisen perustelun: "Jos menen maihin, kaipaen perhettäni; minä nautin elämästäni täällä ja he ovat Manilassa. Se tekee minut vain entistä surullisemmaksi" (F:3).¹⁹ Jotkut Manilassa tapaamistani merimiehistä tosin kertoivat avoimesti käyvänsä maissa mahdollisuuksien mukaan, etenkin tyttöbaareissa tai -kauduilla: "Tottakai mennään, se on normaalia!"

Suuri osa siirtolaisuuden tutkimuksesta on keskittynyt pysyviin siirtolaisiin eli ihmisiin, jotka asettuvat uuteen paikkaan pitemmäksi aikaa. Siirtolaisuustutkimuk-

¹⁷ Aswang, Momo jne. on filippiiniläiseen kansanperinteeseen kuuluva, öisin ihmisverta imevä linnunmuotoinen hahmo, joka näyttäytyy päivänvalossa kalpeana ja punatukkaisena ihmisenä.

¹⁸ Pyhimys ja olutmerkki.

¹⁹ F:4. If I'm going out, I'm already missing my family. I'm enjoying here and my family is staying in Manila. It makes me feel more sad.

sessä käytetyt integraation sekä assimilaation käsitteet liittyvät yleensä määritelyihin kansallisiin sekä valtiollisiin rajoihin. Nämä rajat ja määritelmät eivät päde laivalla. Filippiiniläisellä merimiehellä ei usein ole halua tai tarvetta muuttaa ulkomaille, ja vaikka laiva on heille usean kuukauden ajan koti, nämä merimiehet eivät kuitenkaan ole perinteisessä mielessä maahanmuuttajia tai siirtolaisia. He ovat rajalla suhteessa siirtolaisuuteen: kansallisuudeltaan filippiiniläisiä, poissa kotoa, liikkuvassa diasporassa ilman kiinnittymistä toiseen tai uuteen paikkaan. Filippiiniläiset merimiehet eivät muuta pois kotimaastaan vaan ainoastaan poistuvat sieltä työperiodinsa ajaksi. Tänä aikana he tavallaan ajelehtivat molempien paikkojen, kotimaansa sekä laivan välillä, olematta kiinteä osa kumpaakaan yhteisöä. (Lamvik 2002, 13.) Merimiehet ovat liikkeellä koko ajan, joten heille sulautuminen ja sopeutuminen tarkoittavat integroitumista senhetkisen työpaikan oloihin, josta irtaudutaan kotiin palatessa.

Eräs haastattelemani filippiiniläismerimies palkattiin kuuden kuukauden pestilleen manilalaisessa välitysfirmassa, johon suomalainen varustamo ilmoitti tarvitsevansa kokin, ja tämä kokki oli vailla työtä. Hän oli seilannut monen lipun alla, ja tällä ensimmäisellä suomalaisella laivallaan hän oli haastatteluhetkellä ollut yhteen menoon viisi kuukautta ja yksitoista päivää. Suomesta hän ei tiennyt mitään etukäteen, mutta ei häntä kiinnostanut laivan lippumaan politiikka, historia, kulttuuri tai tapahtumat, sillä ei hän viettänyt maan kamaralla aikaansa, mitä nyt joskus kävi sata-massa kääntymässä. Hänelle oli tärkeää se, että työyhteisö on hyvä, laivalla hyvä henki ja palkka maksettiin sovitusti. (F:1.)

Transnationaalinen yhteisö voi muodostua ammattiryhmissä, jotka työskentelevät kansainvälisillä markkinoilla, ylittävät rajoja ja työskentelevät sekä ovat tekemisissä ihmisten kanssa, jotka toimivat samoin (Sampson 2003, 253). Yhteisöllisyys on tärkeää filippiiniläisille, ja sitä synnyttävät merimiesten samankaltaiset kokemukset eri puolilla maailmaa, joihin yksilön on helppo samaistua. Näistä kokemuksista syntyy yhteinen diasporassa elävien filippiiniläisten transnationaalinen identiteetti. Esimerkiksi Tyy-nellä valtamerellä seilaava merimies tekee periaatteessa samaa työtä kuin kollegansa Itämerellä, merimiesten tausta on samanlainen, samoin kokemukset pitkistä *törmeistä* ja koti-ikävästä. Yhteisöllisyyden katsotaan muodostuvan osittain säännöllisestä yhteydestä kotimaahan, johon liittyy jatkuva ihmisten, tavaroiden, rahan ja informaation liike nykyisestä olinpaikasta kotipaikkaan. (Parrenas 2001, 11–13.)

6. Loppupäätelmät

Georg Malmstenin laulussa *Musta Rudolf* (1936) kerrotaan, miten ”laulaen meriä kulkee, mies tumma kuin tropiikin yö”. Laulu kuvaa mielestäni hyvin filippiiniläisen merimiehen elämää, heidän kohdallaan sanoitusta tosin voisi muokata: ”Näin karaokea laulaen meriä kulkee...” Koti-ikävä on kova, joten ilo pitkään ja puuduttavaan arkeen on

revittävä jostain. Musiikki on laivalla kuukausia viettäville merimiehille tärkeä ja usein ainoa eri kansallisuuksia sekä ammattiryhmiä yhdistävä vapaa-ajanviettotapa: "You are not a real sailor, if you don't have guitar" (F:2). Joskus aikaisemmin instrumenttina saattoivat olla vanhoista maalipurkeista ja kattiloista kyhättyt rummut (S:1). Nykyään ahtojäissä tai tropiikin vesillä kaikuvat filippiiniläisten haikeat rakkauslaulut – instrumentteina toimivat karaokelaitteet.

Tutkimusmenetelmänä haastattelut olivat hedelmällinen ratkaisu, tosin filippiiniläisten tarinat alkoivat nopeasti toistaa itseään. Kaikki tapaamani merimiehet puhuivat niin haastatteluissa kuin epävirallisissa keskusteluissa heille tärkeistä asioista eli koti-ikävästä ja perheestään. Haastatteluissa korostuvat myös merimiehille tyypilliset teemat, kuten pitkät työperiodit, "onnellisen laivan" (Happy Ship) käsite sekä lause: "Laivalla jokainen päivä on maanantai – Same shit different day." Samat teemat toistuvat myös aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa, ja minusta tuntui ajoittain, että merimiehet toistivatkin näitä jostain selkäyttimeen iskostuneita fraaseja konemaisesti.

Filippiiniläiset korostavat erottuvansa (edukseen) muista aasialaisista nimenomaan pitkän siirtomaahistoriansa ja sen tuomien ominaispiirteiden, kuten katolisen uskonnon ja englannin kielen taidon vuoksi. Maassa onkin sanonta, jonka mukaan heidän historiansa ja kulttuurinsa on sekoitus valloittajien historiaa: "Neljä sataa vuotta luostarissa, sitten viisikymmentä Hollywoodissa." Tähän liittyy myös filippiiniläisten allekirjoittama sekä ylläpitämä ajatus maailmalla työskentelevistä, muihin kulttuureihin ja tapoihin sopeutuvasta kansakunnasta, joka hymyillen ja valittamatta suorittaa vähempiarvoisetkin työt.

Filippiiniläiset lähtevät ulkomaille töihin mutta säilyttävät silti vahvat siteet kotimaahansa. Merimiehet elävät tavallaan kahdessa kulttuurissa – tai niiden välissä – yhtä aikaa: henkilökohtaisessa elämässä hänellä on kiinteä yhteys kotimaahan, mutta kotoa poissa ollessa eletään asuinpaikan (laivan) arjessa sekä kulttuurissa. Ulkomailla eletään oman yhteisön arkea, mutta kotona odottaviin pidetään yhteyttä ja sinne palataan aina mahdollisuuksien mukaan. Maailmalla työskentelevien merimiesten elämää yhdistää tietty yhteisöllisyys, sillä useat heistä jakavat samat kokemukset. Etenkin filippiiniläisillä merimiehillä tämä yhteisen kokemuksen tunne on voimakas, sillä työskentely ja elämä laivoilla on periaatteessa samanlaista ja toisen asemaan voi helposti samaistua.

Maailmalle lähdetään, mutta "oikea koti" säilyy Filippiineillä. Näin ollen voidaan puhua filippiiniläisten diasporasta. Koti on paikka, johon joskus palataan lopullisesti, ja sinne paluun jälkeen merimiehetkään eivät enää ole "Filippiinien valtion myymää vientitavaraa" (Parrenas 2001, 55). Kommunikointi kotona odottavien perheenjäsenten kanssa on tärkeää, ja tekniikan kehitys on ollut merkittävä helpotus filippiiniläisille, jotka pystyvät nykyisin internetin ja Skypein välityksellä ajoittain olemaan yhteydessä kotiinsa, ja jopa osallistumaan päätöksentekoon sekä jakamaan iloja ja suruja. Mitä enemmän merellä kuukausia viipyvät pitävät yhteyttä kotiinsa, sitä enemmän he

kokevat olevansa läsnä perheen, sukulaisten ja kotiseudun arjessa, vaikka fyysisesti ovatkin tuhansien kilometrien päässä heistä. Kun yhteys kotiin saadaan, yleisimmät puheenaiheet ovat lapset ja heidän hyvinvointinsa sekä taloudelliset asiat. (Acejo 2013, 71, 73–74.) Tekninen yhteys ei kuitenkaan aina toimi valtamerillä, joten yhteydenpito jää satamakäynteihin tai rannikoiden tarjoaman verkon varaan.

Kolmekymmentä vuotta seilannut filippiiniläinen kokki kertoi, että hän ei tiedosta enää koti-ikävää:

Me olemme laivalla kuin perhe, jos kapteeni on isä, kokki on äiti. Ja äidillehän lapset yleensä kiukuttelevat. Minä kyllä kestän sen. Koti-ikävä en ole tuntenut enää vuosiin, mutta haluan muuttaa takaisin pysyvästi ja pian. Minä pidän enemmän omasta maastani, juureni ovat siellä, sama kulttuuri, sama kieli. (F:1.)

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Jonna Laineen haastattelut (neljä haastattelua), tekijän hallussa:

F:1–3 Filippiiniläiset merimiehet. 2013.

S:1 Suomalainen merimies. 2018.

Luennot

Asis, Marla (Scalabrini Migration Center, Quezon City, Filippiinit). ”Migration and Diaspora”. Helsingin yliopisto. 2017.

Digitaaliset lähteet

Suomen Pakolaisapu verkkosivut 2018. Saatavilla: <https://pakolaisapu.fi/pakolaisuus/sanasto/>. Luettu 14.2.2018.

Tilastokeskus, statfin-palvelu > väestö > väestörakenne > Syntymävaltio iän ja sukupuolen mukaan maakunnittain, 1990-2018. Saatavilla: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/statfin_vaerak_pxt_11rp.px/. Luettu 4.9.2019.

Philippine Overseas Employment Administration (POEA) verkkosivut. Saatavilla: www.poea.gov.ph. Luettu 9.11.2017.

Philippine Overseas Employment Administration (POEA) tilastot 2015. Saatavilla: <http://www.poea.gov.ph/ofwstat/compendium/2015.pdf>. Luettu 1.2.2018.

Suomen Pakolaisavun verkkosivut. Saatavilla www.pakolaisapu.fi. Luettu 4.6.2019.

Kirjallisuus ja painamattomat lähteet

Acejo, Iris (2013). *Filipino seafarers and transnationalism*. PhD Thesis, Cardiff University.

Ala-Pöllänen, Anne (2017). *Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla*. Kansatieteellinen arkisto 57. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.

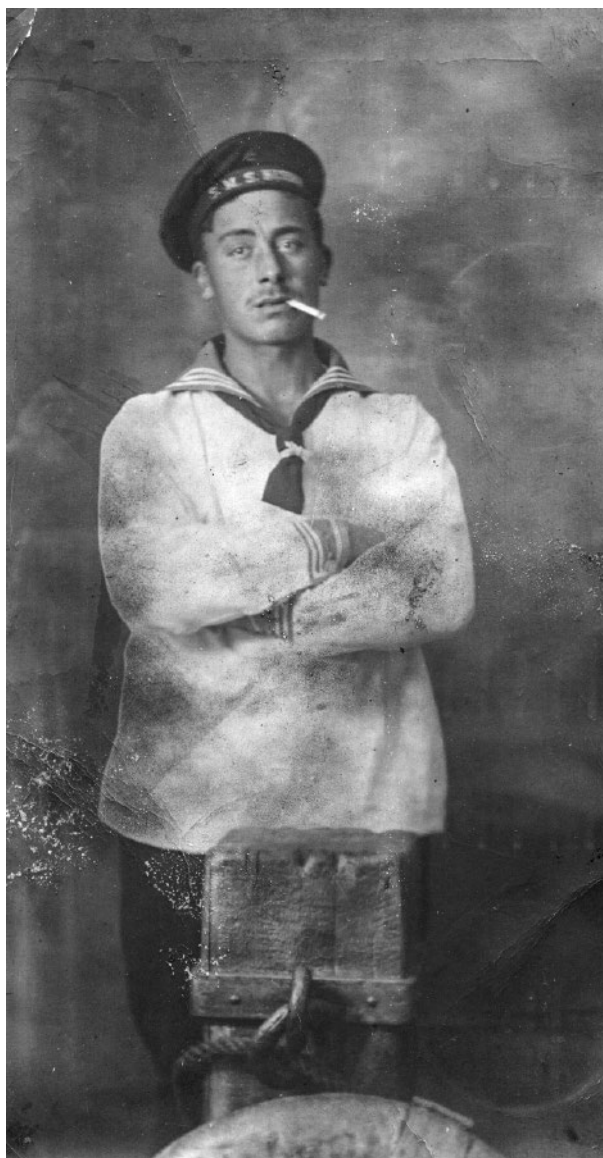
- Asis, Maruja & Stella Go (2014). *An Assessment of the Philippine Overseas Employment Administration's (POEA) Agency Performance Awards*. A report submitted by the Scalabrini Migration Center to the International Labour Organization Country Office for the Philippines. International Labour Organization ILO. Country Office for the Philippines. Saatavilla: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—asia/—ro-bangkok/—ilo-manila/documents/publication/wcms_316229.pdf. Luettu 14.1.2018.
- Barth, Fredrik (1994). Enduring and emerging issues in the analysis of ethnicity. Hans Vermeulen & Cora Govers (eds.), *The anthropology of ethnicity. Beyond Ethnic Groups and boundaries*. Amsterdam: HET, 11–32.
- Brubaker, Rogers (2013). *Etnisyys Ilman Ryhmiä*. Petri Ruuska & Jarno Valkonen (toim.) Suom. Erkki Vainikkala & David Kivinen. Tampere: Vastapaino.
- Chase, Susan E. (2005). Narrative Inquiry: Multiple Lenses, Approaches, Voices. Norman K. Denzin & Yvonna S. Lincoln (eds.), *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Third Edition. Thousand Oaks: Sage Publications, 651–680.
- Davies, Charlotte Aull (2008). *Reflexive Ethnography. A Guide to researching selves and others*. 2nd edition. New York: Routledge.
- Du Rietz, Peter (2001). *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie; 45. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Encinas-Franco, Jean (2015). Overseas Filipino Workers (OFWs) as Heroes: Discursive Origins of the Bagong Bayani in the Era of Labor Export. *Humanities Diliman*. 12 (2), 56–78. Saatavilla: <http://journals.upd.edu.ph/index.php/humanitiesdiliman/article/view/4907/4420>. Luettu 3.4.2017.
- Espiritu, Yen Le (2003). *Home Bound. Filipino American Lives across Cultures, Communities, and Countries*. Los Angeles: University of California Press.
- Fajardo, Kale Bantigue (2013). *Filipino Crosscurrents: Oceanographies of Seafaring, Masculinities, and Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Fernandez, Basco & Roos Krootjes (2007). *Seafarers—Invisible Part of the Filipino Diaspora in Europe: Scenarios from Onboard Research*. Filomenita Hogsholm (ed.), In De Olde Worlde. Views of Filipino Migrants in Europe. Philippine Social Science Council, 48–74.
- Fingerroos, Outi, Maija Lundgren, Sanna Lillbroända-Annala & Niina Koskihaara (toim.) (2017). *Yhteiskuntaetnologia*. Helsinki: SKS.
- Fingerroos, Outi (2014). Somaliperheen paradoksaalisuus. *Kulttuurintutkimus*, 31 (4). Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 16–29.
- Frigren, Pirta (2016). *Kotisatamassa: Merimiesten vaimot, naisten toimijuus ja perheiden toimeentuloehdot 1800-luvun suomalaisessa rannikkokaupungissa*. Jyväskylä Studies in Humanities 277. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Geertz, Clifford (1973). *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books, cop.
- George, Rose (2013). *Ninety Percent of Everything. Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*. New York: Picador.
- Gerstenberger, Heide 2008: Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa & Ismo Malinen (toim.), *Täkillä, ko-*

- nessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt.* Nautica Fennica 2007–2008. Helsinki: Museovirasto, 18–34.
- Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2000). *Teemahaastattelu. teoria ja käytäntö.* Helsinki: Yliopistopaino.
- Hyvärinen M., P. Nikander & J. Ruusuvaara (toim.) (2017). *Tutkimushaastattelun käsikirja.* Tampere: Vastapaino.
- ILO (2004). *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry.* Geneva: International Labour Office.
- International Organization for Migration (IOM) and Scalabrini Migration Center (2013). *Country Migration Report: The Philippines 2013.* Saatavilla: http://www.smc.org.ph/index.php?comp=com_publication_details&id=50. Luettu 14.1.2018.
- Koskinen-Koivisto, Eerika (2014). *Her Own Worth: Negotiations of Subjectivity in the Life Narrative of a Female Labourer.* Studia Fennica Ethnologica 16. Helsinki: SKS.
- Laine, Johanna (2016). Yhdistääkö meri, erottaako etnisuus? Filippiiniläisten ja suomalaisten yhteiseloä rahtilaivalla. Tapio Bergholm (toim.), *Työ merellä.* Nautica Fennica 2015–2016. Helsinki: Museovirasto, 120–134.
- Laine, Johanna (2015). *"Filippiiniläis–suomalaista yhteiseloä": Etnografia sekamiehityksestä suomalaisella rahtilaivalla.* Pro Gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Humanistinen tiedekunta, Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos.
- Lamvik, Gunnar (2002). *The Filipino Seafarer: A Life between Sacrifice and shopping.* Dept. of Social Anthropology. Norwegian University of Science and Technology.
- Malmström Rognes, Åsa (2016). *Family Matters: Essays on Families, Firms and Funding in the Philippines 1850–2014.* Uppsala Studies in Economic History. Uppsala: University of Uppsala.
- Martikainen, Tuomas, Sintonen, Teppo & Pitkänen, Pirkko (2006). Ylirajainen liikkuvuus ja etniset vähemmistöt. Tuomas Martikainen (toim.), *Ylirajainen kulttuuri. Etnisyys Suomessa 2000-luvulla.* Tietolipas 212. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 9–41.
- Mitra, Titon (2016). *United Nations Development Programme.* Saatavilla: <http://www.ph.undp.org/content/philippines/en/home/ourperspective/ourperspectivearticles/2016/12/30/the-bagong-bayani-of-the-philippines.html>. Luettu 13.1.2018.
- Ojala, Jari, Pirita Frigren, & Anu Ojala (2017). The Poor Man's Goldmine? *Scandinavian Journal of History*, 42 (5), 583–607. DOI: 10.1080/03468755.2017.1381392.
- Parrenas, Rhacel Salazar (2001). *Servants of Globalization. Women, Migration, and Domestic Work.* Stanford, California: Stanford University Press.
- Ruotsala, Helena (2005). Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. Pirjo Korkiakangas, Pia Olsson & Helena Ruotsala (toim.), *Polkuja etnologian menetelmiin.* Ethnos toimite 11. Helsinki: Ethnos ry.
- Sampson, Helen (2003). Transnational Drifters or Hyperspace Dwellers: An exploration of the lives of Filipino seafarers aboard and ashore. *Ethnic and Racial Studies*, 26 (2), 253–277. DOI: 10.1080/0141987032000054420.

Vaittinen, Tiina (2017). Filippiinien työperusteinen siirtolaisuus kehityspoliittisena kysymyksenä. *Siirtolaisuus–Migration*, 4/2017, 7–12.

II

Työntäviä ja vetäviä tekijöitä



Kuva 10. Edvard Suvannon Kalle Suvannolle Turun Nummenmäkeen lähettämä valokuva. Suvanto liitti kuvan oikeaan tekstiin: "Olin potrettimaakarilla Tapanin päivänä, mutta ei siitä hyvää tullut en minä sentään tiedä onko se muotoiseni vai ei. Onnellista uutta vuotta. Toivoo E.S. Talma, Adelaide, Australia." Kuva: Siirtolaisuus-instituutin kuva-arkisto.

Merimiesten karkaaminen siirtolaisuutena

Jari Ojala

1. Johdanto

Siirtolaisuudella tarkoitetaan väestön muuttoa ja siirtymistä vieraaseen maahan työn tai koulutuksen perässä tai etsimään turvaa kotimaan vaikeiden olojen vuoksi (Cassarino 2004, 256; Chiswick & Hatton 2003; Nurmi 1988; Kritz 1987, 948; Manning 2013, 7–9; Lucassen & Lucassen 2011). Tässä artikkelissa keskitytään *taloudelliseen* siirtolaisuuteen, ei varsinaisesti pakolaisuuteen, jolla toki voi olla taloudellisia syitä ja seurauksia. ”Vieraaksi maaksi” määritellään hieman abstraktisti siirtolaiselle ennen muuta kielellisesti ja tavoiltaan vieras kulttuurialue, joka sijaitsee oman maan tai kulttuuriyhteisön ulkopuolella (Manning 2013, 3–7). Siirtotyöläiseksi määritellään henkilö, jolla on pysyvä kotipaikka kotimaassaan, mutta joka työskentelee ajoittain (joskus pitkäaikaisestikin) toisessa maassa (esim. Euroopan Unionin tuomioistuimen päätös siirtotyöläisten sosiaaliturvasta 11.9.2014).

Miten sitten tulisi määritellä ulkomaisilla aluksilla laillisesti tai laittomasti työskentelevät toisen maan merimiehet? Ovatko he siirtolaisia, siirtotyöläisiä vai näiden määritysten ulkopuolella? (ks. Jonna Laine tässä teoksessa.) Entä kuinka heitä pitäisi luokitella historiallisena ilmiönä tapauksissa, joissa *Vanha merimies muistelee* -laulun (1938) sanoin ”oli synnyinmaa unhoon jo jäänyt” ja joissa miehet eivät enää palanneet Suomeen, eivätkä ”tunteneet ikävää”?

Suomalaisen siirtolaistutkimuksen uranuurtajan Reino Keron mukaan suomalaiset merimiehet olivat ensimmäisen aallon Amerikan siirtolaisia. Hänen mukaansa Yhdysvaltoihin 1800-luvun puolivälissä ja sen jälkeen siirtyneet suomalaiset merimiehet ansaitsivat pääsääntöisesti elantonsa merenkulusta – eli työskentelivät yhdysvaltalaisilla tai muiden maiden aluksilla. Osa heistä asettui asumaan pysyvästi rannikkokaupunkeihin, ennen muuta New Yorkiin ja San Franciscoon. Näin he erosivat merkittävästi myöhemmistä Amerikkaan tulleista suomalaissiirtolaisista, jotka asuivat

ja työskentelivät useimmiten pohjoisten osavaltioiden kaivosalueella. Keron mukaan niitä karanneita merimiehiä, jotka asettuivat pysyvästi asumaan ulkomaille, voi ilman muuta pitää siirtolaisina, samoin kuin ulkomaisilla aluksilla työskenteleviä. (Kero 1988.)

Historiantutkimuksissa usein implisiittisenä oletuksena on *pysyvä* siirtyminen toiseen maahan ja asettuminen asumaan sinne (Kero 1996; Kero & Gränö 1997). Esimerkiksi Kero ei pidä pitkänkin ulkomailta työskentelykauden jälkeen kotiin palanneita siirtolaisina (Kero 1988, 395). Tämä rajausta tosin johtaisi siirtolaisuuden uudelleenmäärittelyä; suuri osa siirtolaisista kun on aina palannut kotimaahansa (Cassarino 2004). Siirtolaistutkimuksessa onkin tapahtunut jossain määrin paradigmamuutos: uusimmassa tutkimuksessa kiinnitetään enemmän huomiota ihmisten jatkuvaan liikkeessäoloon, transnationaaliin monipaikkaisuuteen kotipaikan, määränpään ja kotimaan välillä. Näin historiantutkimuksessakin on huomioitu myös pienet ja väliaikaiset muuttoliikkeet siirtolaisuutena. (Lucassen & Lucassen 2009, 349.)

Kero toteaa, että siirtolaisuuden ja ulkomailta työskentelevän merimiehen raja on veteen piirretty viiva, varsinkaan kun ei tiedetä, mitä merimiehet itse ajattelivat asemastaan (Kero 1988, 396). Jan ja Leo Lucassen (2009, 351, 363–365) määrittelevät varhaismodernin ajan merimiesten ja sotilaiden työskentelyn ulkomailta yhdeksi siirtolaisuuden alaluokaksi eli työperusteiseksi siirtolaisuudeksi. He laskevat myös työskentelyn kotimaisella aluksella siirtolaisuuden muodoksi, mikäli työskentely tapahtuu sisä- ja rannikkovesien ulkopuolella. He siis laskevat karkeasti työvoiman *liikkuvuuden* siirtolaisuudeksi tapauksissa, jossa työvoima poistui oman kulttuuripiiriin ulkopuolelle. Näin laveaa määrittelyä ei kuitenkaan yleensä käytetä merihistorian tutkimuksessa. Myös aikaisemmassa merimiesten karkaamista käsittelevässä tutkimuskirjallisuudessa karkaaminen on nähty väylänä siirtolaisuuteen – ei siirtolaisuutena sinänsä. (esim. Fischer 1980; Hautala 1967; Ojala 2000.)

Miksi merimiehet karkasivat ja miten he erosivat muista siirtolaisista? Tässä artikkelissa pyritään vastaamaan tähän kysymykseen. Samalla selvitetään karkaamisten laajuutta, syitä ja kohdentumista eri alueille. Ulkomaisilla laivoilla purjemerenkulun aikana työskennelleet suomalaismerimiehet on tässä artikkelissa määritelty siirtolaisiksi – sen sijaan palvelua kotimaisella aluksella ulkomailta ei määritellä tässä siirtolaisuudeksi. Osa heistä palasi kotimaahan – joten heidät voitaisiin määritellä myös siirtotyöläisiksi.

Artikkeli perustuu aikaisempaan, pääosin kotimaiseen tutkimuskirjallisuuteen (erityisesti Hautala 1967; Kaukiainen 1997; 1998; Lybeck 2000; 2012), mukaan lukien omat karkaamisista käsittelevät tutkimukseni (Ojala 2000; Ojala & Pehkonen 2006; Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013). Alkuperäisaineistona käytän muun muassa merimieshuoneiden pestausluetteloita²⁰ ja matrikkeleita, kauppahuoneiden arkistoja

²⁰ Artikkelissa käytettävä ruotsalainen merimieshuonetietokanta on esitelty mm. artikkelissa Ojala, Frigren & Ojala 2017; Raahan merimieshuoneen aineistoa ja käytettyä kanadalaisista ”*Ships and Seafarers*”-tietokantaa esitellään esim. artikkelissa Ojala & Pehkonen 2006. Merimieshuoneista ja pestauskäytännöistä ks. etenkin Kaukiainen 1998, 81–87; Lybeck 2012, 48–51.

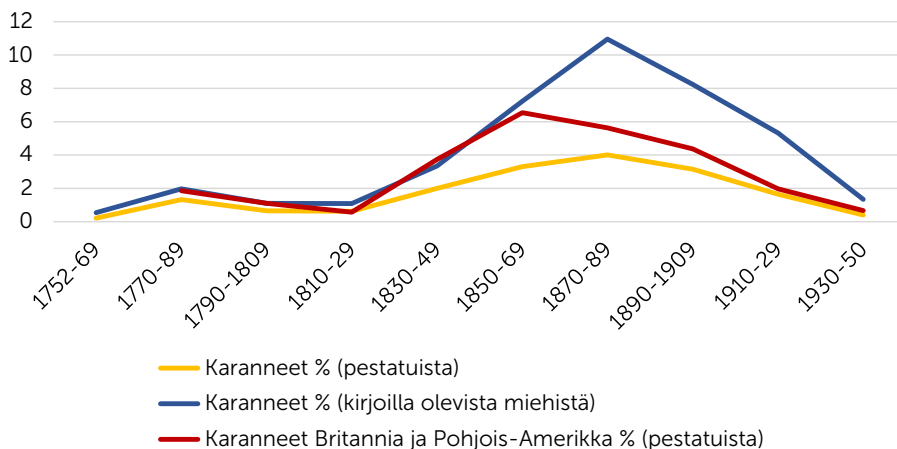
sekä aikalaislehdistöä, jossa pohdittiin ajoittain vilkkaastikin merimiesten karkaamisia.

2. Merimiesten karkaaminen historiallisena ilmiönä

Yhteistä ensimmäisen aallon suomalaisille merimiessiirtolaisille on se, että valtaosa heistä hakeutui töihin ulkomaille laittomasti, karattuaan suomalaisen kauppalaivan palveluksesta. Merimiesten karkaaminen laivoilta oli kansainvälinen ilmiö: esimerkiksi 1800–1900-luvun vaihteessa jopa lähes neljännes kanadalaislaivoille pestatuista merimiehistä karkasi (Fischer 1980). Kanadalaisaluksilla palveli vuosina 1863–1913 yhteensä 5 600 suomalaista merimiestä (Fischer & Nordvik 1988, 377; Kaukiainen 2016, 107). Käytännössä suomalaiset olivat päätyneet kanadalaisalusten palvelukseen karkaamisen myötä, sillä pestin ottaminen laillisesti ulkomaiselta alukselta oli jokseenkin mahdotonta ennen 1800-luvun loppua (Kaukiainen 1997, 223; Hautala 1967, 114–115).

Ruotsin valtionarkiston merimieshuonetietokannan avulla voi hahmottaa karkaamisen yleisyyttä 1750-luvulta 1950-luvulle. Kuviossa 001. on esitetty karanneiden osuus kaikista pestatuista tai kirjoilla olleista merimiehistä sekä pestauksista Britanniaan ja Pohjois-Amerikkaan purjehtineille aluksille. Karkausosuuden laskeminen pestauksista tosin aliarvioi karanneiden osuutta, sillä yksi mies saatettiin pestata useita kertoja vuodessa (keskimäärin 2–3 kertaa), kun taas yksi mies karkasi yleensä korkeintaan kerran vuodessa. Vastaavasti kaikista kirjoilla olleista laskien karkauksen osuus on lievästi yliarvioitu, sillä vuosittaiset miehistömäärät on arvioitu pestausaineistoista sukunimien perusteella — näin joissain tapauksessa saman kaupungin samannimiset miehet on voitu tulkita yhdeksi henkilöksi. Merimieshuoneiden pestauksista 2,3 prosenttia päätyi karkauksiin; Britanniaan ja Yhdysvaltoihin purjehtineissa aluksissa karkausprosentti oli peräti 4,5. Kuvion perusteella karkauksen suhteellinen osuus kasvoi merkittävästi 1830-luvulta alkaen ja saavutti huippunsa 1870–1880-luvuilla, jolloin yli kymmenesosa kirjoilla olleista merimiehistä karkasi. Pohjois-Amerikan ja Britannian osalta karkauksen huippu ajoittuu pestauksista laskien 1850–1860-luvuille. Tämän jälkeen karkauksen suhteellinen ja myös absoluuttinen määrä laski selvästi. Tähän vaikuttivat lainsäädännön muutokset, joiden myötä miesten oli helpompaa sanoutua laillisesti irti palveluksesta ulkomaisissa satamissa. Kuvion perusteella voi päätellä, että karkauksen suurimmat aallot tapahtuivat ennen Pohjois-Amerikan massasiirtolaisuuden alkua (vrt. Kero 1988). Näin merimiehen ura oli tämänkin aineiston perusteella väylä siirtolaisuuteen — ja väylä toimi karkauksen kautta.

Aikaisemmassa tutkimuksessa on arvioitu, että 1700-luvulla pestin saaneista suomalaisista ja ruotsalaisista merimiehistä alle 2–3 prosenttia karkasi, kun 1800-luvulla



Kuvio 1. Karanneiden osuus (%) pestatuista ja kirjoilla olleista merimiehistä ruotsalaisessa pestausaineistossa 1752–1950. Lähde: Merimieshuonetietokanta, Riksarkivet, Tukholma. Tietokannassa on mukana seuraavien merimieshuoneiden pestausluettelot: Kokkola, Örnköldsvik, Härnösand, Hudiksvall, Söderhamn, Gävle, Västerwik, Visby, Oskarshamn ja Karlskrona. Tietokannan esittely: Ojala, Frigren & Ojala 2017. Huom: Karanneiden määrä ainoastaan niistä tapauksista, joista pestausvuosi tiedossa. Kaikkien pestautusten määrä, joista pestausvuosi tiedossa = 599 215; karanneiden määrä = 14 172; Britanniaan ja Pohjois-Amerikkaan pestattujen määrä = 59 068; Britanniaan ja Pohjois-Amerikkaan pestattujen karkaukset = 2 688.

osuus oli 10–20 prosenttia (Hautala 1967, 103; Kaukiainen 1997; 1998; Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 126; Lybeck 2000; 2012). 1700-luvulla merimiesten karkaaminen oli siis vielä harvinaista, vaikka yksittäisiltä aluksilta saattoi karata suurikin joukko miehiä. Suomesta ja Ruotsista karkasi 1760–1770-luvulla vuosittain noin sata merimiestä (Riksarkivet, Stockholm, Kommercekollegium, Årsberättelser, Handelsfottan (ser. 1), Sjömanskap 1764 – 1781; ks. myös Alanen 1957).

Karkaaminen yleistyi 1800-luvun kuluessa ja etenkin sen jälkipuoliskolla. Kustaa Hautalan keräämien tietojen mukaan Porin, Kristiinankaupungin, Vaasan, Pietarsaaren, Uudenkaarlepyyn ja Raahen aluksilta karkasi 1820–1830-luvulla keskimäärin yhteensä 17 miestä, 1840-luvulla 33, 1870-luvulla 80 ja 1880-luvulla 65. Kaikilta suomalaisaluksilta karkasi 1850-luvun lopulla keskimäärin sata miestä vuodessa, kun huippuvuosina 1870-luvun alussa karkureita oli jopa parisataa vuosittain. Seuraavan vuosikymmenen alussa arvioitiin kaikkiaan noin kuudentuhannen suomalaismiehen työskennelleen ulkomaisilla aluksilla – eli suunnilleen saman verran kuin kotimaisilla, Itämeren ulkopuolelle purjehtineilla aluksilla. (Hautala 1967, 102–103, 108; Lybeck 2012, 208; Kaukiainen 2008, 264; Kaukiainen 1997, 224.) Karanneiden määrä kasvoi 1800-luvun viimeisinä vuosikymmeninä: Kaukiaisien (2016, 106) arvion mukaan 1900-luvun alussa ulkomaisilla aluksilla palveli jopa 15 000 suomalaismiestä, joista suuri osa oli todennäköisesti karannut suomalaiselta laivalta. Esimerkiksi kanadalaisaluksille siirtyneistä suomalaismiehistä 80 prosenttia oli karannut 1870–1880-luvulla. (Fischer & Nordvik 1988, 378.) Karkausten

myötä pestin ulkomaisille aluksille saaneet merimiehet karkasivat usein uudestaan: esimerkiksi 1800-luvun lopulla brittialuksilla työkenneleistä suomalaisista ja ruotsalaista merimiehistä noin kymmenesosa karkasi (*Ships and Seafarers* -tietokanta).

Karkaaminen näkyi suomalaisten merimieshuoneiden aineistoissa. Esimerkiksi Raahan merimieshuoneessa oli vuosina 1860–1912 kirjoilla kaikkiaan 1 467 merimiestä, joista 355 eli 24 prosenttia karkasi (Suomen Sukututkimusseuran merimieshuonetietokanta). Raumalaislaivoilta puolestaan karkasi vuosina 1844–1872 yhteensä 270 merimiestä eli noin 17 prosenttia pestin ottaneista (Lybeck 2012, 209; Lybeck 2000). Raahe ja Rauma olivat 1800-luvun jälkipuoliskolla poikkeuksellisia laivanvarustuskaupunkeja: pienissä kaupungeissa oli suuri kauppatonni, joka koostui pääosin purjelaivoista. Raahan alukset operoivat ennen muuta Britannian ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä eli juuri sillä alueella, jossa karkaamisia tapahtui erityisen paljon.

Suomalaisen ja ruotsalaisen lainsäädännön mukaan karkaaminen oli yksiselitteisesti kielletty: karkaaminen nähtiin vuoden 1748 merimiesohjesäännössä rikkeenä paitsi laivan kapteenia, myös kuningasta vastaan (As. kok. 30.3.1748; Hautala 1967, 111, 113). Asetusta tiukennettiin vuosina 1761 ja 1851 sekä höllennettiin vuoden 1865 asetuksella ja lopulta 1873 merilailla (As. kok. 26.11.1761; As. kok. 21.8.1851; As. kok. 27.3.1865; As. kok. 9.7.1873).

Merimies vannoi pestauksen ottaessaan valalla pysyvänsä laivan palveluksessa. Esimerkiksi Kokkolassa vala muotoiltiin suomeksi 1800-luvun alussa näin: ”minä myöskään ej pidä minun Suomen kapteenijn ja Suomen laiwoisa kansa ottetusta laiwan palveluxesta pois karata eli waldakunnasta pois olla, mutta rehellisesti pitää olla ja kotiin tulla” (KA, Vaasa, KMA, Merimiehen vala, Kokkola noin 1815. ”Formulaire til sjömans ed på Finska”).

Moni jäi verekseltään kiinni karkaamisen jälkeen; osa palasi alukselleen, osa toimitettiin konsuleiden välityksellä takaisin kotimaahan kärsimään rangaistusta. Esimerkiksi Raahan 1800-luvun jälkipuoliskon karanneista merimiehistä noin kolmannes ja Rauman karanneista noin neljännes palasi kotiin joko vapaaehtoisesti tai ”konsulikyydillä”. (Lybeck 2012, 210; Ojala & Pehkonen 2006, 53.) Konsuleiden yksi tehtävä oli nimittäin valvoa meriväkeä ja toimittaa kiinni saatuja laivoilta karanneita miehiä kotimaahan (Ojala 2000, 301; Müller & Ojala 2002).

Karkaamisesta säädetyt rangaistukset olivat aluksi lieviä, eikä niistä välttämättä edes tuomittu miehen palattua kotiin. Rangaistuksia kuitenkin kiristettiin: 1851 jo voimassa olevien rangaistuksen lisäksi kiinni jääneille karanneille merimiehille määrättiin joko kuuden vuoden sotapalvelus tai pakkotyötä yleisissä töissä (As. kok. 21.8.1851). Näiden kiristysten myötä merimiehet eivät enää välttämättä uskaltaneet palata kotimaahan, vaan jäivät karkumatkalleen lopullisesti — näin heistä viimeistään tuli siirtolaisia (Hautala 1967, 111, 113; Lybeck 2012, 222–223). Laivalta karanneet merimiehet kuitenkin pysyivät kotikaupunkinsa merimieshuoneiden kirjoissa; tämä on keskeinen syy, miksei heitä useimmiten luokitella siirtolaisiksi. (vrt. Kero 1988, 397.)

Merimiehen pestaus ulottui kotisatamasta kotisatamaan, kunnes vuoden 1873 merilaissa puututtiin monin tavoin merimiesten työoloihin (Hoffman 1974, 44–46;

Lybeck 2012, 49). Ennen vuoden 1873 merilakia merimies ei kotisatamasta lähettyään tiennyt varmuudella, milloin hän palaisi takaisin. Koska suomalaisia ja ruotsalaisia aluksia käytettiin purjeiden aikakaudella yleisesti kansainvälisessä rahtaustoiminnassa, saattoi pesti ulottua helposti vuosienkin mittaiseksi. Uuden merilain myötä merimies veloitettiin ”seuraamaan laivaa” enintään kaksi vuotta. (Kaukiainen 1998, 150; Lybeck 2012.) Epävarmuus kotiinpaluun ajankohdasta ja pitkät pestausajat lisäsivät osaltaan motivaatiota karkaamisiin. Kuten Markku Kuorilehto toteaa artikkelissaan tässä teoksessa, yhä useampi merimies päätyi siirtolaiseksi laillisesti 1800-luvun lopulla, kun Suomen oma merenkulku hiipui ja siirtyminen muiden maiden alusten palvelukseen helpottui lainsäädännön muutosten myötä.

3. Karkaamisen ja siirtolaisuuden syyt

3.1. Palkka ja talouden rationaliteetti

Aikalaislehdistö, laivanvarustajat, kapteenit ja osa tutkimuskirjallisuudesta korostavat merimiesten karkaamista irrationaalisena, hetken mielihohteessa, humalassa tai satamissa väijyneiden värväreiden pakottamisesta aiheutuneena toimintana (Kindleberger 1992, 24; vrt. Fischer 1980, 53). Tutkimuksessa on korostettu kuitenkin myös karkaamisen taloudellista rationaalisuutta: karkaussataman tarjoamat mahdollisuudet – olivat sitten kyseessä paremmat palkat, siirtolaisuus tai näiden yhdistelmä – oli keskeisin selittävä tekijä aikaisemman tutkimuksemme mukaan karkaamisille (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013). Merimiehet siis karkasivat suomalaislaivoilta saadakseen parempipalkkaisen pestin ulkomaisilla aluksilla.

Siirtolaistutkimuksessa lähtöpäätöksen perusteina on korostettu laskelmoitua strategiaa, ei niinkään ”epätoivoa tai rajatonta optimismia” – ja samalla on korostettu, että palkkaerot eivät yksin riitä selittämään siirtolaisuutta (Cassarino 2004, 256; Stark 1991, 3–5; Cregan & Johnston 1993; Jovanovic 1999; Hotchkiss 2002). Silti myös taloustieteen siirtolaisuusteorioissa painotetaan odotettavissa olevien (korkeampien) ansioiden merkitystä päätökseen lähteä siirtolaiseksi. Samaa motiivia on korostettu myös työpaikan vaihtoa teoretisoivassa taloustutkimuksessa: työntekijöiden motivaatio pysyä työpaikassaan kasvaa ansioiden nousun myötä (esim. Campbell 1995).

Odotettavissa olevat korkeammat palkat ja mahdollisuus siirtolaisuuteen nostivat tutkimuksemme mukaan todennäköisyyttä karkaamiseen, mutta siihen vaikuttivat myös monet karkaaajien henkilökohtaiseen elämäntilanteeseen tai laivan työoloihin vaikuttaneet tekijät (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 123). Myös aikalaiskeskustelussa mainittiin paremmat palkat keskeisimpänä syynä karkaamiseen (esim. *Finlands Allmänna Tidning* 3.4.1854, ”Medel till förekommande af matrosers rymning från handelsfartyg”).

Tosin eroja liioiteltiin ja väitettiin suomalaisten ansaitsevan jopa kymmenkertaisesti ulkomaisilla aluksilla (Ojala & Pehkonen 2006, 32).

Myös taloustieteen uusklassisen siirtolaisteorian mukaan palkkaerot lähettävän ja vastaanottavan alueen välillä ovat keskeinen tekijä siirtolaisuudelle (Stark 1991, 29). Näin siitä huolimatta, että täsmällisien palkkaerojen tutkiminen on haasteellista, sillä palkan lisäksi olisi huomioitava elinkustannusten ero lähtömaan ja siirtolaismaan välillä sekä mahdolliset muut työoloihin liittyvät tekijät. Myös karanneiden merimiesten kohdalla ongelma on sama: suoraviivaisella vertailulla voi osoittaa, että 1800-luvun lopun brittimerimiesten ansiot olivat jopa kaksinkertaiset suomalaisiin verrattuna. Palkkaerot kasvoivat vuosisadan lopulla etenkin matruusien osalta; sen sijaan jungmannien ja alimatruusien osalta ero pysyi suunnilleen samana. Mutta myös elinkustannukset olivat selvästi korkeammat Lontoossa kuin suomalaisissa pikkukaupungeissa. (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 128.)

Tilastollisen analyysin perusteella palkalla oli merkitystä, sillä keskimääräistä paremmin aluksilla ansainneet karkasivat huomattavasti harvemmin kuin ne, joiden palkat jäivät keskiarvon alapuolelle. Tämä korreloi sen kanssa, että useimmiten karanneet olivat nuoria ja alemmissa asemissa työskennelleitä merimiehiä. Esimerkiksi 1830-luvulla Kokkolan laivoille pestatuista merimiehistä karanneet ansaitsivat reilun ruplan vähemmän kuussa kuin miehet, jotka eivät karanneet. Palkkaero oli noin seitsemän prosenttia ja tämä suhdeluku pysyi samana myös seuraavat vuosikymmenet. Gävlen pestausaineistojen perusteella palkan tuplaus vähensi karkaamisen todennäköisyyttä 85 prosenttia. (Ojala, Pehkonen & Eloranta, 129, 136.)

Karanneiden tilalle jouduttiin palkkaamaan ulkomaisia miehiä, jolloin kustannukset nousivat. Varustajat ymmärsivät logiikan: palkkoja nostamalla karkaamisesta olisi useimmissa tapauksissa voitu välttyä. Raahelaisvarustaja Zacharias Franzén pohtikin tätä vakavasti 1840-luvulla aluksensa kapteenille lähettämässään kirjeessä. Franzén arveli toisessa kirjeessään, että alhaisten palkkojen lisäksi pitkäksi venyneet merimatkat olivat syy karkaamisiin. (KA, Oulu, Sovion arkisto, Zacharias Franzénin kapteeni H. Hollmströmille, Viipuri 21.10.1845 ja kapteeni H. Börmanille [Hull] 16.4.1845.) Franzénin liiketoimia jatkoi hänen vävyensä Fredrik Sovelius nuorempi, joka oli huomattavasti appeaan tiukempi karkaamisten suhteen: hän näki kapteenit syyllisiksi siihen, että miehiä karkasi laivoilta (KA, Oulu, Sovion arkisto, Fredrik Sovelius [Raahe] kapteeni A. Kanniaiselle [Odessa] 15.7.1852 ja kapteeni A. Lindmanille [Odessa] 17.7.1852).

3.2. Kansainväliset työmarkkinat

Karkaaminen oli osa kansainvälisiä merenkulun työmarkkinoita, joilla oli kysyntää pohjoismaisille merimiehille. Verrattuna moniin muihin aloihin merenkulun työmarkkinat olivatkin poikkeuksellisen globaalit jo varhain. (Kindleberger 1992, 24;

Kaukiainen 1997, 223–226; van Lottum 2007.) Kansainväliset markkinat muuttivat merimiestyön luonnetta: enää ei oltu niin uskollisia omalle alukselle kuin aikaisemmin (Kaukiainen 1994, 72).

Merikuljetusten volyymi kasvoi 1800-luvulla ensimmäisen globalisaatiokauden myötä (Maddison 2001, 97). Esimerkiksi Juutinraumassa tullattiin vuonna 1765 yhteensä 6 397 kauppalaivaa, kun vuonna 1853 määrä oli jo 21 586 alusta. Samaan aikaan myös alusten koko kasvoi. Maailman merenkulun volyymi kasvoi entisestään 1800-luvun jälkipuoliskolla tarjoten työtilaisuuksia merimiehille. Ajanjakso oli myös suomalaisen syvänmeren purjemerenkulun suuruuden aikaa, jolloin aluksia käytettiin etenkin Atlantin liikenteessä, jossa karkaamisia tapahtui erityisen paljon (Kaukiainen 1991; Hautala 1971).

Samalla tavalla siirtolaisuus on aina liittynyt työvoiman tarjontaan ja kysyntään. Työvoiman kysyntä oli keskeinen selittävä tekijä etenkin suuressa siirtolaisaallossa Pohjois-Amerikkaan 1800–1900-luvun vaihteessa, kuin myös vaikkapa suomalaisten siirtolaisuudessa Ruotsiin 1960–1970-luvulla. Kaikille siirtolaisille ei välttämättä tarjoutunut heti töitä, ja sama koski karanteita merimiehiä. Suurissa merikaupungeissa oli valtavia, töitä etsivien merimiesten joukkoja.

Laivoilta karkaaminen oli ainakin periaatteessa helppoa suurissa satamissa, joissa epäviralliset työmarkkinat toimivat (Kindleberger 1992). Näillä markkinoilla työnvälittäjinä toimivat pahamaineiset värvääjät (runnarit tai krympparit), jotka houkuttelivat miehiä karkaamaan etenkin amerikkalaisissa ja brittisatamissa (Hautala 1967, 110, 112; Kaukiainen 1998, 115–116; Palmer 1980, 55–67; Foulke 1963, 129–130; Palmer & Williams 1987, 106). Viranomaiset eivät yrityksistä huolimatta kyenneet ehkäisemään runnareiden toimintaa (Dixon 1981, 116–117). Väkivaltaiset *shanghaijaamiset* eli pakkovärväämiset ja huijaamiset olivat kuitenkin suomalaisaineiston valossa harvinaisia (Kindleberger 1992, 21–23; Kaukiainen 1998, 116; Ojala 2000, 291). Suomen senaatti järjesti virallisen selvityksen merimiesten karkaamisista 1860-luvulla huolestuttuaan New Yorkista tulleista venäläiskonsulien raporteista. Useat maistraatit ja merimieshuoneet vastasivat senaatin selvityspyyntöön, ja useimmissa vastauksista mainittiin brittiläisten ja yhdysvaltalaisien satamien houkutukset keskeisimpänä syynä karkaamiseen. Selvitys herätti keskustelua myös sanomalehdissä (Esim. *Finlands Allmänna Tidning* 4.2.1862, 114–115 “Sjömäns rymning”).

Merimiesten karkaamiset olivat siis osa aikansa merityöväen markkinoita (Palmer 1980; Kindleberger 1992; Royen, Bruijn & Lucassen 1997). Periaatteessa kansainvälisillä markkinoilla oli kuitenkin paljon kansallisia ja paikallisiakin sävyjä. Esimerkiksi pestauslainsäädäntö vaihteli maiden välillä. Yhdysvalloissa ja Britanniassa pesti otettiin satamasta satamaan, ei kotisatamasta kotisatamaan kuten Suomessa. Tämä jo yksin loi satamakaupunkeihin työtarjouksia etsivän merimiesten joukon (Burton 1989; Balachandran 1997). Pohjoismaissa riitti vielä miehiä rekrytoitavaksi aluksille, mutta kasvavissa merenkulkumaissa oli pulaa ammattitaitoisesta työväestä. Hollannin merenkulumahti oli jo 1600–1700-luvulla riippuvainen ulkomaisesta työvoimasta (Lucassen 1997, 19; Davids 1997, 49–56; van Lottum 2007, 58–72). Yhdysvaltojen 1800-luvun jälkipuoliskon

merenkulku oli puolestaan riippuvainen skandinaavi- ja brittimerimiehistä (Palmer & Williams 1987, 114–115).

Lewis R. Fischer on osoittanut, että kanadalaisaluksilta karattiin ennen muuta yhdysvaltalaisissa ja australialaisissa satamissa, joissa taloudelliset mahdollisuudet houkuttelivat karkaajia (Fischer 1980, 55, 57, 61–67). Myös suomalaiset karkasivat taivannaista useammin yhdysvaltaissaatamissa todennäköisenä toiveenaan pääsy siirtolaiseksi. Hautalan (1967) mukaan lähes kolmanneksessa tapauksista karkumatkalle lähdettiin Yhdysvalloissa. San Francisco oli Kalifornian kultaryntäyksen aikaan laivanvarustajan ja kapteenin näkökulmasta ongelmallinen määräsäätö suomalaislaivoille miesten karatessa laivoilta (Kero 1988, 398, 400; Hautala 1967, 108). Ruotsalaisten merimiesten karkaamisen todennäköisyys kasvoi Gävlen pestausaineistojen perusteella jopa 50-kertaiseksi aluksen purjehtiessa Yhdysvaltoihin tai Kanadaan verrattuna siihen, että alus olisi pysynyt Itämeren alueella. Kokkolan pestausaineistossa purjehtiminen Yhdysvaltoihin nosti karkautodennäköisyyden ”vain” viisinkertaiseksi – tähän tosin vaikuttaa se, että kokkolalaisalukset eivät osallistuneet laajamittaisesti Atlantin purjehdukseen 1800-luvun jälkipuoliskolla (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 135–136).

Tutkimuksissa on korostettu New Yorkin merkitystä. Esimerkiksi kanadalaisilta, ruotsalaisilta ja norjalaisilta laivoilta karattiin todennäköisimmin juuri New Yorkissa (Hautala 1967, 108; Kero 1988, 401; Saetra 1997, 208; Kindleberger 1992, 23; Fischer 1980, 55, 57, 61–67; Ojala & Pehkonen 2006). Joskus lähes koko miehistö jätti laivan New Yorkissa: esimerkiksi kokkolalaisfregatti *Nordenilta* karkasi toukokuussa 1851 yhteensä kymmenen merimiestä samana päivänä (KA, Vaasa, KMA, Pestausluettelot, fregatti Norden 16.09.1850–27.10.1854). New Yorkissa ja sen lähiympäristössä laskettiin 1880-luvun lopulla asuneen lähes tuhat ja San Franciscon ympäristössä talvisin jopa kaksituhatta suomalaistaustaista merimiestä. Näin Yhdysvaltoihin olisi päätyneet jo ennen suuria siirtolaisaaltoja varovastikin arvioiden tuhansia suomalaisia merimiehiä, useimmat heistä todennäköisesti karattuaan aluksiltaan. (Kero 1988, 406–409.) Suuriin kaupunkien muodostui ajan myötä suomalaismerimiesten yhteisöjä, joiden pelkkä olemassaolo on saattanut houkuttaa uusiin karkaamisiin: oli helpompi karata paikassa, jossa oli jo olemassa samaa kieltä puhuvien yhteisö.

Suomalaiset karkasivat myös muissa maissa saadakseen pestin yhdysvaltalaisaluksille tai Yhdysvaltoihin suuntaaville aluksille – ja saadakseen näin tilaisuuden pysyvään siirtolaisuuteen. Tämä oli todennäköisesti yksi syy sille, että brittisatamissa ja eritoten Liverpoolissa, karkasi poikkeuksellisen paljon suomalaisia – ja myös ruotsalaisia – merimiehiä 1800-luvun jälkipuoliskolla. Esimerkiksi gävleläisaluksen purjehtiminen Britanniaan lisäsi karkautodennäköisyyden kymmenkertaiseksi verrattuna Itämeren alueen purjehdukseen. (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 135; Lucassen 1997, 22.)

Britannian merenkulkulakien mukaan ulkomaille purjehtivissa aluksissa korkeintaan neljännes merimiehistä saattoi olla ulkomaalaisia. Rannikkopurjehduksessa käytetyille aluksille ulkomaisia ei saanut pestata. (Palmer 1990; Lucassen 1997, 22.) Näistä rajoituksista luovuttiin 1850-luvun alussa (Dixon 1981, 97–99). Dixon (1981,

97) arvioi, että 1900-luvun alussa jo kolmannes brittialusten miehistön jäsenistä oli ulkomaalaisia. Britanniassa karanneita suomalaismiehiä ei kuitenkaan välttämättä palkattu brittialuksille, vaikka epäilemättä suuri joukko suomalaisia sai pestin myös niille. Palmerin ja Williamsin (1997, 105, 116) mukaan vielä 1880-luvulla vain kahdeksan prosenttia brittialuksilla työskennelleistä merimiehistä oli ulkomaisia. Tämä viittaisi siihen, että Iso-Britannian satamissa karanneet suomalaismiehet ottivat useammin pestin joidenkin muiden maiden aluksille; todennäköisimmin yhdysvaltalaislaivoille. Yhdysvaltalaisia aluksia purjehti erityisen usein Liverpooliin, joka taas oli yksi suosituimmista karkaussatamista. (Kaukiainen 1998, 115.) Yhdysvaltalaisaluksilla ei ollut rajoituksia ulkomaalaisten palkkaamiseen – päin vastoin, alukset olivat riippuvaisia monikansallisista miehistöistään.

Varsin usein brittisarjissa otettiin siis pesti yhdysvaltalaisille tai kanadalaisille laivoille – näin jopa pysyvä siirtolaisuus Pohjois-Amerikkaan saattoi saada alkunsa Britanniassa. Tämä Britannian kautta päätyminen yhdysvaltalaisaluksille ja Yhdysvaltoihin on jäänyt usein tutkimuksissa huomioitta. Määrät olivat kuitenkin merkittäviä. Esimerkiksi kanadalaisaluksilla 1800-luvun jälkipuoliskolla palvelleista suomalaismerimiehistä 16 prosenttia oli saanut pestin karattuaan Britanniassa kanadalaisalukselle – osuus oli sama kuin suoraan Kanadassa karanneiden suomalaismiesten. Yhdysvalloissa oli karannut kymmenen prosenttia ja vain kaksi prosenttia oli ottanut pestin kanadalaisaluksille Suomessa – eli käytännössä laillisesti. (Fischer & Nordvik 1988, 383.)

Suuri osa suomalaisista merimiehistä karkasi brittisarjissa. Taulukon 002. perusteella esimerkiksi kokkolalaisista merimiehistä 70 prosenttia karkasi Britanniassa, kun otetaan huomioon vain tärkeimmät karkaussatamat. Raahessa osuus oli selvästi pienempi: noin kolmannes. Selitys tälle on se, että kokkolalaisten karkaamiset tapahtuivat pääosin 1800-luvun alkupuoliskolla ja raahelaisten saman vuosisadan jälkipuoliskolla, jolloin raahelaisalukset purjehtivat ennen kaikkea Yhdysvaltojen ja Britannian välillä. Näin raahelaisten Yhdysvalloissa karanneiden osuus nousee lähes yhtä suureksi kuin Britanniassa karanneiden osuus. Taulukossa verrokkina olevien ruotsalaiskaupunkien osalta brittisarjissa karkasi runsas kolmannes kaikista karanneista, kun Yhdysvalloissa karanneiden osuus jäi 15 prosenttiin. Myös tämä ero selittyy aineiston ajallisella painotuksella: Raahen luvuissa ovat mukana vuodet 1860–1913, Kokkolan 1815–1914 ja ruotsalaistietokannassa on hajanaisia tietoja aina 1700-luvun puolivälistä, joskin karkaamisten osalta myös tietokanta painottuu 1800-luvun jälkipuoliskoon (Kuvio 1.).

Suomalaiset päätyivät myös kanadalaisaluksille useimmiten Euroopan kautta: kaksi kolmasosaa otti pestin eurooppalaisatamissa ja runsas neljännes Pohjois-Amerikassa. Kanadalaisaluksille pestatuista suomalaismerimiehistä 14 prosenttia otti pestin Liverpoolissa, 12 prosenttia New Yorkissa ja 9,5 prosenttia Lontoossa. Pohjoisamerikkalaisille aluksille ja sitä kautta siirtolaisiksi uudelle manterelle saatettiin tuki päätyä myös muiden maiden kautta: Antwerpen oli kolmanneksi tärkein pestauspaikka kanadalaisaluksille pestatuille suomalaisille 7,3 prosentin osuudella (Fischer & Nordvik 1988, 384).

Antwerpen oli merkittävä karkauspaikka sekä kokkolalaisille että taulukossa oleville ruotsalaisille; sen sijaan raahelaisia siellä ei ainakaan 1800-luvun jälkipuoliskolla karannut. Sen sijaan kanadalaisaluksilta suomalaiset karkasivat useimmiten Yhdysvalloissa (yli 80 prosenttia tapauksista), ja ennen muuta New Yorkissa (40 prosenttia tapauksista). (Fischer & Nordvik 1988, 389.) Tämän perusteella siis kanadalaisaluksia käytettiin väylänä pestaukseen yhdysvaltalaisille aluksille – tai saman tien pysyväm-pään siirtolaisuuteen Yhdysvaltoihin. Siirtolaisuuden väylä saattoi siis olla epäsuora: karkaus brittisatamassa kanadalaisalukselle, josta taas karattiin Yhdysvalloissa.

Taulukko 2. Merimiesten merkittävimmät karkaussatamat (Raahe, Kokkola ja yhdeksän ruotsalais-kaupunkia) – karanneiden lukumäärä ja prosenttiosuus karkaustapauksista. Lähteet: Merimieshuo-netietokanta, Riksarkivet, Tukholma; Suomen sukututkimusseuran merimiestietokanta. Yhdeksän ruotsalaiskaupunkia: Örnköldsvik, Härnösand, Hudiksvall, Söderhamn, Gävle, Västervik, Visby, Oskarshamn ja Karlskrona.

	Kokkola		Raahe		Yhdeksän ruotsalaiskaupunkia	
	1815–1914	%	1860–1913	%	1752–1950	%
Liverpool	190	36,3	73	20,6	352	4,8
Lontoo	81	15,5	27	7,6	701	9,5
Cardiff	53	10,1	4	1,1	752	10,2
New York	36	6,9	22	6,2	744	10,1
Hull	31	5,9	10	2,8	370	5
Antwerpen	26	5	0	0	311	4,2
Newcastle	7	1,3	2	0,6	193	2,6
Grimsby	6	1,1	2	0,6	197	2,7
Le Havre	3	0,6	4	1,1	247	3,3
Baltimore	2	0,4	32	9	186	2,5
Philadelphia	0	0	33	9,3	223	3
Pensacola	0	0	60	16,9	173	2,3
Ed. 12 yhteensä	435	83,2	269	75,8	4862	65,8
Kaikki yhteensä	523	100	355	100	7386	100

3.3. Karanneiden ammattitaito ja ikä

Siirtolaisuustutkimuksissa on osoitettu, että siirtolaisuus houkuttaa henkilöitä, joilla on parempaa ammatillista osaamista tai koulutusta kuin keskimäärin alueella, josta he lähtevät siirtolaisiksi. Samoin siirtolaistutkimuksessa on osoitettu, että siirtolaiseksi lähdetään yleensä nuorina. (Stark 1991, 12–13, 30; Stark & Bloom 1985.) Nuori ikä viittaa siihen, että myös ammatillinen asema on yleensä verrattain alhainen. Suomen senaatin 1860-luvun alussa tekemän selvityksen mukaan karanneet merimiehet olivat useimmiten nuoria ja kokemattomia (*Finlands Allmänna Tidning* 4.2.1862, 114–115 “Sjömäns rymning”). Samaan tulokseen on tultu myös määrällisissä, karkaamista selvittäneissä

tutkimuksissa (Fischer 1980, 61; Ojala & Pehkonen 2006; Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013). Päälystötehtävissä olleita miehiä karkasi hyvin harvoin, joskin poikkeuksiakin oli (Lybeck 2012, 210). Esimerkiksi Kokkolan ja Gävlen pestausaineistojen perusteella matruusien ja jungmannien karkaamistodennäköisyys oli 5–6 kertaa suurempi kuin päälystötehtävissä olleiden miesten (Ojala, Pehkonen, Eloranta 2013, 133–135). Merenkulun kansainvälisillä työmarkkinoilla liikkui suuri joukko nuoria, alhaisen taitotason miehiä, jotka pestattiin yleensä lyhyisiin työsuhteisiin aluksille (Kindleberger 1992, 24; Kaukiainen 1997, 223–226).

Kokkolan (1815–1913) ja Gävlen (1860–1913) pestausaineistolla tehdyn analyysin perusteella 1800-luvulla karanneet olivat keskimäärin 22- (Gävle) ja 24- vuotiaita (Kokkola), kun kaikkien pestattujen mediaani-ikä oli 24 (Gävle) ja 26 (Kokkola) vuotta ja laivoille jääneiden, ei-karanneiden miesten keski-ikä 27 (Gävle) ja 29 (Kokkola) vuotta. Kokkolan merimiehet olivat siis kautta linjan hieman iäkkäämpiä kuin ruotsalaiset kollegansa. Tämä selittynee osin aineiston vinoumasta: Kokkolassa tapaukset painottuvat vuosisadan alkupuolelle, jolloin aluksille pestautui iäkkäämpiä miehiä kuin vuosisadan loppupuolella, joka painottuu ajanjaksona Gävlen pestauksissa. Syynä on myös se, että Kokkolassa oli heikommin tarjolla muita työllistymisvaihtoehtoja, kun taas Gävlessä merenkulku oli selvästi enemmän läpikulkuammatti nuorille miehille, ennen kuin he siirtyivät pysyvämmiin töihin ”rannalle”. (Ks. myös Frigren 2016.)

Merimiesten karkaamistodennäköisyys kasvoi parikymppisenä: 20–29 vuotiaat karkasivat 20-30 prosenttia todennäköisemmin kuin 15–19 vuotiaat. Tämän jälkeen karkaamistodennäköisyys laski niin, että yli 40-vuotiaat karkasivat 20 prosenttia epätodennäköisemmin kuin alle parikymppiset merenkulkijat. (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 135)

Suomalaismiehet olivat taitavia merenkulkijoita, mikä näkyy esimerkiksi siinä, että kanadalaisaluksilla työskennelleillä suomalaisilla oli yleensä korkeampi ammatinimike kuin suomalaisaluksilta karanneilla keskimäärin: kanadalaisaluksilla palvelleista suomalaisista 80 prosenttia oli matruuseja. (Fischer & Nordvik 1988, 381.) Sen sijaan suomalaisilta ja ruotsalaisilta aluksilta karanneista valtaosa oli jungmanneja ja alimatruseja: esimerkiksi Kokkolan laivoilta karanneista 60 prosenttia, Raahen karanneista 77 prosenttia ja Gävlestä karanneista 63 prosenttia. Kokkolan ja Gävlen karanneista 15 prosenttia oli matruuseja, kun matruusien osuus Raahessa oli ainoastaan viisi prosenttia (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 126–127).

Tämä siis viittaisi ainakin epäsuorasti siihen, että miehet saivat paitsi parempaa palkkaa myös paremman statuksen ulkomaisella aluksella – mikä puolestaan merkitsi entisestään korkeampaa palkkaa. Karkauspäätöksen taustalla siis saattoi olla yhtäältä heikko ammattiasema ja -taito, tai ristiriita todellisen osaamisen ja aseman välillä – tai näiden kahden yhdistelmä. (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 132.) Tosin merimiesammattien nimikkeet eivät olleet täysin yhtenäisiä, eikä käytetyillä tietokannoilla voi suoraan seurata yksittäisiä merimiehiä, jotta tämän karkaamiseen liittyvän urakehityksen voisi aukottomasti varmistaa.

4. Perhe ja sosiaalinen ympäristö

Siirtolaisuuteen liitetään tutkimuksessa sosiaalisia, ennen muuta perheeseen liittyviä kytkeviä, joista näkyvimpinä kotimaahan jääneille perheille lähetetyt avustukset ja paluu kotimaahan. Tutkimuksissa korostetaan siirtolaisuutta perheen yhteisenä päätöksenä, vaikka koko perhe ei välttämättä siirtolaiseksi lähtenytäkään. (Stark 1991, 3–5.) Karkaaminen oli sen sijaan useimmin *henkilökohtainen* valinta, joka toki kytkeytyi karkaushetken tilanteeseen ja sosiaaliseen ympäristöön – nämä samat tekijät vaikuttavat tutkimusten mukaan myös päätöksissä lähteä siirtolaiseksi. Sen sijaan kotimaassa olevan perheen ei voi olettaa tukeneen karkauspäätöstä, päinvastoin. Tämä näkyi kolmessa tekijässä: ensinnäkin pääosa karanneista oli naimattomia nuoria miehiä; toiseksi karkaaminen oli yleinen peruste avioeroille merikaupungeissa ja kolmanneksi useimmiten samaan aikaan karkasi useampi merimies.

Esimerkiksi Gävlen merimieshuoneen aineistossa vuosina 1860–1913 karanneista merimiehistä ainoastaan 4,5 prosenttia karanneista oli naimisissa. Samaan aikaan kyseisen merimieshuoneen kaikista pestatuista miehistä neljännes oli naimisissa. Kokkolan vuosina 1815–1913 pestatuista miehistä sen sijaan noin puolet oli naimisissa ja karanneistakin 25 prosenttia. (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 129.) Rauman karanneista merimiehistä kymmenen ja Porin karanneista 16 prosenttia oli naimisissa (Lybeck 2012, 212; Frigren 2016, 125–126). Naimisissa olevien alhaiseen karkausintoon on voinut vaikuttaa se, että osa palkasta maksettiin ”vetoseteleinä” kotona odottavalle puolisolle (Kaukiainen 1998, 81–87; Frigren 2016, 132–133). Tilastoanalyysin perusteella avioliitto vähensi Kokkolan ja Gävlen pestauksissa karkaamistodennäköisyyttä 50 prosentilla (Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 133–135). Varustajien olisi siis kannattanut pestata aluksilleen vain naimisissa olevia miehiä – jos sellaisia olisi ollut merikaupungeissa tarjolla pestattavaksi pitkän matkan aluksiin, jolle tyypillisesti hakeutuivat erityisesti nuoremmat merimiehet (Ojala, Frigren & Ojala 2017).

Paitsi että karanneet merimiehet olivat useimmiten naimattomia, on Pirita Frigren osoittanut, että karanneiden puoliset myös hakivat varsin usein avioeroa. Itse asiassa karkaaminen oli yleisin syy avioeroihin Suomen rannikkokaupungeissa (Frigren 2016, 171; ks. myös Lybeck 2012, 212). Ulkomaille jäämisen perhe-elämälle aiheuttamat ongelmat näkyivät myös Merimieslähetyksen tarjoamassa palvelussa kadonneiden merimiesten etsimiseksi (ks. Frigren tässä teoksessa). Näin karanneet merimiehet eroavat merkittävästi ”perinteisemmistä” siirtolaisista, joiden yhteydet kotimaahan säilyivät usein varsinkin siirtolaisuuden alkuvaiheessa kiinteinä. Karkaamisen ero siirtolaisuuteen tai siirtotyöläisyyteen näkyy myös siinä, että karanneet eivät todennäköisesti välittäneet tuloja kotimaassa perheelle (Cassarino 2004, 255–256). Juuri tätä tuen puuttumista käytettiin perusteina avioerotapauksissa ja karanneiden merimiesten vaimojen avustusanomuksissa (Frigren 2016, 195–196; Lybeck 2012, 287, 291).

Useamman merimiehen karkaaminen yhtä aikaa vain vahvistaa taustaoletusta, että kotimaahan jääneellä perheellä ei ollut merkitystä karkausten kautta siirto-

laisiksi pyrkineille merimiehille. On tapauksia, joissa aluksilta lähti kerralla koko miehistö. (Ojala 2000, 290.) Yhdessä karkaaminen kertoo myös karkauspäätösten sosiaalisuudesta eli siitä, että karkaamisesta keskusteltiin yhdessä; siitä, että laivoilla saattoi olla työntäviä tekijöitä, jotka avoivat miehet yhteiseen karkaamispäätökseen; ja siitä, että karkaussatamassa saattoi olla yhteisiä vetäviä tekijöitä. Työolot laivalla – kuri ja miehistön keskinäinen nahistelu – olivat keskeinen työntävä tekijä. Myös aikalaiskeskustelussa nousi esiin työolojen merkitys karkaamisille. Osa lehdistöstä syytti avoimesti 1800-luvun puolivälissä laivanvarustajia ja kapteeneita karkaamisista: he näkivät varustajat voittojaan maksivoivina yrittäjinä, jotka vähät välittivät työoloista, ja kapteenien käyttävän tarpeetonta, väkivaltaista kuria laivoilla (esim. *Helsingfors Dagblad* 28.1., 7.2. ja 19.2.1862, ”Om sjömäns rymning”). Yrjö Kaukiaisien kirja oululaislaiva *Toivosta* ja sen miehistön kohtalosta on esimerkki julmista työoloista, jotka merimiehet pukivat laulun muotoon (Kaukiainen 1998). *Toivon* tapauksessa merimiesten päällimmäisenä motivaationa karkaamiselle ei siis todennäköisesti ollut siirtolaisuus. Raastupaan päätyneissä tapauksissa merimiehet useimmiten korostivat juuri kovaa kuria syynä karkauksiin, mikä varmasti monessa tapauksessa pitikin paikkaansa. Mutta tarpeettomaan kuriin tai huonoihin olosuhteisiin vetoamisella pyrittiin varmasti myös näyttämään karkaaminen moraalisesti oikeutettuna. (Lybeck 2012, 215, 218.)

Merimiesten vapaaehtoinen paluu pitkiltäkin karkumatkoilta kertoo osaltaan karkaamiseen liittyvistä sosiaalisista piirteistä. Usklassisen taloustieteen mukaan siirtolaiset siirtyvät maasta toiseen *pysyvästi* maksimoidakseen tulonsa. Näin siitä huolimatta, että siirtolaisten paluumuutto on aina ollut verrattain laajaa. (Cassarino 2004, 256; Klinthäll 2003.) Paluumuutto liittyy siihen, etteivät siirtolaisen tai tässä tapauksessa laivalta karanneen miehen odotukset täyttyneetkään. Mutta myös onnistunut siirtolaisuus ja ansaitut tulot vaikuttavat paluumuuttoon ja perheiden uudelleenyhdistymiseen kotimaassa. Ulkomailla saadut ansiot investoidaan kotimaassa ja samalla hyödynnetään saatua tietotaitoa. (Stark 1991, 391.) Merimiehillä tämä oli rajallisemmin mahdollista, sillä pestausmahdollisuudet vähenivät, eivätkä karanneet merimiehet välttämättä olleet pestattavista ensisijaisia vaihtoehtoja. Jari Lybeck tosin on osoittanut, että karanneet saivat kotiin palattuaan hyvin pestejä, sillä työskentely ulkomaisilla aluksilla katsottiin arvokkaaksi kokemukseksi (Lybeck 2000, 58).

5. Johtopäätöksiä

Merimiesten karkaaminen purjelaivojen aikakaudella oli osa aikakauden siirtolaisuutta. Merimiehet olivat 1800-luvun jälkipuoliskon suomalaissiirtolaisuuden etujoukkoja Pohjois-Amerikassa ja heidän kauttaan mahdollisesti myös välittyi tietoa kotimaahan uuden mantereiden mahdollisuuksista. Tähän viittaisi se, että siirtolaisuus oli vilkkainta

alueilta, joista myös merimiehiä oli karannut paljon. Tosin, korrelaatiota näiden kahden ilmiön välille on mahdotonta osoittaa, vaikka perimmäiset syyt karkaamiseen olivat useimmissa tapauksissa samat kuin siirtolaisuudessakin: elintason kohottaminen tarttumalla parempipalkkaisiin tarjouksiin.

Vaikka karkaamisen kautta pelkästään Yhdysvaltain siirtolaisiksi päätyneiden suomalaismerimiesten määrä oli tuhansia, on se kuitenkin vain pisara siirtolaisuuden valtameressä. Vuosina 1866–1930 noin 350 000 suomalaista muutti siirtolaisina Pohjois-Amerikkaan; kaikkiaan uudelle mantereelle siirtyi noin 40 miljoonaa eurooppalaista. (Kero 1996, 99–100; Kero & Gränö 1997, 13.) Näiden lukujen rinnalla muutama tuhat karannutta, siirtolaiseksi määriteltyä merimiestä ei muuta siirtolaisuuden isoa kuvaa kuin ajoituksen osalta, sillä merimiehet olivat Pohjois-Amerikan siirtolaisuuden etujoukkoa (Kuvio 1).

Sen sijaan suomalaisen merenkulun kannalta merimiesten karkaaminen oli merkittävä ilmiö, josta jo aikalaisetkin keskustelivat huolestuneesti. Muutamissa kansainväliseen merenkulkuun erikoistuneessa kaupungissa, kuten Raahe ja Rauma, jopa neljännes merimiehistä karkasi aluksiltaan. Rannikopurjehdukseen tai Itämeren ja Pohjanmeren liikenteeseen keskittyneissä kaupungeissa määrät olivat pienempiä. Suomen kauppalaivastossa palveli 1800-luvun jälkipuoliskolla vuosittain noin 8 000–9 000 merimiestä. Heistä noin 3 000 palveli 1865 pitkän matkan purjelaivoilla (useimmiten Atlantin ylittävillä reiteillä), mutta määrä putosi noin puoleen ennen ensimmäistä maailmansotaa. Pohjanmerelle, eli käytännössä Britanniaan, purjehti vuosittain 1860-luvun puolivälissä noin 2 600 miestä – tämä määrä kasvoi seuraavilla vuosikymmenillä, mutta oli 1913 enää noin 1 400 miestä vuosittain. (Kaukiainen 1988, 354.)

Jos arvioidaan hyvin karkeasti että 3–5 prosenttia Pohjanmerelle purjehtineista miehistä ja 5 – 10 prosenttia pitkän matkan purjehtijoista karkasi, päästään 9 000–16 000 karanneen suomalaisen merimiehen kokonaismäärään, mikä on todennäköisesti todellisuutta pienempi luku. Mutta jos otetaan huomioon kotiin palanneet, niin luku lienee lähellä siirtolaisiksi siirtyneiden kokonaismäärää. Suhteutettuna kaikkiin Suomesta lähteneisiin siirtolaisiin merimiesten osuus olisi tämän laskelman mukaan jäänyt 3–5 prosentin tuntumaan. Todennäköisesti suhteellinen osuus oli kuitenkin hieman suurempi. (Vrt. myös Kaukiainen 2016, 109, jossa on huomattavasti suurempia lukuja ulkomaisilla aluksilla työskennelleiden suomalaismiesten määristä.)

Karanneet merimiehet kuitenkin erosivat monin tavoin muusta aikakauden siirtolaisuudesta. Ensinnäkin Suomen kontekstissa merimiehet olivat edelläkävijöitä ja ensimmäinen merkittävä ryhmä, joka siirtyi enemmän tai vähemmän pysyvästi Yhdysvaltoihin ja Kanadaan 1800-luvun puolivälissä ja sen jälkeen. Merimiesten merkitys suomalaissiirtolaisuudessa väheni suhteellisesti, kun siirtolaisuus kasvoi 1870-luvulta alkaen (Kero 1988, 413); yhä tämän jälkeenkin merimiehiä päätyi karkausten kautta siirtolaisiksi, mutta heidän osuutensa jäi häviävän pieneksi muiden siirtolaisten joukossa. Karkaamisten absoluuttinen ja suhteellinen osuus kuitenkin laski 1800-luvun lopulla – ainakin Ruotsissa (Kuvio 1).

Toiseksi siirtolaisuustutkimuksessa korostetaan siirtolaispääöstä perheiden yhteisen päätöksenä. Merimiesten karkaamisessa linkki perheisiin oli olematon tai heikko: useimmat karanneista olivat naimattomia ja monien naimisissa olleiden avioliitto päätyi avioeroon juuri karkaamisen vuoksi.

Kolmanneksi merimiesten siirtolaisuuspolut olivat monipolvisempia kuin siirtolaisten yleensä. Esimerkiksi Yhdysvaltoihin tai Kanadaan päädyttiin usein monien vaiheiden kautta, varsin usein niin, että mies oli karannut brittisatamassa ja saanut joko heti tai myöhemmin pestin Amerikkaan purjehtivalle ja/tai amerikkalaiselle alukselle.

Neljänneksi merimiesten karkaaminen – siis siirtolaisuuspääös – syntyi usein oman työyhteisön sosiaalisessa paineessa: merimiehet karkasivat harvoin yksin. Massakarkamiisiin taas saattoivat vaikuttaa olot laivalla, kuten kuri, miesten väliset suhteet ja velkaantuminen (Kaukiainen 1998, 19–20). Toisaalta myös siirtolaisuudessa on havaittavissa sosiaalisia piirteitä: joistakin suomalaispitäjistä siirryttiin Amerikkaan paljon useammin kuin toisista.

Viidenneksi suurien satamakaupunkien työmarkkinat liittyivät karkamiisiin olennaisesti. Näillä työmarkkinoilla toimineet värvärit olivat merimiesten ja tiedon välittäjiä, jotka houkuttelivat enemmän ja vähemmän laittomasti miehiä karkaamaan laivoistaan. Vastaavaa suoraa värväystä ei siirtolaisuudessa ollut, joskin Amerikan kirjeet toimivat samankaltaisina houkuttimina.

Kuudenneksi karkaaminen oli laitonta. Tosin lakia oli vaikea soveltaa, jos karkureita ei saatu kiinni ulkomaisissa satamakaupungeissa – ja se taas oli käytännössä vaikeaa.

Seitsemäs ja tärkein erottava tekijä ”perinteisen” siirtolaisuuden ja merimiesten karkamisen välillä on se, että merimiehet olivat jo karkaushetkellä ulkomaisilla työmarkkinoilla: heidän ei tarvinnut siirtolaisiksi pyrkivien tavoin maksaa matkaansa ulkomaille, eikä useimmiten edes aktiivisesti etsiä työtä, jota suurissa satamakaupungeissa oli lähes aina tarjolla. Todennäköisesti hyvin harva toisen maan alukseen pestin ottanut mielsi itseään ainakaan ensimmäisessä pestaustilanteessa siirtolaiseksi – ajan mittaan tämä kuva tosin saattoi muuttua.

Keskeisin erottava tekijä karanneen merimiehen ja siirtolaisen välillä lieneekin se, että todennäköisesti harva karannut ajatteli ainakaan karkaushetkellä siirtyvänsä siirtolaiseksi. Sen sijaan siirtolaiseksi lähtemistä mietittiin pitkään jo yksin sen vuoksi, että siirtyminen vieraaseen maahan vaati taloudellista panostusta.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Asetuskokoelma (As. kok.) 30.3.1748; 26.11.1761; 21.8.1851; 27.3.1865; 9.7.1873.

Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot

Saatavilla: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/etusivu>. Luettu 15.2.2018.

Helsingfors Dagblad 28.1.1862; 7.2.1862; 19.2.1862, ”Om sjömäns rymning”.

Finlands Allmänna Tidning 3.4.1854, "Medel till förekommande af matrosers rymning från handelsfartyg".

Finlands Allmänna Tidning 4.2.1862, "Sjömäns rymning".

Kansallisarkisto (KA), Vaasa.

Kokkolan merimieshuoneen arkisto (KMA)

Merimiehen vala (Formulaire til sjömans ed på Finska). Kokkola noin 1815.

Pestausluettelot, fregatti *Norden* 16.9.1850—27.10.1854.

Kansallisarkisto (KA), Oulu

Sovion arkisto

Zacharias Franzen kapteeni H. Hollmströmille, Viipuri 21.10.1845 ja kapteeni H. Börmanille (Hull) 16.4.1845.

Fredrik Sovelius (Raahe) kapteeni A. Kanniaiselle (Odessa) 15.7.1852 ja kapteeni A. Lindmanille (Odessa) 17.7.1852.

Riksarkivet, Tukholma

Kommercekollegium, Årsberättelser, Handelsfottan (ser. 1), Sjömanskap 1764—1781.

Merimieshuonetietokanta (Kokkola, Örnköldsvik, Härnösand, Hudiksvall, Söderhamn, Gävle, Västervik, Visby, Oskarshamn ja Karlskrona) Saatavilla: <https://sok.riksarkivet.se/sjomanshus>. Luettu 4.3.2018.

"Ships and Seafarers"-tietokanta. Saatavilla: <https://www.mun.ca/mha/>. Luettu 2.4.2018.

Suomen Sukututkimusseura

Merimiestietokanta. Saatavilla (vaatii kirjautumisen): <https://www.genealogia.fi/hakem/merimiehet/indexs.htm>. Luettu 2.4.2018.

Suomen Äänitearkisto ry.

Vanha merimies muistelee (Han hade seglat för om masten). Säv. Rudolf W. Ringstrand (trad.), sanat Ragnar Westling (kääntänyt Dagmar Parmas-Saarnio). Äänitetty suomeksi ensimmäisen kerran 1938 (Eugen Malmstén). Saatavilla: www.aanitearkisto.fi. Luettu 20.4.2018.

Kirjallisuus

Alanen, Aulis J. (1957). *Der Außenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert—unter besonderer Berücksichtigung der Umbruchperiode der Handelsfreiheit im Bottnischen Meerbusen und der Großen Seekriege*. Annales Academiae Scientiarum Fennicae B, 103. Helsingin yliopisto: Helsinki.

Balachandran, Gopalan (1997). Recruitment and Control of Indian Seamen: Calcutta, 1880—1935. *International Journal of Maritime History*, 9 (1), 1—18.

Burton, Valerie C. (1989). Apprenticeship Regulation and Maritime Labour in the Nineteenth Century British Merchant Marine. *International Journal of Maritime History*, 1 (1), 29—49.

Campbell, C. M. (1995). The Relative Impacts of the Level and Change in Wages on Quits. *International Journal of Manpower*, 16 (9), 31—41.

- Cassarino, Jean-Pierre (2004). Theorising Return Migration: The Conceptual Approach to Return Migrants Revised. *International Journal on Multicultural Societies*, 6 (2), 253–279
- Chiswick, Barry R. & Hatton, Timothy J. (2003). International Migration and the Integration of Labor Markets. Michael D. Bordo, Alan M. Taylor & Jeffrey .G. Williamson (eds.), *Globalization in Historical Perspective*. Chicago, London: University of Chicago Press, 65–117.
- Cregan, Christina & Johnston, Stewart (1993). Young workers and quit behaviour. *Applied Economics*, 25(1), 25–33.
- Davids, Karel (1997). Maritime Labour in the Netherlands, 1570-1870. *Research in maritime history*, 13, 41–71.
- Dixon, C. H. (1981), *Seamen and the Law: An Examination of the Impact of Legislation on the British Merchant Seaman's Lot, 1588–1918*. PhD Diss., London: University College London.
- Fischer, Lewis R. (1980). A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth Century Sailing Vessels. Rosenmary Ommer & Gerald Panting (eds.), *Working men who got wet*. St. Johns', Memorial University of Newfoundland: Maritime History Group. 51–70.
- Fischer, Lewis R. & Helge W. Nordvik (1988). Finländare in den kanadensiska handelsflottan 1863–1913, *Historisk Tidskrift för Finland*, 73 (3), 373–394.
- Foulke, Robert D. (1963). Life in the Dying World of Sail, 1870-1910. *Journal of British Studies*, 3 (1), 105–136.
- Frigren, Pirita (2016). *Kotisatamassa: Merimiesten vaimot, naisten toimijuus ja perheiden toimeentuloehdot 1800-luvun suomalaisessa rannikkokaupungissa*. Jyväskylä Studies in Humanities 277. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Hautala, Kustaa (1967). Merimiesten karkaaminen suomalaisilta laivoilta. Sven-Erik Åström, Yrjö Blomstedt, & Ilkka Hakalehto (toim.), *Näkökulmia menneisyyteen. Eino Jutikkalan juhlaKirja*. Porvoo: WSOY, 101–126.
- Hautala, Kustaa (1971). From the Black Sea to the Atlantic: Finnish Merchant Shipping in the Late Nineteenth Century. *Scandinavian Economic History Review*, 19 (1), 12–22.
- Hoffman, Kai (1974). *Merimieskirstusta eläkelaitokseen: Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936*. Merimieseläkekassan julkaisuja IV. Helsinki: Merimieseläkekassa.
- Hotchkiss, Julie L. (2002). Endogeneity of Tenure in the Determination of Quit Behaviour of Young Workers. *Applied Economics Letters*, 9 (4), 231–233.
- Jovanovic, Boyan (1979). Job Matching and the Theory of Turnover. *Journal of Political Economy*, 87 (5, Part 1), 972–990.
- Kaukiainen, Yrjö (1988). Från jungman Jansson till Kalle Aaltonen: Sjöman i Finlands handelsflotta 1860-1914 - en kvantitativ översikt. *Historisk Tidskrift för Finland* 73 (3), 345–372.
- Kaukiainen, Yrjö (1991). *Sailing into Twilight: Finnish Shipping in an Age of Transport revolution, 1860-1914*. Studia Historica 39. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

- Kaukiainen, Yrjö (1994). Owners and Masters: Management and Managerial Skills in the Finnish Ocean-Going Merchant Fleet, c. 1840–1880. *Research in Maritime History*, 6 (1), 49–66.
- Kaukiainen, Yrjö (1997). Finnish and International Maritime Labour Markets in Age of Sail: Was there a Market? *Research in Maritime History*, 13, 101–110.
- Kaukiainen, Yrjö (1998). *Laiva Toivo Oulu*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö (2008). *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö (2016). Kun suomalaiset olivat filippiinoja. Tapio Bergholm (toim.), *Työ merellä*. Nautica Fennica 2015–2016. Helsinki: Museovirasto, 104–119.
- Kero, Reino (1988). Sjömän från Finland som emigranter i Amerika under 1800-talet. *Historisk Tidskrift för Finland* 73 (3), 395–413.
- Kero, Reino (1996). *Suureen Länteen: Siirtolaisuus Suomesta Pohjois-Amerikkaan*. Suomalaisen siirtolaisuuden historia I. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Kero, Reino (1997). *Suomalaisina Pohjois-Amerikassa: siirtolaiselämää Yhdysvalloissa ja Kanadassa*. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Klinthäll, Martin (2003). *Return Migration from Sweden 1968-1996. A Longitudinal Analysis*. Lund Studies in economic history 21. Lund: Almqvist & Wiksell International.
- Kritz, Mary M. 1987. International Migration Policies: Conceptual Problems. *International Migration Review* 21 (4), 947–964.
- Kindleberger, Charles P. (1992). *Mariners and Markets*. New York: New York University Press.
- Lucassen, Jan & al. (1997). The International Maritime Labour Market (Sixteenth-Nineteenth centuries). *Research in Maritime History*, 13, 11–23.
- Lucassen, Jan & Lucassen, Leo (2009). The Mobility Transition Revisited, 1500–1900: What the Case of Europe Can Offer to Global History. *Journal of Global History*, 4 (3), 347–377.
- Lucassen, Jan & Lucassen, Leo (2011). From Mobility Transition to Comparative Global Migration History. *Journal of Global History*, 6 (2), 299–307.
- Lybeck, Jari (2000). "Nyrkki on pidennetty meriläki": Hierarkia, kuri ja karkaaminen purjelaivoilta 1800-luvun jälkipuoliskolla. Riitta Oittinen & Marjatta Rahikainen (toim.). *Keulakuvia ja peränpitäjiä. Yrjö Kaukiaisien juhla- ja muistokirja*. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Lybeck, Jari (2012). *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle*. Arkistolaitoksen toimituksia nro 14. Rauma: Rauman merimuseo.
- Maddison, Angus (2001). *The World Economy: A Millennial Perspective*. Paris: OECD.
- Manning, Patrick (2013). *Migration in world history*. (second ed.) London & New York: Routledge.
- Müller, Leos & Ojala, Jari (2002). Consular Services of the Nordic Countries during the Eighteenth and Nineteenth Centuries: Did They Really Work? *Research in Maritime History*, 22, 3–41.
- Nurmi, Timo (1988). *Uusi suomen kielen sanakirja*. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

- Ojala, Jari (2000), 'Päämies-agentti -asetelman testaus: merimiesten karkaaminen 1700–1800-luvulla'. Olli Matikainen (toim.) *Rikos historiassa*. Jyväskylä: Jyväskylän Historiallinen Yhdistys.
- Ojala, Jari & Jaakko Pehkonen (2006), Not Only for Money: An Analysis of Seamen's Desertion in Nineteenth-Century Finland. *International Journal of Maritime History*, 18 (1), 2–53.
- Ojala, Jari, Jaakko Pehkonen & Jari Eloranta (2013). Desertions in Nineteenth-Century Shipping: Modelling Quit Behaviour. *European Review of Economic History* 17 (1), 122–140.
- Ojala, Jari, Pirita Frigren & Anu Ojala (2017). The Poor Man's Goldmine? Career Paths in Swedish and Finnish Merchant Shipping, c. 1840–1950. *Scandinavian Journal of History*, 42 (5), 583–607.
- Palmer, Sarah (1980), Seamen Ashore in Late Nineteenth Century London: Protection from the Crimps. *Seamen in Society*. Bucaresti: Commission internationale d'histoire maritime.
- Palmer, Sarah, & Williams, David M. (1987). British Sailors, 1775–1870. *Research in Maritime History* 13, 93–118.
- Palmer, Sarah (1990). *Politics, Shipping, and the Repeal of the Navigation Laws*. Manchester and New York: Manchester University Press.
- Royen van, Paul C.; Bruijn, Jaap R. Bruijn & Lucassen Jan (eds). *Those Emblems of Hell? European sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870*. *Research in Maritime History* 13. St. John's, Newfoundland: International Maritime Economy History Association.
- Saetra, G. (1997). The International Labour Market for Seamen, 1600–1900: Norway and Norwegian participation. *Research in Maritime History* 13, 173–210.
- Stark, Oded (1991). *The Migration of Labour*. Oxford: Basil Blackwell.
- Stark, Oded, & Bloom, David E. (1985). The New Economics of Labor Migration. *The American Economic review*, 75 (2), 173–178.
- Van Lottum, Jelle (2007). *Across the North Sea: The Impact of the Dutch Republic on International Labour Migration, C. 1550–1850*. Amsterdam: Aksant Amsterdam University Press.

Vuoden 1878 asevelvollisuuslaki ja ulkomailla oleskelevat Pohjois- ja Itä-Suomen merimiehet

Jouni Kauhanen

1. Lähtökohtia

Vuoden 1878 asevelvollisuuslaki loi Suomeen oman armeijan. Ensimmäiset kutsunnat pidettiin keväällä 1881. Kutsuntalaitos liitettiin siviilihallintoon, suoraan lääninhallinnon alaiseksi. Johtoelimenä oli läänintoimisto. Lääni muodosti yhden tai useamman kutsuntapiirin. Jokainen kutsuntapiiri jakautui useiksi arvanheittoalueiksi. Kutsuntatoimisto laati papeilta ja henkikirjoittajilta saamiensa tietojen perusteella kutsunta- ja täydennysluettelot, luettelot vapaaehtoisista, lykkäystä saaneista sekä reserviläisistä. Nämä luettelot löytyvät läänintoimistojen arkistoista.

Suomen armeijan rauhanajan kooksi määrättiin 5 600 miestä. Asevelvollisuus koski kaikkia 21 vuotta täyttäneitä miehiä, mutta aktiiviseen kolmen vuoden palvelukseen (kaksi vuotta reservissä) määrättiin arpomalla vain osa kutsuttujen joukosta. Loput asevelvolliset siirtyivät suoraan reserviin ja suorittivat siellä 90 vuorokauden reserviharjoituksen. Suomessa palvelusaika oli selvästi lyhyempi kuin muualla Venäjällä. Reservistä vapauduttuaan kaikki asevelvolliset kuuluivat nostoväkeen 40-vuotiaiksi asti.

Valtakunnallisesti asevelvollisista karsittiin terveydellisten syiden vuoksi yli 60 prosenttia. Suomalaisten asevelvollisten terveysvaatimukset olivat tiukemmat kuin Venäjällä. Tiukka karsinta tarkoitti, että Suomen armeijan reserviä kertyi paljon laskettua vähemmän (Iskanius 2012, 81; Oulun läänin karsinnoista mm. *Oulun Lehti* 14.12.1881).

Yleinen asevelvollisuus ja kutsunnat olivat vieraita asioita 1800-luvun suomalaisille. Tästä kertovat läänien kutsuntatoimistolle jätetyt vapautushakemukset (*Kuopion Sanomat* 20.1.1881; *Savo* 25.1.1881; *Kaiku* 29.1.1881). Maatalousyhteiskunnassa asevelvollisuus koettiin aluksi kiusallisena, koska armeija vei tarvittavaa työvoimaa (Pänkälä 1990, 3). Toisaalta armeija merkitsi yhtä sosiaalista nousun mahdollisuutta.

Erilaiset mahdollisuudet välttää asevelvollisuus herättivät runsaasti huomiota aikalaismediassa. Yksi näistä mahdollisuuksista oli maastamuutto. Nimimerkki Pekka esitti *Kaiku*-sanomalehdessä vuonna 1880 Puolangan vilkkaalle Amerikan siirtolaisuudelle erääksi syyksi asevelvollisuuslakia. *Oulun Ilmoituslehti* selitti talvella 1891 Amerikan siirtolaisuutta seuraavasti: "[...] useimman nuorukaisen rientävän sinne asevelvollisuutta pakoon." Lehti palasi samaan teemaan otsikolla "Siirtolaisuus ja isänmaan rakkaus" pian helmikuun 1899 manifestin jälkeen. Lokakuussa 1881 *Kaiku* kertoi eräästä kemijärveläisestä, jonka Amerikkaan muuton motiivina oli ollut asevelvollisuudesta vapautuminen (*Kaiku* 15.5.1880 ja 29.10.1881; *Oulun Ilmoituslehti* 27.2.1891; ks. myös Turpeinen 2002, 24, 39; Kauhanen 2018). Useat sanomalehdet kertoivat vuoden 1881 alkupuolella lapväärtiläisestä Kaarle Kaarlonpojasta, joka oli tehnyt julkisesti useampia varkauksia säästyäkseen armeijaan menolta (mm. *Savo* 28.1.1881).

Määräaikoina kirkkoissa luettiin kutsuntaviranomaisten kuulutuksia kahtena peräkkäisenä sunnuntaina. Kutsunnat pidettiin vuosittain huhtikuun puolivälin ja juhannuksen välillä. Senaatti päätti, montako miestä läänistä piti toimittaa vakinaiseen väkeen. Sen jälkeen kutsuntaviranomaiset määrittivät kunkin kutsunta-alueen kiintiön. Asevelvollisuuslakia toimeenpantaessa kutsuntaviranomaisten mieslistoissa oli tietyillä alueilla paljonkin nuorukaisia, jotka olivat ulkomailla tavoittamattomissa. Suurin osa oli Amerikkaan siirtolaisiksi lähteneitä, mutta joukossa oli myös merimiehiä. Itärajan pitäjissä arvannostoon määrättyistä miehistä varsin moni oleskeli puolestaan Venäjän puolella.

Palveluskelpoinen mies voitiin vapauttaa perhesyiden tai ammatin perusteella. Merimiesten vapauttamisesta säädettiin lain 36. §:ssä. Tutkinnon suorittaneet merikapteenit, laivurit ja perämiehet sekä höyrylaivojen koneenkäyttäjät, luotsit ja luotsioppilaat sekä kauppalaivojen merimiehet voitiin vapauttaa vakinaisesta asepalveluksesta tai reservin harjoituksista, jos he harjoittivat todistetusti merimiehen ammattia 27-vuotiaaksi asti. Merimiehiä vapautettiin, kuten muidenkin ammatin harjoittajia, myös perhesyiden perusteella, jos asevelvollinen oli perheen elättäjä (26. §). Laissa oli muitakin ammattiin pohjautuvia vapautusperusteita. Lisäksi laki tunsu huojennuksia palvelusaikaan (24. § ja 32. §) ja palveluksen aloittamisen lykkäämisen (29. § – 30. §) liittyen. Merimiehiä vapautui myös terveydellisillä perusteilla. Esimerkiksi Kuopion läänin kutsuntaluetteloiden merimiehistä 15 prosenttia vapautettiin terveydellisin perustein (KA, Joensuu, Kuopion lääninhallituksen arkisto Ba:1–Ba:19 Läänintoimisto; Kutsuntaluettelot 1881–1901; Asetuskokoelma nro 25/1880). Oulun läänin merimiehistä vastaava vapautusprosentti oli viisi (KA, Oulu, Oulun lääninhallituksen arkisto Ba:1–Ba:11, Läänintoimisto). Asepalvelukseen kelpaamattomia oli koko miesjoukossa

Wafinaifien palvelufjen toimittamifefstä, niin myös referwin harjoitufkofouf-
fin menemästä wapautetaan rauhan-aifana :

1:ffi tutfinnon-käyheet merikapteenit, laimurit ja perämiehet sekä tutfinnon-
käyheet koneenkäyttäjät höyrylaimoilla, jos he feitsemänkolmatta vuoden ikään asti
wuotufsesti purjehdusaifana, aifanomaiifen laimaf-ifännän ja maafifa, olewan meri-
miefhuoneen johtofunnan todiftufseffa näyttämät olewanfa ammattiaan wastaamififa
toimitufseffa kauppalaimoilla ;

2:ffi luotffit ja luotfin oppilaat, jotka feitsemänkolmatta vuoden ikään asti
wuotufsesti luotfihallitufseffa faadulla todiftufseffa näyttämät olewanfa toimenfa
harjoitufseffa ;

3:ffi kauppalaimain merimiehet, jotka feitsemänkolmatta vuoden ikään asti
palvelufkontrahdin taifi ffitä otetun todiftetun kopian kautta funafin vuonna pur-
jehdus-aifana todiftawat olewanfa ammattififa toimififa.

Kuva 11. Vuoden 1878 asevelvollisuuslain 36. §. Lähde: Suomen Asetuskokoelma 1878. Asevelvollisuuslaki
nro 26. Kuva: Jouni Kauhanen.

paljon. Esimerkiksi Savon asevelvollisista (1 163) hylättiin vuoden 1881 kutsunnois-
sa kolmannes (*Kaiku* 29.1.1881; *Kuopion Sanomat* 20.1.1881; 23.6.1881 ja *Savo* 25.1.1881;
Asetuskokoelma nro 25/1880, Luettelo semmoisista ruumiinvioista ja taudeista, jotka
tuottavat täydellisen vapautuksen sotapalveluksesta).

Tutkin tässä artikkelissa Oulun ja Kuopion läänien asevelvollisikäisiä merimie-
hiä kutsuntaluetteloiden avulla. Tarkastelussa ovat Oulun läänin ja Kuopion läänin
pataljoonien kutsunta-alueet ajanjaksolla 1881–1901. Kutsuntoihin osallistuivat
tarkastelujaksolla vuosina 1859–1879 syntyneet ikäluokat. Merimiehet, niin kuin
siirtolaisetkin pääsääntöisesti, olivat yleensä nuoria, joten asevelvollisuuden ja siirto-
laisuuden yhteyden selvittäminen on relevantti kysymys. Tutkittavat alueet tiedetään
vanhastaan vilkkaiksi Amerikan-siirtolaisten lähtöalueiksi. Pohjois- ja Itä-Suomen
siirtolaisuudesta on julkaistu useita tutkimuksia (Turpeinen 2002; Vilmusenaho 1984)
ja aihetta on käsitelty myös aihepiirin yleisesityksissä (mm. Kero 1974; Engman 2005)
sekä kunta- ja kaupunkihistorioissa. Vuoden 1878 lain vaikutusta siirtolaisuuteen on
kuitenkin käsitelty vähän.

Kutsuntaluetteloissa merillä oleviksi kirjatulla oli muitakin ammattinimikkeitä
kuin merimies, esimerkiksi renki ja työmies. Myös heillä oli mahdollisuus vapautuksen
saamiseen ammatillisella perusteella tai perhesyiden vuoksi. Palveluksesta vapautu-
misen kannalta oli lisäksi yhdentekevää, palveliko merimies sisävesiliikenteessä, ran-
nikko- vai valtameripurjehduksessa. Vain kaukopurjehduksella tosin oli oletettavasti
yhteyttä siirtolaisuuteen.

Rannikkopitäjissä ja Perämeren merenkulun keskuksissa merille lähdöllä oli
vuosisataiset perinteet. Isän ammatin seuraaminen näkyy erityisesti Raahan ja
Oulun kutsuntaluetteloissa. Tutkin, miten houkuttelevaksi vaihtoehdoksi merille
lähtö tuli Pohjois- ja Itä-Suomessa 1800-luvun kahdella viimeisellä vuosikymmenellä
suhteessa uuteen asevelvollisuuslakiin. Tutkimukseni selvittää, voiko asevelvollis-

suuslain yhdistää rannikon ohella sisämaan pitäjiä nuorukaisten halukkuuteen pestautua merimieheksi. Oliko merimieheksi pestautumisella vaikutusta samojen paikkakuntien muuhun myöhempään siirtolaisuuteen? Artikkelin peruskysymys on siten Pohjois- ja Itä-Suomen asevelvollisuuden, merimiesammatin ja siirtolaisuuden korrelaatio.

Lähestyn asiaa kahden tarkk'ampujapataljoonan rekrytoinnin osalta. Asetelma antaa mahdollisuuden vertailla rannikkopitäjien ja sisämaanpitäjien tilannetta keskenään. Kokoan kutsunnoissa merimieheksi kirjattujen miesten paikkakuntakohtaiset määrät ja heidän sosiaaliset taustansa. Pyrin myös selvittämään merimiesten rekrytoinnin ja heidän lähtöalueittensa siirtolaisuuden määrät 1880-luvulta 1900-luvun alkuun liittäen mukaan lyhyitä tapausesimerkkejä lähtijöiden elämäntarinoista. Oletuksena on, että merityön kautta siirtolaisiksi lähteneet vaikuttivat myöhempään maastamuuttoon oman esimerkinsä kautta.

Oulun lääni oli aluksi yksi kutsuntapiiri. Vuodesta 1887 lääni jakautui kahteen piiriin. Oulun läänin kutsunnoissa oli kuusi arvanheittoaluetta. Pohjoisimpaan eli kuudenteen alueeseen kuuluivat Simo, Kemin kaupunki ja Kemin maalaiskunta, Tervola, Tornion kauppala, Alatornio ja Karunki, Ylitornio, Turtola ja Kolari, Rovaniemi, Kemijärvi ja Kuolajärvi. Ylin Lappi ei kuulunut lain toimeenpanoalueeseen. Kuopion lääni puolestaan jakautui kahteen kutsuntapiiriin, ja ne edelleen muutaman pitäjän laajuisiin arvanheittopiireihin. Ensimmäiseen kutsuntapiiriin kuuluivat Savon pitäjät ja toiseen Pohjois-Karjalan pitäjät.

Peruslähteinä käyttämäni kutsuntaluettelot laadittiin kunnittain ja pitäjittäin sukunimen mukaisessa aakkosjärjestyksessä. Luetteloissa on sarakkeet henkilön nimen lisäksi esimerkiksi syntymäajalle, ammatille, uskontokunnalle, osoitteelle ja siviilisäädylle sekä sarake palvelukelpoisuudesta ja syy palveluksen lykkääntymisestä tai siitä vapauttamisesta. Muistutuksia-sarakkeessa on aiheen kannalta mielenkiintoista informaatiota. Sieltä löytyy esimerkiksi merkintöjä "lähtenyt merireissulle" tai "on merimies". Joskus luettelossa on merkintä merimiehen palveluslaivasta. Lisäksi on tiedusteltu luku- ja kirjoitustaitoa tai koulusivistystä. Käytännössä kaikkia kohtia ei ole läheskään kaikilta miehiltä kirjattu, mutta kutsuntaluettelot ovat varsin monipuolinen henkilöhistoriallinen lähde ja avaavat mielenkiintoisen näkökulman siirtolaisuuteen ja merille lähtöön. Yksistään ne eivät ole riittävä lähde siirtolaisuuden selvittämisessä, mutta varsin vähän käytetty ja lisäarvoa tuova lähderyhmä.

Käytän henkilöhistoriallisten tapausten syventämiseen sekä kutsuntaluetteloiden tietojen tarkistamiseen seurakuntien väestötietoja ja muuttaneiden luetteloita sekä Oulun ja Raahen merimieshuoneiden aineistoja. Kontekstittietoa haen tutkimusalueen keskeisimpien pitäjien paikallishistorioista. Teemaan liittyvää ja henkilöhistoriaa täydentävää tietoa löytyy myös sanomalehdistä.

Aikaisemmissa Suomen autonomian aikaa käsittelevissä esityksissä kutsuntaluetteloita on käytetty vuoden 1901 asevelvollisuuslain aiheuttamien kutsuntalakkojen tutkimuksessa. Muun muassa Antti Pohjalaisen pro gradu (2010) tarkastelee Oulun, Ari

Ilmoitus

niitä asevelvollisten lukumäärästä, jota 1881 vuoden tultunna jaon tapahtuttua tulee Oulun läänin arvan-heitoalueesta kasettaviiksi wakinaisen palvelukseen, jeta niistä sotajoukoista, joihin he asetetaan.

Kuntaindikaattori numero.	Arvanheitoalue.	Se määrä, jota tultain joukkoa war-ten otetaan.		Muistutusta.
		4v:n Dultun pataloonaan maahan.	4v:n Dultun pataloonaan maahan.	
1	Kalejoen ja Raution kunnat	5	1	4
2	Alavieskan kunta	2	1	1
3	Uvijärven ja Siemin kunta	3	1	2
4	Yliuieskan kunta	3	1	2
5	Dulajisten kunta	3	1	2
6	Pyhäjoen ja Merijärven kunnat	3	1	2
7	Raahen kaupungin kunta	3	1	2
8	Salon pitäjäs ja Salon lappeli	4	1	3
9	Viuhannin kunta	4	1	3
10	Siihtajoen, Revoholmen ja Luodon kunnat	5	1	4
11	Paavolan kunta	4	1	3
12	Ranttilan kunta	5	1	4
13	Haapajärven kunta	5	1	4
14	Haapaveden ja Kärsämäen kunnat	6	1	5
15	Keskilän kunta	2	1	1
16	Piisijärven kunta	6	1	5
17	Piippolan kunta	2	1	1
18	Palkkilan kunta	2	1	1
19	Pyhäjärven kunta	5	1	4
20	Ketijärven kunta	5	1	4
21	Syrnyälmen ja Kietijärven kunnat	5	1	4
22	Kuhmoniemen kunta	5	1	4
23	Palkamon kunta	4	1	3
24	Rajaanin maaseuratunta ja Rajaanin kaupunki	7	2	5
25	Puolangan kunta	7	2	5
26	Sottamon kunta	7	2	5
27	Suomusalmen kunta	3	1	2
28	Säresniemen kunta	3	1	2
29	Jin ja Kuivaniemen kunnat	6	1	5
30	Gaullyputaan kunta	3	1	2
31	Kiimingin pitäjäs ja Ylikiimingin lappeli	3	1	2
32	Kiimingin pitäjäs ja Kempeleen lappeli	4	1	3
33	Kumijoen kunta	3	1	2
34	Temmesen ja Tyrnävän kunnat	4	1	3
35	Muhoksen kunta	4	1	3
36	Utojärven kunta	5	1	4
37	Dulajoen ja Salen kunnat	4	1	3
38	Dulun kaupungin kunta	13	3	10
39	Pudasjärven ja Jotijärven kunnat	11	3	8
40	Kuusamon kunta	6	1	5
41	Simon kunta	2	1	1
42	Kemin kaupunki ja Kemin pitäjäs	5	1	4
43	Terivolan kunta	2	1	1
44	Tornion kaup., Matornion ja Karungin pitäjät	7	1	6
45	Matornion kunta	2	1	1
46	Turtolan ja Kolarin kunnat	4	1	3
47	Novaniemen kunta	6	1	5
48	Kemijärven ja Kuolajärven kunnat	5	1	4

Yhteensä 224 18 206

Dulu, 5 päiväinä Syyskunta 1881

Käänntöimistö puolesta:

Konst. Silden.

Johan Tegström.

Kuva 12. Ilmoitus vakinaiseen palvelukseen asetettävien asevelvollisten määristä Oulun läänissä, sanomalehti *Kaiku* 17.9.1881. Kuva: Kansalliskirjasto.

Mannisen (1985) Etelä-Pohjanmaan, Santeri Röppäsen (1983) Viipurin läänin ja Ilmari Tulokkaan (1966) Jämsän ja Hollolan kihlakuntien kutsuntalakkoja. Siirtolaisuuden ja asevelvollisuuden yhteys tulee myös ilmi aikalaisilta kerätyissä muistitietoaineistoissa (esim. Suomen kielen nauhoitearkisto, Suomussalmen Yli-Näljängältä 5404:1).

2. Pohjois- ja Itä-Suomen merenkulku

Suomalaisten merimiesten määrä oli laskussa 1800-luvun lopulla. Tämä on tärkeä huomio artikkelin tutkimuskysymykselle. Suomalaiset laivanvarustajat eivät pystyneet höyrylaivojen yleistyessä säilyttämään asemiaan. Myös junaliikenne haastoi lyhyen matkan rannikkopurjehduksen ja matkustajaliikenteen. Kokonaistonnisto laski, mutta höyrylaivojen suuremman kuljetuskyvyn vuoksi kuljetuskapasiteetti hieman nousi. Talous- ja merihistorioitsija Yrjö Kaukiaisen mukaan purjelaivojen miehistön määrä laski selvästi 1870-luvulta vuoteen 1913. Höyryaluksien miehistön kasvusta huolimatta merimiesten kokonaismäärä oli ensimmäiseen maailmansotaan tullessa lähes kaksikymmentä prosenttia pienempi kuin 1870-luvulla. (Kaukiainen 1988, 261, 341; myös Ojala 1999, 69.) Höyryalusten tarjoamat työpaikat eivät koskettaneet juurikaan maan pohjoisinta merenkulkua, sillä ensimmäisen maailmansodan alla Suomen höyrylaivatonnisto keskittyi Helsinkiin, Turkuun ja Vaasaan (Ojala 1999, 71).

Taulukko 3. Merimiehiä kauppalavastossa vuosina 1875, 1895 ja 1913. Lähde: Kaukiainen 2008, 261 ja 341.

Laivatyyppi	Vuosi 1875	Vuosi 1895	Vuosi 1913
Purjealukset	9 200	6 350	5 800
Höyrylaivat + ravintolahenkilökunta	610	1 320	2 400
Yhteensä	9 810	7 670	8 200

Kun vielä 1870-luvulla suomalaisia merimiehiä työskenteli kotimaisilla laivoilla selvästi enemmän kuin ulkomaalaisilla, oli tilanne 1900-luvulla päinvastainen. Kaukiainen on arvioinut ulkomaisten laivojen suomalaistyövoiman määräksi vuosina 1901–1913 noin 6 000 miestä (Kaukiainen 2016, 108–109 ja 113–114). Brittiläisissä, saksalaisissa ja etenkin pohjoisamerikkalaisissa laivoissa merimiesten palkkataso oli huomattavasti pohjoismaista korkeampi (Ojala & Pehkonen & Eloranta 2013, 127, Kaukiainen 2008, 339–341).

Perämeren rannikkokaupungeista erityisesti Oulu ja Raahe olivat 1800-luvulla paikkakuntia, joiden elinkeinoelämä sai tulonsa pääosin ulkomaankaupasta, rannikon rahdinkuljettamisesta ja laivanvarustuksesta. Suuri määrä ammatissa toimivista miespuolisista asukkaista palveli merimiehinä. Merenkulku edisti myös rannikkokaupunkien kotiteollisuustuotteiden menekkiä (Virrankoski 1963). 1880-luvulla pohjoinen

merenkulku eli supistuvan rakennemuutoksen aikaa. Merimiesten työllisyystilanne heikkeni ja työnhakijoita oli paljon. Työvoiman liikkuvuus lisääntyi maaseudun tilatoman väestön kasvun myötä ja liikkuvuuden sääntelyn purkautuessa. Pohjanlahden rannikkokaupunkien merimiehistä yhä useampi joutui hakemaan laivapestiä kansainvälisiltä työmarkkinoilta.

Raahen kauppalaivasto oli suurimmillaan 1860-luvulla. Vielä seuraavinakin vuosina kaupungin kauppalaivastossa oli kymmeniä aluksia, mutta 1900-luvun alussa reilut kymmenen. Vastaavasti Raahen merimieshuoneen kirjoissa olevien merimiesten määrä väheni 1880–1890-lukujen taitteesta uudelle vuosisadalle tultaessa lähes viidelläsadalla (KA, Oulu, Raahen merimieshuoneen arkisto, Bec:5; *Raahen Sanomat* 21.6.1890; *Raahen Lehti* 5.3.1901; Lackman 1991, 140–141).

Sama kehitys tapahtui Oulussa. Oulun laiva- ja merimiesvahvuus oli huomattava vielä 1880-luvulle tultaessa, mutta merenkulku hiipui vuosisadan vaihdetta kohti (KA, Oulu, Oulun merimieshuoneen arkisto Bd:6; Hautala 1976, 32 ja 39). Painetun osoiteluettelon mukaan kaupungissa oli 1900-luvun alussa enää 66 merimiesperhettä (Oulun osoitekalenteri 1901–1902, pdf).

Merimieshuoneiden lukuja voi pitää suuntaa-antavina. Vuoden 1873 merilain mukaan merimieshuone tuli pakolliseksi kaikille paikkakunnille, jotka harjoittivat ulkomaankauppaa meritse. Jäseneksi liittyminen oli kuitenkin vapaaehtoista (Matti-la 1995, 21). Näin merimiehen ammattia harjoittaviksi määriteltiin kuitenkin entistä laajempi joukko myös maaseutupitäjien merenkulusta elävää väestöä.

Pohjois-Karjalan ja Savon laivat purjehtivat etupäässä sisävesillä. Saimaan kanavan valmistuminen (1856) käänsi Joensuun seudun Pohjanmaalle suuntautuneen kaupankäynnin kohti Pietaria. Vuonna 1879 valmistunut Pielisen kanava yhdisti Pielisen alueen tiiviimmin Joensuuhun. Pietarsaaresta Joensuuhun saapunut Gustaf Cederberg loi 1800-luvun loppupuoliskolla menestyneen kauppa- ja teollisuusyrityksen. Laivanvarustus oli tärkeä osa Cederbergin liiketoimintaa. Yhtiöllä oli matkustaja- ja rahtiliikenteessä viisi laivaa, kaksi höyrylaivaa rahtiliikenteessä ja hinaajia sillä oli kuusi (Koikkalainen 1998, 234). Siihen nähden, miten merkittävästi Cederberg vilkastutti Joensuun laivaliikennettä, on erikoista, että vuosien 1881–1901 kutsunnoissa merimiehiksi luokiteltuja miehiä oli vain muutama. Kutsuntaluetteloista ei todennäköisesti saa kokonaiskuvaa merenkulun aluetaloudellisesta vaikuttavuudesta.

Joensuulaisten ja kuopiolaisten laivanvarustajien kuunarit ja parkit kävivät 1860- ja 1870-luvuilla ensimmäisinä sisävesialuksina ulkomerellä muun muassa Cádizissa, Malagassa, Barcelonassa ja kauempanakin (Riimala 1994, 81; Kaukiainen 2008, 223). Kuopion laivaliikenteen rakenne muuttui 1880-luvun puolivälissä. Kun vielä vuosikymmenen alussa Kuopiosta kävi viisi laivaa Lyypekissä ja yksi Stettinissä, loppuivat kuopiolaislaivojen Saksan matkat vuosikymmenen puolivälissä. Sisävesistöjen laivanvarustajien laivoja suuremmat rahtilaivat valtasivat Itämeren liikenteen. Tilalle tuli kasvava liikenne Pietariin. 1890-luvulta lähtien kaupungin kaukoliikenne oli etupäässä viipurilaisten käsissä. Kuopion merimieshuoneessa (per. 1861) oli 121 jäsentä vuonna

1889, vuonna 1892 heitä oli 89 ja vuonna 1895 enää 71. 1900-luvun alussa kapteenien ja merimiesten määrä kuitenkin kasvoi tuntuvasti, ja 1917 jäseniä oli jopa 334 (Nummela 1989, 149–153; 156–157; Kuopion kauppalaivastosta v. 1912 Nummela 1989, 162–164). Kuopiossa merimiesten määrän kehitys eteni siis noususuuntaisesti, kun taas vanhoilla rannikon merenkulkupaikkakunnilla se väheni. Tämä kertoo meri- ja sisävesiliikenteen eriytyneestä kehityksestä. Oletan, että molemmilla kehityssuunnilla oli yhteyksiä asevelvollisuudesta vapautumiseen merimiesammatin nojalla. Sisämaassa syntyi uusia merimiessukuja, kun taas vanhoissa merenkulun keskuksissa vaikuttivat ammattiperinteet.

3. Kutsuntaluetteloiden merimiehet

Kutsuntaluetteloiden informatiivisuus vaihtelee henkilöstä toiseen, ja eroja näyttää tutkimusaineistoni perusteella olevan myös eri kutsuntapiirien (läänien) välillä. Asevelvollisten ammattikirjaukset eivät välttämättä vastaa todellisuutta. Osalla asevelvollisista merimiehistä työnantaja oli toimittanut kutsuntaviranomaiselle vaaditut asiakirjat tai muun todisteen merimiesammattista. Suuressa osassa kutsuntaviranomaisen kirjaus ”merillä” tai ”ulkomailla” perustui sen sijaan epätasälliseen tietoon. Vapautuksen saaminen asevelvollisuudesta vaati erillistä hakemusta eivätkä kaikki vuosien 1859–1879 ikäluokkien tavallisista merimiehistä hallinneet sellaisen laatimiseen vaadittavia taitoja. Osa miehistä yksinkertaisesti laiminlöi kutsunnat, vaikka laki määräsi siitä sanktioita. Merimiehet saattoivat siis luistaa kutsunnoista yksinkertaisesti olemalla poissa kotimaasta, vaikka he eivät olisi vapautushakemusta laatineetkaan. Käytännössä monen keinona olikin etenkin ensimmäisten kutsuntojen alla karkaaminen merille ja sitä kautta asevelvollisuuden välttäminen. Karkaaminen saattoi liittyä asevelvollisuuden välttämiseen, mutta ilmiö oli monisyinen.

Kutsuntatoimiston pysyvä osa (puheenjohtaja ja kaksi jäsentä) vastaanotti, tutki ja päätti vapautus-, lykkäys- ja helpotushakemuksista (AsevL 44. ja 45. §). Ammatin perusteella vapautusta hakevan piti osoittaa peruste ammattitutkinnolla ja palvelustodistuksella. Vapautushakemukset lähetettiin etukäteen. Oulun läänissä jätettiin ennen vuoden 1881 kutsuntoja 258 vapautushakemusta. Merimiesten osuus oli tästä noin neljännes. Kuopion läänin ensimmäisestä kutsuntapiiristä jätettiin 167 vapautushakemusta ja toisesta 114 eli yhteensä 281 vapautushakemusta. Kuopion kasvava ulkomaankauppa huomioon ottaen on yllättävää, että Kuopion läänissä ei vuoden 1859 ikäluokassa ole hakevien joukossa ainuttakaan merimiestä ja vuosien 1860–1861 ikäluokassakin vain muutama. He olivat kotoisin Kuopion seudulta.

Tutkimusalueen kutsuntaluetteloiden merimieskirjaukset ovat etupäässä Perämeren merenkulun keskuksista Raahesta ja Oulusta. Merimiesten painottuminen merikaupunkeihin ei ole yllättävää. Varsin moni kaupunkilainen merimies oli kuitenkin

syntynyt maaseudulla. Maassamuuton huomioon ottaminen tukee tutkimuskysymyksiä oikeutusta – merimieheksi hakeutumisella ja kotimaiseen merikaupunkiin muuttamisella saattoi olla yhteyksiä asevelvollisuudesta vapautumiseen ja siirtolaisuuteen. Merimiesten juuria löytyy muun muassa Pattijoen, Pyhäjoen ja Salon pitäjistä. Raahen ja Ouluun muualta muuttaneita merimiehiä oli eniten Hailuodosta, Salon pitäjistä, Kalajoelta sekä Haukiputaalta, Tornion seudulta ja Iistä. Kemin seudulta on kutsuntaluetteloissa vain neljä merimieskirjausta. Oulun läänin sisämaan paikkakunnista kutsuntaluetteloissa on merimieskirjauksia vain Kajaanista ja Temmeksestä sekä Haapavedeltä (taulukko 4.). Yksi heistä oli Raahen kutsunnoissa merellä olleeksi kirjattu Jakob Jokilehto (s. 1865). Haapavedeltä kotoisin ollut Jokilehto pestautui jungmannina syyskuussa 1885 *Wellamolle*, otti ulkomaisen jatkopestin kesällä 1888 Liverpoolissa ja palasi kotimaahansa heinäkuussa 1891. Haapavedeltä oli lähtöisin myös Abram (Aaprami) Ollila (s.1864). Hän palveli *Wellamolla*, *Ahtolla* ja *Saamalla*, kunnes muutti yhdessä perheensä kanssa Amerikkaan 1899.

Havaintojeni mukaan Oulun läänin kutsuntojen merimiehet edustivat paljolti joukkoa, jossa merellinen ammatti kulki suvussa. Tällä ryhmällä oli kaiketi parhaat valmiudet hyödyntää asevelvollisuuslain vapautuspykäliä. Lähes 40 prosentilla isä oli merimies, luotsi, perämies tai merikapteeni. Lähes 30 prosentilla kutsuntaan osallistuneista isä oli työmies tai ammattityöläinen (mm. timpuri/laivatimpuri, ajuri, seppä, teurastaja). Torppareiden, mökkiläisten ja muiden tilattomien osuus oli noin 14 prosenttia ja talollisten noin seitsemän prosenttia. Virkamies- tai yrittäjätaustaisia oli vajaa kymmenesosa. Merille lähti satunnaisesti myös professorin, nimismiehen, kirkkoherran, maanmittarin, kirjanpitäjän, tullivirkailijan, kauppiaan ja nimismiehen kutsuntaikäisiä poikia.

Oulun läänin kutsuntoihin osallistuneissa vuoden 1860 ja 1861 ikäluokissa oli myös merimiehiä, joiden tausta oli maaseutuväestössä. Talollisten, torpparien, mäkitupalaisten, huonemiesten (vrt. itäsuomalainen loinen) ja itsellisten merimiespoikia oli esimerkiksi Haukiputaalla ja Salossa. Tornion ensimmäisten kutsuntojen merimies Kaarlo Ytterberg oli kirjansitojan, siis käsityöläisen poika. Merimiehissä oli taustaltaan muitakin kirjansitojien sekä muun muassa leipurin, vahtimestarin ja poliisin poikia. Asevelvollisia siis veti merille paljolti merellinen sukutausta, mutta toisaalta merille lähdettiin hyvin monenkirjavista sosiaalisista lähtökohdista.

Varsin moni kutsunnoissa ammatillisella perusteella vapautettu asevelvollinen teki merkittävän työuran merillä. Osa heistä palveli ulkomailla. Joroisissa 1861 syntynyt kauppiaanpoika Johan Gerhard Snellman lähti merille 1875. Hän suoritti perämiehen tutkinnon Oulun merimieskoulussa 1882 ja merikapteenin tutkinnon 1885. Professori, Oulun kaupunginlääkäri Fredrik Nylanderin Gustaf-poika (s. 1863 Oulussa) purjehti 1870- ja 1880-lukujen taitteessa eri puolilla maailmaa, suoritti Oulussa perämiehen tutkinnon 1883 ja merikapteenin tutkinnon 1887. Työmiehen poika Herman Nikkilä (kutsuntaluettelon mukaan syntymävuosi oli 1861; Oulun merimiesmatriikelin mukaan 1864) valmistui puolestaan merikapteeniksi vuonna 1901.

Taulukko 4. Oulun läänin kutsunta-alueen asevelvolliset merimiehet paikkakunnittain vuosina 1881–1901. Lähde: KA, Oulu, Oulun lääninhallituksen arkisto Ba:1–Ba:11 Läänintomisto; Bc:1 Kutsuntaluettelot 1881–1901.

Paikkakunta	Merimiehiä yhteensä
Alatornio	3
Haapavesi	1
Hailuoto	24
Haukipudas	11
Ii	6
Kajaani	2
Kalajoki	7
Kemi	2
Kemin maalaiskunta	2
Merijärvi	1
Oulu	246
Oulun maalaiskunta	4
Oulunsalo	1
Pyhäjoki	5
Raahe	320
Salon pitäjä	21
Siikajoki	1
Temmes	1
Tornio	6
Yhteensä	664

Kaikkiaan Oulun läänin kutsunnoissa merimieheksi kirjatusta yli 650 henkilöstä vain 168:n kohdalla kutsuntaviranomaisella oli tiedossaan laiva, jolla mies palveli. Aluksia mainittiin noin 50 (useampi merimies työskenteli samalla laivalla). Puutteelliset palvelusalueiden tiedot kertovat nähdäkseni siitä, että merimieheksi kirjaaminen perustui usein epätarkkaan, mahdollisesti kuulopuheisiin perustuvaan tietoon. Jos vakinaisen väen miesmäärä olisi ollut suurempi, vaatimukset merimiesten olinpaikan tarkemmasta selvittämisestä olisivat varmaankin olleet tiukemmat.

Luettelossa on oululaisia ja raahelaisia, mutta myös ulkomaalaisia laivoja. Etenkin 1800-luvun lopulla oli Perämeren laivaliikenteen supistumisen seurauksena tavallista, että miehet pestautuivat Etelä-Suomen satamista tai matkustivat ulkomaille ja hakeutuivat siellä merimieheksi. Muutama kutsuntaluetteloiden merimies palveli myöhemmin Amerikan rannikkoliikenteessä (Suomalaisista Yhdysvaltain itä- ja länsirannikon liikenteessä ks. Kero 1988, 407–408; Kuorilehto ja Ojala tässä teoksessa). Tällaisia olivat ainakin Raahesta lähteneet Josef A. Alakopsa (s. 1877), Matti A. Tervo (s. 1877) ja Gustaf Aittaniemi (s. 1878). Lisäksi Yhdysvaltain itärannikolle asettuneita merimiehiä olivat muun muassa Juho A. Hedborg (s.1868) ja Matti A. Tybänkioja (s. 1870). Amerikan rannikon merimiessairaaloissa menehtyi moni Pohjois-Suomen merimies,

esimerkiksi raahelaiset Juho Sipola, Frans Gustaf Pyhäluoto, Juho F. Pyhäluoto, Juho Ollila ja Adolf Koskela).

Raahelainen Matti Heikki (Matts Henrik) Rautio (s. 1869) palveli kutsuntojen aikaan 1868 rakennetulla parkkilaiva *Impillä*. Alus tarjosi vielä 1800-luvun viimeisinä vuosikymmeninä työtä lukuisille raahelaisille, mutta vuosisadan lopussa se myytiin Ahvenanmaalle.

Raution Johan Emil -niminen veli hukkui purjehtiessaan Australian vesillä. Veljeksiä myös Jaakko (Jakob Leonard) toimi merimiehenä ennen asettumistaan Amerikkaan ja veljessarjan Arvid August oli pitkäaikainen raahelainen kunnallisvaikuttaja. Myös perheen työtöt Anna Maria ja Elin Hedvig asettuivat uudelle mantereelle (KA, Oulu, Oulun läänintuomiston arkisto Ba:6, Kutsuntaluettelot; Raahen seurakunta, rippikirja, 1885–1890, 219: nimet "Rautio, Hedborg Rautio, Hedborg"; Korpela & Salkosalo 2007, 35–38, 113–115). Tämä kuvastaa merimiesten ja muun väestön siirtolaisuuden rajoittamista jopa yksittäisten perheiden sisällä.

Ulkomailla kuolleista merimiehistä saatavien tietojen perusteella on mahdollista todentaa, että kutsunnoissa merimieheksi merkityt seilasivat toisella puolella maailmaa myös todellisuudessa. Suomen Sukututkimusseuran *Merimiehen Ystävä* -lehden tiedoista koostama tietokanta osoittaa ainakin 111:n Oulun tai Kuopion läänistä kotoisin olleen merimiehen menehtyneen ulkomailla. Tällaisia henkilöitä olivat esimerkiksi kemiläisen leipuri Robert Lackströmin Juho-poika (s. 1872), joka menehtyi saksalaisen laivan mukana 1892. Hailuodossa syntynyt Juha Klemetti kuoli puolestaan Shanghaissa syksyllä 1888 (Suomen Sukututkimusseuran merimiestietokanta).

Edellä totesin, että Kuopion läänissä ammatin perusteella vapautusta hakeneet merimiehet lähes loistavat poissaolollaan. Kaiken kaikkiaan Kuopion läänin kutsuntaluettelosta löytyy varsin vähän merimiehiä (taulukko 5.). Merimiesammattin suomalla vapautuksella näyttäisi siis olevan vain vähän merkitystä Itä-Suomen alueella, vaikka sisävesistöjen laivaliikenne vilkastaikin tutkimallani ajanjaksolla. Kuopion läänin merimiehistä kirjatut tiedot ovat myös niukempia kuin Oulun läänissä. Itäsuomalaisen merimiesten vaiheiden selvittämistä vaikeuttaa myös viime sotien aikana tapahtunut Viipurin merikoulun arkiston lähes täydellinen häviäminen. Vaikka merimies olisi saanut vapautuksen asevelvollisuudestaan, Kuopion läänin luetteloissa ei ole juurikaan tarkempia tietoja merillä olosta – ei esimerkiksi tietoa palveluspaikasta.

Sisämaan lukumäärät ovat niin pieniä suhteessa asevelvollisten kokonaismääriin, ettei oletus korrelaatiosta asevelvollisuuden välttämisen ja merimiesammattin houkuttelevuuden välillä saa vahvistusta. Taulukosta voidaan korkeintaan todeta, että Kuopion läänissä merimiehiä oli eniten 1870-luvun alkupuolella syntyneissä ikäluokissa. He tulivat kutsuntaikään vuosien 1892–1897 kutsuntojen aikaan.

Kuopion läänin asevelvolliset merimiehet keskittyivät Kuopioon ja Kuopion ympäristöön. Pohjois-Karjalasta heitä oli vain muutama (Joensuu, Juuka ja Kontiolahti). Läänin asevelvollisista merimiehistä vapautettiin kutsunnoissa ammatin (Asevl 36. §) tai muun syyn perusteella 14 miestä. Osalla vapautusperusteina olivat terveydelliset



Kuva 13. S/s Wellamo, rannikkohöyrylaiva Oulussa. Kuva: Suomen merimuseon kuvakokoelma SMK88001:251. Kuvan alkuperäinen omistaja Ulf Kyntzell.

seikat. Merimiesstatuksesta huolimatta asepalvelukseen määrättiin muun muassa kuopiolaisen merimiehen poika, merimies Juho Reetu Leskinen (s. 1865) joten vapautusperustetta ei aina sovellettu yhdenmukaisesti. Merenkulkuammatti riitti sen sijaan vapautukseen asevelvollisuuslain 36 §:n perusteella kontiolahtelaiselle Johannes August Sneckille (s. 1875) oli isänsä tavoin luotsi. Joukossa oli myös merimiehiä, joita ei tavoitettu. Yksi heistä oli kuopiolainen Juho Valfrid Hyvärinen (s. 1865), joka oli oleskellut Kaliforniassa vuodesta 1882. Varkauden tehtailla työskennellyt merimies, ruukinkirjanpitäjän poika Anders E. Roni (s. 1870 Leppävirta), oli suorittanut perämiehen tutkinnon Viipurin merikoulussa vuosina 1890–1891. Ronin ensimmäinen laivapesti oli ollut suomalaisella *Wilhelm*-laivalla vuonna 1885, mutta myöhemmin hän työskenteli kanadalais- ja norjalaislaivoilla. Hän suoritti Kuopion teollisuuskoulussa syksyllä 1895 höyrylaivan päällikön tutkinnon. (KA, Joensuu, Kuopion lääninhallituksen arkisto, Ba:1–Ba:19 Läänintoimisto, Kutsuntaluettelot 1881–1901; KA, Mikkeli. Kirjallinen tiedonanto kirjoittajalle 17.1.2018; Kuopion tuomiokirkkoseurakunta, syntyneet 1862–1879, 44, MKO 9–15.)

Kuopion läänin kutsunta-alueen merillä olleista 34 miehestä 32:lla oli ammattinimikkeenä merimies. Kuten Oulun läänissä, myös Kuopion läänissä merimiesammatti näytti periytyvän. Kahdentoista merimiehen isä oli merimies tai muussa merellisessä ammatissa työskentelevä. Kahdeksalla isän ammatti oli työmies. Lisäksi itäsuomalaiseen maaseutuun hyvin sopien joukossa oli tilattoman väestön poikia (loisen poikia).

Taulukko 5. Kuopion läänin kutsunta-alueen asevelvolliset merimiehet vuosina 1881–1901. Lähde: KA, Joensuu, Kuopion lääninhallituksen arkisto Ba:1–Ba:19 Läänintoimisto, Kutsuntaluettelot 1881–1901.

Paikkakunta	Syntymävuosi/merimiehiä	Merimiehiä yhteensä
Joensuu	1877: 1	1
Juuan tehdas	1874: 1	1
Kontiolahti	1875: 1	1
Kuopio	1860: 2	25
	1861: 1	
	1864: 1	
	1865: 5	
	1870: 5	
	1872: 4	
	1873: 1	
	1874: 1	
	1875: 3	
	1876: 1	
	1877: 1	
Leppävirta	1861: 1	2
	1864: 1	
Maaninka	1867: 1	1
Suonenjoki	1869: 1	1
Varkaus	1861: 1	2
	1870: 1	
Yhteensä		34

Sosiaalisen hierarkian yläpäättä edusti joensuulaisen kruununvouti Lars Thuringin poika.

Kahden läänin vertailu osoittaa, että Oulun pataljoonan rekrytointialueella merimiehen ammatti (ei tarkoittanut automaattista vapauttamista) näkyy Kuopion läänin selkeämmin. Merimieheksi kirjattujen osuus koko asevelvollisten lukumäärästä vaihteli muutamasta prosentista kymmenyksestä viiteen prosenttiin. Oulun läänin merimiesten näkyvyys kutsunnoissa painottuu ensimmäisiin kutsuntoihin. Viiden ensimmäisen ikäluokan (s. 1859–1863) osuus on 46 prosenttia kutsuntojen merimiesten koko määrästä. Samaan aikaan, kun asevelvollisuutta ajettiin sisään, elettiin Raahen ja Oulun merenkulussa supistuvan rakennemuutoksen aikaa niin laivojen kuin miehistön määrässä mitaten. Taulukko 6. on tehty Oulun läänin kutsuntaluetteloiden mukaan.²¹

²¹ Kutsuntaluetteloiden ja merimieshuoneen tiedoissa merimiesten syntymäajoissa on jonkin verran eroja.

Taulukko 6. Oulun läänin kutsuntojen merimiehet syntymävuosittain vuosien 1881–1901 kutsuntaluetteloissa. Lähde: KA, Oulu, Oulun läänintoimiston arkisto Ba:1–Ba:11, Bc:1 Kutsuntaluettelot 1881–1901.

Asevelvollisen syntymävuosi	Asevelvollisista merimiehiä	Merimiesten osuus läänin asevelvollisista (%)
1859	67	3,1
1860	63	3,4
1861	89	4,9
1862	33	1,9
1863	56	3,0
1864	44	2,4
1865	34	2,0
1866	18	1,4
1867	31	1,9
1868	25	1,7
1869	16	0,8
1870	29	1,3
1871	23	1,0
1872	20	0,9
1873	19	0,9
1874	17	0,7
1875	12	0,5
1876	15	0,6
1877	13	0,5
1878	26	1,0
1879	7	0,25
Epäselvät	7	
Yhteensä	664	

Oulun läänin kutsunnoissa 71 miehellä eli lähes 11 prosentilla oli ammattinimikkeenä muu kuin merimies, vaikka mies olikin töissä laivalla. Näistä tapauksista valtaosan muodostivat työmiehet ja rengit. Lisäksi oli joitakin talonpoikia ja eräitä muita ammatteja. Laivoille siis pestattiin työvoiman tarpeen mukaan muitakin kuin ammattimerimiehiä. Raahelainen Kaarlo Sortti (s. 1864 Raahessa) oli muurarin poika. Hän palveli jungmannina kesäkuusta 1886 *Amphitritella* ja heinäkuusta 1891 merimiehenä *Heralla*, kunnes palasi kotiin 1893 ja alkoi elättää itseään muurarina. Merimiehet saattoivat yleisemminkin työskennellä muissa ammateissa, mutta Oulun merimieshuoneen aineisto ei yksinään anna mahdollisuutta koko uran selvittämiseen.

4. Merimiehet osana siirtolaisvirtaa 1880–1900

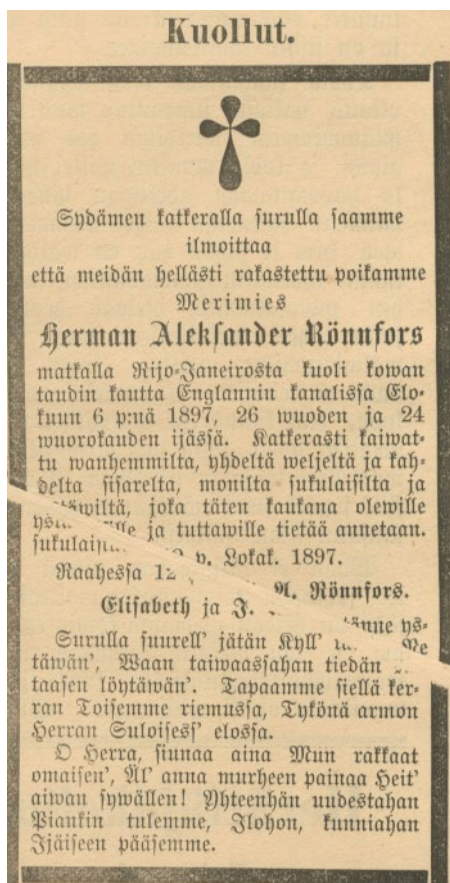
Vuonna 1881 Oulun läänistä muutti ulkomaille noin 1 100 henkilöä, joista asevelvollisuusikäisiä miehiä oli noin 140. Sanomalehti *Kaiku* kertoi joulukuussa 1883, että höyrylaiva *Wellamo*, joka liikennöi Oulun ja Tornion välillä, oli kuljettanut 260 henkilöä Ruotsiin, mistä he olivat jatkaneet Amerikkaan. Ajanjaksolla 1870–1914 Oulusta, Raahesta, Kemistä ja Tornioista muutti Amerikkaan yhteensä yli 4 600 henkilöä. Yksistään Oulusta muuttajia oli lähes 3 600. Raahesta muutti 1880-luvulla Amerikkaan läänin kuvernöörille tehtyjen ilmoitusten mukaan lähes 330 henkilöä. Raahen, Salon emäseurakunnan, Salon kappelin ja Vihannin siirtolaisten määrä oli noin 500. Raahesta pääsi suoraan New Yorkiin 120 Suomen markalla (nykyrahassa 617 euroa²²) kahdessa-toista vuorokaudessa. Hampurin–Amerikan-Yhdysseuralla oli Raahessa asiamiehenä merikapteeni Johan Westerberg (*Satakunta* 10.5.1882; *Kaiku* 1.12.1883; *Raahen Sanomat* 30.11.1889; 7.12.1889 ja 14.12.1889; Kero 1974, 230; Lackman 1991, 28–29).

Oulun Wiikko-Sanomien julkaisi toukokuussa 1862 kirjeen Kaliforniasta, jossa kirjoittaja luetteli niemeltä 30 Oulusta lähtenyttä merimiestä (“[...] tänne tulleet Oulusta merimiehet tietääkseni elävät [...] Täällä on vielä muitakin, mutta ei ole sijaa paperissa nimille”). New Yorkissa oli 1880-luvun lopulla kesäisin 40–50 suomalaista merimiestä ja talvisin noin 450. 1880-luvun lopulla uuden mantereen rannikkoliikenteessä palveli satoja suomalaisia merimiehiä – merimiespastori Matti Tarkkasen raportin mukaan noin 700 (*Oulun Wiikko-Sanomien* 24.5.1862; Kero 1988, 406–408).

Siikajokilaaksosta (Siikajoki, Revonlahti, Paavola, Rantsila, Pulkkila, Kestilä, Piipola ja Pyhäntä) Amerikkaan muutti 1880-luvulla lähes 600 henkilöä, 1890-luvulla lähes 1 300 henkilöä ja vuosina 1900–1909 noin 2 200 henkilöä. Siikajoki oli rannikkopitäjänä siirtolaisuuden eturintamassa. Vilmusenahon mukaan juuri merimiesten liikkuvuus oli luonut pitäjään suoria yhteyksiä Amerikkaan ja pohjustanut paikkakunnan Amerikan siirtolaisuutta (Vilmusenaho 1984,1). Näistä pitäjistä oli 1880- ja 1890-lukujen kutsunnoissa kuitenkin vain muutamia merimiehiä. Tämä antaa olettaa, että merimiesammattia ei dokumentoitu kutsuntaluetteloihin todellisuutta vastaavassa laajuudessa.

Siikajokilaaksosta kotoisin olevat siirtolaismerimiehet ovat esimerkkejä merenkulkijoista, jotka lähtivät ensin kotipitäjästään etappisiirtolaisina merikaupunkeihin ja sieltä merimiehenä ulkomaille. Raahen ja Oulun merimiehissä oli toisin sanoen paljon sellaisia, jotka olivat alun perin kotoisin sisämaasta. Heillä oli sukulaisverkostojen ja esimerkiksi lehdistön kautta oma vaikutuksena sisämaasta siirtolaiseksi lähteiden muuttopäätöksiin. Tilattoman väestön kasvu, laillisen suojelun järjestelmän murtuminen ja muuttovapauden toteutuminen loivat perustaa uudenlaisten työmarkkinoi-

²² Laskettu Suomen Pankin Rahamuseon rahanarvolaskurilla.



Kuva 14. Englannin kanaalissa menehtyneen merimies Herman Rönnsforsin kuolinilmoitus *Raahen Lehdessä* 15.10.1897. Kuva: Kansalliskirjasto.

den syntymiselle. Jo 1800-luvun puolivälissä lainsäädäntöä muutettiin siten, että työn perässä liikkuvia ei pidetty irtolaisina. Vuonna 1883 irtolaisuusasetusta lievennettiin entisestään ja laillisen suojelun järjestelmä poistettiin. (Pukero 2009, 35–38, 162–163). Epäitsenäisen väestön liikkumatilan laajetessa siirtolaisuuden sosiaaliset ja taloudelliset työntävät tekijät pääsivät realisoitumaan. Siirtolaisuus oli yksi osa Suomen 1800-luvun muutostuulusta, ja merimiehet olivat yksi sen avainryhmistä.

Merimiesten vaikutusta siirtolaisuuteen ei ole kuitenkaan helppoa kattavasti arvioida. Asevelvollisuuslain vapautuspykälien tietoisien, taktikoivan hyödyntämisen ja ”merille karkaamisen” laajuus jäävät spekulatiivisiksi. Kutsuntojen julkisuus toi asevelvollisten ratkaisuihin myös paikallistason sosiaalisen kontrollin.

Oulun läänin asevelvollisista merimiehistä oli kutsuntatilaisuuteen mennessä asettunut Amerikkaan asumaan enemmän tai vähemmän vakituisesti 27 miestä (KA, Oulu, Oulun läänintuomiston arkisto Ba:1–Ba:11 Kutsuntaluettelot 1881–1901). Kutsuntaluettelon tietojen mukaan asevelvollisista merimiehistä eniten (17 miestä) Amerikkaan menneistä oli Oulusta. Jos yhdistetään 1860-luvun tiedot Kaliforniassa asuneista oululaisista yli 30 merimiehestä ja laivoista karanneet sekä merimiessiir-

tolaiset, nousee Oulusta Amerikkaan muuttaneiden merimiesten määrä 1800-luvulla todennäköisimmin kolme- kuin kaksinumeroiseksi.

Kutsuntaluetteloissa tiedon varmuus miehen oleskelupaikasta vaihteli tarkasti dokumentoidusta tiedosta kuulopuheisiin. Ulkomailla oleskelleita asevelvollisia oli kaikkiaan moninkertainen määrä kutsuntaluetteloissa mainittuihin nähden. Raahen merimieshuoneen asiakirjojen perusteella ulkomaille asettui vuoteen 1916 mennessä pysyvästi yli kaksikymmentä muuta merimiestä. Lisäksi on laskettava karkurit, joista ei kutsuntaluetteloissa tai merimieshuoneen aineistossa karkaamisen lisäksi ole muuta tietoa. Heistäkin osa jäi pysyvästi ulkomaille. Yksittäisiä tietoja on myös muutoista Pohjanlahden rannalta Suomen Karjalaan kuten Viipuriin ja Pitkärantaan.

Karkaamista on merimieshistoriassa tutkittu varsin paljon (mm. Ojala & Pehkonen & Eloranta 2013; Kaukiainen 1999). Jari Ojala selvittää tässä teoksessa karkaamista siirtolaisuuden muotona. Omassa tutkimusaineistossani (kutsuntaluettelot) merimiesten karkaamistietoja on 34 asevelvollisesta. Lisäksi passilla ulkomailla oleskeli kymmenkunta Oulun läänin merimiestä. Kaikki karkaamistapaukset ovat Oulun läänin kutsunnoissa kirjattuja. Jos rinnalle ottaa merimieshuoneen aineistoja, asevelvollisikäisten karkaamismäärä on mainittua lukua paljon suurempi.

Kutsuntaluetteloiden perusteella laivasta karanneeksi on identifioitavissa esimerkiksi oululainen Juho Jaakko Kuivala (s. 1859). Hän lähti merille 1878, jäi Amerikkaan, palasi Suomeen, ja meni jälleen takaisin Amerikkaan. Yli kymmenessä tapauksessa merimiehen todettiin oleskelevan ulkomailla ilmeisesti muuten kuin merireissulla. ”Mennyt merille” tai ”oleskelee ulkomailla” -kirjaukset jättävät mahdollisuuden monenlaisiin tulkintoihin. Kun nämä ryhmät lasketaan yhteen, läänin asevelvollista merimiehistä ulkomailla oleskeli merireissua pysyvämminkin yli kymmenesosa. Pattijoella vuonna 1867 syntynyt Samuel Ehrola pestautui *Roska*-laivalle 1.10.1885, sitten 1887 *Iirikselle* ja otti jatkopestin Belfastista syksyllä 1889. Suomeen Erhola palasi 1891 ja sai viiden vuoden passin vuonna 1892. Merimiehen tie vei Amerikkaan, jossa hän kuoli 1916. Pattijoelta (asui kutsuntojen aikaan Raahessa) oli myös Juho Autio eli Sipola (s. 1865). Myös hän aloitti *Roskalla* ja palveli sittemmin *Satamalla*, *Metsolla* ja *Matts Augustilla*. Autio karkasi merireissulla joulupäivänä 1895 ja kuoli Amerikassa 1898. Raahelainen Karl Petter (Kalle Pekka) Hagström (s. 1867) oli kutsuntojen aikaan norjalaisella *Ilpotar*-laivalla. Jungmannina, timpurina ja merimiehenä palvellut Hagström asettui sittemmin perheineen asumaan New Yorkiin. Frans Herman Elg (s. 1868) oli kutsuntojen aikaan ulkomailla. Hän oli aloittanut merimiesuransa jungmannina *Norma*-laivalla syksyllä 1884. Hän pestautui sittemmin Göteborgista ja oleskeli 1900-luvun alussa Amerikan Astoriassa. Vuoden 1897 kutsuntojen aikaan Oulun merikoulussa opiskellut ja siksi vapautettu Anders William Hagström (s.1875 Raahessa) purjehti *Tourilla*, *Juppiterilla* ja *Heralla*. Vuosien 1896–1897 merikoulun jälkeen Hagström siirtyi vuosikymmenen lopulla Lyypekissä höyrylaiva *Constanten* palvelukseen. Perämies avioitui ja asettui asumaan New Yorkiin vuonna 1901 (KA, Oulu, Oulun läänintoimiston arkisto Ba:1–Ba:11 Kutsuntaluettelot; Raahen merimieshuoneen arkisto Ba:5 Merimieshuoneen ulkopuolisten merimiesten luettelo 1875–1916). Nämä lukuisat

tapaukset kertovat pidempiaikaisesta ulkomailla olosta ja jopa pysyvästä siirtolaisuudesta, johon yhdistyi myös perheen muutto uuteen kotimaahan.

Muuttohalukkuus merten taakse saattoi olla syvällä maaseudulla rintamaita suurempi. Maaseutu purki suhteellista liikkaväestöään. Kirjeet, sanomalehtien uutiset sekä työn perässä liikkuminen toivat kaukomaita tunnetuksi ja saattoivat antaa sysäyksen muuttopäätökseen. Esimerkiksi Kainuussa Amerikan siirtolaisuus oli suhteellisesti maakunnan suurinta Puolangalta. Muuttohalukkuutta vauhditti Kainuun tervatalouden hiipuminen. Puolankaa muutos koski Itä-Kainuuta varhaisemmin (mm. Kauhanen 2018; Kainuun tervatalouden murroksesta; isojaon vaikutuksesta kainuulaiseen luokkarakenteeseen lähemmin Toivanen 2018, mm. 129–132).

Kainuun siirtolaisuuspromille oli noin 11 vuonna 1901. Vuonna 1905 se oli jo 30,2. Kainuulaispitäjissä oltiin siirtolaisuuden aallonharjalla Puolangalla, Suomussalmella, Kuhmonniemellä ja Hyrynsalmella. Puolangalta muuttajia oli ajanjaksolla 1870–1914 Keron tutkimuksen perusteella lähes 950 ja Kuhmonniemeltä siirtolaisia oli kaikkiaan yli 1 400. 1880-luvun alussa Kainuusta lähti Amerikkaan yli 90 siirtolaista. Seuraavan vuosikymmenen alussa määrä oli kolminkertainen ja vuosisadan vaihteessa lähtijöitä oli pari sataa vuodessa (Turpeinen 2002, 13, 53, 99; Kero 1974, 231).

Siirtolaisuuden suhteellinen vaikutus oli Kainuussa merkittävä, mutta se toteutui muita väyliä kuin merenkulun ammattien kautta. Siirtolaisuutta sysävänä tekijänä asevelvollisuuslailla (niin alkuvaiheessa kuin vuoden 1899 jälkeen) oli vaikutusta myös syrjäisessä Kainuussa, mutta perussyyt liittyivät kato- ja tautiaikoihin sekä tilattoman väestön toimeentulon hakemiseen. Kainuusta menttiin Amerikkaan myös Muurmannin eli ”Ryssänrannan” kautta. 1880-luvulla siellä oli muun muassa Suomussalmelta noin 40 henkilöä. Muurmannissa oli 1890-luvun lopussa ehkä noin 900 suomalaista. Siirtolaisuuden suuntana oli muutoinkin itä. Venäjällä asui vuonna 1880 arvion mukaan kaikkiaan jopa 930 kuhmolaistaustaista eli 15 prosenttia pitäjän henkikirjoitetusta väestöstä. Pietarissa asui 1800- ja 1900-lukujen taitteessa satoja kuhmolaisyyntyisiä. Kuhmon Venäjälle muuton kärjessä oli Lammasperän perukka, sillä kylän vajaasta 600 asukkaasta kaksi kolmesta oli mennyt rajan taakse. Kuhmon Venäjän siirtolaisuus tulee esille myös 1800-luvun lopun kutsuntaluetteloissa. (Turpeinen 2001, 8; Enbuske 2017, 136. Kainuun muuttoliikkeestä Venäjälle mm. Turpeinen 1985, 90–91; Oulun läänin itäosien muuttoliikkeestä Venäjälle 1800-luvun lopulla ks. Engman 2005, 43–45; Wilmi 2003, 194–196.)

Oulun läänin Amerikan siirtolaisten määräksi (siirtolaisrekisteri alkaa vuodesta 1893) on arvioitu noin 10 500–12 000 henkeä vuosina 1880–1892. Vuosina 1893–1910 siirtolaisia oli läänistä 32 000 (Enbuske 2017, 137). Oulun läänintoimiston kutsuntasiakirjojen mukaan toisia asevelvollisia kutsuttiin asevelvollisuuslain 79 § mukaisesti palvelukseen estyneiden tilalle erityisesti Amerikan siirtolaisuuden takia (Taulukko 7.). Näissä lähteissä merimieheksi määriteltyjä oli seitsemän (Oulu 5, Tornio 1 ja Ii 1). Kutsuntaluettelon nimitietojen perusteella joukossa oli lisäksi useita sellaisia asevelvollisia, jotka oli kutsuntavaiheessa luokiteltu merimiehiksi.

Taulukko 7. Ulkomailla oleskelevat Oulun läänin asevelvolliset, jotka valittiin vakinaiseen palvelukseen 1890, 1885 ja 1900, ja joiden tilalle palvelukseen määrättiin (AveLL 79. §) toiset asevelvolliset. Lähde: KA, Oulu, Oulun läänintoimiston arkisto Bc:1 Asevelvollisuutta ja kutsuntoja koskevat luettelot 1881–1902.

Maa	Vuonna 1890	Vuonna 1895	Vuonna 1900
Amerikka	65	81	64
Venäjä	0	1	0
Ruotsi	1	1	4
Norja	4	2	0
Muu ulkoma	1	4	1
Yhteensä	71	89	69

1880-luvulta ei ole taulukon rajauksen mukaisia tapauksia. Asevelvollisuuskutsuntalistoissa kaikissa asevelvollisissa oli paljonkin miehiä, jotka oleskelivat Venäjällä. Vakinaiseen palvelukseen määrättyjen miesten ulkomailla oleskelun painottuminen Amerikkaan sopii hyvin yhteen yleiseen Suomen 1800-luvun lopun siirtolaisuussuuntaan ja -määrään.

Kuopion pataljoonaan jouduttiin 1890-luvulla määräämään useampana vuotena asevelvollisia Oulun ja Vaasan lääneistä. Nämä tasoitukset johtuivat kutsuntojen aikaisista poissaoloista. Esimerkiksi vuonna 1893 Kuopion läänin kutsunnoista puuttui tuntemattomasta syystä 111 miestä (Isakson 2012, 81; myöhemmistä läänien välisistä siirroista *Isänmaan Ystävä* 27.7.1900). Ilmeinen syy oli miesten lähteminen siirtolaisiksi.

Kuopiosta lähti 811 siirtolaista Amerikkaan vuosina 1870–1914. Se oli vain 1,8 promillea väkiluvusta, kun Suomen kaupunkien keskiarvo oli 3,1 promillea. Koko maassa vastaava luku oli 2,8 ja Kuopion läänissä 0,8 promillea. Määrällisesti eniten siirtolaisuutta oli Kuopion läänissä Kiuruveden ja Iisalmen maalaiskunnista (Kero 1974, 226–227; Mäntylä 1989, 42). Kaiken kaikkiaan voidaan sanoa, että siirtolaisuus näkyy kutsuntalueteloidessa, mutta merimiesten ulkomaille jääminen näkyy aineistossa vain rajallisesti siihen nähden, kuinka paljon heitä muiden lähteiden perusteella oli.

5. Yhteenveto

Asevelvollisuuden toimeenpano alkoi samalla vuosikymmenellä kuin siirtolaisuuden volyyymi kääntyi selkeään nousuun. Artikkelini keskittyy Pohjois- ja Itä-Suomen merimiehiin vuoden 1878 asevelvollisuuslain näkökulmasta. Oulun läänin ja Kuopion läänin kutsunnoissa kirjattiin vuosina 1881–1901 merimieheksi kaikkiaan 698 asevelvollista. 95 prosenttia merimiehistä oli Oulun läänistä. Oulun läänissä merimiehet keskittyivät Ouluun ja Raahen, joiden yhteenlaskettu osuus tapauksista oli 85 prosenttia. Kutsuntaluetteloiden ja rinnakkaislähteiden (Raahen ja Oulun merimieshuoneet ja

läänintöimistön muut kutsuntaan liittyvät lähteet ja sanomalehdistö) vertailu osoittaa pieniä eroja tietojen yksityiskohdissa. Kutsuntaluetteloiden pohjalta voi silti vastata artikkelin kysymyksenasetteluun.

Asevelvollisuuslain vaikutus merimiesten liikkuvaan ammattiin sisämaassa jäi vähäiseksi. Merimiehet rekrytoituivat rannikkopaikkakunnilta, mutta kutsunnan aikaisen asuinpaikan ja syntymäpaikkakunnan vertailu muuttaa jonkin verran merimiesten alueellista jakautumista. Kysymys on maassamuutosta. Usealla Raahen ja Oulun merimiehellä oli sukujuuret sisämaan pitäjissä. Kutsuntaluetteloiden perusteella asevelvollisuus ei näytä vaikuttaneen sisämaan miesten hakeutumiseen merimiehen ammattiin. Vaikutus saattoi silti jäädä piiloon sisämaan nuorten miesten hakeutuessa ensin merikaupunkeihin ja sieltä edelleen merille.

Merimiesten esikuvallista ja pioneerimaista vaikutusta muiden ihmisten ulkomaille muuttamiseen on pidetty siirtolaistutkimuksessa relevanttina seikkana. Sukulaisverkostojen kautta vaikutus ulottui myös sisämaan pitäjiin. Kysymyksessä oli eräänlainen verkostoitunut muuttoliike, jossa lähtöalue ja määränpää linkittyivät toisiinsa.

Kutsuntaluetteloissa on paljon tapauksia, joissa asevelvollisen todettiin olevan ulkomailta. Suurin osa oli Amerikassa. Merimiesten karkaamiset ulkomaisissa satamissa kertovat ehkä enemmän merimieselämän epäkohdista, mutta motiivina saattoi olla myös halu varmistaa asevelvollisuuden välttäminen. Moni tässä artikkelissa esitelty merimies muutti ulkomaille hakeutuen ensin töihin ulkomaiselle laivalle, esimerkiksi Yhdysvaltain länsirannikon laivaliikenteen palvelukseen ja asettui sitten mantereelle. Osalle siirtolaisuuspäätös kypsyi vähitellen – merimies haki passin ja muutti sitten ulkomaille.

Kun tarkastellaan asevelvollisuuslain vanhimpia ikäluokkia, lain helpotuksilla ja merimieheksi lähtemisellä näyttää olevan korrelaatiota erityisesti Oulun läänissä. Toisaalta merenkulun ja merimiesten määrä oli laskussa 1800-luvun loppupuolella. Jälkimmäistä asiaa kompensoi suomalaisten merimiesten matkustaminen ulkomalaisiin satamiin ja pestautuminen sieltä kansainvälisille merityömarkkinoille. Purjehdustiedot ja ammatillinen merimieskoulutus kertovat siitä, että kutsunnoissa merimieheksi ilmoittautuneista merkittävä osa myös tosiasiallisesti teki työuransa merimiehinä, perämiehinä tai merikapteeneina ja haki ammatillista kokemusta myös ulkomaanjakoilta. Tämän todentaminen vaatii kuitenkin täydentävien lähteiden analysointia kutsuntaluetteloiden rinnalla.

Vuoden 1878 asevelvollisuuslain vaikutus siirtolaisuuteen oli vaikuttavinta lain alkuvuosina. 1880-luvun myötä asevelvollisuuden hyväksyntä parani ja maaseudullakin ilmoittautui vapaaehtoisia sotaväkeen. Tutkimusalueen kutsuntaluetteloista löytyneissä lähes 700 merimiehestä valtaosa oli vuosien 1859–1863 ikäluokkien nuorukaisia. Sisämaan pitäjissä asevelvollisuusikäisiä merimiehiä oli vähän. Rannikkoseutujen merimiehillä oli kuitenkin usein sukujuuret sisämaassa. Merimiesammatin kautta siirtolaiseksi päätyminen oli yksi reitti. Toisaalta aineisto kertoo merimiesammatin

periytymisestä isältä pojalle. Kuitenkin noin kolmannes kutsuntaluetteloihin kirjattujen merimiesten isistä oli muiden alojen ammatinharjoittajia, esimerkiksi työmiehiä. Tämä kuvastaa yleisempää murrosta merimiesammattikunnassa.

Merimiesten vaikutusta siirtolaiseksi lähtemispäätöksiin on yleisellä tasolla mahdoton arvioida, mutta kotisatamissa käyntien, sukulaisuussuhteiden, kirjeiden ja lehtiartikkeleiden kautta heidän esimerkillään saattoi olla merkitystä. Siirtolaisia ja asevelvollisia yhdisti tyypillisesti nuori ikä. Sen vuoksi asevelvollisuusikäisten miesten kirjaamiset merimieheksi ja heille ulkomailla olon perusteella annetut vapautuspäätökset tarjoavat siirtolaisuustutkimukselle mielenkiintoisen lähde-ryhmän.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Arkistolähteet

Kansallisarkisto (KA), Oulu.

Oulun läänintoimiston arkisto

Ba:1–Ba:11 Kutsuntaluettelot 1881–1901. Mukana täydennysluettelot.

Bc:1 Asevelvollisuutta ja kutsuntoja koskevat luettelot 1881–1902.

Oulun merimieshuoneen arkisto

Bb:1 Merikoulun oppilasmatrikkeli 1864–1909.

Bd:1 Merikoulun tutkintakirja 1875–1900.

Bd:6 Muut luettelot.

Raahen merimieshuoneen arkisto

Ba:5 Merimieshuoneen ulkopuolisten merimiesten luettelo (1875–1916).

Ba:6 Merimieshuoneen ulkopuolisten merimiesten luettelo (1890–1927).

Beb:2 Nimi- ja matkustusluettelo (1875–1885).

Beb:3 Nimi- ja matkustusluettelo (1886–1892).

Bec:5 Yhteenvedo merimieshuoneen laivoista ja laivaväestä (1875–1937).

Bc:1 Ottokatselmuskirja (1877–1908).

Kansallisarkisto (KA), Joensuu.

Kuopion läänintoimiston arkisto

Ba:1–Ba:19 Kutsuntaluettelot 1881–1901. Mukana täydennysluettelot.

Kansallisarkisto (KA), Mikkeli.

KA/3743307.01.03.04.05/2017. Tietopalvelusihteeri Petri Juvelan kirjallinen tiedonanto kirjoittajalle 17.1.2018.

Suomen kielen nauhoitearkisto. Kotimaisten kielten keskus. Helsinki.

Nauhoite 5404:1.

Digitaaliset arkistot:

Suomen Sukuhistoriallisen Yhdistyksen digitoimat kirkonkirjat (SSHY). Saatavilla:

<http://www.sukuhistoria.fi/sshy/kirjat/Kirkonkirjat/arkisto/paikkakunnittain.htm>. Luettu 21.12.2017.

Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot.

Saatavilla: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/etusivu>. Luettu 27.12.2017 ja 20.5.2018.
Isänmaan Ystävä, Kaiku, Kuopion Sanomat, Oulun Ilmoituslehti, Oulun Lehti, Oulun Wiikko Sanomat, Pohjois-Suomi, Raahen Lehti, Satakunta ja Savo.

Suomen Pankin Rahamuseon rahanarvolaskuri.

Saatavilla: <http://www.rahamuseo.fi/fi/pelit- ja-multimediat/rahanarvolaskuri/>.
Luettu 15.1.2019.

Suomen Sukututkimusseura

Merimiestietokanta. Saatavilla: <https://www.genealogia.fi/hakem/merimiehet/index3s.htm>. Luettu 15.9.2017.

Oulun osoitekalenteri 1901–1902. Oulussa 1901. H. W. Marjamaan kirjapaino. Saatavilla: <http://digi.kirjastot.fi/files/original/57961a6fd875edb14f9221c8cd657497pdf>.
Luettu 20.11.2017.

Lähdejulkaisut

Suomen Asetuskokoelma 1878 ja 1880.

Asevelvollisuuslaki 1878. Nro 26/1878.

Keisarillisen Majesteetin Armollinen johdesääntö kutsunta- ja läänintoimistoille Suomessa 1880. Nro 11/1880.

Luettelo semmoisista ruumiinvioista ja taudeista, jotka tuottavat täydellisen vapautuksen sotapalveluksesta. Nro 25/1880.

Kirjallisuus

Enbuske, Matti (2017). Pohjois-Suomen siirtolaisuus Ruijaan ja Pohjois-Amerikkaan: määrä, lähtöalueet, sosiaalinen tausta sekä vertautuminen Pohjois-Ruotsiin. Kari Alenius & Matti Enbuske (eds.), *The Barents and the Baltic Sea Region: Contacts, Influences and Social Change*. Studia Historica Septentrionalia 77. Rovaniemi: Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys, 123–141.

Engman, Max (2005). *Suureen Itään: Suomalaiset Venäjällä ja Aasiassa*. Suomalaisen siirtolaisuuden historia V. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.

Hautala, Kustaa (1976). *Oulun kaupungin historia 1856–1918*. Oulun kaupungin historia IV. Oulu: Oulun kaupunki.

Iskanius, Markku (2012). *Kainuun prikaatin historia 1626–2012: Nelivuosisatainen taival Savon rykmentistä nykyaikaiseksi valmiusyhtymäksi*. Kajaani: Kainuun Prikaatin Kilta.

Kauhanen, Jouni (2018). Asevelvollisia Puolangalta Amerikkaan – Yksi ryhmä 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun siirtolaisuudessa. *Puolanka -lehti*, 14.11.2018.

Kaukiainen, Yrjö (1988). Från jungman Jansson till Kalle Aaltonen: Sjöman i Finlands handelsflotta 1860–1914 – en kvantitativ övesikt. *Historisk Tidskrift för Finland*, 3/1988.

Kaukiainen, Yrjö (2000). *Laiva Toivo, Oulu*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 3. painos.

- Kaukiainen, Yrjö (2008). *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö (2016). *Kun suomalaiset olivat filippiinoja*. Tapio Bergholm (toim), *Työ merellä. Nautica Fennica 2015–2016*. Helsinki: Museovirasto, 104–119.
- Kero, Reino (1974). *Migration from Finland to North America in the years between the United States Civil War and the First World War*. Turun yliopiston julkaisuja B:130. Turku: Turun yliopisto.
- Kero, Reino (1988). *Sjöman från Finland som emigranter i Amerika under 1800-talet. Historisk Tidskrift för Finland 3/1988*, 395–413.
- Koikkalainen, Jaro (1998). Kukoistavaa laivanvarustusta. Pasi Tuunainen (toim.), *Elämää entisaajan Joensuussa. Joensuun kaupunki 1848–1998*. Pohjois-Karjalan historiallisen yhdistyksen vuosikirja 6. Joensuu: Pohjois-Karjalan historiallinen yhdistys, 233–237.
- Korpela, Paavo H. & Salkosalo, Jorma (2007). *Merikaupungista merille ja merten taakse: Raahen laivoja ja merimiehiä*. 2. painos. Turku: Siirtolaisinstituutti.
- Lybeck, Jari (2012). *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle*. Arkistolaitoksen toimituksia nro 14. Rauma: Rauman merimuseo.
- Lackman, Matti (1991). *Raahen tienoon historia 3: Raahen kaupunki, Pattijoen (Salon emäseurakunnan), Saloisten, ja Vihannin kunnat sekä seurakunnat 1870-luvulta vuoteen 1975*. Raahen, Pattijoki, Vihanti: Raahen kaupunki, Pattijoen kunta, Vihannin kunta.
- Mattila, Tapani (1995). *Merimieshuonelaitos*. Riimala, Erkki (toim.), *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia. Osa 4, Meren aalloilla ja sisävesillä*. Porvoo, Helsinki, Juva: WSOY, 17–23.
- Nummela, Ilkka (1989). *Kuopion historia: 3. Kunnallishallinnon uudistamisesta sen demokratisointiin 1875–1918*. Kuopio: Kustannuskiila.
- Ojala, Jari (1999). *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa: Purjemerenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700–1800-luvulla*. Bibliotheca historica 40. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Ojala, Jari, Pehkonen, Jaakko & Eloranta, Jari (2013). Desertions in nineteenth-century Nordic Shipping. Modeling Quit Behavior. *European Review of Economic History* 17 (1), 122–140.
- Pohjolainen, Antti (2010). *Perustuslaillinen vastarinta ja kutsuntalakot Oulussa vuosina 1901–1904*. Suomen historian pro gradu -tutkielma. Historian ja etnologian laitos. Jyväskylän yliopisto 2010. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:juu-201101171029>. Luettu 1.3.2018.
- Pukero, Päivi (2009). *Epämääräisestä elämästä kruununun haltuun: Irtolaisuuden ja huonosaisuuden kontrolli Itä-Suomessa 1860–1885*. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja. Nro 100. Joensuu: Joensuun yliopistopaino.
- Pänkälä, Matti (1990). *Arvalla Armeijaan: Alavuden 11. reservikomppania 1883–1902*. Alavus: Alavus Seura.

- Riimala, Erkki (1994). *Ulkomeren kyntäjiä Saimaalta*. Erkki Riimala (toim.), *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia. Osa 2. Höyryveneistä uiviin loistohotelleihin*. Porvoo, Helsinki, Juva: WSOY. 79–88.
- Roudasmaa, Stig (1981). *Oulun varuskunnan historia*. Scripta Historica 7. Oulu: Oulun Historiaseura ry.
- Toivanen, Tero, T. (2018), *Pohjoinen polku kapitalismin ympäristöhistoriaan: Tervakapitalismi, yhteisvauraus ja sosioekologinen mullistus 1800-luvun Kainuussa*. Helsingin yliopisto. Valtiotieteellisen tiedekunnan julkaisuja 99/2018. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-51-3354-0>. Luettu 7.6.2019.
- Turpeinen, Oiva (2002). *Lännenlokarit: Kainuusta Amerikkaan*. Julkaisuja B:43. Kajaani: Kainuun liitto.
- Turpeinen, Oiva (1985). *Kainuun historia: 2, Väestö ja talous 1721–1982*. Kajaani: Kainuun maakuntaliitto.
- Vilmusenaho, Risto (1984). *Siikajokilaakson historia: 2, 1860–1960*. Siikajokilaakson paikallishistoriatoimikunta: Siikajoki.
- Virrankoski, Pentti (1963). *Myyntiä varten harjoitettu kotiteollisuus Suomessa autonomian ajan alkupuolella (1809–noin 1865)*. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Wilmi, Jorma (2003). *Kuhmon historia*. Kuhmo: Kuhmon kaupunki.

Australiaan karannut suomalainen merimies ja siirtolaisuuden tarina historiallisessa tosi-tv:ssä

Kirsi Keravuori, Tiina Miettinen & Pirita Frigren

1. Australialainen elokuvatähti etsii juuriaan

Australialainen näyttelijä ja koomikko Shane Jacobson (s. 1970) jäljittää suomalaisen esi-isänsä tarinaa ja juuria Suomesta *Who do you think you are?* -sarjan vuonna 2016 valmistuneessa jaksossa. Hänen isoisoisänsä Otto Herman Jacobson – alkuperäiseltä sukunimeltään Jakobsson – oli yksi niistä 5 000–6 000 suomalaisesta, jotka muuttivat Australiaan vuosien 1851 ja 1947 välillä (Koivukangas 1986, 353).

Suomalaiset olivat Australiassa pieni siirtolaisjoukko, ja erityisesti suomalaissiirtolaisuuden alkuaikoina muuttajat olivat tyypillisesti yksinäisiä miehiä. Merimiehet olivat heidän joukossaan keskeinen ammattiryhmä. Osa heistä, kuten Otto Herman Jacobson, karkasi laivasta parempien palkkojen toivossa, osa uloskirjautui laillisesti Australian satamissa ja pieni osa jäi laivastaan sairauden vuoksi. Suomalaisten Australian-siirtolaisuutta tutkinut Olavi Koivukangas on todennut, että vaikka tyypillinen Australian suomalainen ennen 1920-lukua oli entinen merimies, merimiehet ovat jättäneet jälkeensä hyvin vähän dokumentoitua tietoa. Heistä ei löydy jälkiä sellaisissa siirtolaisuuden tutkimuksen keskeisissä lähteissä kuten passiluetteloissa tai laivojen matkustajaluetteloissa, eikä heidän lukumääräänsäkään voi niukkojen lähteiden perusteella tarkkaan arvioida. (Koivukangas 1986, 147–169.)

Suomalainen meriliikenne kasvoi voimakkaasti 1830-luvulta Krimin sotaan (1853–1856) ulottuneella ajanjaksolla ja suomalaisalukset alkoivat liikkua kaikilla

maailman merillä, myös Australian rannikolla. Ensimmäinen varma tieto Australiaan muuttaneesta suomalaisesta on vuodelta 1851, jolloin Australian kultaryntäys alkoi. Tieto kullasta ja sen tuomista mahdollisuuksista levisi nopeasti ympäri maailman, ja merimiehet kuuluivat siihen pieneen ryhmään, jolle pitkä matka Australiaan oli mahdollinen. Yksittäiset merimiehet, joskus jopa koko laivan miehistö kapteenia myöten, saattoivat kultakuumeen huumassa jättää laivansa. Australiaan asettui pysyvästi kultakuumeen vuosina 1851–1869 noin kaksisataa suomalaista, joista kaksi kolmasosaa oli Otto Herman Jacobsonin tavoin kotoisin länsirannikolta. Merimiehet siirtyivät usein muihin ammatteihin – kaivostyöläisiksi, puusepiksi tai työmiehiksi – ja liikkuiivat työn perässä paikkakunnalta toiselle. (Koivukangas 1986, 60–71.)

Kultakuumeen jälkeisinä vuosikymmeninä, kun jungmanni Jacobson karkasi *Wal-tikasta*, suomalaisia laivakarkureita dokumentoitiin suhteellisen vähän: Koivukangas on löytänyt tietoja vain neljästä merimiehestä vuosina 1870–1880 ja viidestä 1881–1890. Kun suomalaisten merimiesten palkat verrattuna Australian ja muidenkin maiden kauppalaivastoihin olivat hyvin matalat, karkaamisten määrä kasvoi voimakkaasti: yli tuhat suomalaista merimiestä jäi laivoiltaan Australiaan vuosien 1919 ja 1932 välillä. Heistä noin 600 karkasi ja loput jäivät maihin luvallisesti. Näinä vuosina käytännössä jokaisesta Australian satamiin saapuneesta laivasta karattiin, ja joistakin saattoi karata yli puolet miehistöstä. (Koivukangas 1986, 148–159.)

Otto Herman Jacobsson kuuluu niihin harvoihin Australiaan siirtyneisiin suomalaisiin merimiehiin, joiden tausta on tarkoin selvitetty, kun hänen pojanpojanpoikansa Shane Jacobson päätyi Australian *Who do you think you are?*-televisiosarjan päähenkilöksi etsimään suomalaisia sukujuuriaan. Osallistuimme suomalaisina tutkijoina suvun taustojen selvittämiseen. Perusteellinen taustutkimus on yksi sarjan menestystekijöistä, mutta vain pieni osa Suomessa ja Australiassa tehdystä laajasta tutkimustyöstä päätyi lopulta valmiiseen ohjelmaan. Suositulla kansainvälisellä ohjelmaformaattilla on paljon muitakin tavoitteita kuin henkilöhistoriallisen tutkimuksen tulosten kertominen televisionkatselijoille. Syvennymme seuraavassa siihen, millaiset Otto Herman Jacobsonin taakseen jättämät sukujuuret ja olosuhteet vakkasuomalaisella rannikolla olivat. Käytämme niistä kertoessamme suvun alkuperäistä sukunimeä, alun perin patronymista muodostettua Jakobssonia.

2. Jakobssonin perhetausta

Otto Herman Jakobssonin karatessa laivastaan Australiassa vuonna 1883 hän jätti taakseen perheen, jonka sosiaalinen asema oli lähtenyt jyrkkään laskuun. Hänen isänsä Gustaf Jakobsson (1823–1874) oli syntynyt talonpoikaissäätyn, mutta päätynyt osaksi Uudenkaupungin tilatonta väestöä, esiteollista työväkeä. 1800-luvun puolivälin suomalaisissa satamakaupungeissa, kuten Uudessakaupungissa, se mer-

kitsi useimmiten sulautumista merimiesväestöön. 1800-luvun kaupungit kasvoivat yli 90 prosenttisesti muuttovoitosta, ja rannikolla väkeä veti kaupunkeihin kasvava merenkulku.

Gustaf Jakobssonin kirjautuessa Uudenkaupungin merimieshuoneeseen maaliskuussa 1863 kaupunki eli vaihetta, jota paikallisessa historiankirjoituksessa on kutsuttu suureksi laivanrakennuskaudeksi. Uusikaupunki oli päässyt viimeistään 1840-luvulla osalliseksi valtameripurjehduksesta, kun siellä oli ryhdytty rakentamaan puutavaran vientiin ja suolan tuontiin soveltuvia aluksia kaupungille 1830 myönnettyjen tapulioikeuksien myötä. Paikallisena omana erikoisena vientituotteena pysyivät perinteiset, kotiteollisuutena valmistetut puuastiat. Ennen Gustaf Jakobssonin merimiesuran alkua oli laivanvarustuksessa koettu tuntuva lamakausi, jonka syitä olivat ennen muuta 1850-luvun Krimin sota (itämainen sota), huonot suhdanteet ja Uudenkaupungin palo 1855. Työ merimiehenä merkitsi uusikaupunkilaisittain usein sesonkityötä, sillä useimmat alukset jäivät talvehtimaan kotisatamaan. Merimiehet työllistyivät talvisin esimerkiksi korjaamalla laivanomistajien aluksia, veistämällä puutavaraa tai toimimalla puunhankkijana maaseudulta. (Jussila 1984, 14–19, 34; Iisalo 1992, 21–23.) On kuitenkin syytä mennä tarinassa vielä askel taaksepäin ja selvittää, miten isä Gustaf Jakobssonin tie vei Uuteenkaupunkiin ja siitä maailmalle kauppalaivan merimiehenä.

2.1. Maaseudun tilalliset ja tilattomat

Gustaf Jakobinpoika syntyi vuonna 1823 Mynämäen Mäenkylän Sillanpään tilalla, joka oli kuulunut suvulle 1640-luvulta asti. Hänen äitinsä Leena Erikintytär oli Sillanpään talontytär, joka avioituttuaan jäi perheineen kotitalonsa alaisuuteen. Aviomies Jakob Andersinpoika mainitaan Sillanpään päivätyöläisenä (*dagsverkare*) vuosien 1817–1824 rippikirjassa. Tyttären ja vävyn asettuminen vaimon kotitalolle päivätöitä vastaan oli luonteva ratkaisu, koska taloa piti Leenan äiti, leskiemäntä Anna Johanintytär. Leenan veli, talon nuori-isäntä Anders Erikinpoika, avioitui vuonna 1822, jonka jälkeen hän nousi isännäksi. Vävyn apu oli tarpeen talolle, jossa tarvittiin miesväkeä. (Tiedot Sillanpään perhepiiristä perustuvat Mynämäen srk:n arkiston rippikirjaan, syntyneisiin, vihittyihin ja haudattuihin 1823–1863, ellei toisin mainita, ks. kuva 015.)

Gustafin isä Jakob Andersinpoika oli alun perin torpan poika, joka päätyi Liuskallion Mäkilän isännäksi. Siten isä Jakobin voi katsoa kuuluneen talollisiin hänen solmiessaan avioliiton Sillanpään talon tyttären Leenan kanssa. Molemmat olivat samaa säätyä, mutta samalla kuitenkin väistyviä perillisiä, jotka eivät tulisi saamaan perintönä maata. Sillanpään kotitalous on hyvä esimerkki siitä, miten tilaton väestö muodostui 1800-luvun alkupuolella. Tila jäisi Leenan isoveljelle Anders Erikinpojalle ja hänen lapsilleen. Sillanpää oli jo 1700-luvulla jaettu kertaalleen kahtia perillisten

kesken, eikä sitä voinut pilkkoa enää enempää. Talollisten nuorempien lasten asema 1800-luvun alussa lähenikin tilattomia. Sillanpään vauras talo turvasi tyttären ja vävyn aseman sekä antoi heille mahdollisuuden perheen perustamiseen, mutta ei taannut jatkumoa talonpoikaissäädystä. Sillanpään perhepiiriä yhdisti myös vanhaemäntä Anna Johanintytär, joka eli vuoteen 1845 asti.

Leenan ja Jacobin eläessä Sillanpään tilanne ei kuitenkaan näyttänyt yhtä selkeältä. He saattoivat elätellä mahdollisuutta, että Sillanpään tilan perisi lopulta heidän poikansa Gustaf. Nuorelle isännälle Andersille ja tämän vaimolle syntyi 1820- ja 1830-lukujen kuluessa peräti viisi poikaa, jotka kuitenkin kaikki menehtyivät jo lapsina samoin kuin kaksi syntynyttä tytärtäkin. Isäntäparin lapsista oli 1840-luvulle tultaessa elossa ainoastaan vuonna 1823 syntynyt esikoistytär Maria Andersintytär. Leenan ja Jakobin perheeseen kuuluivat esikoisen Gustafin lisäksi tyttäret Gustava ja Sofia.

Maria Andersintytär avioitui vuonna 1842 vain 19-vuotiaana Parsilan Johan Michelinpoika Anttilan kanssa, joka muutti Sillanpäähän kotivävyksi ja isännäksi. Marian avioituminen aiheutti Sillanpäässä kokonaisen muutosten sarjan, johon yhdistyi Andersin ja Leenan äidin kuolema vuonna 1845. Gustafin vanhemmat Leena Erikintytär ja Jakob Andersinpoika tyttärineen mainitaan itsellisinä Mäenkylässä 1840-luvun alussa (KA, Mynämäen srk:n arkisto, rippikirja 1839–1846, 203). Heitä ei ole enää merkitty Sillanpään tilan alaisuuteen, joten asuinpaikka todennäköisesti vaihtui myös fyysisesti. Heti seuraavana vuonna kuoli Gustafin äiti Leena Erikintytär. Molemmat naiset, talollissukuiset äiti ja tytär, olivat selvästi olleet perhepiiriä koossa pitäneitä tekijöitä. Heidän kuoltuaan Sillanpäässä asunut suurperhe hajosi ja jälkeläiset jakaantuivat tilattomiin ja talollisiin.

2.2. Rengistä merimieheksi

Nuori Gustaf Jakobinpoika merkittiin vuosien 1839–1846 rippikirjassa Sillanpään talon rengiksi. Palkollissäännön mukaan nuoren emännän serkku oli renki tai tilaton, siis palvelusvelvollinen. Vuonna 1842 Gustaf muutti Sillanpäästä rengiksi Tursunperän Kiusalaan. Sekään ei ollut vieras talo, vaan isoäidin entinen kotitalo.

Gustaf Jakobinpoika kiersi 1840-luvulla renkinä talosta taloon Mynämäellä sekä Lemun pitäjässä. Hän muutti Lemusta takaisin Mynämäelle ja otti 25-vuotiaana rengin pestin Haapaisten kylän Marttilan taloon. Tuntemattomasta syystä hän karkasi palveluspaikastaan kenellekään siitä ilmoittamatta. Rippikirjaan merkittiin ”lemnad” eli lähtenyt (KA, Mynämäen srk:n arkisto, rippikirja 1847–1856, 15). Teko oli laitton, koska muuttavan henkilön piti lain mukaan hakea itselleen paikkakunnan kirkkoherralta muuttokirja, joka toimitettiin muuttoseurakunnan kirkkoherralle. Palveluspaikasta lähteminen kesken palvelusvuoden oli sekin rikos. Ei ole kuitenkaan tiedossa, joutuiko Gustaf teostaan käräjille.

Lounais-Suomen saariston ja rannikon torpparien pojilla oli käytännössä kaksi mahdollista reittiä sosiaaliseen nousuun ja varallisuuden hankkimiseen: he saattoivat päästä kotivävyksi ("hametie", *kjolvägen*) tai lähteä merille ("meritie", *sjövägen*) (Lybeck 2012, 107). On mahdollista, että merimieheksi ryhtymiseen oli niin suuri houkutus, että Gustaf karkasi ajattelematta seurauksia. Mynämäellä asui merimiehiä, joiden kokemukset saattoivat toimia houkuttimena nuorille miehille, joiden tulevaisuudennäkymät kotiseudulla eivät olleet kehuttavia.

Gustaf Jakobinpoika suuntasi Mynämäeltä ensin Turkuun, missä hän pestautui vuonna 1849 laivapojaksi laivaan nimeltä *Sovinto* (KA, Turun merimieshuoneen arkisto, pestausluettelot Aa7: 480). Syystä tai toisesta Gustaf karkasi laivasta heti huhtikuussa 1849. Samoin teki laivan matruusi Johan Henrik Cajander. *Sovinnon* matkoista keväällä ei ole tietoja, mutta myöhemmin samana vuonna laiva kävi useita kertoja Englannissa ja Itämeren satamissa. Gustaf saattoi karata laivasta Englannissa ja jäädä sinne. Krimin sodan aikana brittiläis-ranskalainen laivasto kaappasi Itämerellä Venäjän lipun alla purjehtivia aluksia ja saartoi rannikkoa (Auvinen 2015, 105–106). Suomeen palaaminen kävi siitäkin syystä vaikeaksi. Jakobssonien merimiessuvun ensimmäisen polven kokemus ulkomaille jäämisestä syntyi siis jo 1800-luvun puolivälissä.

2.3. Ulkomailta takaisin kotipitäjään ja sieltä Uuteenkaupunkiin

Gustaf Jakobinpojan — eli Jakobssonin — oleskelu Englannissa käy ilmi Mynämäen rippikirjasta, johon se on merkitty hänen muuttopaikakseen vuonna 1859 (KA, Mynämäen seurakunta, rippikirja 1857–1863, 339). On todennäköistä, että merkintä perustui Gustafin omaan tiedonantoon papille hänen palattuaan vanhalle kotipaikkakunnalleen. Vuonna 1856 keisari Aleksanteri II:n kruunajaisten yhteydessä oli toimeenpantu yleinen armahdus vapaaehtoisesti kotimaahan palaaville laivakarkureille. Sen seurauksena myös Gustaf anoi vuonna 1858 senaatilta armahduskirjettä, jonka turvin hän voisi palata Mynämäelle. Kirje myönnettiin, ja Gustaf saapui takaisin kotiseudulleen vuoden 1859 tienoilla (KA, Mynämäen srk:n arkisto, seurakunnista saapuneet muuttokirjat 1859–1862). Armahdusjulistuksen nojalla hän vältti karcaamisesta säädetyn rangaistuksen, joka ankarimmillaan voitiin sakkojen sijasta langettaa pakkotyönä Siperiassa (Hautala 1967, 111–112). Jää epäselväksi, palveliko Gustaf esimerkiksi englantilaisilla laivoilla ne kymmenen vuotta, jolloin hän oli poissa Suomesta. Ajanjakso antoi hänelle joka tapauksessa merkittävän kokemuksen merellisestä siirtolaisuudesta ja oman onnensa nojassa pärjäämisestä. On myös mielenkiintoista, että ulkomailta oleskelevat merimiehet saivat tietoa keisarillisesta

armahdusjulistuksesta ja myös käyttivät hyväkseen sen suoma paluumahdollisuutta. Jari Lybeckin mukaan se vähemmistö karkureista, joka palasi takaisin Suomeen, saattoi yleensä jatkaa merimiesuraansa kotimaassa ja karkaamisen laittomuudesta huolimatta ulkomailla vietettyjä vuosia jopa arvostettiin ammattitaidon karttumisen vuoksi (Lybeck 2000, 52).

Palattuaan Mynämäelle vuoden 1859 tienoilla Gustaf asettui paikoilleen Tursunperän Vännin taloon Hiittiön torppariksi. Ehkä tarkoitus oli jäädä viljelemään torppaa, mutta toisin kävi. Torpparina Gustaf oli vain maaliskuuhun 1863, jolloin hän otti muuttokirjan Uuteenkaupunkiin (KA, Mynämäen srk:n arkisto, ulosmuuttaneet 1861–1889, 220). Tässä vaiheessa hänellä oli jo paljon kokemusta niin kansainvälisestä kuin maansisäisestä liikkuvuudesta.

2.4. Merimiehen perhe

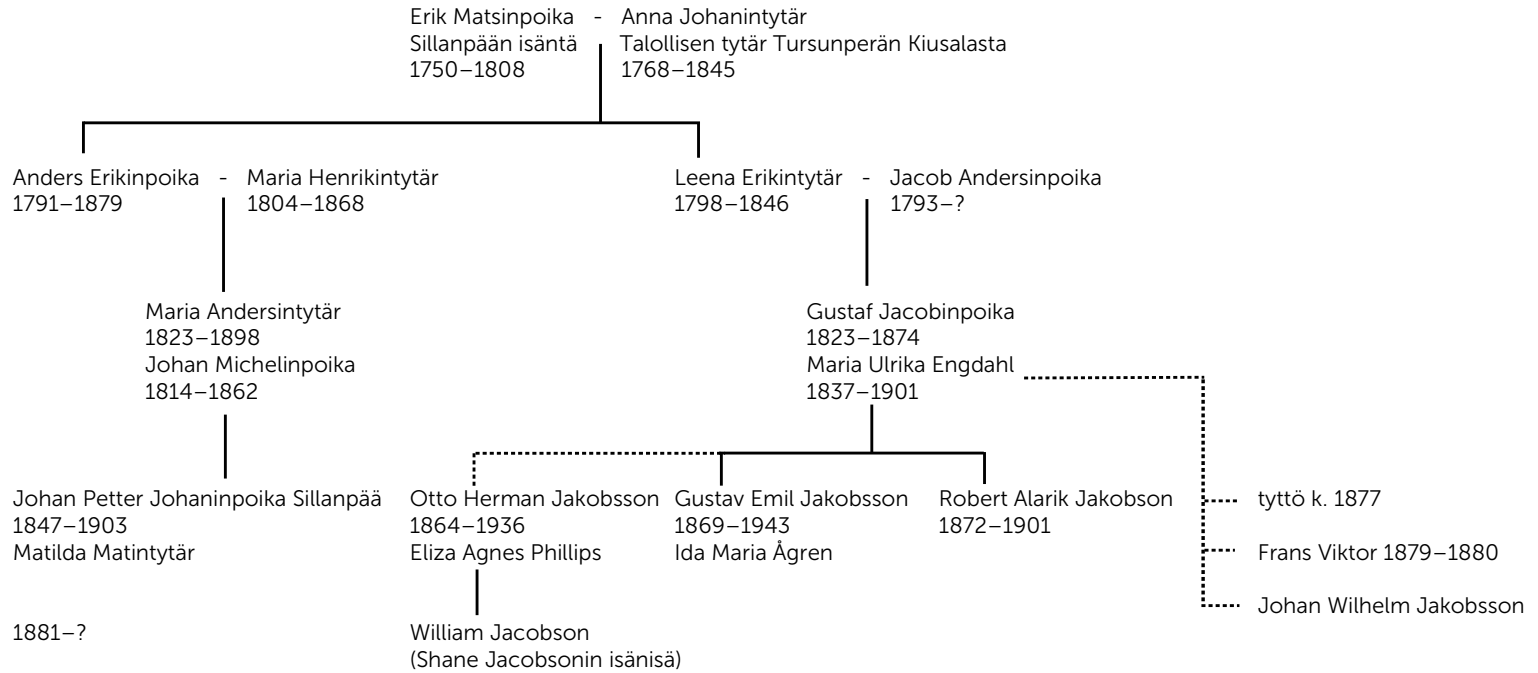
Gustaf Jakobssonin merimiesura oli alkanut poikamiehenä, mutta Uudessakaupungissa hän tutustui merimiehen tytär Maria Ulrika Engdahliin (1837–1901). Gustaf pestautui 18.4.1863 Uudessakapungissa *Fyra bröder*-laivalle, joka purjehti vain Itämerellä. Vastaavia lyhyitä merimatkoja Gustaf teki saman vuoden kesäkuussa, elokuussa ja lokakuussa. Tämä viittaisi osin siihen, että hän halusi pysytellä mielitiettynsä läheisyydessä. Pidemmät merimatkat Gustaf teki vasta vuonna 1865 heinä- ja lokakuussa (KA, Uudenkaupungin merimieshuone, pestausluettelot Aa1: 508).

Maria Ulrika Engdahlille syntyi 10.4.1863 lapsi, tämän artikkelin keskushenkilö Otto Herman. Lapsi merkittiin aviottomaksi, eikä hänelle ole merkitty kastekirjaan isää (KA Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, syntyneiden ja kastettujen luettelo 1851–1886). Gustaf Jakobssonin isyyttä tukee se, että hänen virallinen muuttonsa Uuteenkaupunkiin tapahtui 31.3.1863, minkä lisäksi Otto Herman sai Gustafilta sukunimekseen alun perin patronyymiä merkitsevän Jakobssonin (KA, Mynämäen srk:n arkisto, ulosmuuttaneet 1861–1889, 220). Myöhemmin, Australiasa kirjoitetussa avioliittotodistuksessa, Otto Herman ilmoitti niin ikään isäkseen Gustaf Jakobssonin (Siirtolaisuusinstituutti Australian Finns -tietokanta; Marriage certificate).

Avioton syntymä ei ollut tavatonta merimiesten seurustelusuhhteissa, sillä merenkulun vilkkaimpina aikoina avioliittoa suunnittelevat parit saattoivat joutua lykkäämään vihkimistä jopa vuosilla purjehdusmatkojen venyessä. Samasta syystä myös kihlausajoista saattoi tulla ajan oloissa poikkeuksellisen pitkiä (Frigren 2016, 121).

Gustafilla ja Maria Ulrikalla oli käytännön ongelmia avioliiton solmimisessa, mikä osaltaan voi selittää Otto Hermanin syntymisen aviottomana. Gustaf oli anonut Mynämäen kirkkoherralta esteettömyystodistusta avioliittoa varten, mutta tämä ei voinut sellaista kirjoittaa, koska Gustafin olinpaikka vuosien 1849–1858 välillä oli virallisesti

Mynämäen Mäenkylän Sillanpää
(Suvun hallussa vuodesta 1648)



Kuva 15. Mynämäen Mäenkylän Sillanpään sukutaulu. Tekijä: Tiina Miettinen.

selvittämättä (KA, Mynämäen srk:n arkisto, rippikirja 1857–1863, 339). Luvaton lähtö palvelupaikasta ja oleskelu Englannissa muodostuivat ongelmaksi, senaatin armahduskirjeestä huolimatta. Asian selvittely kesti ehkä pidemmän aikaa. Näin merimiesten laitton ulkomailla oleskelu saattoi konkreettisesti vaikuttaa heidän mahdollisuuksiinsa solmia avioliitto ja perustaa perhesuhteita kotimaassa vielä vuosia kotiinpaluun jälkeenkin.

Merimiehelle aviottoman lapsen synnyttänyt nainen ei luonnollisestikaan tullut koskaan merkityksi asiakirjoihin merimiehen puolisona, mikäli miehen kotiinpaluu ja avioliiton sinetöiminen jäivät syystä tai toisesta tapahtumatta. Äidin status oli tällöin aviottoman lapsen saanutta naimatonta naista merkitsevä *"kvinna"* tai *"kvinnperson"* ellei häntä ollut ehditty kihlata ja kuuluttaa. Näin oli käydä myös lapsen kastetiedoissa "puosun tyttäreksi" merkitylle Maria Ulrika Engdahlille. Vuonna 1867 lupa avioliittoon viimein heltisi ja pari vihittiin Uudessakaupungissa 4.8.1867 (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, vihittyjen luettelo 1793–1890). Sulhanen oli tuolloin 34-vuotias, morsian täytti piakkoin 30 vuotta ja heidän esikoispoikansa oli ohittanut kolmannen syntymäpäivänsä.

Perhe-elämä Uudessakaupungissa muodostui merelliseksi. Gustaf Jakobssonin ammatti pysyi merimiehenä, ja näin hän jatkoi vaimonsa esivanhempien ammattia ja tuli siirtämään sen edelleen kahdelle pojalleen. Vaimo Maria Ulrikan juuret olivat syvällä Uudenkaupungin mullassa ja hänen isänsä Carl Petter Engdahlin puolelta merimiesammatti periytyi ainakin kolme sukupolvea taaksepäin, 1700-luvun puoliväliin asti. Maria Ulrikan äiti Maria Gustava Melander puolestaan siirtyi avioliiton kautta merimiesväestöön käsityöläisen jälkeläisenä. (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, rippikirjat 1848–1861, 1860–1869; 1870–1879; Uudenkaupungin henkikirjat 1875; 1880.)

Myös Otto Herman Jakobssonin isoäiti Maria Gustava Melander oli synnyttänyt esikoisensa runsaat kolme vuotta ennen aviosäätyyn astumista. Avioton syntyvyys oli 1800-luvulla yleistynyt aina siinä määrin, että vuosisadan jälkipuolelta tultaessa kuudesta seitsemään prosenttia suomalaislapsista tuli maailmaan avioliiton ulkopuolella. Paikkakuntakohtaiset vaihtelut olivat suuria ja kaupungeissa avioton syntymä oli maaseutua tavallisempaa. Tätä on aiemmassa tutkimuksessa pidetty sekä merkinä sekularisaatiosta ja asenteiden höltymisestä että tilattoman väestön proletarisoinnuksesta. Aviottoman syntyvyyden lisääntyminen kosketti kuitenkin myös ylempii säätyryhmiä ja epäsäätyisiä suhteita (Keskinen ja Vainio-Korhonen 2015). Vuonna 1778 säädetty lapsenmurhaplakaatti mahdollisti aviottoman lapsen isän pitämisen salassa ja 1864 kirkko luopui kirkollisista sakkorangaistuksista ja aviottomien vanhempien julkiripityksestä kirkon häpeäpallilla. Ripitykset muuttuivat yksityisiksi toimituksiksi sakastissa tai pappilassa. (Saarimäki 2010, 19, 69.)

Niinpä Maria Ulrikakin kävi Otto Hermanin synnyttyä ripittäytymässä salavuoteudesta ilman lapsen isää ja ainoastaan kanttori Melanderin ja suntio Saarmanin todistaessa (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, ripitettyjen

luettelot 1808–1891). Avioton lapsi ei automaattisesti turmellut esimerkiksi piian työnsaanti- ja avioliittomahdollisuuksia, olihan tämä osoittanut hedelmällisyytensä ja synnyttänyt maailmaan uutta työvoimaa. Toisaalta asennemuutos oli hyvin hidas ja varsinkin useampi yksinäiselle naiselle syntynyt avioton lapsi oli omiaan kääntämään yhteisön moraalisen arvion negatiiviseksi. Mikäli naiselta puuttui lastenhoidossa auttavia ihmisiä ympäriltään, elättämismahdollisuudet vaikeutuivat suunnattomasti. (Saarimäki 2010; Miettinen 2012.) Maria Ulrika ei jäänyt yksin esikoisensa kanssa, vaan pariskunta eli avoparina vihkiluvan helttämiseen asti.

Gustaf Jakobssonin ura merimiehenä jatkui aina vuoteen 1871 asti. Hän työskenteli usein laivoilla, jotka tekivät pitkiä valtameripurjehduksia. Viimeisen merimatkinsa Gustaf teki syyskuussa 1871 parkkilaiva *Siviällä* (KA, Uudenkaupungin merimieshuone Aa1: 508). Maria Ulrikan ja Gustafin avioliitosta ei tullut pitkää jaksoa heidän koko elämänkaarensa nähden. Tämä oli merellisille avioliitoille tavallista, jäivähän jotkut niistä vain vihkihetken mittaisiksi merimiesten korkean työperäisen kuolleisuuden ja karkaamisten vuoksi. Aviopari ehti Otto Hermanin jälkeen saada vielä kaksi poikaa, Gustaf Emilin (1869–1943) ja Robert Alarikin (1872–1901), mutta vajaa seitsenvuotinen avioliitto päättyi 2.5.1874 Gustafin menehdyttyä kotonaan keuhkokuumeeseen. Maria Ulrika oli tapahtuman aikaan raskaana ja saman vuoden marraskuussa perhettä seurasi toinen kuolemantapaus, kun tyttövauva syntyi kuolleena (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, kuolleiden ja haudattujen luettelot 1793–1875).

Perhe jatkoi elämäänsä majoillen vuokralaisena vaihtuvissa asunnoissa Uudesakaupungissa. Vuonna 1875 Maria Ulrika ja kolme poikaa asuivat merimies Johan Wilhelm Wahlstenin ja hänen vaimonsa omistamassa ensimmäisen kaupunginosan *Teeri*-korttelin talossa numero 3½ yhdessä talonomistajaperheen ja kuuden muun vuokralaiskunnan kanssa (KA, Uudenkaupungin henkikirjat 1875, 2484–2485).

Kuten henkikirjoittaja näyttää menetelleen monien Uudenkaupungin merimiesten leskien kohdalla, myös Jakobssonin yksinhuoltajaperhe oli vapautettu henkiverosta köyhyyden perusteella. Sama tilanne oli viisi vuotta myöhemmin, kun perhe löysi uuden vuokra-asunnon toisen kaupunginosan *Myyriäisen* korttelissa merimiehen leski Lovisa Wilhelmina Erholmin vuokralaisina. Jälleen arki jaettiin kuuden muun vuokralaishuonekunnan kanssa. Molemmilla tonteilla kaikki olivat merenkulkijoita, heidän vaimojaan, lapsiaan ja leskiään ja sama päti voittopuolisesti koko lähinaapurustoon. Kuudentoista vuoden palkollis- ja henkiveroikään tulleesta Otto Hermanista kannettiin 1880 miehen henkiveroa, mutta 37-vuotias äiti sai köyhyyden vuoksi jälleen verovapauden. (KA, Uudenkaupungin henkikirjat 1880, 3583.)

Ei ole vaikea arvata, että esikoispoika pestautui ensimmäiselle merimatkalleen juuri samana vuonna osallistuakseen perheenelätukseen. Vaihtoehtoisista ammateista renkin työ olisi sekin edellyttänyt lähtöä pois kotoa. Raumalla laivanomistajien rengeiksi työllistyneet saattoivat joka tapauksessa löytää itsensä laivan miehistöstä (Lybeck 2012, 100), joten sama tilanne olisi saattanut olla edessä naapurikaupungissakin. Läpeensä



Kuva 16. Merimieskotimuseo havainnollistaa 1800-luvun merimiesperheiden tyypillistä asumista Uudessa kaupungissa. Kuva: Tiina Miettinen.

kauppamerenkulusta eläneessä Uudessa kaupungissa pestinotto merimieshuoneella oli – etenkin Otto Hermanin sukutausta ja naapurusto huomioon ottaen – lähes ainut ja itsestään selvä ratkaisu.

Otto Herman Jakobsson pestautui vuoden 1880 kesäkuussa kokkipojaksi Itämerellä purjehtineeseen *Emmy*-alukseen ja siirtyi saman vuoden syyskuussa *Helena*-laivaan (KA, Uudenkaupungin merimieshuone, pestausluettelot Aa4: 454). Vuoden 1882 huhtikuussa hänet pestattiin jungmanniksi *Delfin*-alukseen, ja saman vuoden syyskuussa *Waltikka*-laivaan (KA Uudenkaupungin merimieshuone, pestausluettelot Ab1: 116). Ajankohta merkitsi suomalaiselle kauppamerenkululle muutosta, sillä vanhat puualukset saivat yhä useammin maailmalla kilpailijoikseen raudasta tehtyjä höyryaluksia, joiden matkanopeus ei ollut riippuvainen tuulista. Teollisesti valmistetut tuotteet alkoivat syrjäyttää käsityönä valmistettuja vientituotteita. Lisäksi sisämaan tavara- toimitukset alkoivat ohjautua satamiin, joihin johti 1800-luvun mullistavin uutuuks, rautatie. Uudenkaupungin kauppiaat alkoivat vuosisadan lopussa panostaa isoihin, metallirakenteisiin valtameripurjehtijoihin, joilla kuljetettiin kansainvälisiä rahteja kilpailukykyiseen hintaan. Vuonna 1873 valmistunut parkkilaiva *Waltikka* oli tämän

vaiheen tyylipuhdas edustaja. Kuparipulteilla rakennettu ja kuparilevyllä päällystetty 994 nettorekisteritonnin alusjättiläinen oli ensimmäinen uusikaupunkilainen alus, joka purjehti maailman ympäri vuonna 1875. Sen rakensi suuriin laivoihin erikoistunut laivanrakennusmestari, ”pykmestari” Hans Henrik Kjälström ja se oli usean paikallisen suurvarustajan yhteinen ylpeys. (Jussila 1984, 19–21; Jussila 2017, 308–315.)

Otto Herman ehti nähdä maailmaa kolme vuotta kotimaisilla aluksilla, kunnes hän tammikuussa 1883 karisti vakkasuomalaiset pölyt iäksi kengistään ja jäi laivastaan Australiassa Adelaiden satamassa. Hän perusti myöhemmin perheen, sai seitsemän lasta ja eli työmiehenä uudessa kotimaassaan 72-vuotiaaksi menehtyen toukokuussa 1936 keuhkokuumeeseen ja sydänvaivoihin (Deaths in the District of Melbourne, Register nro 4369).

3. Siirtolaisuus kotiin jääneiden näkökulmasta

Kun Otto Herman Jakobsson astui Australian maankamaralle, pikkuveljet Gustav Emil ja Robert Alarik olivat 14- ja 11-vuotiaita. Veljessarja oli isän kuoleman jälkeen kuitenkin kasvanut, sillä Maria Ulrika synnytti 1879 Frans Viktoriksi kastetun lapsen ja vielä 1881 viidennen pojan, joka sai nimen Johan Wilhelm. Vaikka lapset tulivat maailmaan aviottomina, he saivat edesmenneen Gustaf Jakobssonin sukunimen. Lisäksi Maria Ulrika oli lokakuussa 1877 synnyttänyt toisen kuolleena syntyneen tyttövauvan, joten kaiken kaikkiaan hän oli vaimona ja leskenä ollessaan raskaana lähestulkoon kahdenkolmen vuoden välein (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, syntyneiden ja kastettujen luettelo 1851–1886).

On mahdollista, että lasten isä(t) oli(vat) mukana perheen elämässä ja että Maria Ulrikalla oli uusi avioliitto näköpiirissään. Utta vihkimistä ei kuitenkaan koskaan tapahtunut, vaan hän eli leskenä lopun elämänsä. Käydessään viimeisen kerran kesäkuussa 1881 ripittäytymässä neljännessä salavuoteudesta hän oli yksi yhdeksästä kaupunkilaisnaisesta, jotka vuoden aikana olivat samoilla asioilla. Heidän joukossaan oli naimattomia naisia ja muutama muu merimiehen leski tai karanneen merimiehen vaimo. Kaiken kaikkiaan Maria Ulrika kävi ripittäytymässä vain kahden leskenä synnyttämänsä aviottoman lapsen vuoksi, mikä saattoi merkitä, ettei kirkon korkein intressi aina ja kaikissa tilanteissa ollut saattaa vähäosaisia aviottomia äitejä kontrollitoimenpiteiden piiriin (Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, ripitettyjen luettelot 1808–1891).

Otto Herman Jakobssonin Uuteenkaupunkiin jääneen perheen kohtalo noudattaa kaiken kaikkiaan 1800-luvun tilattoman väestön sosiaalisen laskun perustarinaa. Perhe kuului vähäosaisimpien joukkoon myös merimiesväestön mittapuulla – väestöryh-

mässä sosioekonominen asema vaihteli suuresti esimerkiksi talonomistajuuden ja vuokralla-asujien välillä. Kirkonkirjojen mukaan köyhyys koetteli myös Maria Ulrikan lapsuudenperhettä. Vanha merimiesissä Karl Petter Engdahl menehtyi 1880 kirkonköyhäksi kirjattuna (äiti oli kuollut jo 1863). Hän asui todennäköisesti elämänsä viimeiset ajat elättinä jonkun seurakuntalaisen luona, mikä oli vanhustenhoidon käytäntö, jos jälkeläisillä ei ollut varaa huolehtia vanhemmistaan. Tämä oli tilanne paitsi Maria Ulrikalla myös hänen sisaruksillaan. Marian sisar Helena Gustava oli kaksine lapsineen hänkin kirkonköyhä (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, rippikirja 1870–1879). Suvun huonot tulevaisuudennäkymät asettuvatkin mahdolliseksi motiiviksi Otto Herman Jakobssonin karkaamiselle. Aikaisempi tutkimus on korostanut karkaamisten monia syitä kuten suomalaislaivojen kovaa kuria, keinoa ruokavaliota, pyrkimystä käyttää laivatyötä keinona siirtolaisuuteen pääsemiselle, laittomien työntekijöiden huijaamaksi tulemista, mutta ennen muuta ulkomaalaisalusten parempaa palkkatasoa (esim. Ojala, Pehkonen, Eloranta 2013). Jakobssonin tapauksessa perheen ylisukupolvinen ja syvään juurtunut köyhyys asettunee osaksi motiiveja.

Siirtolaisuus oli tapa paeta köyhyttä myös Otto Hermanin pikkuveljelle Gustaf Emilille, joka hänkin ryhtyi merimieheksi tietävästi ensimmäisen kerran 15-vuotiaana jungmannina Porin merimieshuoneen pestaamana Pohjanmerelle matkaavan aluksen matkassa toukokuussa 1886 (KA, Porin merimieshuoneen arkisto, pestausluettelot Aa2:15). Gustaf solmi avioliiton lokalahtelaisen Ida Mathilda Ågrenin kanssa syyskuussa 1891 (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, rippikirja 1880–1890, 303). Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan vuodesta 1910 alkavassa rippikirjassa lapseton pariskunta merkittiin kuitenkin poissaoleviin (rippikirja 1910, 28). Gustaf matkusti kaikesta päätellen veljensä lailla Australiaan, sillä myöhemmän merkinnän mukaan Gustaf tilasi papintodistuksen vuonna 1937 ”Murrayneille, Viktoria, Australia”. Tämän jälkeen sekä miehen että vaimon jäljet katoavat ulkomaille (Uudenkaupungin seurakunnan arkisto, nimikirjaote 1.1.1964). On kuitenkin epäselvää, emigroituvatko he Australiaan yhdessä. Idan tiedetään oleskelleen alkuvuodesta 1900 Kotkassa, missä hän synnytti vain parikuisena menehtyneen Jenny Alicen (*Uudenkaupungin Sanomat* 26.5.1900, Kuolleita). Puolisoiden erilleen ajautumiseen viittaa Gustafin ulkomailta *Uudenkaupungin Sanomiin* 9.8.1899 lähettämä ilmoitus. Siinä hän vakuutti olevansa edelleen elossa ja uskoneensa irtaimistoaan nimikirjaimista päätellen pikkuveljensä Robert Alarik Jakobssonin haltuun:

Täten ilmoitan minä R. A. J. N:n omistavan tavarani mitä siellä on, että ei uskoton vaimoni I. M. Jakobsson saa niihin koskea eikä käyttää siihen asti, että itse asiat selvitän; elän vielä. Koska hän on hyljännyt minun niin saa hän hyljätä minun tavarani. Gustaf E. Jakobsson (*Uudenkaupungin Sanomat* 9.8.1899, Ilmoituksia).

Otto Hermanin toinen pikkuveli Robert Alarik valitsi veljistään poiketen paikallisen ammatin ja työllistyi 1870 toimintansa aloittaneella Uudenkaupungin urkutehtaalla.

Vuonna 1900 hän muutti kuitenkin Turkuun viilaajaksi, missä menehtyi 1901 tapaturmaisesti vain 29-vuotiaana (*Uudenkaupungin Sanomat* 16.11.1901). Kotikaupunkiin jäivät näin Maria Ulrikan kanssa enää nuorimmat, nyt jo 21- ja 19-vuotiaat lapset. Maria Ulrika itse oli 63-vuotias. Hänen päivittäistä elämäänsä haittasi varmasti rippikirjassa todettu heikkonäköisyys. Merimiehen vaimo ja äiti jätti maalliset vaivat saman vuoden kesäkuussa (1901) keuhkotaudin seurauksena. (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, rippikirja 1880–1890; kuolleiden ja haudattujen luettelot 1901.)

Jakobssonin ja Engdahlin perheitä koskevat lähteet kuvaavat lähes kaikkien sukuun kuuluvien luisua köyhyyteen ja sosiaalisiin ongelmiin, jopa aina siinä määrin, että tutkija joutuu arvioimaan, onko kaikkien yksityiskohtien dokumentointi tutkimuksessa eettistä ja tarkoituksenmukaista. Toisaalta mikäli yhteisön vähäosaisimmat näkyvät aikalaislähteissä, kyse on useimmiten juuri köyhyydestä tai rikollisuudesta. Tavallinen elämä jää pimentoon. Maria Ulrika Jakobssonin ainoa rike aikalaismääritelmin olivat hänen lapsensa, jotka syntyivät avioliiton ulkopuolella, ja nämäkin tapaukset olivat hänen lähiympäristössään tavallisia ja norminvastaisia lähinnä kirkon näkökulmasta. Hän näyttää käyneen säännöllisesti ehtoollisella ja kuuluneen kaikin puolin sääntillistä ja vain vähän itsestään jälkiä jättäneisiin kaupungin pieneläjiin (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, rippikirjat 1870–1879; 1880–1890).

Toisaalta Maria Ulrikalta vaadittiin hiljaiseen osaansa tyytymisen sijaan kykyä selviytyä köyhyydessä neljän lapsen yksinhuoltajana 1870–1890-luvuilla. Näistä ponnisteluista emme saa tietää juuri mitään. Satamakaupungeissa oli tavallista, että kaupunkien maistraatit myönsivät merimiesten leskille ja vaimoille erilaisia elinkeinolupia, kuten kaupustelu- ja leivontaoikeuksia, mutta myös palkkasivat naisia suorittamaan erilaisia seka- ja urakatöitä kuten kaupunkilaisten karjan paimennusta kesäisin, katujen puhtaanapitoa ja kaupunkien veräjien vahtimista. Vuonna 1879 voimaan tullut elinkeinovapaus mahdollisti periaatteessa monenlaisia pienyrityksen toimeentulomahdollisuuksia myös naisille. Pienet vuokrahuoneet eivät kuitenkaan mahdollistaneet monimutkaisten käsitöiden valmistusta kotiteollisuutena – puhumattakaan siitä, että kaikilla olisi ollut varaa esimerkiksi kangaspuihin. Vaatimattomat ansiokäsityöt, ennen muuta kehruu, kuuluivat köyhimpienkin toimeentulokeinoihin. (Virrankoski 1963, 79; 147–154, 432–436, 452, 468; Frigren 2016, 223–240.) Vähävaraiset perheet ottivat luokseen asumaan köyhäinhoidon eläteiksi asetettuja vanhuksia ja kasvattilapsia tai alivuokralaisia, mutta Maria Ulrikan ruokakunnassa ei tällaisesta asumisjärjestelyjen ja toimeentulokeinojen yhdistelystä ole merkkejä. Luultavimmin vuokra-asunnoissa elettiin jo entuudestaan kaikki neliöt tarkkaan asukkaille jakaen.

Koska Gustaf Jakobsson (vanhempi) teki melko pitkän uran merillä, Maria Ulrika oli leskenä oikeutettu saamaan kaupungin merimieshuoneesta tukea Gustafin maksamien merimieshuone- ja pestausmaksujen perusteella. Tuki oli vaatimaton: Porissa merimiehen leski sai vuodessa keskimäärin 11,14 markkaa, kun ammattitaitoisen merimiehen pelkkä kuukausiansio saattoi olla jopa nelinkertainen siihen nähden. Otto Hermanin ja Gustaf nuoremman työskennellessä laivoilla Maria Ulrika saattoi

hetken aikaa palata miehensä elinaikaiseen elintasoon, mikäli pojat jättivät merille lähtiessään äidille vetosetelin, jolla hän sai laivanvarustajalta osan näiden palkasta kotoa käsin. (Vetosetelistä esim. Frigren 2016, 132, 212–215.) Australiaan asettuminen luonnollisesti katkaisi tämän tulonlähteen. On epätodennäköistä, että Australiassa elänyt Otto Herman olisi ainakaan aluksi kyennyt lähettämään taloudellista tukea kotiin. Maanosassa ei vielä 1800–1900-lukujen vaihteessa toiminut esimerkiksi suomalaista merimieskirkkoa, joka olisi voinut auttaa siirtolaisten rahalähetyksissä (Kansanaho 1983, 239). Ei ole ylipäättäen tiedossa, pitikö hän lähtönsä jälkeen yhteyttä kotiin. Pikkuveljen ratkaisu pyrkiä Australiaan viittaisi siihen, että perheellä oli ainakin käsitys Otto Herman Jakobssonin olinpaikasta.

Maria Ulrikalla oli kaupunkiin muualta muuttaneisiin merimiesperheisiin nähden se etu, että hän oli paljasjalkainen paikkakuntalainen. Hän saattoi saada tukea samaan väestöryhmään kuuluvista naapureistaan. Lasten kummeista on pääteltävissä, että merimiesperheiden välinen ammattisolidaarisuus oli voimissaan Jakobssonien kohdalla. Otto Hermanin kummeina oli Maria Ulrikan isän ja Helena-sisaren lisäksi eräs merimies ja porvarinvaimo. Loput lapset saivat nuorimmaista Johan Wilhelmiä lukuun ottamatta kumminsa lähes yksinomaan merimiehistä, heidän vaimoistaan ja lapsistaan. (KA, Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, syntyneiden ja kastettujen luettelot 1851–1881.)

4. Otto Herman Jakobssonin tarina osana *Who do you think you are?* -sarjaa

Australiaan karanteenin suomalaisen merimiehen tarina muokkautuu *Who do you think you are?* -sarjassa osaksi kansainvälistä historiallista tosi-tv-tuotantoa. Britannian BBC:llä vuonna 2004 alkanut *Who do you think you are?* saavutti valtavan suosion ja oli myös arvostelumenestys. Sen formaatti myytiin pian moniin maihin ympäri maailmaa. Sarjan osat rakennettiin kertomuksiksi, joissa julkisuudesta tuttu päähenkilö lähtee tutkimusmatkalle oman sukunsa juurille ja oppii tarinallistetun menneisyyden kautta ymmärtämään itseään ja perhettään sekä samalla omaa yhteiskuntaansa ja sen jaettua historiaa. (Holdsworth 2011, 65–67.) Sarja on käsikirjoitettu ja sen päähenkilö löytää esi-isänsä tutkijoiden valmistelemaa polkua seuraten – vaikkei hän saa etukäteen tietoa siitä mitä on tulossa. Suvun tarina on aito ja perustuu lähdetietoihin. Matkaa kuljetaan ajassa vuosisatojakin taaksepäin ja samalla maantieteellisesti ohjelmaan valitut sukuhaaran kotiseudulle, siirtolaisperheissä joskus myös toiseen maahan tai toiselle mantereelle.

Who do you think you are? on ulkonaisesti kertomus yhden ihmisen suku- ja identiteettityöstä, sukulaisten etsimisestä ja heidän tarinoidensa tutkimisesta asiakirjojen,

valokuvien ja suvun muistitiedon pohjalta sekä elossa olevia sukulaisia ja myöhemmin asiantuntijoita haastatellen. Suosittua sarjaa on toteutettu suurin resurssein, ja todellisuudessa tietysti tutkijat kartoittavat päähenkilön suvusta kiinnostavia juonteita ja etsivät siitä kertovat lähteet. Päähenkilö on sarjassa siis dramatisoidun sukututkimustyön äärellä. (Holdsworth 2011, 68.)

Jungmanni Otto Herman Jakobsson onnettomine taustoineen sopii sarjan ideaan mainiosti. Alkuperäisen BBC:n sarjan selkeänä pyrkimyksenä oli valita päähenkilöt niin, että heidän kauttaan voitiin kuvata brittiläisen yhteiskunnan historian ilmiöitä ja sen asukkaiden taustan monimuotoisuutta. Maasta toiseen siirtyvä globaali tv-formaatti sopeutetaan tuotantomaissaan niihin muotoihin, joiden kautta kukin kansakunta haluaa kertoa itsestään. Brittsarja keskittyi teollistumisen, brittiläiseen imperiumin ja maailmansotien teemoihin, kun taas amerikkalainen sarja fokusoii päähenkilön siirtolaistaustaan, puritaanisen fundamentalismin perintöön, eurooppalaiseen kolonialismiin ja siirtolaisuuteen sekä sisällissotaan ja orjuuteen. (Holdsworth 2011, 88.) Siirtolaisuus nousee luonnollisesti tärkeälle sijalle myös sarjan australialaisissa jaksoissa.

Sarja pyrkii siis valinnoillaan tietoisesti muokkaamaan kansallista identiteettiä inklusiiviseen, eri ryhmiä mukaan ottavaan suuntaan (Holdsworth 2011, 67). Taustalla on ollut demokraattinen taustavire ja pyrkimys nostaa esiin myös historian valtaaville olleiden ja syrjään jääneiden kertomukset – siis juuri sellaisten kuin Otto Herman Jakobsson. Samoin kuin Alex Haleyn romaaniin perustuva 1970-luvun suosikkisarja *Juuret* (*Roots*), se on pyrkinyt etsimään suurten kertomusten vastakertomuksia, löytämään uusia näkökulmia menneisyyteen ja tallentamaan tavallisten televisionkatsojien esi-isien kokemuksia. Samalla se osoittaa katsojille, kuinka oman perheen historiaa voi selvittää myös itse. (Kraemer 2011, 432.) Siirtolaisuudelle rakentuneiden maiden kuten Australian osalta tämän ”tavallisen ihmisen” sukujuurten selvittäminen saattaa alkaa, niin kuin Shane Jacobsonin kohdalla, suvun jo unohtuneen entisen kotimaan selvittämisestä.

Sarjan pyrkimyksenä on yhdistää menneisyyden ihmisten kohtalot osaksi laajempaa historiaa: sukutarinoiden kautta muokkautuu niin yksilön – sukuaan tutkivan päähenkilön – kuin koko kansakunnan historiallinen identiteetti (Holdsworth 2011, 4). Tavoitteena on tehdä vakavasti otettavaa historiaohjelmaa helposti lähestyttävällä, yleisöystävällisellä tavalla, jossa historiaa välitetään yksilöllisen kokemuksen ja sen herättämien tunteiden kautta. Vaikka historian henkilöitymistä ja sen kertomista julkkisten avulla, samoin kuin sarjaan erityisesti Yhdysvalloissa olennaisesti kuuluvaa ylenpalttista tunteellisuutta on kritisoitu, monet ovat myös asettuneet puolustamaan lähestymistapaa: historian ilmiöt avautuvat suurelle yleisölle parhaiten yksittäisen ihmisen tarinan kautta.

Britanniassa *Who do you think you are?* nosti sukututkimuksen suosion uusiin ulottuvuuksiin ja se sai seuraajikseen useita muita oman suvun historian jäljittämiseen perustuvia tv-ohjelmia (Holdsworth 2011, 65–66). Sarjan vaikutus oman suvun historian tutkimukseen oli hämmäntävän voimakas: kun asiaa tutkittiin kaksi kuukautta

ensimmäisen tuotantojakson lähettämisen jälkeen, seitsemän prosenttia Britannian aikuisista kertoi aloittaneensa ensi kertaa omien sukujuuriensa tutkimisen ja kansallisarkiston ensikertalaisten kävijöiden määrä oli kasvanut 18 prosenttia. (Holdsworth 2011, 94.) Samanlainen ilmiö näkyi myös Yhdysvalloissa, Kanadassa ja Australiassa, kun formaatti levisi niiden tv-kanaville (Kramer 2011, 428). Suomessa sarjaa tehtiin 15 lyhyttä jaksoa vuonna 2012 nimellä *Kuka oikein olet?*, mutta sen suosio ja vaikutus jäivät paljon vaatimattomimmiksi.

Minkälaiseen muotoon Jacobsonin australiansuomalaisen merimiessuvun tarina sitten taipuu kansainvälisessä tosi-tv-sarjassa? Shane Jacobson tavataan alussa perheensä parissa – näin sarjan ohjelmat usein aloitetaan, kun halutaan näyttää julkispäähenkilöt ”tavallisina ihmisinä”, joiden sukutarinaan on jokaisen helppo samaistua. Jacobsonin siirtolaistaustaisen perheen historiallinen muisti päättyy umpikujaan jo alkumetreillä: Shane Jacobson ei ole koskaan tavannut kumpaakaan isoisänsä eikä tunne sukunsa alkuperää. Suvun työväenluokkaisista juurista hän sen sijaan on ylpeä eikä lähde sukututkimusmatkalleen menestyneiden esi-isien löytymisen toivossa. Taustaaani virittää katsojan tulossa olevan sukutarinan tunnelmaan: luvassa on karkuruutta, hylkäämistä ja epätoivoa.

Kuten sarjassa usein on tapana, varsinainen tarina alkaa isän olohuoneesta perhealbumin ääreltä. Isä viittaa jo huono-osaisuuden perintöön kertoessaan kiertäneensä lapsena maata huvipuiston mukana ja asuneensa teltassa aikuisikänsä asti. Oikean syntymäaikansa hän sai selville vasta 16-vuotiaana. Hänen oma isänsä, jungmanni Otto Herman Jakobssonin poika, oli kuollut nuorena eikä hänen sukuunsa sen jälkeen pidetty yhteyttä. Muistitiedon ohuus tulee katsojalle selväksi, kun Shane Jacobson pohtii isänsä kanssa suvun alkuperää: isästä sukunimi oli kuulostanut saksalaiselta, pojasta taas juutalaiselta. Isoäiti puolestaan oli kertonut suvun polveutuvan viikingeistä. Pakkaa sekoittaa vielä isä-Jacobsonin surkukupaisa yritys selvittää sukunsa alkuperää: hän oli hankkinut kauppakeskuksessa sijaitsevasta liikkeestä Jacobson-suvun ”vaakunan”, jonka tekijä oli nimen kirjoitusasun perusteella väittänyt sukua norjalaiseksi.

Isän hallusta löytyy kuitenkin sukututkimusta harrastaneen sukulaisen kirje 1980-luvulta, josta selviää Otto Herman Jakobssonin nimi, vaikkei vielä kansalaisuus. Katsoja näkee hänet kirjeen mukana tulleesta valokuvasta ensimmäistä kertaa. Tästä päästään eteenpäin. Adelaidelaisesta arkistosta löytyy *South Australian Polize Gazetten* numero, jossa ”Deserters from merchant vessels” -otsikon alla on myös Otto Jakobssonin nimi. Lehti mainitsee 19-vuotiaan karkurin venäläiseksi. Myöhemmin laadituista kansalaisuusasiakirjoista selviää tarkempi kansalaisuus: ”a Russian Finn”. Kotipaikka on ”Newstead, Finland”. Tästä alkaa matka ensin Otto Herman Jakobsonin haudalle ja sitten Suomeen ja Uuteenkaupunkiin.

Australialaiselle yleisölle tarjotaan kertomuksen lomassa peruspaketti Suomen historiaa ja hiukan Säkkijärven polkkaakin. Shane Jacobson tapaa tämän artikkelin kirjoittajat ja muita asiantuntijoita, jotka kerivät tarinaa auki sukupolvi sukupolvelta. Katsojat kuulevat merimiesten karkaamisten taustalla vaikuttaneista kovista oloista

suomalaisissa laivoissa ja saavat muun muassa tietää, että kolmimastoparkki *Waltikka* oli ensimmäinen uusikaupunkilainen laiva, joka purjehti maailman ympäri.

Vaikka Jacobsonin perheellä ei ollut Otto Hermanista muuta tietoa kuin nimi ja haalistunut valokuva, Suomesta etsittiin ohjelmaan monenlaisia muistin paikkoja. Monet niistä edustavat vain tarinaan liittymätöntä vanhanajan tunnelmaa, kuten laivanvarustaja Wahlbergin museona toimiva komea kauppiastalo. Muutamia konkreettisia paikkoja kuitenkin löytyi: Uudenkaupungin vanhan kirkon häpeäpenkki, jossa Maria Ulrika Jakobsson olisi voinut istua aviottomia lapsia synnytettyään, ja lopulta myös Maria Ulrikan vaatimaton, sammaloitunut hautamuistomerkki – kirkkomaan ainoa puinen.

Kertomusta tahdittavat Shane Jacobsonin monologit, jossa hän kertoo sukunsa kohtaloiden esiin nostamista tunteista ("What made him leave Finland? What made him leave his family?"). Nämä monologit ovat *Who do you think you are?*-sarjan kovaa ydintä. Tosi tv:n myötä vanhahtava monologimuoto on palannut televisioon: siitä on kiinnostavalla tavalla tullut se kerronnan muoto, jolla haetaan autenttisuutta kerrottaessa tunteista – ja historiallinen tosi-tv voidaan nähdä osana autenttisuusteollisuutta. (Aslama & Pantti 2006, 170–175). Taustakertoja nostaa esiin Jakobssonin suvun tarinan traagisuuden ja myös toistuviin laivasta karkaamisiin liittyvän häpeän. Kun monologit edustavat tunnetta, sarjan runsas tietopuolinen osuus esitetään puolestaan dialogina päähenkilön ja australialaisten ja suomalaisten tutkijoiden välillä.

Toisin kuin monissa *Who do you think you are?*-sarjan jaksoissa erityisesti Yhdysvalloissa mutta myös Australiassa, Jacobson ei vakavasta reflektoinnistaan huolimatta puhkea kyyneliin sukunsa tarinan monien murheellisten yksityiskohtien selvitessä. Kun sarjan formaatti rakentuu matkana menneisyyteen ja sen kautta identiteettiin, tunteiden ilmaukset ovat olennaisen tärkeitä, sillä juuri ne tuovat katsojalle tunteen, että hän saa todistaa päähenkilön aitoa kokemusta. Päähenkilöt ovat usein ammatiltaan näyttelijöitä, vaikka esiintyvätkin omana itsenään, ja he ovat hyvin selvillä autenttisuuden esittämisestä. Perhettä koskevan uuden tiedon mukanaan tuoma identiteetin muutos tai vahvistuminen ja sen herättämät tunteet ovatkin formaatin varsinainen aihe. Monet sarjaan kriittisesti suhtautuvat katsojat ovat vierastaneet päähenkilöiden yletöntä tunteellisuutta menneisyydestä kertovien lähteiden äärellä ja pitäneet sitä epäaitona ja häiritseväenä (Kraemer 438–439). Ilmiö on *Who do you think you are?*-formaattia laajempi: historiakerronnan on nähty yleensäkin muuttuneen affektiiviseksi ja tunteita korostavaksi, kun yksityinen perhehistoria yhdistetään laajempaan, usein traumaattiseen historialliseen tietoon (Bell 2011,12). Ohjelman genealoginen, tunteita korostava narratiivi yhdistää suvun tarinan kansallisiin suuriin kertomuksiin, siihen unohtamisen ja muistamisen dynamiikkaan, jonka kautta kansakunta haluaa kertoa omaa tarinaansa. Otto Herman Jakobsson edustaa siis niitä lukuisia kotimaan kurjia oloja paenneita siirtolaisia, jotka tulivat Australiaan paremman elämän toivossa. Kansainvälisenä tv-formaattina *Who do you think you are?* perustuu kiinnostavaan ristiriitaan, kun kansalliseen menneisyyteen ja identiteettiin pohjautuva kerronta on



Kuva 17. *Who do you think you are?*-ohjelmaa kuvattiin alkuperäisten lähteiden parissa esimerkiksi Kansallisarkiston Turun toimipisteessä. Kuvassa merimieshuoneiden aineistoja. Kuva: Tiina Miettinen.

sopeutettava kunkin maan katsojakunnalle. Tällaista tv-tuotantoa on kritisoitu globaalin, standardoidun menneisyyskuvan luomiseksi tavalla, joka julkisuuden henkilöiden välityksellä kesyttää vaikeatkin tarinat (Holdsworth 2011, 88–89).

Suomessa kuvattu *Who do you think you are?*-jakso päättyy Mynämäelle Sillanpään tilalle, josta Jakobssonin suku on kotoisin. Suomalaista, kaukaista sukua kokoontuu yhteisen pöydän ääreen – ja tietysti saunomaan. Matka esi-isien juurille on aina myös päähenkilön matka syvempään itseymmärrykseen, ja sen reflektointi kuuluu oleellisena osana ohjelmien loppuun. Shane Jacobson toteaa tällä kohtaa olevansa ylpeä siitä, että suvussa on pitkä linja kovaa työtä tehneitä ihmisiä.

Historioitsija ja journalisti Tristram Hunt on käyttänyt osuvaa termiä ”historiallinen tosi-tv” (*reality history*) trendistä, jossa yksilö asetetaan menneisyyden ymmärtämisen keskiöön ja jossa perheen ja suvun historia toimii siltana menneisyyden ja nykyisyyden välillä. *Who do you think you are?*-sarjan tapaiset ohjelmat eivät niinkään heijasta katsojien kiinnostusta historiaan kuin heidän kiinnostustaan identiteettiin. Historiaa ei enää lueta tai katsella sen vuoksi, että sen kautta opittaisiin jotakin, vaan koska halutaan tietää, keitä olemme ja mistä tulemme. Tämä selittää *Who do you think you are?*-sarjan valtavan suosion. (Holdsworth 2011, 67; Kramer 2011, 441).

Suomalaisittain Shane Jacobsonin kautta kerrotussa tarinassa on ehkä hämmästyttävintä se täydellinen perheen historiallisen muistitiedon katkeaminen — ja ennen kaikkea siihen kohdistuvan kiinnostuksen puute — joka näkyy sarjan alussa, kun liikkeelle on lähdeittä hatarasta muistitiedosta suvun viikinkijuurista ja kauppakeskuksessa tehdystä vaakunasta. Suomalaisessa yhteiskunnassa perheiden sisäinen muistitieto ja esipolvien tuntemus on yleisesti ottaen yltänyt useiden sukupolvien päähän. Pauliina Latvalan mukaan siirtolaisuuteen lähteminen ei välttämättä katkaissut yhteyksiä Suomeen jääneeseen sukuun, vaan se jopa lisäsi monien perheiden kiinnostusta sukutietoisuuteen ja perhettä koskevien muistojen säilyttämiseen esimerkiksi esineiden ja valokuvien muodossa (Latvala 2005, 165–166, 184–185).

Olavi Koivukankaan tutkimus Australian suomalaissiirtolaisista asettaa tämän muistitiedon katkoksen perspektiiviinsä. Valtaosa tulijoista oli yksinäisiä miehiä, heistä monet merimiehiä. Varhaisten siirtolaisten sopeutumisesta uuteen kotimaahansa on vain satunnaisia tietoja, mutta se kuitenkin tiedetään, että vain hyvin harva saapui maahan vaimon tai tyttöystävän kanssa. Suuri osa suomalaissiirtolaisista jäikin naimattomiksi. Ne, jotka solmivat avioliiton, ottivat usein puolisoikseen englantilaisen tai ainakin englanninkielisen naisen. Näin teki myös Otto Herman Jakobsson, joka vihittiin vuonna 1890 Eliza Phillipsin kanssa. Erityisesti 1800-luvulla tulleita suomalaisia oli vielä vähän. Heistä monet viettivät liikkuvaa elämää, eivätkä he muodostaneet sellaista yhteisöä, joka olisi pitänyt yllä tunnetta yhteydestä entiseen kotimaahan ja vaalinut suomalaista identiteettiä. Varsinkin varhaiset tulijat olivat heikosti koulutettuja eikä heillä ollut kokemusta esimerkiksi yhdistystoiminnasta. Vasta kiinteämmän suomalaisasutuksen syntyminen ja tarpeeksi suuri samantaustainen yhteisö teki mahdolliseksi Australian suomalaisten yhteistoiminnan. (Koivukangas 1986, 301.) Otto Herman Jacobsonin kaltaiset yksinäiset tulijat etsivät elämänpiirinsä ja identiteettinsä muualta kuin suomalaisten sukujuuriensa kautta.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Australia, Office of the Government Statist and Actuary 1932–1960.

Deaths in the District of Melbourne, Register nro 4369.

Kansallisarkisto (KA), digitaaliarkisto. Saatavilla: <http://digi.narc.fi/digi/>. Luettu 15.2.2018.

Turun ja Porin läänin henkikirjat

Uusikaupunki 1875.

Uusikaupunki 1880.

Suomen Sukuhistoriallisen yhdistyksen digiarkisto. Saatavilla: <http://www.sukuhistoria.fi/sshy/kirjat/Kirkonkirjat/arkisto/paikkakunnittain.htm>. Luettu 15.2.2018.

Mynämäen seurakunnan (srk) arkisto

Rippikirjat 1847–1856; 1857–1863.

Seurakunnista saapuneet muuttokirjat 1859–1862.

Syntyneet, vihityt ja kuolleet 1835–1903.

Ulosmuuttaneet 1861–1889.

Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto

Syntyneiden ja kastettujen luettelo 1851– 1886.

Vihittyjen luettelo 1793–1890.

Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1793–1875; 1901.

Rippikirjat 1848–1861, 1860–1869; 1870–1879; 1880–1890.

Ripitettyjen luettelot 1808–1891.

Kansallisarkisto (KA), Turku

Porin merimieshuoneen arkisto

Pestausluettelot (Aa2).

Turun merimieshuoneen arkisto

Pestausluettelot (Aa7).

Uudenkaupungin merimieshuoneen arkisto

Pestausluettelot (Aa: 1–4).

Pestausluettelot (Ab: 1).

Siirtolaisuusinstituutti, Turku.

Australian suomalaisia koskeva tietokanta. (Perustuu Olavi Koivukankaan Australian suomalaisia koskevaa tutkimusta varten Australiassa keräämään kortistoon.)

Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot. Saatavilla: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/etusivu>. Luettu 20.4.2018.

Uudenkaupungin Sanomat 9.8.1899; 26.5.1900; 16.11.1901.

Uudenkaupungin seurakunnan arkisto

Nimikirjaote 1.1.1964.

Kirjallisuus

Aslama, Minna & Pantti, Mervi (2006). Talking alone: Reality TV, emotions and authenticity. *European Journal of Cultural Studies*, 9 (2), 167–184.

Auvinen, Eero (2015). *Krimin sota, venäläiset ja suomalaiset: Siviilit rannikoiden puolustajina ja sen vaikutus sotatoimiin sekä Venäjän Suomen suhteisiin*. Väitöskirja. Turku: Turun yliopisto

Bell, Erin (2011). *Television and memory: history programming and contemporary identities*. *Image & Narrative*, 12 (2). 50–65. Saatavilla: <http://www.imageandnarrative.be/index.php/imagenarrative/article/view/145/114>. Luettu 16.1.2018.

Frigren, Pirta (2016). *Kotisatamassa: Merimiesten vaimot, naisten toimijuus ja perheiden toimeentuloehdot 1800-luvun suomalaisessa rannikkokaupungissa*. Jyväskylä Studies in Humanities 277. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-6511-2>. Luettu 20.4.2018.

Hautala, Kustaa (1967). Merimiesten karkaaminen suomalaisilta laivoilta 1800-luvulla. Sven-Erik Åström; Yrjö Blomstedt & Ilkka Hakalehto toim. *Näkökulmia menneisyyteen: Eino Jutikkalan juhla kirja*. Helsinki: WSOY, 101–126.

- Holdsworth, Amy (2011). *Television, memory and nostalgia*. Basingstoke: Palgrave MacMillan.
- Iisalo, Taimo (1992). *Merimies piirsi nimensä: Havaintoja Uudenkaupungin seudun merimiesväestön kirjoitustaidosta 1800-luvulla*. Turun Yliopiston Kasvatustieteiden tiedekunta, julkaisusarja A:152. Turku: Turun yliopisto.
- Jussila, Matti (toim. 2017). *Merikaupunki jo syntyessään: Uudenkaupungin merenkulun 400-vuotishistoria*. Uusikaupunki: Uudenkaupungin merihistoriallinen yhdistys.
- Jussila, Niilo (1984). *Merenkulkijoita ja laivanvarustajia Uudestakaupungista*. Uusikaupunki: Uudenkaupungin Suomalaisen Seuran säätiö.
- Kansanho, Erkki (1983). *Kirkko ja merenkulkijat: Sata vuotta Suomen Merimieslähetyksen työtä*. Helsinki: Kirjapaja.
- Keskinen, Jarkko & Vainio-Korhonen, Kirsi (2015). Porvariston ja säätyläistön esiaviolliset suhteet, aviottomat lapset ja aviorikokset varhaismodernissa Suomessa. *Genos* 86 (3), 150–162.
- Koivukangas, Olavi (1986). *Sea, Gold and Sugarcane: Attraction Versus Distance: Finns in Australia 1851–1947*. Turku: Turun yliopisto.
- Kramer, Anne-Maria (2011). Mediatizing memory: History, affect and identity in Who do you think you are?. *European Journal of Cultural Studies*, 14 (4), 428–445.
- Latvala, Pauliina (2005). *Katse menneisyyteen: Folkloristinen tutkimus suvun muistitiedosta*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1024. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Lybeck, Jari (2012). *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle*. Arkistolaitoksen toimituksia nro 14. Rauma: Rauman merimuseo.
- Lybeck, Jari (2000). "Nyrkki on lyhennetty merilaki": Hierarkia, kuri ja karkaaminen purjelaivoilla 1800-luvun jälkipuoliskolla. Riitta Oittinen & Marjatta Rahikainen (toim.). *Keulakuvia ja peränpitäjiä: Yrjö Kaukiaisien 60-vuotisjuhlakirja*. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura, 39–61.
- Miettinen, Tiina (2012). *Ihanteista irrallaan: Hämeen maaseudun nainen osana perhettä ja asiakirjoja 1600-luvun alusta 1800-luvun alkuun*. Acta Universitatis Tamperensis 1756. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Saarimäki, Pasi (2010). *Naimisen normit, käytännöt ja konfliktit: Esiaviollinen ja aviollinen seksuaalisuus 1800-luvun lopun keskisuomalaisella maaseudulla*. Jyväskylä Studies in Humanities 138. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-3830-7>. Luettu 16.4.2018.
- Ojala, Jari; Pehkonen, Jaakko & Eloranta, Jari (2013). Desertions in nineteenth century Nordic Shipping: Modeling Quit Behavior. *European Review of Economic History*, 17 (1), 122–140.
- Virrankoski, Pentti (1963). *Myyntiä varten harjoitettu kotiteollisuus Suomessa autonomian ajan alkupuolella (1809–noin 1865)*. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

III

Tukea ja turvaa maailmalla



Kuva 18. Suomen merimieslähetyksen talo Sydneissä. Kuva: Siirtolaisuusinstituutin kuva-arkisto.

Merimiespastorille saapuneet kirjeet liikkuvuuden peilinä ensimmäisen maailmansodan vuosina

Pirita Frigren

1. Johdanto

1900-luvun alussa suomalaisesta merimieslähetyksestä oli tullut yksi niistä lukemattomista uskonnollisista ja hyväntekeväisyystoimintaan pohjaavista yhteisöistä, jotka olivat olemassa maailman merkittävimmissä satamissa merimiehiä varten. Niin sanottu uuden merimieslähetyksiliikkeen – erotuksena varhaismodernin ajan kauppaja- ja sotalaivastojen jumalanpalveluselämästä – juuret olivat angloamerikkalaisessa protestantismissa ja erityisesti 1700–1800-lukujen vaihteessa levinneessä metodismissa (Kverndahl 1978, 190–263; Kansanaho 1983, 42–52). Iso-Britannian satamissa niin maanmiehille kuin ulkomaisille merimiehille suunnattu evankelointityö oli osa yleisempää yhteiskunnallista heräämistä kauppalaivojen epäinhimillisinä pidettyihin työoloihin ja merimiesten huono-osaisuuteen (Gorski 2012, 72–76). 1800-luvun aikana käsitys merimiehistä ”vanhojen hyvien aikojen” hilpeinä satamien juomaveikkoina muuttui yhä enemmän mielikuvaksi sosiaalisille ongelmille alttiista merten proletariaatista (Fink 2011, 35–49; Beaven 2016). Mielikuvaan yhdistyi suurten merenkulkumaiden työmarkkinoille pyrkivien ulkomaalaisten asema halpatyövoimana. 1800–1900-lukujen vaihteessa pohjoismaalaiset merimiehet olivat osa tätä halpatyövoimaa (Kaukiainen 2016, 105).

Merimieslähetyksen levisi 1800-luvun aikana uskovaisten kapteenien ja skandinaavisten evankelistojen välityksellä Pohjoismaihin. Ne organisoivat kansalliset lähetysseuransa ja perustivat merimieskirkkoja ja lähetysasemia eri puolelle maailmaa tavoittaakseen myös sellaisia merimiehiä, jotka olivat jättäneet kotimaiset aluksensa

ja työllistyneet kansainväliseen meriliikenteeseen tai päätyneet siirtolaisiksi. Yhteis-pohjoismaiselta pohjalta ponnistanut, 1875 perustettu Suomen Merimieslähetykseura²³ oli ensimmäiseen maailmansotaan tultaessa lähettänyt merimiespastoreita yhdeksälle lähetyksasemalle, ensimmäisten joukossa Hulliin (Grimsbyyn), Lontooseen, New Yorkiin ja San Franciscoon. Suursodasta huolimatta merimieskirkkojen toiminta kasvoi jumalanpalveluksiin osallistuneissa mitattuna suurimmilleen tavoittaen vuonna 1915 lähes 80 000 merenkulkijaa ja ulkosuomalaista, joista suurin osa New Yorkissa ja San Franciscossa. Euroopan satamista Lontoo oli merkittävin tarjoten samaisena vuonna laiva-, vankila- ja sairaalakäyntien ohella 530 jumalanpalvelusta 5 250 osallistujalle (Kansanaho 1983, 409–410: liite 1 [Rasimus]).

Tämä artikkeli käsittelee merityöperusteista liikkuvuutta merimiespastorille saapu-neiden kirjeiden kautta. Keskiössä on Lontoon suomalaisesta merimieskirkosta vuosina 1912–1919 vastanneen Mikko (Ivar Mikael) Airilan (vuoteen 1904 Nyholm) (1883–1937) ja merimiesten sekä heidän omaistensa välinen kirjekommunikaatio ensimmäisen maailmansodan vuosina. Sotavuosina suomalaisia merenkulkijoita oleskeli ennätys-määrin ulkomailla. Kotimaisen kauppamerenkulun hiipuminen oli työntänyt koti-maista työvoimaa enenevässä määrin ulkomaisten meriansioiden perään jo 1800-luvun lopulta alkaen. Venäjän keisarikuntaan kuuluvat suomalaiset kauppa-alukset jäivät joko jumiin kotisatamiin tai Itämeren ulkopuolelle vihollismaa Saksan kontrolloides-sa Juutinrauman meriliikennettä. Vaikka osa kotimaisista aluksista pystyi jatkamaan liikennöintiä maailman merillä, laivojen myymiset, torpedoimiset ja pakko-otot, joita esimerkiksi Britannia teki liittolaismaidensa kauppa-aluksille satamissaan valjastaen ne sotatoimikäyttöön, lisäsi ulkomaille oleskelemaan ja työnhakuun jääneiden suo-malaismerimiesten määrää. Merimiehiä myös kuoli ulkomailla Merimieslähetyksen saamien tietojen mukaan vuosina 1914–1918 enemmän kuin sitä ennen tai jälkeen. (Kaukiainen 2008, 344, 354–358, 403–404.)

Aineisto käsittää 77 merenkulkijoiden ja heidän omaistensa pastorille lähettämää kirjettä ja postikorttia. Ne ovat osa laajempaa, kolmeen osaan arkistoitua kirjeen-vaihtokokonaisuutta, joka sisältää myös Airiloiden perhepiirin, kollegoiden, muiden ulkosuomalaisten, Lontoossa vierailevien suomalaisten sekä lukuisten yhteistyö-

²³ Alkuperäiseltä nimeltään Suomalaisten merimiesten ulkomaan satamissa sielunhoitoyhtiö – Föreningen till beredande af själavård åt finska sjömän i utländska hamnar, vuodesta 1888 nimellä Suomen Merimieslähetykseura. Vuodesta 1995 käytetty nimeä Suomen Merimieskirkko ry.

tahojen kirjeitä.²⁴ Myös ne kuvaavat tai kommentoivat suomalaisten merimiesten liikkuvuutta maailmalla käsitellessään merimiespastorin toimenkuvaa. Kuvauksia löytyy esimerkiksi pastorin vaimo Anna Airilan (1888–1972) miehelleen lähettämistä kirjeistä ajanjaksoilta, jolloin puoliset olivat erillään Mikko Airilan työmatkojen ja Anna Airilan opintojen vuoksi. Mikko Airilan liikkuaessa ympäri Englantia Anna Airila vastasi lähetysaseman toiminnasta yhdessä myöhemmin Cardiffiin siirtyneen vahtimestari- ja maallikkosaarnaajapariskunnan Frans Eemil ja Fanny Uuron kanssa. Uuro oli entinen merimies kuten moni muukin merimieslähetyksen palvelukseen päätenyt maallikko (Kansanaho 1983, 112–113). Muutamaa valaisevaa esimerkkiä lukuun ottamatta keskityn kuitenkin rajaussyistä vain merenkulkijoiden ja heidän omaistensa runsaaseen kirje- ja postikorttikokonaisuuteen. Airilan itsensä lähettämiä kirjeitä ei yksittäisiä kirjeiden kopioita lukuun ottamatta ole säilynyt kokoelmassa, mutta useissa kirjeissä viitataan, vastataan ja kommentoidaan pastorin kirjoittamien kirjeiden sisältöön. Viittauksista on pääteltävissä, että monien kirjoittajien lähetyksiä pastorille on ollut enemmän kuin mitä kokoelmassa on säilynyt. Kuten kirjeille on ominaista, ne ovat valokuvanomaisia välähdyksiä kirjoitushetkestä, mutta viittaavat sisällöllään sekä menneeseen että tulevaan niin ympäröivässä maailmassa kuin kirjeenvaihdon osapuolten välisessä suhteessa (Lahtinen ym. 2011, 21).

Merimieslähetystä on tarkasteltu aikaisemmin ennen muuta itse organisaation historiana. Organisaatiota ja toimintaan vaikuttaneita henkilöitä on kuvattu Merimieskirkon historian yleisesityksissä, eri lähetysasemien historioissa ja varsinkin toiminnan alkuaikoina tehdyissä pastoraalitöissä sekä pitkäaikaisen sihteeri Toivo Waltarin tuotannossa. Johanna Nurmi keskittyy sosiaalipolitiikan pro gradussaan (1996) merimieslähetyksen organisoitumiseen osana suomalaisen kansalaisyhteiskuntaa, mutta hän toteaa, miten ”miten tärkeää merimieslähetykselle oli ihmisten välinen kahdenkeskinen vuorovaikutus.” Nurmen mukaan merimieslähetyksellä oli etenkin toiminnan alkuaikoina ”voimakkaiden, asiaansa uskovien ihmisten” persoonallisen panoksen varassa (Nurmi 1996, 8). Omaehtoisesti merimiespapille kirjoittaneiden ihmisten kirjeet palvelevat nähdäkseni erinomaisesti sen tutkimista, miten henkilökohtainen kommunikaatio oli osa merimiesten ja siirtolaisten parissa tehtävän työn ydintä. Yksittäisiä, uransa aikana merimiespappina toimineita ja evankelisluterilaisessa kirkossa näkyviä teologeja on käsitelty erinäisissä kirkko- tai yhteiskuntahistoriallisissa tutkimuksissa, mistä Martti

²⁴ Kokonaisuus käsittää (pääosin saapuneita) kirjeitä vuosilta 1913–1915, 1916–1919 ja lajittelemattomana kansiona vuosilta 1893–1936. Merimiesten ja omaisten kirjeitä ja kortteja on arkistokokonaisuudessa tässä artikkelissa analysoitua suurempi määrä, sillä niitä on myös sekalaisen aineiston joukossa sekä kirjekansioissa olevissa postikorttiniipuisissa, joista on tähän tutkimukseen otettu vain osa, pyrkimyksenä löytää postikortteja erityisesti sotavuosilta. Mikko Airilan perikunta on lahjoittanut kokonaisuuden Kansallisarkistoon vuonna 2016, ja sen tutkimuskäyttö edellyttää perikunnan tutkimuslupaa. Kiitän lämpimästi Stella Airila-Månssonin ja Leena-Stiina Airilaa kaikesta avusta ja asiantuntemuksesta tutkimustyössäni.



Kuva 19. Merimiespastori Mikko (Ivar Mikael) Airila ja hänen puolisonsa Anna Airila Lontoossa 1910-luvulla. Lähde: KA, Mikko Airilan arkisto. Kuva: Pirita Frigren.

Ajon teologian väitöskirja (2017) Sigfrid Sireniuksen teologisen ajattelun ja yhteiskunnallisen settlementtitoiminnan limittymisestä työväenliikkeeseen on viimeisin. Sirenius lienee merimiespastoreista kuuluisin hänen oman, myös merimieslähetystä käsittelevän, laajan kirjallisen tuotantonsa ja hänestä tehtyjen elämäkerrallisten esitysten vuoksi. Merellisen lähetystyön kansainvälisyyttä ja diplomaatitaitoja kuvaa perusteellisimmin Eino Murtorinteen kirjoittama Lennart Heljas-elämäkerta (2006). Heljas toimi Lontoon merimiespappina vuosina 1924–1931, mutta hänestä tuli kirkollisen uransa jälkeen maalaisliiton kansanedustaja, ministeri ja tunnettu anglofiili. Lähetystyötä on myös viime vuosina alettu tutkia laajemmin kulttuurihistoriallisista ja humanitäärisen työn yllirajaisista näkökulmista (esim. Jalagin, Okkenhaug & Småberg 2016). Tutkimukseni rakentuu näiden aikaisemman tutkimuksen erilaisten näkökulmien lomaan asettuen.

1.1. Yllirajaiset kirjeet, yllirajainen siirtolaisuus

Pyrin kirjeiden avulla ymmärtämään merityötä ja siihen liittyvä liikkuvuutta sellaisena ”elettyinä todellisuutena” kuin se kirjemateriaalissa näyttäytyy. Merenkulun kokemusta

ihmisten itsensä kuvaamana on mielenkiintoista verrata aikalaismielikuviin, joissa merimiehen työ nähtiin yhteiskunnasta ja kodista vieraannuttavana ja joissa satamaelämän katsottiin altistavan merimiehet henkiseen ja taloudelliseen turmioon (esim. Nurmi 1996, 66–67). Kysyn, miten Britanniaan tai maailmalle jääneet merimiessirtoilaiset kuvasivat tilannettaan pastorille ja mistä syistä he tälle kirjoittivat. Kirjeiden kautta avautuva näkökulma värityy sen mukaiseksi, mitä sota-ajan merimiespapin työn sosiaalinen puoli sisälsi ja mitä hänen liikkuvan seurakuntansa jäsenet häneltä pyysivät. Merimieslähetyksen toimenkuvaan kuului jumalanpalveluselämän ohella runsaasti sosiaalista työtä, esimerkiksi postien ja henkilökohtaisten dokumenttien säilyttämistä ja lähettämistä, kodin ja merimiesten välisestä tiedonkulusta, talletuksista ja rahalähetyksistä huolehtimista, sairaaloihin ja vankiloihin joutuneiden tervehtimistä, työpaikkojen ja asuntojen järjestämistä, hengellisen kirjallisuuden jakamista ja merimieskirkon kirjastoista vastaamista sekä hädän hetkellä myös rahan lainaamista (Lempiäinen 2000, 241–264). Sota-aikana näiden palvelusten tarve kasvoi entisestään. Oma lukunsa oli kadonneiden merimiesten etsintä, josta tuli niin suuri osa merimiespastorien moninaista työarkaa, että Lähetysseuran kustantamassa *Merimiehen Ystävä* -lehdessä julkaistiin lähes joka kuukausi erillinen liite niistä, jotka lähettivät ulkomailta terveisiä ja joiden tiedettiin menehtyneen matkoillaan. Lontoon merimiespappi saattoi saada vuodessa jopa 3500 etsintäpyyntöä, joista noin kolmasosa johti kadonneen jäljille (Kansanaho 1983, 12). Vuonna 1919 kadonneiden etsintää varten perustettiin Merimieslähetykseuran keskustuimistolle oma osasto, joka sai tietoja Cardiffiin 1923 perustetun kirjekeskuksen kautta (Lempiäinen 2000, 264).

Kiinnitän analyysissäni huomiota siihen, miten tavalliset ihmiset merimiespastorille kirjoittivat. Kysymys on kiintoisa pohdittaessa korkeasti koulutetun, sivistyneistöön kuuluvan kirkonmiehen ja työväestöön kuuluvan, vähän tai ei ollenkaan kouluja käyneen merenkulkijan erilaista sosiaalista asemaa ja kirjettä näiden kahden sosiaalisen maailman kohtauspintana.

Kirjeet luovat paitsi sosiaalisesti, myös maantieteellisesti valtioiden ja merialueiden rajat ylittävän kanssakäymisen tilan, minkä vuoksi kirjeitä on mielekästä analysoida ylijärjaisuuden näkökulmasta. Ymmärrän ilmiön ylijärjaiseksi silloin, kun se ilmenee ja vaikuttaa yksilöiden, perheiden ja yhteisöjen välillä mahtumatta yhden valtion sisälle tai edes kahden tai useamman valtion väliseksi vertailusuhteeksi (Miller 2004, 116–125; Hunt 2014, 63). Koska, ylijärjainen kanssakäyminen ymmärretään toiminnaksi, joka on kokonaan tai suurimmaksi osaksi irrallaan valtioiden ohjauksesta, se sopii kuvaamaan tutkimuskohdetta paremmin kuin kansainvälisyyden käsite, jota sovelletaan yleensä valtioiden välisen virallisen kanssakäymisen kuvaamiseen. Ylijärjaisellä toiminnalla voi kuitenkin olla valtioiden synnyttämiä, toimintaa mahdollistavia tai rajoittavia rakenteita, kuten kansainvälisiä sopimuksia tai ulkomaille sijoitettuja valtiollisia toimijoita. (Martikainen ym. 2006, 24.) Merimieslähetyksellä oli kansalaisyhteiskunnasta nousevana, kirkollisena organisaationa joitakin valtionhallintoa avustavia rooleja, vaikka se olikin ei-valtiollinen toimija: merimiespapin tuli esimerkiksi palvella apua

tarvitsevia suomalaisia venäläistä konsulaattitoimintaa täydentäen (Nurmi 1996, 50). Itsenäisen Suomen Lontoon lähetystö alkoi toimintansa ensimmäisen maailmansodan jälkeen 1918, ja merimieslähetyksen diplomaatiatyö tuli yhä keskeisemmäksi (Murto-
rinne 2006, 25–37).

Ylirajaisuus ilmenee aineistossa ja merimiespapin ja merimiesten suhteessa monella tapaa. Kirjeitä on ensinnäkin lähetetty eri puolilta maailmaa Australiasta Argentiinaan ja Etelä-Afrikasta Yhdysvaltoihin, mutta ne kattavat myös Iso-Britanniaan maihin jääneitä tai sieltä käsin ulkomaisille laivoille työllistyneitä. Kirjeet on lähetetty kaukaisista maailmankolkista merimiespapille Lontooseen – todennäköisimmin yhteisen Lontoon merimieskirkolla tapahtuneen kohtaamisen seurauksena. Ylirajaisuudesta seuraa, että lähetysasema ja siitä vastanneen papin työ ylitti toimipaikkansa rajat: merimiespappi pyrki auttamaan hajallaan seilaavaa seurakuntaansa riippumatta seurakuntalaisten olinpaikasta. Vaikka kirjekommunikaatio tapahtuu ulkomailla, suomalaisuus ja Suomi kotimaana ovat kirjeen lähettäjä ja vastaanottaja yhdistävä tekijä. Merimiespapille kirjoitettiin muutamaa viron- ja englanninkielistä kirjettä lukuun ottamatta suomeksi ja ruotsiksi, joten maailmalla liikkuvat kirjeet liittivät merimiehen ja merimiespapin Suomeen ennen kaikkea äidinkielen välityksellä, mutta myös suorien kotimaata koskevien viittausten kautta. On kuitenkin epäselvää, mitä suomalaisuus merkitsi vuosikausia poissa synnyinseuduilta oleville merimiehille, jotka vieläpä virallisesti olivat ulkomaalaisten viranomaisten silmissä Venäjän valtakunnan alamaisia. Liikkeellä olevien merimiesten suomalaisuudelle oman problemaattisen lisänsä johonkin valtioon tai kansakuntaan kuulumisen näkökulmasta tuo se, että osa työttömistä merimiehistä päätyi brittiläisen imperiumin sotajoukkoihin (KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915; 1916–1919). Sama kohtalo saattoi odottaa niitä suomalaisilla laivoilla palvelleita merimiehiä, joiden alukset Britannia pakko-otti sotatoimikäyttöön Englannin satamissa (Kaukiainen 2008, 356). Tutkimuskohteelle ja -ajankohdalle on tyypillistä, että merimiesten käsitystä ja kokemusta kansallisesta tai edes eurooppalaisesta identiteetistä on mahdotonta sementoida tai määrittää ylhäältä päin, niinpä myös kansallisuuden kautta määrittyvän identiteetin häilyväisyys liittyy tutkimusasetelman ylirajaisuuteen.

Siirtolaisten kirjeiden on todettu olevan areena, jolla kotimaansa jättäneiden monimutkainen suhde lähtömaan ja uuden kotimaan välillä usein ilmenee ja jossa kirjeen saaja ja vastaanottaja tätä suhdetta yhteisöllisesti rakentavat (Elliot ym. 2006, 3–9). On eri asia, millaisina merimiehet nähtiin ja millaisina he itse itsensä näkivät maailmalla liikkuvina suomalaisina. Esimerkiksi ajan länsimaisuuden ja valkoisuuden hierarkioissa pohjoiseurooppalaiset siirtolaiset ja siirtotyöläiset olivat protestanttina jopa katolisia irlantilaisia ”valkoisempia” (Hunt 2014, 30). 1900-luvun alun Suomessa länsimaista suomalaisuutta myös aktiivisesti rakennettiin esimerkiksi maasta, kansasta ja sen historiasta kertovien tietokirjojen avulla (Räihä & Karonen 2016, 14–15). Merimieslähetyksellä oli toisaalta oma roolinsa suomalaisuuden tuottajana ja vahvistajana ulkosuomalaisten parissa tekemänsä työn kautta (merimies-

ten kasvattamisesta suomalaisuuteen Laika Nevalaisen artikkeli tässä teoksessa). Kuitenkaan tällä identiteetinrakennustyöllä ja etnisillä hierarkioilla ei välttämättä ollut analogista heijastuspintaa meriä kiertävien miesten kokemuksissa tai se ilmeni niissä eri tavoin.

Ylirajaisuudessaan kirjeet viittaavat maahan ja paikkakuntaan, jossa ne on kirjoitettu, määränpäähän, johon ne on osoitettu, Suomeen kotimaana sekä lukuisiin muihin maihin, merialueisiin ja laivoihin, joiden lippujen alla suomalainen merimies kertoo kirjeissä työskennelleensä. Sanalla sanoen ne tiivistävät 1800- ja 1900-lukujen vaihteen merimiesten liikkuvuuden peruspiirteen, työtilaisuuksien perässä kulkemisen, joka vain harvoin johti pysyvään kiinnittymiseen uuteen kotimaahan (Frigren 2018, 101–107). Merimiesten työllistyminen monien lippujen alle ja liikkuminen maanosasta toiseen, usein ilman pysyvää asettumista, muistuttaakin nykypäivän maahanmuutolle tyypillistä monipaikkaisuutta, jossa ulkomailla olo ei välttämättä johda pysyvään kohdemaan kansalaisuuteen ja jossa siteet kotimaahan eivät ole yksiselitteisesti katkenneet (Ronkainen 2006, 240–241). Liikkuvuus tai siirtolaisuus on merimiesten työn kontekstissa ymmärrettävä usein ajautumiseksi tai suunnittelemattomaksi ulkomaille jäämiseksi, jossa päämäärätietoista on lähinnä hakeutuminen leveämmän leivän perään. Ajautumispierre on vahvana esillä ensimmäisen maailmansodan vuosina, jolloin paljon suomalaisia merimiehiä jäi maihin erityisesti Iso-Britannian satamiin (Kansanaho 1983, 112). Kuten Jonna Laine kirjoittaa tämän teoksen artikkelissaan, siirtotyön ylirajainen luonne on erityisen näkyvä tilanteessa, jossa merimiehet työskentelevät ulkomaisella aluksella tienatakseen ja voidakseen taas palata kotiin. Välitilasta, jossa ei olla sen paremmin kotona kuin perillä uudessa kotimaassakaan, tulee pysyvä olotila, joka voi joillekin merkitä jopa koko työiän mittaista elämänvaihetta.

Vaikka liikkuvan merimiehen tie ei päätyisi pysyvään asettumiseen uuteen yhteiskuntaan ja kulttuuriin, se edustaa merellistä laatua olevaa siirtolaisuutta, mahdollisuutta käyttää työpaikkana olevaa alusta uusien ulkomaisten työtilaisuuksien äärelle hakeutumiseen.

Sodan myötä niin Suomeen pääsy kuin työnsaantimahdollisuudet kauppalaivoilla heikkenivät, mikä näkyi selkeästi Iso-Britanniassa, joka oli sotaan asti ollut Euroopan keskeisimpiä kansainvälisen työvoiman vaihdon keskuksia merenkulun työmarkkinoilla. Sotavuosien työvoimapula johti kiristyvään kontrolliin paperittomia maassa oleilevia ulkomaalaisia kohtaan (Torpey 2003, 73–91). Amerikan veto näkyi myös merenkulussa, sillä Yhdysvallat oli suurista merenkulkumaista ainoa, jonka kauppalaivasto – ja sitä myös kautta työvoimantarve – oli menetysten sijaan kasvanut yli kaksinkertaiseksi (Kaukiainen 2008, 358).

Kirjeitä lähdemateriaalina käyttävät historiantutkijat korostavat, miten tärkeää on kiinnittää huomiota siihen, mistä kirjeet vaikenevat ja miksi. Airilan vastaanottamia kirjeitä lukiessa tärkein lähdekriittinen huomio liittyy siihen, että ne muodostavat erittäin valikoituneen otoksen siirtolaisuudessa elävistä merimiehistä. Ne, jotka olivat katkaisseet kaikki siteensä kotimaahan merimieskirkkoa myöten eivät luon-

nollisesti olleet vuorovaikutuksessa merimiespastorin kanssa. Ainakin osa kirjeiden kirjoittajista edustaa – tai esittää itsensä – tietynlaisena merimieslähetyksen menekkulijan ideaalityyppinä: he olivat joko alkujaankin hurskaita tai tulleet uskoon tarpeeksi maailmaa nähtyään. Tästä johtuen kirjeiden sävy on usein, mutta ei aina, hyvin hengellinen. Samaa voidaan sanoa omaisten kirjeistä. Uskonnollisuutta voi lähestyä sekä osana aikalaisten kirjeiden kielenkäyttöä että kirjekommunikaatiolle tyypillistä toimintatapaa, jossa kirjoittaja performoi itsensä vastaanottajan odotusten mukaisesti ajattelemassaan roolissa. Silti kirjeet eivät ole pelkästään hurskasta, samanmielistä puhetta pastorille. Yhteydenotto vaati luonnollisesti myös kirjoitustaitoa, mikä ei vielä 1900-luvun alussa ollut itsestäänselvyys. Merimiesten kirjeissä ja postikorteissa näkyikin puhutun ja murteellisen kielen vahva vaikutus, mutta myös se, että kirjeitä kirjoittava merimies tai hänen omaisensa oli usein äidinkieleltään ruotsinkielinen ja siten osallinen suomenkielistä vahvemmassa kirjallisesta kulttuurista (Kauranen 2013, 31).

Kirjeiden valikoituvuuteen pätee, että postia Lontoon East Endiin lähettivät eri puolilta maailmaa vain ne, joilla oli luottamuksellinen suhde Airilaan ja joilla oli jokin konkreettinen asia, miksi he tarttuivat kynään. Tätä kirjeiden käytännöllistä puolta on korostanut esimerkiksi Kirsi Keravuori 1800-luvun lopun laivuriperheen kirjeenvaihtoa tutkiessaan. Henkilöt eivät kirjeissä kuvaa sellaisia jokapäiväiseen elämään liittyviä osa-alueita, jotka ovat sekä lähettäjälle että vastaanottajalle itsestään selviä. Kun kirjeen kirjoittamisen motiivi on käytännöllinen ja konkreettinen, eivät henkilökohtaisten tunteiden, kokemusten ja maailmankatsomuksen kuvaukset välttämättä päädy usein niukkojen kirjeiden riveille. (Keravuori 2017, passim.) Viitteitä niihin voi kuitenkin löytää rivien väleistä ja epämääräisistäkin viittauksista.

1.2. Merimiespappi, työmies työmiesten joukossa

Merimieslähetyksellä näki taistelutantereenaan satamaolosuhteet laittomine työnvälittäjineen ja ilotaloina toimivine majataloineen ja kapakoineen. Aikakauden lähetysdiskursseissa satamaolosuhteet esitettiin mahdollisesti vielä paheellisempina synninpesinä ja merimiehet vielä puolustuskyvyttömämpinä niiden taloudellista ja henkistä turmiota aiheuttaville vaikutuksille kuin todellisuudessa olivatkaan (Fingard 1980). Toisaalta satamien kurjuuden korostaminen oli osa teollistumisen ja kaupungistumisen aikaansaamaa yhteiskuntakritiikkiä, ja merimieskirkot, -asuntolat ja -lukusalit toivat kokonaan uudenlaisia, vaihtoehtoisia tapoja viettää vapaahetkiä satamissa. Sijoittumalla satamaan ne pyrkivät tekemään niistä turvallisempia alueita. Satamien pahamaineisuudessa yhdistyivät niiden luonne työväenluokkaisina huvittelupaikkoina ja monikulttuurisina erityisalueina, mikä myös synnytti käsityksen niissä oleivista merimiehistä kulttuurisesti toisina (Beaven 2016, 160). Sata-

mien toiseuteen liittyi yleisesti myös niiden liminaalinen luonne jatkuvan liikkeen – alusten, ihmisten ja tavaroiden lähettämisen ja vastaanottamisen –paikkoina. On mielenkiintoista, että juuri merimieskorttelien kaltaiset ”vaaranpaikat” olivat Suomen piskuisista satamakaupungeista sekä Ahvenanmaan ja rannikon maalaismaisista oloista tulevien merimiesten ensimmäinen ja usein myös ainoa vaikutelma ulkomaisista suurkaupungeista.

Suomalainen merimieslähetyks liittyi mukaan kansainväliseen satamien paheita vastaan julistettuun taisteluun. Suomessa merimiehille suunnattu lähetystyö nivoutui osaksi evankelisluterilaisen kirkon keinoja reagoida työväenkysymykseen ja yhteiskunnan maallistumiskehitykseen, minkä lisäksi kannettiin huolta merimiesten osattomuudesta kotipaikkakuntiansa seurakuntaelämään. Se myös otti tukea kansainvälisestä ja suomalaisessa kansalaisyhteiskunnassa virinneestä raittiusliikkeestä. 1800-luvun ja 1900-luvun vaihteen liberalistinen ja kehitysoptimistinen uskonnollisuus pyrki vastaamaan hengellisen kasvatuksen ohella vähäosaisten aineelliseen avuntarpeeseen ja rakentamaan Jumalan valtakuntaa jo maan päälle. Merimieslähetyksen parissa toimineista pastoreista erityisesti ensimmäinen suomalainen merimiespastori Elis Bergroth (Hull–Grimsby, Lontoo) ja setlementtitoiminnan Suomessa käynnistänyt Sigfrid Sirenus (Antwerpen, Lontoo) olivat näkyviä sillanrakentajia työväenliikkeen ja evankelisluterilaisen kirkon välillä (Nurmi 1996, 40–41; Ajo 2017, 23, passim). Airilan aikana merimiehet saivat vaeltaa uuteen, Sireniuksen Lontoon ajan huipennuksena 1912 valmistuneeseen merimieskirkkoon Itä-Lontoon Rotherhithe-Stepney-tunnelin pohjoispäässä. (Arni ym. 1982; Kansanaho 1983, 12–17.) Myös Airila esiintyi työssään vahvasti vähäosaisten puolestapuhujana. Merimiespastorina ollessaan hän perehtyi Lontoon slummilähetykseen ja kveekarien toimintaan. Kotimaahan palattuaan hän teki romanilähetyksiä. (KA, MA, Biografinen aineisto, ammatti vuoden 1925 veroilmoituksessa).

Sosiaalisen työn raskaus koitui joillekin merimiespapeille –joille paikka järjestyi yleensä pappisuran alkuvaiheessa ja nuorella iällä – yllätykseksi ja pettymykseksi. Työn ihanteellisuuden karistessa vahvistui kuitenkin kokemus tasa-arvoisen suhtautumisen tärkeydestä merimiehiin. (Kansanaho 1983, 76–78; Murtorinne 2006, 27–28). Merimiespapeista puhuttiinkin työmiehinä ja merimiehistä veljinä (Ajo 2017, 66–70; esim. seuran sihteeri Akseli Renvall *Merimiehen Ystävässä* 1.2.1912, s. 21). Työ avasi silmät laivaelämän ankaruudelle, ja pappien yhteiskuntakritiikki ja omatoimisuus saattoivatkin aiheuttaa ristiriitoja kentällä työskentelevien pappien ja merimieslähetykseuran johtokunnan välillä (Kansanaho 1983, 77, 81–82; Ajo 2017, 53–56).

Mikko Airila jatkoi joidenkin edeltäjiensä omatoimista linjaa esimerkiksi 1914 ostamalla omiin nimiinsä entisen kapakkahuoneiston Cardiffin uuden lähetysaseman rakennukseksi, koska koki että Suomen epäilty ystävyys (esimerkiksi jääkärikoulutus) Saksan kanssa sai britit haluttomiksi tekemään kauppoja kansallisten yhdistysten kanssa (KA, MA, Kirjeenvaihto 1893–1936, päiväämätön kirjekopio luultavimmin 1930-luvun alusta). Airila tuli myöhemmin kuulumaan niihin merimiespappeihin,

jotka joutuivat loppuikänsä selvittämään erimielisyyksiä työnantajansa kanssa oikeustuimissa asti, erityisesti koskien seurakunnan varojen käyttöä sotavuosina. Vaikka epäilykset kirkon varojen kohtalosta osoittautuivat lopulta 1930-luvun puolivälissä kirjanpitovirheestä ja sodan poikkeusoloista johtuviksi, ne johtivat Airilan eroamiseen evankelisluterilaisesta kirkosta. (Kansanaho 1983, 186–191). Koska keskityn Airilan toimintaan merenkulkijoiden liikkuvuuden ja siirtolaisuuden näkökulmasta, en käsittele tätä 1930-luvun alussa laajasti lehdistössä käsiteltyä tapausta tai Airilan henkilöhistoriaa. Merimiespapin oma persoona ja tapa suhtautua merimiehiin on kuitenkin kiinnostava ja olennainen kysymys pohdittaessa sitä, miksi ja miten merimiehet tälle kirjoittivat. Sen vuoksi kirjemateriaalia voi taustoittaa piispa ja kirkkohistorioitsija Erkki Kansanahon luonnehdinnalla Airilasta Suomen ”Franciscus Assisilaisena”, joka halusi asua köyhien keskuudessa, karttaa tapakristillisyyttä ja jonka omaperäisyydestä merimiehet oppivat häneen tutustuttuaan pitämään (Kansanaho 1983, 111–112). On mielenkiintoista seurata merimiesten ja heidän omaistensa kirjekommunikaatiota pastorille tätä henkilöprofilointia vasten.

2. Maailmalle jääneiden merimiesten omaiset merimiespapille kirjoittamassa

2.1. Huoli kadonneista omaisista ja palkkarahoista

Analysoimistani kirjeistä ja postikorteista joka viides oli merimiesten Suomessa asuvilta omaisilta. He kyselivät vierailta mailla – tai pikemminkin vesillä – oleillevien perheenjäsentensä perään tai koettivat hoitaa heidän asioitaan Mikko Airilan välityksellä. Kuten Liverpoolin merimiespastori Eino Kiviluodon kehoitus *Merimiehen Ystävässä* 1912 kertoo, ulkomaille jääneiden merimiesten yhteydenpito kotiin oli erittäin altis katkeamiselle:

Merimies on liikkuva matkalainen. Harvoin on hänellä pysyvää oso[i]tetta. Ne, joilla semmoinen on, kuuluwat poikkeuksiin. Suurin osa kulkee paikasta paikkaan, maasta maahan, vieläpä maanosasta maanosaan. Eipä ole näin ollen ihmeellistä, vaikka kirje, joka tuo kotimaan rakkaiden terweiset, sattui miehen jälkiä käydessään hukkumaan. Näin on monasti käynyt ja käy warmaan wastakin. Tätä wälittääkseen on parasta kirjottaa heti. [...] Ja waikkapa ei tulisi wastausta kirjeeseen, niin ei silti ole lakattawa kirjoittamasta. Älköön kukaan antako waltaa tuolle tawalliselle ajatukselle: ”kun et sinä, niin en minäkään.” – Ei, päinwastoin: ”kun et sinä kirjoita, niin tahdon minä niin tehdä.” Tämä on kristillistä ja se on rakkauden kieltä. (Eino Kiviluoto, Etsimässä. Merimiehen Ystävä no. 1. 1.1.1912, 7.)

Vastauskirjeiden saapumatta jäämiseen reagoitiin herkästi puolin ja toisin katkeruuden tunteilla, vaikka siihen oli usein käytännöllisiä syitä. Ajantasaista määräsatamaa, konsulaattia, merimieskirkkoa tai edes laivan ja kapteenin nimeä oli työstä selvittää merimiesten liikkua laivasta laivaan ja maanosasta maanosaan eivätkä merimiestenkään lähettämät kirjeet aina päätyneet perille asti. Toisaalta kirjoittamatta jättämiseen saattoi olla aitoja tunnepohjaisia syitä. Merja-Liisa Hinkkanen (1992, 76–78) on esittänyt, että joskus välit katkesivat merimiesten tuntiessa häpeää siitä, että maailmalla ei kertynytkään ansioita kotiin lähetettäväksi.

Mikko Airilan vastaanottamissa omaisten kirjeissä omaisten viilenneet tunteet heidät hylännyttä merimiestä kohtaan ovat toisinaan näkyvissä. Kun merityötä tarkastelee elintasosiirtolaisuuden ja siirtotyön kontekstissa, on ilmeistä, että omaisten huoli liittyi hyvin usein perheen kärsimään aineelliseen puutteeseen. Maailmalle lähetetyltä perheenjäseneltä odotettiin konkreettista osoitusta paremmista ansioista. Perheelle tärkeän, ellei tärkeimmän, elättäjän lähtö tuntemattomiin ja vaarallisiin olosuhteisiin ansioiden toivossa oli riski. Oli suuri pettymys, mikäli riskinotto johti elättäjän katoamiseen. Kuten 1980-luvun meksikolaisten siirtotyöläisten kirjeitä tutkinut Miguel Angel Vargas (2006, 133) huomauttaa, siirtolaisten kirjeiden mukana kulkevat rahalähetyksiin ja niiden saatesanoihin sisältyi voimakas emotionaalinen lataus. Vaivalla ansaittu ja lähetetty raha ei ollut vain rahaa, vaan osoitus välittämisestä ja halusta säilyttää yhteys.

Toive palkkarahoista oli yleisin kirjeenkirjoittamisen motiivi kadonnutta kohtaan tunnetun huolen ja epätietoisuuden ohella. Mielipaha muotoiltiin pastorille kirjoitettaessa usein kristillissävytteisesti, merimieslähetyksen käyttämää synnin ja maailmallisuuden kuvastoa jäljitellen. Ulkomailta saapumatta jääneiden rahalähetyksen aiheuttama pettymys heijasteli myös ympäröivän yhteiskunnan ja työmarkkinoiden näkemystä oikeanlaisesta maskuliinisuudesta, jonka mukaan mies oli perheen pääasiallinen elättäjä. Kotona olevien vaimojen mahdollisuudet elättää perhettä yksinhuoltajana kuvattiin rajallisiksi sukupuolten työmahdollisuuksien ja palkkauksen eriarvoisuuden vuoksi. Tilannetta kuvaa erään 13 vuotta miehestään erossa olleen merimiehen vaimon huolitellulla käsialalla maaliskuussa 1914 kirjoitettu yhteydenotto:

Kun hän kohta läksi hän sanoi, ettei hän lähde maailmalle hauskaa elämää viettämään, vaan rahaa kokoamaan perheensä elatukseksi. Mutta näyttää, että hän on antanut maailman viedä itseään, eikä ole sotinut syntiä vastaan. Kirje on tullut viimeksi 1912, rahaa viimeksi 8 vuotta sitten. [...] Itse on täytynyt elättää poikani pienillä naisten palkoilla. (22.3.1914, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915.)

Merimiesperheissä miehisen perheenelättäjäyyden malli oli epärealistinen merimiesten työtaturmien, kuolemien ja ulkomaille katoamisten takia, mutta se ohjasi silti ajatusta oikeaksi ja luonnolliseksi katsotusta perheensisäisestä työnjaosta. Pastorille kirjoitettaessa ei kuitenkaan voitu syntilistaa kaataa kokonaan kadonneen merimies-

omaisen niskaan, vaan kirjoittajat huomasivat korostaa omaakin vajavaisuuttaan (esim. 20.3.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915).

Vuosia tai yli vuosikymmenen kestäneissä erossaoloissa ulkomailta kotiin saatu tulo oli satunnaista. Kirjeiden viittauksista aiemmin saatuihin rahasummiin voi kuitenkin päätellä, että parhaassa mahdollisessa tilanteessa rahanvälitys toimi, mihin 1800–1900-lukujen merenkulun maailmassa olikin jo erikoistunut useita pankkiiri- liikkeitä, laivayhtiöitä ja voittoa tavoittelemattomia organisaatioita kuten juuri merimieskirkko. Airilalle saapuneiden kirjeiden perusteella on mahdollista arvioida, että merimiehet olivat kiinnostuneita uusista keinoista tehdä kansainvälisiä rahavälityksiä, tallettaa ansioita merimieskirkolle ja lähettää niitä kotiin. Tämä havainto on omiaan osoittamaan, että mielikuva maailmalle kadonneista, itsekkäistä ja huvittelunhaluisista merimiehistä on aivan liian kapea. Toisaalta aineisto tuo esiin myös tapauksia, joissa perheyhteys ja sanaton sopimus miehen elatusvelvollisuudesta eivät näyttäneet millään lailla olevan merimiehen ulkomailta oleskelun motiiveja. Anna Airila kirjoitti joulun alla 1915 työmatkalla olevalle miehelleen raitiovaunun alle jääneestä ja pahoin ruhjoutuneesta merimiehestä, jonka omaisten yhteystiedot olisi saatava pikaisesti selville. Samassa kirjeessä hän muistutti, että kyse oli samasta miehestä, jota oli aiemmin kannustettu muistamaan kotimaassa olevaa perhettään:

Miesparka, hän eli niin suuressa himonorjuudessa. Hän on juuri se sama mies, jonka rva L. [merimiehiä majoittava rouva Lejonhjelm] kesällä toi tänne ja jonka piti lähettää rahaa kotiin, mutta emme saaneet häntä sitä tekemään. Cardiffissa sanoi antavansa kotiin lähetettäväksi. Liekö sitä tehnyt, en luule. (5.12.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915.)

Sota-ajan olosuhteissa yhteydenpidon ohella rahanvälitys vaikeutui eikä ulkomaista valuuttaa kannattanut lähettää ainakaan yksityiskirjeissä, mitä ongelmaa kirjoittajat valittelivat pastorillekin (esim. 20.3.1915; 30.3.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915).

2.2. Perheenjäsenten mahdollisuudet tarttua kynään

Kirjoittaminen tai kirjoitusvälineiden omistaminen ei ollut vielä 1910-luvullakaan kaikille työväestöön kuuluville itsestäänselvyys. Kaikki eivät siis voineet tarttua pastori Kiviluodon kehotukseen pitää säännöllisesti yhteyttä maailmalla liikkuvaan omaiseensa. Kuten kansan kirjallistumisen tutkijat ovat todenneet, väestön lisääntyvä liikkuvuus ja siirtolaisuus laajensivat kirjekulttuuria kansan syviin riveihin. Pitkä etäisyys synnytti tarpeen korvata suullinen kommunikaatio kirjeillä (Nordlund 2013, 121). Toisaalta myös sotien kaltaiset kriisiajat olivat omiaan saattamaan toisistaan erossa olevia ihmisiä kirjeitse yhteen (Taskinen 2015, 16–17).

Kirjalliseen kommunikaatioon tottumattomille ihmisille oli suuri kynnys tarttua kynään ja selvittää asiaansa kirkonmiehelle – kynnys ylitettiin, kun oli todellista asiaa ja tuolloinkin osan tuli kääntyä kirjoitustaitoisen henkilön puoleen ja sanella asiansa tälle. Vastaava tarve vaivasi, jos saapuneita kirjeitä piti luetuttaa lukutaitoisella. Kirjeen saattoi omaisen puolesta kirjoittaa esimerkiksi kotikäynnillä ollut pastori. Itsekin merimiespappina palvelleen Aarne Kaitilan Tampereelta erään lämmittäjän äidin puolesta kirjoittama kirje valaisee sijaiskirjoittamisen lisäksi muitakin järjestelyjä, joita merimieslähetys teki siirtolaisuuteen jääneiden ja heidän perheidensä välittäjänä: ”Lontoon Skandinavisen merimieskodin puolesta on tänne äidille lähetetty 13/10 14 [13.10.1914] 10 puntaa. Tähän rahakirjeeseen kirjoitin marraskuussa äidin puolesta [pojalle] vastauksen ja kirjeen, jonka osotin Lontoon merimieskotiin [pojan] nimellä. Ei ole mitään vastausta [täältä] tullut.” (8.1.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915). Airila merkitsi tämänkaltaisiin saapuneisiin kirjeisiin itselleen muistiin, että hän oli vastannut niihin ja hoitanut niissä pyydettyjä asioita.

Merenkulkuammatti antoi siirtolaisuuden tavoin aiheutta kirjeiden kirjoittamiseen, mutta merimiesten oli myös tavallista lähettää terveisiä päällystön ja laivanvarustajan välisen kirjeenvaihdon välityksellä tai muiden merimiesten kautta. Tämä suullisten uutisten ja huhujen kuuleminen kotiin palanneilta tai muille paikkakuntalaisille kirjoittaneilta merenkulkijoilta näkyy Airilan arkiston omaisten kirjeissä. Kuten kielitieteilijä Taru Nordlund (2013, 131–132) kirjoittaa, siirtolaiskirjeissä korostui esimoderneille kirjeille tyypillinen yhteisöllisyys ja sosiaalisuus. Kirjeen laatija yleensä välitti kuulumisia myös muilta kuin itseltään – tai kirje peräti laadittiin monen kirjoittajan yhteistyönä. Saapunut kirje usein myös luettiin kollektiivisesti. Näin ääneen luetut kirjeet tai niiden pohjalta eteenpäin kerrotut terveiset tavoittivat niitäkin, jotka eivät itse voineet olla suorasta kirjekomunikaatiosta osallisia. Merimieslähetyksen kadonneiden etsintäapuun turvaututtiin, kun huhupuheet tai omat yhteydenottoyritykset eivät riittäneet tai kun niiden avulla saattoi hahmottaa pieni toivonpilkahdus. Eräs merimiehen vaimo perusteli kirjoittamistaan juuri näin: ”Kirjoittanut on hän minulle v. 1911 kesäkuussa viimeiseksi. Ja oli hän silloin omien sanojensa mukaan menossa Australiaan, Englantilaisessa höyrylaivassa s/s Jakool’ ssa. Ei hän sen jälkeen ole minulle antanut mitään tietoa itsestänsä. Mutta olen kuullut toisilta merimiehiltä, että hän on oleskellut Lontoossa. Ja päätin sentähden hänestä tiedustella merimiespastorilta” (22.3.1914, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915). Esimerkin kaltainen kirjoittamisen motiivi on usein tulkittu kirjeenvaihdon perusfunktioiksi: halutaan tietää, onko poissaoleva omainen elossa ja terve (Keravuori 2017, 81–84). Sodassa ja poikkeusoloissa saatu kirje suorastaan personoitui kaivatuksi henkilöksi todistaen hänen olleen kirjettä laatiesaan elossa ja jatkaneen sanaton sopimusta vastata kirjeeseen (Taskinen 2015, 18). Merimiespappin ilmoitus kadonneen löytymisestä saattoi toimia vastaavana välikappaleena, vaikka ”elonmerkki” ei tullutkaan henkilöltä itseltään.

Osa omaisten kirjeistä kertoo itseoppineisuudesta esimerkiksi kielen tai käsialan kömpelyyden tai kirjekonventioiden poissaolon kautta (esim. Vargas 2006, 130–133;

Leino-Kaukiainen 2011, 204–205; Keravuori 2017, 86–97). Kokonaan kirjoitustaidottomat loistavat aineistossa silti poissaolollaan, joten kirjeet ovat näyte merelliseen kirjekulttuuriin omin käsin tai kirjurin avulla osallistuneista. Epäformaaluis saattoi johtua myös siitä, että kirjoittajana oli (oletettavasti) kirjoitustaidottomien vanhempien puolesta kirjoittava lapsi. Toisaalta erään ”seitsemäntoistavuotiaan merimiehen siskon” kirjeessä yhdistettiin kielellisesti taitavasti perheen krooninen rahalähetysten odotus ja ajan kirjeteksteille tyypillinen hurskaskielisyys ja maallinen tuska kadonneita omaisia metsästäessä: ”Hänen [kadoksissa olevan veljen] ei pitäisi unohtaa iäkkeitä vanhempiaan ja siskojaan näin joulun lähetessä, sillä meillä ei ole muuta kuin mitä isä saa tienattua [...] Vanhempamme ovat Jumalaa pelkääviä ja rukoilevat, että mekin pysyisimme Jumalan lapsina päästäksemme taivaaseen, missä ei ole vaivoja eikä riitoja eikä tarvitse kirjoittaa ja kysellä kenenkään veljien perään [...]” (24.11.1914, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915).²⁵ Tällainen tapa lähestyä merimiespappia kuvastaa alussa mainittua vastaanottajan odotusten mukaiseksi oletetun roolin omaksumista, mutta ilmaisee myös omaisten ahdistusta ja epätietoisuutta rajallisen tiedonkulun maailmassa. Omaisten tiedusteluissa huomio kiinnittyy niissä esiintyvän huolen ja katkeruuden ilmausten ohella siihen, että kadonneen ja perheensä hylänneen merenkulkijan huutelu ”turuilla ja toreilla” saattoi tuntua häpeälliseltä.

Yhteydenotto saattoi olla äärimmäisen lyhyt ja pelkistetty, mikä sotavuosina olikin kannattavaa erityisesti sensuurin vuoksi kirjeiden sijasta lähetetyissä kirjekuorettomissa postikorteissa. Kirjeiden ja uutisten ohella voitiin toivoa myös valokuvia. Kirje saattoi olla ylitsevuotavan vetoava ja kuvastaa kotona olevien uskoa pastorin kaikkivoipiin kykyihin ja palvelualltiuteen löytää kadonnut omainen mistä päin maailmaa tahansa. ”Jos pastori olisi niin ystävällinen ja kertoisi meille, missä hän [merimies-omainen] on”, pyydettiin eräässä lyhykäisessä kirjeessä kaikkiaan viidessä eri lauseessa (31.5.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915, vastaava kirje 12.5.1915).²⁶ Pyyteettömäksi työmyyräksi kuvattu Airila antoikin tästä kyvystä vahvat näytöt, minkä voi päätellä kirjeiden pelkkiä konventioita vuolaammista kiittävistä sanamuodoista sekä *Merimiehen Ystävään* lähetetyissä etsintätyön tuloksissa.

²⁵ Alkup. ”Han ej skall glömma bort gamla föräldrar och sina syskon till julen för int har vi nånting annat än vad pappa skall arbetar lös [...] våra föräldrar äro gudfruktiga de beder oss att vi skall blifva Guds barn så att vi skall slippa i himmelen där varken möda eller striden är där behöver man ej skriva och fråga efter någon bror [...]”

²⁶ Alkup. ”Om pastorn skulle vara så venlig och underretta oss var han befinner sig.”

2.3. Sielunhoitoa kaipaavat omaiset

Merimiehet ja heidän perheensä edustivat verrattain laajaa sosiaalista kirjoo ja niinpä joidenkin merenkulkijoiden omaisten kirjeet ilmentävät toisia vakiintuneempaa tottumusta kirjeitse kommunikointiin. Muutamat kirjoittajat hakivat pastorista keskustelukumppania ja viittasivat kirjeissään pastorilta kirjeitse saamaansa henkiseen ja sielunhoidolliseen tukeen. Näin merimiespapin liikkuva seurakunta käsitti jossain määrin myös Suomessa olevat merimiesten perheet. Sielunhoidolliset yhteydenotot olivat muita kirjeitä pidempiä ja osa useamman lähetyksen kirjeenvaihtoa Suomen ja Lontoon välillä.

Yksi koskettavimmista ja merimiespapille koituvan sosiaalisen työn moninaisuutta parhaiten kuvaavista tapauksista olivat helsinkiläisen merimiehen sisaren pitkät kirjeet koskien Lontoossa lokakuussa 1914 menehtyneen ja sinne haudatun veljensä kohtaloa. Sisar sai Mikko Airilan välityksellä tietoa mieleltään järkkyyneen veljensä viimeisistä vaiheista sekä veljen voimakkaan uskonnolliset muistikirjat (joita sisar kirjeissään vuolaasti pastorille referoi). Tämä kirjeenvaihto poikkeaa kaikista muista omaisten yhteydenotoista siinä, että sen motiivina näyttää olleen sisaren kalvava omatunto siitä, että perhe oli jättänyt miehen yksin ulkomaille tekemään kuolemaa, vaikka kirjeistä on pääteltävissä, että heillä olisi poikkeusolosuhteista huolimatta ollut varaa ja mahdollisuus matkustaa Iso-Britanniaan: ”Jumala on hyvä Hän kurittaa nyt kaikkia, ei anna vuokralaisia neljään huoneistoon, kaikki luultavasti jää tyhjäksi. [...] Kyllä se on hyvä että Jumala armossaan kurittaa, sillä he [vainajan perheenjäsenet] rakastavat enemmän rahaa kuin veljeänsä ja sisartansa ja lähimmäistänsä” (12.4.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915). Mikko Airila auttoi kyseisen merimiehen hautajaisjärjestelyissä, ja niinpä sisar lähetti neuvoja haudanhoidosta, esimerkiksi kehotuksen ostaa haudalle havuseppeleitä ja kiinnittää niihin lähettämiään muistovärssyjä sekä säilyttämään suomalaisella merimieskirkolla lähettämänsä valokuvan vainajasta (12.4.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915; 20.8.1916, Kirjeenvaihto 1916–1919). Vastaavasti pastori sai kertoa hautajaisista ja lähettää valokuvia erälle kirjeenvaihdossa olleelle merimiehen äidille, jonka poika oli värvätty Britannian riveissä Ranskan rintamalle, missä tämä oli haavoittunut kuolettavasti päähän (6.9.1916, KA, MA, Kirjeenvaihto 1916–1919).

Ensimmäinen maailmansota näkyi omaisten kirjeissä vuorovaikutuskatkoksinä, ulkomailta työskentelevän merimies-omaisten taloudellisen tuen lakkaamisena tai omaisen lopullisena menetyksenä.

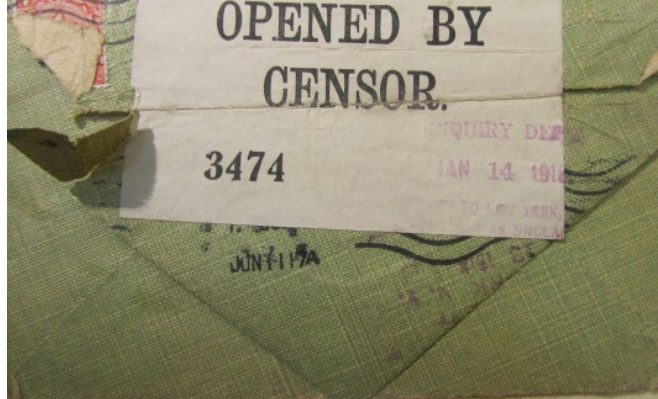
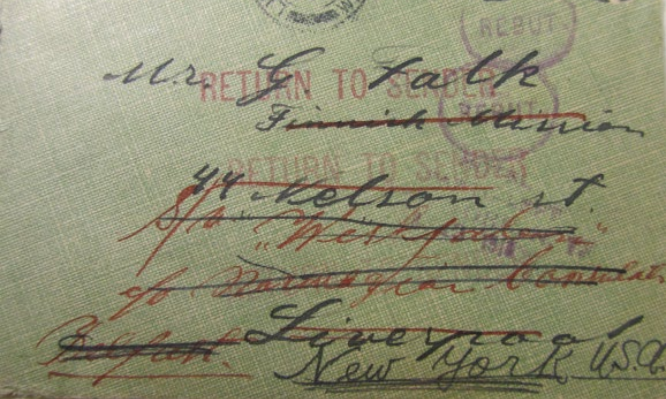
3. Merimiesten kirjeet ja kortit pastorille, kuulumisia ja pyyntöjä

Missä kadoksissa olevat merimiehet sitten olivat ja missä asioissa he itse ottivat eri puolilta maailmaa yhteyttä Lontoon pastoriin? Siinä missä omaisten kirjeissä päällimmäisenä oli huoli omaisen ja perheenelättäjän kohtalosta, merimiesten yhteydenottojen motiivit olivat moninaisempia. Heidän Lontooseen lähettämänsä kirjeet ja postikortit ensimmäisen maailmansodan vuosilta ovat jaoteltavissa karkeasti seuraavanlaisiin aihepiireihin: pelkät kuulumiset, henkilökohtaiset avunpyynnöt, kenttäpostina tai sotavankeudesta tulevat yhteydenotot, rahanvälitystä tai velkoja koskevat lähetykset, pyynnöt lähettää omaisille tai muille merimiehille tietoa itsestä, hospitaalissa tai muussa hoitolaitoksessa olevien merimiesten vierailupyynnöt, työnvälitysasiat sekä tiedustelut sodan kulusta.

Merimiesten tapa kirjoittaa merimiespapille näyttää yllättävän yleiseltä siihen nähden, miten ohuesta traditiosta työväestön kirjeiden kirjoittamisessa oli kysymys. Suurin osa yhteydenotoista on lyhyitä kirjeitä tai postikortteja, jotka on osoitettu pastorille ikään kuin ”muuten vain”, pelkkinä kuulumisina, joiden kriisiajan ja vaarallisen merenkulkuammatin kontekstissa voi tulkita palvelevan kirjeen funktiota kertoa kirjoittajan elossa olosta. Syystä tai toisesta juuri Lontoon merimiespappi koettiin tärkeäksi tahoksi raportoida, että taitettu merimatka on kulunut odotusten mukaisella tavalla. ”Huomenna edelleen Cape Towniin, saamme lastia Australiasta”, oli erään postikortin ainoa sisältö (6.9.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915). Kuulumisten ohessa merimiehet pyysivät pastorilta toisinaan jotain konkreettista asiaa, kuten suomalaisia sanomalehtiä. Osa kirjeistä on edellisen esimerkin sijaan polveilevampia (yli sivun mittaisia) ja tarinoivia. Käyn seuraavassa läpi kirjeiden vaihtelevia sisältöjä ja ilmaisutapoja.

3.1. Maailmalla olevien merimiesten tarpeet

Mikko Airila sai vastaanottamiensa kirjeiden ja postikorttien kautta tietää, että hänen liikkuvan seurakuntansa jäsenet olivat elossa, minkä tiedon hän saattoi välittää edelleen sitä kaipaaville Suomeen. Kirjoittajilla oli kuitenkin usein konkreettisia pyyntöjä, joiden täytyi lisätä sielunpaimenen työtaakkaa ajoittain tuntuvasti. Sota-ajan oloissa akuuteinta oli auttaa ilman työtä ja asuntoa jääneitä, mutta myös torpedoitujen alusten miehistöjä ja jäljittää kadoksissa olevia passeja, työtodistuksia tai oleskelulupia. Sodan loppuvaiheessa Suomen merimieslähetys esimerkiksi organisoï Liverpoolista käsin metsätöitä 1 000 suomalaismerimiehelle (Kansanho 1983, 115). Anna Airilan miehelleen kirjoittamista kirjeistä on pääteltävissä, että Lontoon ja Cardiffin asemilla



Kuva 20. Iso-Britannian sensuuriviranomaisten 14.1.1918 tutkima kirje Mikko Airilan kirjekoelmassa. Kirjeen kääntöpuolelta käy ilmi, että Airilan merimies G. Falckille kirjoittama kirje ei koskaan tavoittanut määränpäättään monen kertaan korjatusta osoitteesta huolimatta. Lähde: KA, Mikko Airilan arkisto. Kuva. Pirta Frigren.

assistenttina työskennelleen Frans Eemil Uuron veli Mauri [Juho] Uuro vastasi miesten kuljettamisesta työmaille (esim. 3.12.1917, KA, MA, Kirjeenvaihto 1916–1919).

Airila vahvisti suomalaismerimiesten työllistymisen kannalta edullista kuvaa Suomesta Englannille ystävällismielisenä maana. Hän piti yhteyttä englantilaisiin Suomen ystäviin (Anglo Finnish Society) (KA, MA, Kutsut ja tervehdykset 1893–1936) ja esimerkiksi laati oikaisupyynnön *The Timesiin* liittyen uutiseen, jossa korostettiin Suomen tsaarivihaa ja saksalaissympatioita. Hän kirjoitti suomalaisten olevan lojaaleja Venäjälle ja sitä kautta myös sen liittolaisille, mikä näkyi esimerkiksi suomalaisten merimiesten värväytymisenä Ranskan ja Britannian armeijaan (Päiväämätön kopio "To the Editor of The Times", KA, MA, Kirjeenvaihto 1893–1936).

Airila vastaanotti yksittäisiä kortteja ja kirjeitä kenttäpostina suomalaisilta, jotka olivat päätyneet rintamalle. Kenttäpostikorteissa oli painettuna valmiita lauseita, joista yliviivattiin tarpeeton ja jätettiin näkyviin lauseet, jotka kuvasivat parhaiten omaa tilannetta, esimerkiksi: "I am quite well. Letter follows at first opportunity" (26.2.[1915, KA, MA Kirjeenvaihto 1913–1915]). Paitsi, että valmiit korttipohjat olivat sensuurin nopeasti käsiteltävissä, ne antoivat heikosti kirjoittaville, mutta lukutaitoisille mahdollisuuden viestintään. Ensimmäisen maailmansodan onkin todettu olleen aikaa, jolloin lukuisat ihmiset joutuivat ensimmäisen kerran soveltamaan mahdollisesti koulussa oppimiaan kirjallisia taitoja (Klippi 2015, 97). Kirjoittavat suomalaiset merimiehet olivat osa kansainvälistä kansanomaisen kirjoittamisen räjähdysmäistä kasvua maailmanpalon vuosina.

Rintamalta tulevien lähetyksen kieli saattoi muille kirjeille poikkeuksellisesti olla englantia; sisällön tuli oletettavasti olla sensuuriviranomaisten ymmärrettävissä. Niinpä esimerkiksi Raumalta kotoisin oleva merimies kirjoitti Ranskan rintamalta Airilalle ja hänen perheelleen terveisiä:

It is now a long time since I saw you last time [...] it came to my mind to send you a line to let you know that I am quite well both spiritually & bodily I have been now a few times up the firing line but so far I have left unwounded & I hope to continue if it pleases the heavenly Father in his care I commit myself everyday. We are having fine weather every

tree & flower in full bloom it remains me of summer at home (1.6.1918, KA, MA, Kirjeenvaihto 1916–1919).

Raumalaisen kenttäpostia seurasi Airilalle osoitettu kortti, jossa ilmoitettiin kyseisen merimiehen tulleen Australian joukkojen mukana Ranskaan, mutta haavoittuneen ja joutuneen Graylingwellin sotasairaalaan Länsi-Sussexissa. Kortti on ohjattu lähimmäiselle (next of kin) joten miehen omaisia Suomessa ei joko ole tavoitettu tai vastaavat yhteydenotot on suoraan ohjattu merimieslähetykselle. Kenttäpostien kaltaiset postitukset vihjaavat siihen suuntaan, että merimieskirkko ja sitä hoitava pastori symboloivat monille kotimaata ja jopa kodin ja omaisten korviketta – tai että merimiespapille oli syystä tai toisesta luontevampaa kirjoittaa kuin kotiin (Päiväys epäselvä 28/31 [sic] 1918 KA, MA, Kirjeenvaihto 1916–1919).

Sotatoimien ulkopuolella monien maailmaa kiertävien merimiesten elämä näytti kirjeiden perusteella jatkuvan yllättävän entisellään. Monet kirjoittajat pyysivät Airilaa säilyttämään tallessa heille Lontooseen saapuneita kirjeitä, joten on oletettavaa, että kaikki liikkuvan merityön ja maailmansodan kodista eristämät miehet eivät jääneet osattomiksi yhteydenpidosta omaisten tai tuttavien kanssa. Merimiesten kirjeet saattoivat myös koskea mahdollisuutta lähettää rahaa tai varmistuksia rahojen perille menosta (päiväys 12.12. ei vuotta; 16.7.1915; 19.7.1915, KA, MA Kirjeenvaihto 1913–1915). Toisaalta on mahdollista, että keskenään tutut maailmalla olevat merimiehet saattoivat jättää kirjeitä ja kortteja toinen toisilleen merimieskirkon kautta – tätä ajatusta tukevat lukuisat kirjeissä lähetetyt terveiset omaisten sijaan muille merimiehille.

Merimiesten liikkuvuuteen kuului, että ulkomaiseen satamaan jääminen johtui joskus joutumisesta paikalliseen sairaalaan laivan jatkaessa matkaansa. Eräs Etelä-Afrikkaan Kaltenbergin hospitaalin jäänyt merimies ei välittänyt, vaikka sanomalehdet olisivat olleet jo vanhoja: ”Wanhat sanomalehret on kyllä hyviä minulle täälä lukke ajan kuluksi muutoin tulle aika pitkäksi täälä minulle vieraalla maala” (26.2.1915, KA, MA Kirjeenvaihto 1913–1915). Kirjeistä on pääteltävissä, että merimiespastori auttoi satunnaisesti rekrytointilanteissa. Eräs merenkulkija pahoitteli jääneensä velkaa laivan yhtäkkisestä vaihdosta aiheutuneista kuluista:

Nythen tulen tervehtimään teitä tällä kortilla ja kerron että olen täälä Capkaupungissa ja tulemme 3 viikon kuluttuvaan sinne Lontoon. Sitten minä maksan sen selväksi minkä jättin vanhinkollen siitä kun vaihoitten sen minun muuton siitä Ranskalaisesta laivasta Minä tulini tähän Englantilaiseen laivaan siellä niin kii-reesti ettei ollut aika tulla selvittämään sitä vanhaa muuttoa (4.11.1915, KA, MA Kirjeenvaihto 1913–1915).²⁷

²⁷ On epäselvää, onko kirje osoitettu henkilökohtaisesti Mikko Airilalle vai hänen edeltäjälleen tai toisen lähetysaseman pastorille.

3.2. Kirjeiden kieli

Pidän erityisesti ”kuulumiskirjeitä” osoituksena siitä, että merimiespapiit – henkilöstä riippuen – merkitsivät joillekin siirtolaisuudessa eläville merimiehille luottamuksellista kiintopistettä. Merimiespappi ei heidän kirjeissään välttämättä ollut aina niinkään linkki kotimaahan ja omaisiin, vaan tuttava, ystävä, jolle saattoi kommunikoida äidinkielellä ja kokea jonkun olevan kiinnostunut heistä. Onkin oletettavaa, että merimiesten vierailtua Lontoon merimieskirkossa Airila oli kehottanut heitä kirjottamaan. Tämän voi päätellä siitä, että moni kirjoittaja pahoittelee, että postilähetys on viivästynyt. On liikuttavaa päätellä, että pastorille kirjoittavat uskoivat tämän muistavan juuri heidät tuhansista merimieskirkolla vuosittain vierailevien joukosta. Monet kirjoittajat myös puhuttelevat pastoria ”hyvänä veljenä”, ”veljenä”, ”ystävänä” tai ”opettajana”, minkä ohella kirjoittamisen tapa saattoi olla huomattavan tuttavallinen. On mielenkiintoista, että veljeyden ja tuttavuuden ilmaisut tulivat merimiesten puolelta, sillä merimieslähetyksen historiasta voidaan nostaa myös esimerkkejä, jotka ilmentävät jonkinlaista sosiaalista kuilua papin ja merenkulkijoiden välillä. Esimerkiksi, kun Merimieskotiyhdistyksen perustama merimieskoti Antwerpenissä sijoitettiin 1920-luvulla merimieskirkon ja pappilan yhteyteen, kodinjohtaja joutui vuosikertomuksessaan toteamaan: “[...] merimiehillä oli se luulo, että asuessaan tällaisessa paikassa joutuu liiaksi orjuutetuksi. Tuskin siellä saa ääneensä puhua ja kävelläkään muuten kuin varpaillaan. Saanenkohan edes mandolinilla säestää kaihoisia viattomiakaan merimieslauluja (KA, Suomen merimieskotiyhdistyksen arkisto, Sekalaisia asiapapereita 1928–1948, Daniel Oräddin raportti 24.1.1928)”.²⁸

Myös Airila kollegoineen joutui todistamaan, että yksittäisille merimiehille merimieskirkko ja sen työntekijät eivät merkinneet helposti lähestyttävää, kodinomaista levähdyspaikkaa. Edellä mainittu Hampurin pastori Kaitila joutui kirjoittamaan muille papeille kiertokirjeen omaisesti, miten ”eräs tämän aseman entisiä vitsauksia, [n.n.] on sekä New Yorkin, että Englannin asemilla harjoittanut vanhaa urheiluansa tervehdyskirjan töhrimisessä ja nimien sekoittamisessa”, sillä seurauksella että omaisille oli mennyt väärin tietojen vuoksi erheellistä tietoa ja että mainittu merimiehen pääsy merimieskirkolle oli jouduttu epäämään (KA, Kirjeenvaihto 1893–1936, päiväämätön, oletettavasti viittaa vastaavaan tapaukseen, jota pahoitteli *Merimiehen Ystävässä* 1.2.1912). Merimiesten välit merimieskirkkoon ja sen pastoreihin saattoivat vaihdella suuresti veljellisestä ystävyysuhteesta välinpitämättömyyteen.

Airilalle kirjoittaneet merimiehet viittasivat usein yhteisiin hetkiin Lontoon merimieskirkossa ja lähettivät terveisiä kaikille siellä tapaamilleen, toiset merimiehet sekä Airilan puoliso ja aseman työntekijät mukaan lukien. Kirjeiden kautta palattiin kirjeen vastaanottajalle ja lähettäjälle yhteiseen kokemukseen. Kun Airiloiden ensimmäinen lapsi Marianna syntyi (1918), sai hänkin merenkulkijoilta tervehdyksiä. Perheen osalli-

²⁸ Kiitän Merimieskotiyhdistyksen arkistoa tutkinutta Laika Nevalaista tästä lähdeviitteestä.

suutta merenkulkijoiden veljellisessä kohtaamisessa osoittaa, että Mikko Airila paljasti eräälle Australian joukoissa palvelevalle suomalaismerimiehelle lapsen nimen ennen kastetta (lähettäjälle palautunut kirje 18.5.1918, KA, MA Kirjeenvaihto 1916–1919).

Tuttavuus ei merkinnyt, etteivätkö kirjoittajat olisi pyrkineet noudattamaan kirjeformulan muotoseikkoja. Kirjoittajat puhuttelivat pastoria kolmannessa persoonassa tai teititellen, ja kirjeille odotusarvoisia puhuttelu-, kiitos- ja terveydentoivotusfraaseja käyttäen. Malliesimerkin tarjoaa eräs ruotsiksi kirjoittanut englantilaisaluksella palvellut suomalaismies, joka oli nähnyt vaivaa myös kirjeensä materiaaliseen puoleen: kirje saapui koristeellisissa pahvikansissa ja oman valokuvan kera. Hänen kirjeessään yhdistyvät vuolaat alkutervehdykset, joiden joukossa on myös toteamus omasta voinnista ja toivomus vastaanottajatahon terveenä pysymisestä. Fraasien jälkeen kirjoittaja pääsee kuvaamaan kulkuri-merimiehen elämää, johon oli sisältynyt ajanjakso Greenwichin sairaalassa. Kirjoittaja mainitsee työnsä raskauteen vaikuttavan, että työskenteli aluksella, jossa komentokieli oli englanti. Toisaalta kirjeen kautta saadaan tietää, että monikulttuurisessa laivatyöympäristössä oli useampi muukin suomalainen. Maanmiehistä koostuvat työporukat tekivät laivasta ja ympäristöstä toiseen siirtymisestä helpompaa. Kirjoittajan henkilöllisyys on hänen kollegojensa ohella tässä esimerkissä poikkeuksellisesti tunnistettavissa kirjeen neutraalin sisällön vuoksi. Nimeämistä puoltaa lisäksi kirjoittajan toive, että hänestä ja muista suomalaisista julkaistaisiin tietoa *Merimiehen Ystävässä*:

Herra Pastori Airila

Monet sydämelliset terveiset täältä ja tuhannet kiitokset kortista ja Merimiehen Ystävistä [lehti]. Oli kilttiä, että pastori lähetti jotain pientä ja hyvää. [...] Voin aika hyvin. Mutta miten on asian laita pastorilla itsellään ja rouvalla. Toivottavasti olette olleet terveitä ja voitte hyvin. "Jumalan" siunausta teille kaikille. Tervehdi Greenwichin sairaalan hoitajattaria puolestani. Tarkoitukseni oli matkana kotiin Turkuun jouluksi. Olisi ollut hauskaa juhlia joulua rakkaan "Isäni ja "Äitini" sekä siskoni kanssa. Mutta nyt en pääse tältä alukselta minnekään. Kapteeni haluaa, että pysyn vielä laivalla. Olen ollut laivassa jo 19 kuukautta ja minua huvittaisi vaihtaa paikkaa jonkun engelsmannin kanssa erityisesti kielen takia. Saan luvan juhlia joulua täällä sen sijaan. Olen ollut kolme joulua poissa. Viime jouluna tähän aikaan oli Melbournessa Australiassa. Olin ruotsalaisessa merimieskirkossa jouluaattona mutten saanut joululahjoja. Lähetetäänkö Suomesta Lontoon lähetykseen joululahjoja. Meitä on täällä kolme suomalaista nimittäin Armas Laukkanen Salosta, Waldemar Holmberg Lohjalta ja sitten minä Albin Nygren Turusta. Eikö pastori olisi niin ystävällinen ja lähettäisi meiltä terveiset seuraavaan Merimiehen

Ystävään Suomessa. Saan jättää kotimatmani Suomeen ensi kesään, jos elän (19.12.1915, KA. MA Kirjeenvaihto 1913–1915).²⁹

Kirjoittaja ei varsinaisesti pyydä mitään konkreettista kuten rahan- tai postinvälitystä, mutta kysyy kautta rantain, saavatko jouluna Lontoossa olevat merimiehet lähetyksen kautta joululahjoja. Nämä lahjat olivat hyväntekeväisyyden ja ompeluseurojen kautta saatuja lahjoituksia kuten kirjoja, villasukkia ja syötävää. Albin Nygrenin kirjeestä välittyvä uskonnollinen sävy ja fatalistinen suhtautuminen omaan kohtaloon oli joissakin kirjeissä jopa ylitsevuotavaa. Uskonnollisuus näkyi vähintään alku- ja lopputervehdyksissä. Huomattavan harvassa olivat kuitenkin ne kirjeet, jotka olisivat arvostelleet esimerkiksi satamien synnillisyyttä merimieslähetyksen oman diskurssin tapaan. Merimiesten kirjeissä työ merellä ja satamissa oli työ muiden joukossa omine hyvine ja huonoine puolineen. Jotkut kirjoittajat kertoivat uskoontulostaan ja toivoivat pelastusta "kurjasta tilasta" muillekin (24.12.1915; 17.5.1916 KA. MA Kirjeenvaihto 1913–1915). Yksi kirje lähetettiin nimettömänä "Mettäkämpältä" tammikuussa 1918 "Rakkaalle opettajalle": "Syrämestäni lähetän terveisiä minulta ja pappalta san kynällä kirjottaa kunnei kädellä ei uletu tervehtiä ja saan anta tietää että oleme ollut terveenä tällä Jumalalle kiitos jota sama kallista Herran lahjaa toivomme teidänkin saavan nautia." (23.1.1918, MA, KA, Kirjeenvaihto 1916–1919). Kirjoittaja kuvasi kirjeessä olevansa "pappan kansa ruuan keittäjänä tällä sonoman laksosa josa ei ole muta kuin syntiä ja syntiä."

Kirjeestä puuttuu sen lähetyspaikka, mutta "sonoman lakso" viittaa Sanoma Valley'hin Kaliforniassa. Monien merimiehestä kuivan maan työmieheksi vaihtaneen tapaan kirjeen kirjoittaja oli päätyntä isänsä tai papaksi kutsumansa vanhemman miehen kanssa metsätyömaalle, luultavimmin San Franciscon kautta ja mahdollisesti seu-

²⁹ Alkup. Herr Pastor Airila, Många hjärtliga hälsningar härifrån och tusen tack för kortet samt Sjömansvännen. Det var så snällt av pastorn att sända mig något smått och gott. [...] Jag mår nog ganska bra. Men huru är det med Pastorn sjelv och Frun. Hoppas Ni även har varit friska och mått bra. "Gud" välsigne Eder alla. Hälsa sköterskorna på Greenwich Hosp. från mig. Ber jag vänligen. Det var min mening att jag skulle resa [rivin ja sivun hyppäys] hem till Åbo före Julens] största högtid. Det skulle hava varit så trevligt för mig att få fira Jul hemma hos min kära "Far" och "Mor" samt syskon. Men nu är så slipper jag inte bort från det här fartyget. Kapten vill att jag skall stå ännu en till ombord. jag har redan varit 19 månader här ombord och skulle hava mycket lust att få skifta ombord på någon Engelsman i synnerhet för språkets skull. Jag får lov och fira min Jul här ombord nu i stället. Jag har varit tre Julen borta hemifrån. Sista Jul den här tiden så var jag [i] Melbourne i Australien. Jag var på Svenska sjömans kyrkan på Juldagen men vi fick icke några Julklappar. Sänder de från Finland några Julklappen till Missionen i London. Vi äro tre finnas här ombord nämligen Armas Laukkanen från Salo, Waldemar Holmberg från Lojo och sedan mig Albin Nygren från Åbo. Inte skulle Pastorn vara så vänlig och skicka hälsningar från oss i nästa Sjömansvännen till Finland. Jag får lov och lämna min hemresa till Finland nu i nästa sommar om jag lever.

ranaan muita reittejä tulleita Amerikan siirtolaisia. Muualla tässä kirjassa (Kuorilehto, Ojala, Nylund) on esitelty juuri San Franciscon alue merimiesten tyypillisenä porttina Yhdysvaltoihin. Kirjeen täytti monipolvinen ajatusvirta, jossa toivottiin Jeesuksen tulle van takaisin maan päälle. Lopuksi kirjoittajalla oli kuitenkin käytännöllisempikin pyyntö: "Jos pastori olis niin hyvä että lähettäis tänne muutamia lehtiä meille tänne sillä että sais vähän tietoa suomen asioista."

Merellisen seikkailu- tai matkakertomuksen sävyyn kohtalonsa puki helmikuussa Argentinan Bahia Blancasta kirjoittanut merimies. Luottaen siihen, että pastori muisti juuri hänen tilanteensa hän tarinoi: "Muistatte kai viime Mikan päivän illan jolloin viimeksi olimme silloin juuri olin mynstränny Norjalaiseen Parkkilaivaan joka oli muka menossa Australiaan. Ja minä olin se jolle hyvää matkaa toivotettiin. Mutta eipä se matka tullut niinkään hyväksi kuin sitä itsekin luulin." Sen jälkeen kirjoittaja kuvaa, miten matka Lontoosta Santokseen kesti 59 vuorokautta, miten hän juuri ennen joulua sairastui ja joutui kahdeksi viikoksi sairaalaan. Tervehdyttyään hän nouti rahansa ja vaatteensa konsulista, jonne kapteeni ne oli toimittanut. Mutta seikkailu ei päätynyt tähän. Hän kuvasi, miten sai erään paikallisen avulla itselleen viikoksi asunnon ja päätyi sen jälkeen Rio de Janeiroon, jossa miestä ei kuitenkaan onnistunut Venäjän konsulin aukioloaikojen ja venäläisen uuden vuoden takia. Ensi hätään katto pään päälle löytyi "Englannin Missionista", ja jo jonkin ajan kuluttua Englannin konsulin kautta mies sai hankittua itselleen paperit, joissa "Brasilian kielellä" selitettiin, kuka hän oli ja mistä tuli.

Eräänä iltana tuli tämä paatti jossa nyt ole[n], sisään menin se kirje kädessäni jonka olin saanut Konsulilta sekä omat paperini toisessa kädessä Ensimmäisen Styyrin[perämiehen] tykö ja kysyin paikka[a],[...] Laiva jossa olen on paras mitä vielä koskaan olen kokenut. Ei sitä Ihminen tietä kuinka käypi sillä Herra on se joka itse jokaisen tien johtaa. Minä luulin että joudun kurjuuteen. (1.2.1915 KA. MA Kirjeenvaihto 1913–1915)

Näin kirjoittaja ikään kuin ohimennen tulee kuvanneeksi, millaista selviytymistä liikkuminen kansainvälisillä merityömarkkinoilla käytännössä oli. Harva pastorille kirjoittanut merimies katui tekemisiään, esimerkiksi karkaamistaan laivasta. Eräs Minnesotan Duluthiin päätynyt merimies pyysi Airilalta mahdollisuutta suorittaa hänelle rippikoulu itsenäisesti kirjeiden välityksellä. On mielenkiintoista, että hän ei kääntynyt asiassa paikallisten luterilaisten pastorien puoleen vaan hoiti asiaa juuri Lontoon papin kanssa. Kirjeessään hän arveli, että:

[o]li kyllä paha, että karkasin laivastani mutta toisaalta ehke hyväkin. Olenhan nyt taas vähän enemmän omaiseni parissa, joskaan en kotona mutta onhan se aina sinne päin. Työn saanti tahtoo olla huonoa täällä Amerikan puolla. Olin New Yorkissakin toista viikkoa ja hain työtä joka päivä vaan turhaan. Täällä oli onneni sentään parempi. Sain

työtä heti ensi päivänä kun lähdin hakemaan, vaikkakin metsätöitä mutta täytyy tyytyä siihen nyt (1.8.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913-1915).

Omaisillaan henkilö viittasi siihen, että Duluthissa hänellä oli lähettyvillään muita Amerikan-siirtolaisia, joiden joukossa myös hänen oma tätinsä. Merimiehen tie siirtolaiseksi saattoi siis viedä samaan päämäärään kuin satojentuhansien suomalaisten, mutta prepaid-matkalippujen ja matkustajalaivojen sijaan kokonaan toisenlaisten reittien ja sattumusten kautta. Pohjois-Amerikan veto näkyy 1910-luvun kirjeissä selvästi, mutta työnsaannin ja maahanmuuton vaikeudet tiedostettiin yleisesti. Laivoilta kirjoitetuissa kirjeissä saatettiin myös kysellä, uskalsiko sodassa olevaan Englantiin pyrkiä ja mikä oli maailmalla Venäjän alamaista edustavan suomalaismerimiehen mahdollinen kohtalo. Huhut merimiesten värväämisestä Britannian joukkoihin huolestuttivat niin ikään joitakin, kuten Texasin Port Arthurista kirjoittavaa merimiestä: "[...] jos Pastori on hyvä ja kirjoittaisi kirjeen mitä sieltä kuulu jos sinne uskalta tulla saksalaisten takia ja onko se totta että suomalaiset joutuvat sotaan, Pastori kirjoitta heti" (6.6.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915).

4. Johtopäätökset

Kirjemateriaalien kautta avautuu näkökulma niiden merenkulkijoiden elämään, jotka jättäytyivät syystä tai toisesta pois kotimaisesta aluksesta ja yrittivät joko löytää ansioita ulkomaisilta aluksilta tai asettumalla – tai ajautumalla – esimerkiksi Britanniaan, Pohjois-Amerikkaan tai Australiaan. Tämä oli eri kansallisuuksiin ja etnisiin ryhmiin kuuluvien merenkulkijoiden siirtolaisuutta ja työvoiman liikehdintää 1800–1900-lukujen vaihteen maailmassa.

Kun maailman meriä kiertävät suomalaiset kirjoittivat Lontooseen merimiespastori Mikko Airilalle, he eivät toistaneet merimieslähetyksen yhteiskuntakritiikkiä ulkomaista halpatyövoimaa edustavan merimiehen kotimaasta vieraantumisesta, sosiaalisista ongelmista tai alttiudesta kärsiä suurkaupunkien satamien sielullisesta turmiosta. Syitä kritiikin näkymiseen olisi toki ollut. Sota-aika näkyi erityisesti niiden merimiesten kirjeissä, joiden merityö vaihtui rintamasotilaan osaan vieraan valtion palveluksessa, jotka joutuivat torpedoituksi tai kaapatuiksi aluksien mukana tai jotka kärsivät sodan vuoksi työpaikkojen, lähettämiensä palkkarahojen, henkilökohtaisten dokumenttien tai postilähetysten katoamisesta. Osa kirjoittajista virui vierailta mailla sairaaloissa ja jäi oman onnensa nojaan päästäkseen toivuttuaan pois ja takaisin töihin. Merimiesten työ merellä ja satamissa kuvattiin näistä sota-ajan ja merityön uhista huolimatta työnä muiden joukossa omine hyvine ja huonoine puolineen. Ohimennen kerrottiin laivareiteistä, miehistöstä ja päällystöstä aluksilla, säätiloista tai kuljetetusta lastista. On myös mahdollista, että papille ei katsottu sopivaksi kirjoittaa omia on-

gelmia korostaen. Toisaalta kirjeistä puuttuu kokonaan pärjäämisellä, tienaamisella ja menestymisellä rehvastelu. Sävy on kaiken kaikkiaan toteava ja tulevan kohtalon (Jumalan) käsiin laskeva.

Kirjeet ovat merimiesten siirtolaisuuden kurkistusaukko, mutta eivät ilmiön koko peili. Papille kirjoittivat vain ne, joilla oli kirjoittamiseen tähdellinen syy ja joille suhde Lontoon sielunpaimenen kanssa oli merkityksellinen. Kirjekulttuurista osallisia olivat merimiesten luku- ja kirjoitustaitoinen sekä kirjeformulan vähintään auttavasti taitava osa. Merimiesten tapa puhutella Mikko Airilaa oli kohtelias, mutta useissa kirjeissä huomiota herättävän toverillinen. Havainto on mielenkiintoinen, sillä se näyttäisi antavan tukea sille, että joidenkin merimiespappien pyrkimys ylläpitää työssään 1800-luvun lopussa virinnyttä työväenliikkeen ja evankelisluterilaisen kirkon vuoropuhelua ja kansankirkollisuutta onnistui siinä määrin, että merimiesten parista jotkut solmivat henkilökohtaisia tuttavuussuhteita merimiespappiin. Tätä puolta mielestäni se seikka, että monille kirjoittamisen motiivi oli puhtaasti kuulumisten vaihtaminen. Mikäli Airila pyrki suhtautumaan merimiehiin kuin ”työmies työmieheen”, hän saattoi useiden kohdalla onnistua pyrkimyksissään. Tosin tämä onnistuminen tuotti hänelle runsaasti lisätöitä kirjeenvaihdon ja niissä esitettyjen toiveiden ja pyyntöjen muodossa. Toisaalta lähdemateriaalin ulkopuolelle jää se joukko, jolle yksittäinen lähetyssesema tai merimiespastori ei syystä tai toisesta muodostunut kiintopisteeksi maailmalla.

Kirjeiden avulla on myös mahdollista ymmärtää merimiesten siirtolaisuutta matkan alkupään, kodin ja perheen näkökulmasta, sillä omaiset tukeutuivat merimiespappiin silloin kun merimies oli kadonnut tai yhteys kotimaahan oli syystä tai toisesta katkennut. Omaisten yhteydenottojen kautta merimiesten liikkuvuudessa korostuvat ongelmatilanteet: välien katkeaminen, ulkomailta hartaasti odotettujen palkkarahojen puuttumaan jääminen, epätietoisuus omaisen elossa olosta tai pahimmassa tapauksessa kuolонуutisen vastaanottaminen ja siihen reagoiminen. Toisaalta omaisten kirjeitä ja kortteja pastorille voi lukea merellisen kirjekulttuurin osana, jossa – samoin kuin joidenkin merimiesten kirjeissä – kirjoittajat halusivat kommunikoida papin kanssa mieltään painavista asioista täsmällisiä avuntarpeita laajemmin. Suora kirjeiyhteys pappiin ei olisi ollut kansanhemisille tavallista pelkästään kotimaan sisällä.

Lisäksi kirjeistä on luettavissa rivien välistä, miten merimiesten ulkomailla työskentely parhaassa mahdollisessa tapauksessa sujui. *Merimiehen Ystävän* tervehdyspals-tan vakiintumisesta ja Airilan saamien omaisten kirjeiden sisällöistä voi päätellä, että monet merimiehet ylläpitivät yhteyttä kotiin ja lähettivät rahaa mahdollisuuksien mukaan. Myös tämä puoli on osa liikkuvan merityön kokemuksesta, ei ainoastaan omaisten osa tulla hylätyiksi ja menettää omaisensa maailmansodan vuoksi myrskyäville merille. Monille merimieslähetyksen kautta silloin tällöin jätetty elonmerkki oli ainoa kommunikoinnin muoto kotiin ja vastaavasti kotona olevat saattoivat välittää tietonsa merenkulkijalle pastorin kautta, tällä kun ainakin oli kiinteä osoite.

Kirjeet laajensivat ja jatkoivat merimieskirkon toimintaa yksittäisen lähetysseseman seinien ulkopuolelle. Merimiespappi ei kohdannut merenkulkijoita ainoastaan

näiden pysähtyessä matkoillaan satamassa vaan myös kirjeet ja postikortit olivat vuorovaikutuksen "tila" ja merimiespapin työväline, joiden pariin voitiin säilytettynä palata uudelleenkin. Kirjeliikenne seurasi merimiesten yllirajaista liikkuvuutta ja liitti merimiespapin hajallaan olevaan seurakuntaan myös kotimaassa olevat omaiset.

Merimieskirkot olivat osa satamien kulttuurista, sosiaalista ja infrastruktuurista modernisoitumista ja puhdistustalkoita, mutta kun katse siirretään yksittäisiin vuorovaikutustilanteisiin merimieslähetyksestä vastanneen toimijan ja lähetystyön kohteen välillä, saadaan näkyviin moniulotteisempi kuva, jossa merimiehet eivät ole



Kuva 21. Merellinen joulutervehdys. Portlandin Oregoniin asettuneen merimiehen postikortti pastori Mikko Airilalle Lontooseen lokakuulta 1915. Lähde: KA, Mikko Airilan arkisto. Kuva: Pirita Frigren.

pelkästään heihin suunnatun sielunhoito — ja hyvinvointitoimenpiteiden ja morali-soinnin objekteja. Merimiesten omat tarpeet, oma tapa kuvata liikkuvaa työtä sekä henkilökohtainen kommunikaation taso papin ja merenkulkijan välillä tulevat näkyviin. Ideaalitulanteessa tutkimusta voitaisiin syventää analysoimalla pastorin merimiehille lähettämiä kirjeitä, jos sellaisia olisi sattunut säilymään merimiesten hallussa ja lopulta päätymään tutkijoiden saataville.

Kirjemateriaalin pohjalta nouseva jatkokysymys on, miten liikkuva merimies hahmotti itsensä ja maailmansa. Mihin kansalaisuudeltaan venäläisiksi määritellyt suomalaismerimiehet kokivat 1900-luvun alussa kuuluvansa, kun Suomen kaltaisia uusia kansallisvaltioita irtaantui vanhoista, monia etnisiä, kielellisiä ja uskonnollisia ryhmiä yhdistäneistä keisarikunnista ja kun merimiehet itse olivat olleet fyysisesti poissa kotimaastaan ensimmäisen maailmansodan piirtäessä Euroopan karttaa uusiksi? Ajattelivatko ainakin ne merimiehistä, jotka päätyivät Yhdysvaltain ja Kanadan tyypillisille suomalaisalueille olevansa osa kasvavaa suomalaissiirtolaisten joukkoa, Amerikan suomalaisia? Oliko suomalaisuus tai kenties kotipaikkakunta laivatyössä pysyville merimiehille merkityksellinen vielä vuosien tai vuosikymmenien perästä? Vai ajattelivatko merimiehet kenties kuuluvansa kansallisvaltioiden rajojen sijaan satamasta satamaan liikkuvaan merenkulkijoiden joukkoon? Kaikki vaihtoehdot sisältävät romantisoinnin vaaran, mutta joistakin kirjeistä on pääteltävissä, että merten kiertolaisille Lontoon kaltaiset isot, eurooppalaiset satamat vakiintuneine merimieskirkkoineen ja sitä edustavine merimiespastoreineen merkitsivät kiintopistettä ja pysyvyyttä. Jos Suomeen palaaminen ei vaikuttanut todennäköiseltä lähitulevaisuudessa tai ollenkaan, saattoi tuttu Lontoo rinnastua kotimaahan. Kuten eräs merimies Montrealista lähettämäänsä postikorttiin kirjoitti: ”Hyvä pastori anteeksi että en enemmän ole mitään teille kirjoittanut. Minä olen tällä kertaa taas täällä ja me tullaa kenties takaisin sinne vanhoille rannoille” (4.9.1915, KA, MA, Kirjeenvaihto 1913–1915).

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Kansallisarkisto (KA), Helsinki.

Mikko Airilan arkisto (MA)

Biografinen aineisto.

Kirjeenvaihto 1893–1936, 1913–1915, 1916–1919.

Kutsut ja tervehdykset 1893–1936.

Suomen merimieskotiyhdistyksen arkisto

Sekalaisia asiapapereita 1928–1948 (Ha3).

Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot.

Saatavilla: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/etusivu>. Luettu 11.2.2018.

Merimiehen Ystävä: Suomen merimieslähetystoimen lehti 1882–1929.

Kirjallisuus

- Ajo, Martti (2017). *Punainen eskatologia — Jumalan valtakunta ja työväenliike Sigfrid Sireniuksen teologis-aatteellisessa ajattelussa ja kristillis-yhteiskunnallisessa toiminnassa vuoteen 1924 asti*. Teologian väitöskirja, Helsinki: Helsingin yliopisto. Saatavilla: <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/208501/punainen.pdf?sequence=1>. Luettu 18.1.2018.
- Arni, Erkki ym. (1982). *100 vuotta, 100 years of the Finnish Seamen's Mission in London*. Toimittuskunta Erkki Arni, Michael S. Mansbridge, David Kirby & Markku Tapio. Kirjoittajat Erkki Kansanaho, Pekka Tarkka, David Kirby, Erkki Arni, Neville Nelson, Hannele Branch, Markku Tapio. Lontoo: Finnish Church Guild and Trust, Enso Marketing.
- Beaven, Brad (2016). From Jolly Sailor to Proletarian Jack: The Remaking of Sailortown and the Merchant Seafarer in Victorian London. Brad Beaven, Karl Bell & Robert James, Robert (eds.), *Port Towns and Urban Cultures: International Histories of the Waterfront, c. 1700-2000*. London: Palgrave Macmillan, 159–178.
- Elliot, Bruce S., Gerber, David A. & Sinke, Suzanne M. (2006). Introduction. Bruce S. Elliot, David A. Gerber, & Suzanne M. Sinke (eds.), *Letter Across Borders: The Epistolary Practices of International Migrants*. Palgrave Macmillan, 1–25.
- Fingard, Judith (1980). "Those Crimps of Hell and Goblins Damned": The Image and Reality of Quebec's Sailortown Bosses. Rosemary Ommer & Gerald Panting (eds.), *Working Men Who Got Wet*. St. John's Newfoundland: Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 321–334.
- Fink, Leon (2011). *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*. Chapel Hill: University of North Carolina.
- Frigren, Pirita (2018). Finns as mobile maritime labor in coastal ports of the United Kingdom, 1850–1930. Maija Ojala-Fulwood (ed.), *Migration and Multiethnic Communities: Mobile People from the Late Middle Ages to the Present*. Berlin: De Gruyter Oldenborg, 93–122.
- Gorski, Richard (2012). Protecting British Seafarers on the Continent: The Export of Attitudes, Ideals and Systems in the Late Nineteenth Century. Richard Gorski & Britta Söderqvist (eds.), *The Parallel Worlds of the Seafarer: Ashore, Afloat and Abroad*, Gothenburg: Sjöfartsmuseet Akvariet, Papers from the 10th North Sea History Conference, 71–95.
- Hinkkanen, Merja-Liisa (1992). Expressions of Longing, Sources of anxiety? The Significance of Contacts with Home for Finnish Sailors in London and Hull in the Late Nineteenth Century. *Research in Maritime History*, 3, 63–79.
- Hunt, Lynn (2014). *Writing History in the Global Era*. New York & London: W.W. Norton & Company.
- Jalagin, Seija; Okkenhaug, Inger, Marie & Småberg, Maria (2016). Introduction: Nordic Missions, Gender and Humanitarian Practices: from Evangelizing to Development. *Scandinavian Journal of History*, 40 (3), 285–297.

- Kansanaho, Erkki (1983). *Kirkko ja merenkulkijat: Sata vuotta Suomen Merimieslähetyksen työtä*. Liitetaulukko Pentti Rasimus. Helsinki: Kirjapaja.
- Kaukiainen, Yrjö (2008). *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1155, Tieto. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö (2016). Kun suomalaiset olivat filippiinoja. Tapio Bergholm (toim.), *Työ merellä*. Nautica Fennica 2015–2016. Helsinki: Museovirasto, 104–119.
- Kauranen, Kaisa (2013). Mitä ja miksi kansa kirjoitti? Lea Laitinen & Kati Mikkola (toim.), *Kynällä kyntäjät: Kansan kirjallistuminen 1800-luvun Suomessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1370. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 19–54.
- Keravuori, Kirsi (2017). *Saaristolaisia: Elämä, arki ja vanhemmuus laivuriperheen kirjeenvaihdossa*. Historiallisia tutkimuksia 276. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Klippi, Carita (2015). Kirjeitä kiven sisältä, kirjeitä syvältä sisimmästä: Tavallisen kansalaisen kielellinen kompetenssi ensimmäisen maailmansodan Ranskassa. Marko Tikka, Ilari Taskinen & Seija-Leena Nevala-Nurmi (toim.), *Tampere: tutkimuksia ja kuvauksia 12. Kirjeitä sodasta. Kirjoittamisen tavat ja merkitykset kriisi-aikoina*. Tampere: Postimuseo & Tampereen Historiallinen Seura, 96–121.
- Kverndahl, Roald (1978). *Seamen's Missions: Their Origin and Early Growth. A Contribution to the History of the Church Maritime*. Pasadena, California: William Carey Library.
- Lahtinen, Anu, Leskelä-Kärki, Maarit, Vainio-Korhonen, Kirsi ja Vehkalahti, Kaisa (2011). Kirjeiden uusi tuleminen. Maarit Leskelä-Kärki, Anu Lahtinen & Kirsi Vainio-Korhonen (toim.), *Kirjeet ja Historiantutkimus*, Historiallinen Arkisto 134. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 9–28.
- Leino-Kaukiainen, Pirkko (2011). "Nyt lasken minä pännani tämä viherjäisen paperin päälle.": Nuoren sotilaan kirjeitä 1800-luvun lopulta. Maarit Leskelä-Kärki, Anu Lahtinen & Kirsi Vainio-Korhonen (toim.), *Kirjeet ja Historiantutkimus*. Historiallinen Arkisto 134. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 194–219.
- Lempiäinen, Pentti (2000). *Nuortuu vanhetessaan: Suomen Merimieskirkko 125 vuotta*. Helsinki: Suomen Merimieskirkko ry.
- Martikainen, Tuomas, Sintonen, Teppo & Pitkänen, Pirkko (2006). Ylirajainen liikkuvuus ja etniset vähemmistöt. Tuomas Martikainen (toim.), *Ylirajainen kulttuuri: Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Tietolipas 212. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 9–41.
- Miller, Michael (2004). Comparative and Cross-National History: Approaches, Differences, Problems. Deborah Cohen & Maura O'Connor (eds.), *Comparison and History: Europe in Cross-National Perspective*. New York: Routledge, 115–132.
- Nordlund, Taru (2013). Kirjeet: Keskustelua yli ajan ja paikan. Lea Laitinen & Kati Mikkola (toim.), *Kynällä kyntäjät: Kansan kirjallistuminen 1800-luvun Suomessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1370. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 107–138.

- Nurmi, Johanna (1996). *Merimiehet parempaan seuraan: Merimieslähetykseura osana suomalaista kansalaisyhteiskuntaa 1800-luvun lopulla*. Sosiaalipolitiikan pro gradu-tutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Ronkainen, Jussi (2006). Monikansalaisuus ja monimuotoistuva suomalaisuus. Tuomas Martikainen (toim.), *Ylirajainen kulttuuri: Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Tietolipas 212. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 237–256.
- Räihä, Antti & Karonen, Petri (2016). Ruotsalainen ja suomalainen, mutta ei koskaan venäläinen: Suomen ja suomalaisuuden rakentaminen 1900-luvun alkupuolen tietokirjoissa. *Faravid* 42, 63–79. Rinnakkaistallennettu JYX-julkaisuarkistoon. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201612024901>. Luettu 15.5.2018.
- Taskinen, Ilari (2015). Sota-ajan kirjekulttuuri ja kirjeiden kokemusten tulkinta. Marko Tikka, Ilari Taskinen & Seija-Leena Nevala-Nurmi (toim.), *Tampere: tutkimuksia ja kuvauksia 12. Kirjeitä sodasta. Kirjoittamisen tavat ja merkitykset kriisi-aikoina*. Tampere: Postimuseo & Tampereen Historiallinen Seura, 12–29.
- Torpey, John (2003). Passports and the Development of Immigration Controls in the North Atlantic World during the Long Nineteenth Century. Andreas Fahrmeir, Olivier Faron & Patrick Weil (eds.), *Migration Control in the North Atlantic World: The Evolution of State Practices in Europe and the United States from the French Revolution to the Inter-War-Period*, New York and Oxford: Berghahn Books, 73–91.
- Vargas, Miguel Angel (2006). Epistolary Communication between Migrant Workers and Their Families. Translated by Travis J. Hyer. Bruce S. Elliot, David A. Gerber, & Suzanne M. Sinke (eds.), *Letter Across Borders. The Epistolary Practices of International Migrants*. New York: Palgrave Macmillan, 124–138.

Hyvät ja pahat merimiehet Suomen Ranskan konsulaattien valokeilassa, 1919–1960

Louis Clerc

1. Johdanto

Suomalaisen konsuliviraston työhön kuuluu kansalaisten ja heidän joukossaan luonnollisesti myös merimiesten avustaminen ulkomailla. Suomalaisilla konsuleilla ja kunnia-konsuleilla on ollut itsenäisyyden alusta lähtien velvollisuus auttaa ja tukea kriisitilanteissa merimiehiä ulkomailla oleskelevina Suomen kansalaisina. Vaikka tuen antaminen on tarkasti säädeltyä, se kattaa potentiaalisesti hyvin laajan skaalan eri muotoja: palkan maksaminen kotimaahan konsulin välityksellä, sairaasta työntekijästä huolehtiminen, kotimatkan järjestäminen ja rahanlainaus ovat esimerkkejä tukimuodoista. 1960-lukuun asti merenkulkijoihin liittyi erityisiä sääntöjä. Suomalaisten laivojen piti esimerkiksi ilmoittautua konsuleille tai kunniakonsuleille tullessaan uuteen ulkomaiseen satamaan, ja konsulit auttoivat paikallisen byrokraattisen järjestelmän kanssa. Merimiesten ja merenkulun tukemisen tärkeä peruste oli alan merkitys Suomen kansantaloudelle.

Suomalaiset konsulit eivät kuitenkaan aina olleet suopeita merimiehille. Suomalaisina ja kansantaloudellisesti tärkeinä työntekijöinä heitä autettiin, mutta heidät myös nähtiin ongelmallisena sosiaalisena ryhmänä. Suomen Pariisin-pääkonsulaatin vuosikertomus 1960 ilmentää tätä merimiehiin kohdistuvaa asennetta. Vuosikymmenten mittaisen konsuliuran tehnyt pääkonsuli Kaarlo Brusin (1895–1971) pohtii pääkonsulaattinsa ”asiakaskuntaa” ja heidän aiheuttamiaan toimenpiteitä:

Takavuosina huolestuttavaksi muodostunut suomalaisen irtolaisaineksen pesiytyminen Ranskan satamakaupunkeihin on kuluneen vuoden aikana osoittanut vähenemisen

merkkejä. Niinpä esimerkiksi Rouen on harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta pystynyt tällaisesta aineksesta puhtaana. (UMA, signum 53, kansio 80, Kaarlo Brusin, Pariisissa olevan pääkonsuliviraston vuosikertomus toimintavuodelta 1960, 14.3.1961.)

Tämä lyhyt esitys käsittelee Ranskassa oleskelevia suomalaisia merimiehiä suomalaisten Ranskassa olevien konsulien näkökulmasta vuosina 1919–1960. Käsittely alkaa 1920-luvulta ja etenee 1960-luvun alkuun asti. Kansainvälinen Wienin sopimus, joka vuonna 1963 toi selvennystä konsulivirastojen oikeuksiin ja muotoihin, antaa tutkimukselle muodollisesti sopivan loppupisteen. 1960-luvun alussa valmisteltiin myös uutta merimieslakia, joka voimaan tullessaan kumosi vuosien 1924 ja 1955 merimieslait.

1.1. Pariisin pääkonsulaatti ja Suomen konsulijärjestelmä Ranskassa

Konsuli-instituutio kehittyi huomattavasti 1700-luvulta lähtien (Ulbert & Le Boedec 2006; Melissen & Mar Fernandez 2011). Sentralisoitujen valtioiden ja niiden diplomaattiverkostojen kehittyessä konsulit alkoivat järjestäytyä varsinaisina lähetettyinä konsuleina (*consuli missi*) ja kunniakonsuleina (*consuli electi*). Varsinaiset konsulit ovat valtion virallisia palkattuja edustajia, joilla ei ole oikeutta suorittaa kaupankäyntiä, kun taas kunniakonsulit ovat useimmiten kauppaäkäyviä paikallisia, jotka eivät saa asemastaan rahallista korvausta. Molempien tehtävät koostuvat pääasiassa kaupallisen tiedon keräämisestä, ulkomailla asuvien kansalaisten avustamisesta sekä erilaisten notaaristen tehtävien suorittamisesta, kuten lupien myöntämisestä, passien tarkastamisesta ja erilaisten verojen keräämisestä.

Kun itsenäisen Suomen ulkoasiainministeriö alkoi toimia 27. marraskuuta 1918 muutti nimensä ulkoasianministeriöksi, sen työntekijät jakaantuivat hallinnollisten asioiden, poliittisten asioiden ja kaupallisten asioiden osastoihin (Nevakivi 1988). Kaupallisten asioiden osaston sisällä sijaitsi siirtolaisasiain jaosto, jossa hoidettiin suomalaisten avustamista ulkomailla. Monet erityisesti 1920-luvun alun kansanedustajat näkivät tämän osaston alaisena toimivan konsuliverkoston ainoana hyödyllisenä ulkomaanedustustona: verkosto edisti heidän mielestään ulkomaankauppaa ja vientiä, ja oli monien mielestä järkevämpi vaihtoehto kalliina ja turhana pidetyille diplomaattitoiminnalle – asennetta ruokki kielteinen suhtautuminen diplomaattien ruotsinkielisyyteen. Professori, Suomen ulkoasiainministeriön historian kirjoittaja Jukka Nevakivi mainitsee, miten jopa ulkoasiainministeri Rudolf Holsti sanoi 1919 Suomen Lontoon-pääkonsulaatin olevan tosiasiallisesti tärkein Suomen edustusto (Nevakivi 1988, 71).

Suomalaisesta konsulilaitoksesta on kirjoitettu erittäin vähän, vaikka muualla aiheeseen on viime aikoina kiinnitetty enemmän tieteellistä huomiota (Suomen konsulaateista Paasivirta 1963; Pekkarinen 2009; Nevakivi 1988, 71, 114. Pariisin pääkonsulaatista Suomen Ranskassa olevan diplomaattisen edustuston kontekstissa Clerc 2017). Itsenäisen Suomen ensimmäisinä vuosina konsuleita pidettiin erityisesti yksityisten kansalaisten eikä Suomen valtion etujen valvojina: heidän tehtävänsä kohdistuivat merimiehiin, siirtolaisiin, matkustavaisiin ja muihin ulkomailla oleskeleviin maanmiehiin. Konsulien piti olla eräänlainen sekoitus maistraatti- ja kauppa-agentteja – miehitien tietenkin palkatta eli kunniakonsuleina. Kesäkuussa 1918 eduskunta hyväksyi lain ulkoasiainhallinnon järjestelmästä, jossa päätettiin konsulinviraston tehtävistä (pääkonsuli, konsuli, varakonsuli). Näitä tehtäviä oli mahdollista antaa joko palkattomille kunniakonsuleille tai varsinaisille virkamiehille eli konsuleille.

Konsulivirastojärjestelmässä Ranska nousi nopeasti tärkeäksi toimipaikaksi. Ranskan suurissa satamakaupungeissa ja siirtomaissa oli paljon apua tarvitsevia merimiehiä. Suomen ensimmäinen kunniakonsuli oli entinen Venäjän Bordeaux'n-konsulaatin työntekijä, suomalaissyntyinen Sven Gröndahl. Vuonna 1920 Ranskan verkosto koostui jo pääkonsulaatin lisäksi neljästä konsulista ja vajaasta kymmenestä varakonsulista (KA, Oulu, UMA, Ulkoasiainministeriön Pariisin lähetystön arkisto Fa:13, Liste diplomatique de l'ambassade de Finlande en France, 1920).

Syyskuussa 1919 ulkoasiainministeriö nimitti Pariisiin pääkonsuliksi puutavaliikemies Mauno Nordbergin, joka toimi vuosina 1905–1914 Ruotsin pääkonsulin Gustaf Nordlingin palveluksessa. Pariisin suomalaiset pääkonsulit olivat pitkäaikaisia toimijoita. Vuodesta 1919 vuoteen 2003 virassa toimi ainoastaan neljä henkilöä: Mauno Nordberg, Kaarlo Brusin, Eino Enegren ja Kristian Packalén. Brusin, hänkin taustaltaan liikemies, oli ylivoimaisesti pitkäaikaisin: hän toimi jo vuonna 1920 Nordbergin sihteerinä, konsulina peräti 32 vuoden ajan 1926–1958 ja sen jälkeen vielä pääkonsulina vuosina 1958–1971. Poikamies Brusin oli saapunut Ranskaan syksyllä 1919 ja oli Urho Kekkosen hyvä ystävä: miehet olivat tutustuneet vuoden 1924 suomalaisen olympiajoukkueen ollessa Pariisissa.³⁰

Jo keväällä 1919 Nordberg ja Holsti pohtivat konsuliolojen järjestämistä Ranskassa ja sen siirtomaissa (Kirjeenvaihtoa asiasta löytyy kansioista KA, Oulu, UMA, signum 53, kansio 92, Ranska, Bordeaux. Ks. erityisesti Rudolf Holsti UM:lle, 20.5.1919, Memorandum konsuliolojen järjestämisestä Ranskassa ja sen siirtomaissa; Mauno Nordberg, 20.3.1919, Ehdotus [sic] Suomen konsulilaitoksen järjestämiseksi Ranskassa ja sen alusmaissa; Nordberg Hostille, 20.5.1919). Nordberg totesi muistiossaan, että Ranskan

³⁰ Ranskalaiset viranomaiset panivat merkille vuonna 1953, että silloinen Suomen pääministeri Urho Kekkonen yöpyi pääkonsulin luona eikä suurlähettilään residenssissä erään Pariisin-vierailunsa aikana. Ks. Archives Diplomatiques Françaises (ADF) Europe Z, Finlande 29, Sous-direction d'Europe du Nord, 19.10.1953, Passage d'Urho Kekkonen à Paris.

emämaan alueella konsuliverkoston oli määrä koostua aluksi paikallisista henkilöistä ja Suomesta kotoisin olevista entisen Venäjän keisarikunnan konsulaatin työntekijöistä. Myöhemmin otettiin virkaan sekä kunniakonsuleja, eli Ranskan kansalaisia, että Helsingistä lähetettyjä konsuleja. Kunniakonsulit valittiin heidän kaupallisen kyvykkyytensä, verkostojensa ja vaurautensa perusteella. He olivat useimmiten laivojen kapteeneja tai varustajia sekä liikemiehiä, jotka usein kävivät kauppaa puutavaralla tai alkoholilla – silloisilla ja vielä monta vuosikymmentä jälkeenpäinkin Ranskan ja Suomen välisen kaupan perustuotteilla. Konsulijärjestelmän tärkein tehtävä oli talous- ja elinkeinoelämästä raportoiminen Suomeen Pariisista ja varsinkin paikoista, joissa kulki suomalaisia laivoja ja merimiehiä. Bordeaux esimerkiksi, ja varsinkin Rouen ja Marseille, olivat suurina satamakaupunkeina konsulityölle tärkeitä paikkoja. 1950-luvulla toimivista kunniakonsuleista kolme pitkäaikaisinta oli nimitetty jo 1920-luvulla: Rouenin kunniakonsuli François Fondeville, Calais'n kunniakonsuli Paul Pagniez ja La Rochellen kunniakonsuli Erik Mörch.

2. Merimiesten avustaminen Ranskassa Suomen itsenäisyyden ensimmäisten 50 vuoden aikana

Rafael Erichin johtama ulkoasiainhallinnon reformikomitea korosti 1920-luvun lopussa konsulien ja kunniakonsulien roolia kansalaisten avustamisessa ulkomailla (Nevakivi 1988, 114). Pääkonsulaatin ja kunniakonsulien verkoston ”asiakaskunta” koostui Ranskassa asuvista suomalaisliikemiehistä sekä maassa oleskelevista stipendiaateista, turisteista ja merimiehistä. Näiden kohderyhmien painoarvo muuttui aikaa myöten: turisteja esimerkiksi oli erittäin vähän ennen toista maailmansotaa, ja vasta ranskalaisen Worms-pankin päätös 1950-luvun alussa suostua Suomen markkojen vaihtamiseen Ranskassa ja vuonna 1954 voimaan tullut viisumivapaus Ranskan ja Suomen välillä tekivät matkustamisen helpommaksi. Ranskassa asuvien suomalaisten määrä kasvoi huomattavasti vasta sodan jälkeen.

Merimiehistä muotoutui ryhmä, jonka avustaminen järjestäytyi erityisellä tavalla. Suomalaisia merimiehiä kulki jatkuvasti Ranskan läpi, ja joskus heitä päätyi laivatyöjaksojen välillä satamakaupunkeihin vailla rahaa tai majapaikkaa. Merimiesten tärkeyttä Suomen kansantaloudelle korostettiin useasti: mikäli Suomi haluaisi ensimmäisen maailmansodan jälkeen tulla riippumattomaksi ulkomaalaisista laivoista, korosti Nordberg Holstille kirjoittamassa kirjeessään, maa tarvitsi omia merimiehiä. Ensimmäinen maailmansota jätti kuitenkin monia merimiehiä työttömyyteen ja huono-osaisuuteen Ranskassa. Monet suomalaiset merimiehet joutuivat ruotsalaisten humanitaaristen järjestöjen hoitoon, sillä esimerkiksi suomalaista merimieskirkko-



Kuva 22. Suomen itsenäisyyspäivän viettoa 6.12.1934 Nizzan Suomen kunniakonsulin kotitalon edustalla. Kuva: Siirtolaisuusinstituutin kuva-arkisto.

toimintaa ei Ranskassa ollut. Suomen valtion velvollisuudeksi katsottiin auttaa heitä, kuitenkin säästäväisyyttä ja järkevyyttä noudattaen.

Heinäkuussa 1919 ulkoasiainministeriön asetus totesi, että diplomaattien ja konsulien tulee "suojella Suomen kansalaisten oikeuksia siinä maassa ja sillä alueella,

minkä heidän toimintansa käsittää” (Pekkarinen 2009, 16). Diplomaattiselle verkostolle lähetetyssä asiakirjassa käytiin varsin yksityiskohtaisesti läpi siirtolaisia koskevat notaaritehtävät sekä erityisesti merimiesten avustamisen mahdolliset muodot (esimerkiksi palkan maksaminen kotimaahan konsulin välityksellä ja sairaasta työntekijästä huolehtiminen) ja ehdot. Merimiehet olivat alusta lähtien kategoria, josta säädettiin erikseen: heitä koskivat erityiset lait sekä ammattijärjestöjen sopimukset, muun muassa vuoden 1924 säädetty merimieslaki (Asetuskokoelma 87/1924. Lain sisällöstä ks. Kuusi 1931, 205–217; Soukola 2007).

Yllämainitussa ulkoasiainministeriön asetuksessa todettiin, että merimiesten toiminta ulkomaalaisissa satamissa ei saanut olla vahingollista Suomen maineelle — heitä oli autettava, etteivät he vajoisi rikollisuuteen. Lopulta mainittiin myös humanitaariset syyt. Samat tavoitteet näkyivät Pariisin pääkonsulaatin kirjeissä 1920-luvulta lähtien: merimiehiä piti auttaa säästävaisesti, heidän toimintaansa piti kontrolloida, ja ”huono aines” piti mahdollisimman nopeasti kotiuttaa ja estää lähtemästä uudestaan pois Suomesta. Kesäkuussa 1920 ministeriö sai valmiiksi erityiset konsuliohjeet, jotka perustuvat vuoden 1919 asetukseen. Konsulin velvollisuudesta avustaa Suomen kansalaisia muistutettiin, ja pääasiassa käsiteltiin merimiesten ja siirtolaisten avustamista. (UMA signum 52 G, Suomen konsulaariohjeet, Suomen lähetystöjen ja konsulivirastojen ohjesääntö, 1920.)

Jussi Pekkarinen muistuttaa, kuinka perusajatus merimiesten avustamisessa läpi 1920–1960-lukujen oli säästäväisyys (Pekkarinen 2009, 28). Alkuvuonna 1924 ulkoasiainministeriö muistutti edustustoja siitä, että avustuksia piti antaa ainoastaan tarkan harkinnan jälkeen. Silloin kun kotiin lähettäminen ei ollut välttämätöntä, suoranaisen rahanavustuksen asemasta piti antaa lippuja, jotka oikeuttaisivat ruokaan ja makuusijaan (KA, Oulu, UMA Fa 157, XIIIe:1, Ulkoasiainministeriön kiertokirje 2611, 7.2.1924). Samalla ainoastaan suomalaisesta laivasta ulkomaan satamaan jäänyt merimies oli oikeutettu avustukseen — toiminnan ulkopuolelle jäivät siis ulkomaisille laivoille pestatut suomalaiset. Painotukset kulkivat käsi kädessä: merimiehiä autettiin, mutta säästävaisesti. Vuoden 1932 ulkomaanedustuksen käsikirjan pykälät 59–62 koskevat kansalaisten taloudellista tukemista, mikä tarkoitti pääasiassa merimiesten avustamista (Ulkomaanedustuksen käsikirja 1932). Säästäväisyys on sielläkin pääosassa. Matkoja ministeriön kustannuksella piti välttää, muiden Pohjoismaiden avustusta piti käyttää mahdollisimman paljon, ja oli pyrittävä saamaan takaisin lainattuja summia.

Mustat listat olivat tärkeä työkalu konsuleille silloin, kun piti pohtia, keitä auttaa ja millä tavoin (Pekkarinen 2009, 89). Listat tulivat ulkoasiainministeriön välityksellä muista Pohjoismaista sekä työnantajajärjestöjen kurinpitolautakunnista. Ulkoasiainministeriö lähetti edustustoille säännöllisesti päivitettyjä listoja avustuskiellossa olevista henkilöistä. Ensimmäisessä listassa vuonna 1924 oli jo 116 nimeä, melkein

kaikki merimiehiä.³¹ Siinä, missä ministeriö ja työantajien järjestöt tekivät mustia listoja, merimiesten ammattijärjestöt kuten Merimiesunioni korostivat merimiesten vaikeita työolosuhteita, muistuttivat säännöllisesti konsulien ja kunniakonsulien velvollisuudesta auttaa (Esimerkki anomuksista UM:lle ks. KA, Oulu, UMA Fa: 157, XIV:a:1, Suomen merimiesyhdistyksen anomus, 8.2.1932). Joskus konsulien laiminlyönnit, oikeat tai kuvitteelliset, nousivat lehdistöön, kuten nähdään myöhemmin tässä tekstissä toimittaja Irja Spiran vuoden 1936 kirjoittamasta artikkelista.

Toisen maailmansodan jälkeen kauppalaivat ja merimiehet säilyivät tärkeänä asiakaskuntana, mutta eivät olleet enää niin näkyvässä roolissa kuin maailmasotien välillä (Pekkarinen 2009, 245–253). Tilanne muuttui myös uusien merityötä säätelevien lakien ja asetusten vuoksi. Vuonna 1955 säädettiin uusi laki (Asetuskokoelma 431/1955), ja 1960-luvun alussa alettiin valmistella uutta merimieslakia sekä parantaa yhteistyötä ammattijärjestöjen, työnantajanjärjestöjen sekä erilaisten ministeriöiden välillä (Komiteanmietintö 1975–54, Merimiesasiain neuvottelukunnan mietintö. Ehdotus merimieslaiksi 1975). Sosiaaliministeriöllä oli jo merimiesasiain neuvottelukunta, ja vuonna 1966 perustettiin konsulaaristen merimies- ja merenkulkuasian neuvottelukunta Pohjoismaista, lähinnä ruotsalaista esimerkkiä seuraten (vaiheet tiivistetään vuoden 1975 UM:n muistiossa: Eero Kekomäki Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriölle, 03.11.1975, Merimiesasiain neuvottelukunnan mietintö, UMA signum 23, A, Yleistä A–P, 1927–1975, Merimiehet ja heidän etujensa valvominen).

Kauppa-aluksiin ja merimiehiin kohdistuvat toimenpiteet todettiin tärkeäksi osaksi ulkoasiainhallinnon tehtäväkenttää, vaikka matkailun ja yleensä kansainvälisen kanssakäymisen lisääntyessä merenkulun osuus konsuliasioissa oli kuitenkin suhteellisesti vähentymässä. Lisäksi muun muassa varustamojen parantuneet yhteydet aluksiin ja asiamiehiin olivat osittain pienentäneet tarvetta kääntyä edustustojen puoleen useissa asioissa. Vuoden 1964 ulkoasiainministeriön asetuksessa säädettiin konsuliviranomaisten tehtävistä antaa mahdollisuuksien mukaan suomalaisten kauppa-alusten päälliköille ja miehistölle sekä muille suomalaisille merenkulkijoille näiden tarvitsemia tietoja ja muuta sellaista apua, jonka antamiseen ilmaantuu aiheita. Uusi merimieslaki (1978) säilytti suurelta osin edustustojen vanhat tehtävät: palkan maksaminen kotimaahan konsulin välityksellä, sairaasta työntekijästä huolehtiminen, kotimatkan järjestäminen, rikoksesta epäillyn haltuun ottaminen ja niin edelleen. Ulkoasiainministeriö totesi 1970-luvun puolivälissä, että merimiesasiain neuvottelukunnan ehdotuksessa merimieslaiksi oli työnantajan velvollisuuksia monessa suhteessa

³¹ Esimerkkinä listoista voidaan mainita Merenkulun työantajaliitto ry:n vuonna 1959 kokonainen lista kurinpitolautakuntansa rangaistuksista. Ulkoasiainministeriön saatekirje muistuttaa, että ”Edustustot ottanevat huomioon em. luettelon käsitellessään merimiesavustusanomuksia koska avustukset ovat tarkoitettut vain *bona fide* merimiehille.” UMA, signum 23, A, Yleistä A–P, 1927–1975, Merimiehet ja heidän etujensa valvominen, Tiedotuskiertokirje 31, 5.10.1959.

laajennettu, ja edustustojen tehtävät olivat vastaavasti vähentyneet (Eero Kekomäki Sosiaali- ja terveysministeriölle, 03.11.1975, Merimiesasiain neuvottelukunnan mietintö, UMA signum 23, A, Yleistä A–P, 1927–1975, Merimiehet ja heidän etujensa valvominen).

Ranskassa oli olemassa konsulaattien ohella muitakin tahoja, jotka auttoivat merimiehiä. Bordeaux'ssa oli toiminut vuodesta 1886 pohjoismainen merimieslähetyks, johon suomalaisetkin merimiehet saivat osallistua. Toisen maailmansodan edellä pohdittiin suomalaisen merimieskodin perustamista Ranskaan ja erityisesti Marseilleen (KA, Oulu, UMA Fa: 157, XIV:a:1, Pariisin-pääkonsulivirasto Suomen Ranskan-suurlähetystölle, Merimieskodin perustaminen Ranskaan, 5.6.1939; merimieskodeista myös Laika Nevalaisen artikkeli tässä teoksessa). Sikääläinen konsulinvirasto käytti pelastusarmeijan kotia merimiesten majoituspaikkana. Erillistä merimieskotiä ei perustettu, koska oli luultavaa, että suomalaisen merimieskodin kustannukset nousisivat suurempiin summiin kuin mitä majoitus pelastusarmeijan kodissa maksoi. Rouenissa toimi sekä skandinaavinen merimieskoti, jota suomalaiset merimiehet olivat vuosikautia käyttäneet, että hiljattain perustettu pelastusarmeijan koti. Le Havressa oli norjalainen merimieskirkko. Suomen merimieslähetyksä yritettiin 1960-luvulla käynnistää Rouenissa, jonka kautta kulki paljon suomalaisia merimiehiä. Vasta vuonna 1969 Merimieslähetyksseura sai palkattua sinne pastorin, Lars Schmidtin, ja 1970-luvulla saatiin rakennettua merimieskirkolle sali 60 henkilölle. Laivaliikenteen supistuttua viimeinen pappi toimi siellä vuoteen 1988, minkä jälkeen Rouenin merimieskirkko myytiin. (Björklund & Koivukangas 2008.)

3. Pahat merimiehet?

Keskustelut merimiesten avustamisesta olivat usein ambivalentteja. Korostettiin tehoakaan avustamisen välttämättömyyttä, mutta tavoitteen saavuttamisessa peräänkukulutettiin ennen kaikkea tiukkaa kontrollia ja säästäväsyyttä. Mielikuva merimiehistä vastuuttomina ja lapsenomaisina näkyy monissa raporteissa: ilman valtion kontrollia (esimerkiksi takaisinmaksusitoumukset) ja avustusta merimiehet vajoaisivat varmasti perikatoon ja pahaan elämään (UMA signum 5 G, Pariisi PKV 1919–1950, Takaisinmaksusitoumukset). Poliittisia uhkia, esimerkiksi suomalaisten merimiesten mahdollinen osallistuminen satama-alueiden kommunistisiin liikkeisiin mainittiin harvoin. Sen sijaan korostettiin alkoholin ja rikollisuuden riskejä.

Raporteista käyvät ilmi niukkuuden taloudessa esille tulevat sosiaalisen avustamisen vanhat patriarkaaliset periaatteet siitä, että apua oli ansaittava kunnollisella käytöksellä. Samalla perusajatus oli, että avustaminen antoi valtiolle oikeudet määrittellä yksilöiden tekoja, jopa tarpeen tullessa rajoittaa heidän vapauttaan. Nämä teemat tulivat hyvin esille vuonna 1934, kun Pariisin-lähettiläs Harri Holma lähetti Helsinkiin Ruotsin Antwerpenin-konsulin Harald Petrin kirjoittaman vihkosen ja lakiprojektin merimiesten avustamisesta (Kirjeenvaihto ja dokumentit tästä löytyvät kansiossa KA,

Oulu, UMA Fa: 157, XIV:a:1). Holma ja pääkonsulaatin työntekijät, samoin Suomen Antwerpenin-pääkonsuli, yhtyivät Petrin ehdotuksiin: merimiesten palkkausta ulkomailla olisi syytä rajoittaa ja kontrolloida tehokkaasti. Petrin perusviesti mahtui oikeastaan hänen merimiesten avustamisesta säätävän lakiehdotuksensa ensimmäisiin lauseisiin: "Aina merenkulkumme alkuajoilta on ruotsalainen tullut tunnetuksi loistavana ja pelottomana merimiehenä. Sama maine on hänellä vielä tänään. Mutta yhtä voimakas kuin merimiehemme on merillä, yhtä heikko on hän usein maissa." Petri kuvaili merimiehiä tärkeänä, mutta holhottavana ryhmänä. Hän lisäsi, että "...paras turva, mikä yleensä voidaan saada aikaan, on se, että merimiehen oleskellessa ulkomaan satamissa rajoitetaan hänen saataviensa suorittamista. Palkanmaksun rajoittaminen merkitsee suojaa satamakaupunkien suuria viettelyksiä vastaan, joita kaikkein paras-kaan useimmiten ei voi vastustaa." (KA, Oulu, UMA Fa: 157, XIV:a:1, Suomen pääkonsuli Antwerpenissa Harri Holmalle, 15.2.1934.)

Pariisissa sekoitus tiukkaa linjaa ja armoa säilyi toisen maailmasodankin jälkeenkin. Vuonna 1952 Brusin kuvaili "satamissa lojuvaa joutoväkeä", jotka erityisesti Rouenissa "aiheuttavat jatkuvasti huolta paikalliselle poliisille ja konsulivirastolle" ja jotka "väkijuomin houkutellen" yritetään värvätä Muukalaisleegionaan (UMA signum 53, kansio 81, Ranska Pariisi (i–l Enegren–Heinonen) – Rouen (a–f), Pariisin pääkonsuliviraston vuosikertomus 1952). Yleensä Brusinin vuosikertomukset ovat erittäin lennokkaita merimiesten osalta. Vuoden 1959 vuosikertomuksessa "pahoja merimiehiä" edusti:

[..]suomalainen irtolaisaines, joka tapaa pesiytyä Ranskan satamiin. Pääkonsulivirasto on joutunut entistään tiukentamaan asennettaan tähän ihmisloukkaan, sillä seurauksella, että esim. Rouen, joka kautta aikojen on ollut tässä mielessä mustimpia pisteitä, saatiin vuoden loppukuukausiksi täysin vapautetuksi tästä aineksesta. Marseillessa on edelleenkin muutamia veteraaneja, joiden aika kuluu sataman, vankilan ja sairaalan välisessä kiertokulussa. (UMA signum 5, G, Pariisin vuosikertomukset 51-81, Pariisin pääkonsuliviraston vuosikertomus v. 1959.)

Pääkonsulivirasto totesi kuitenkin, että "suurella tyydytyksellä on todettava merimiesten ammattikunnassa kehityksen viime vuosina tapahtuneen edulliseen suuntaan, jota osoittaa mm. avustusmäärien supistuminen." (UMA signum 23, A, Yleistä A–P, 1927–1975, Merimiehet ja heidän etujensa valvominen, Alustus Antwerpenin konsulikokoukseen, 8.5.1959, Pariisin pääkonsuliviraston sihteeri Arimo Raeste. Ks. myös Pekkarinen 2009, 249). Pääkonsulaatin sihteeri Arimo Raeste muistutti vielä vuonna 1959 Antwerpenissa pidetyssä esityksessä merimieslain säätämästä konsulien velvollisuudesta auttaa:

[..]suositellen kuitenkin äärimmäistä säästäväisyyttä ja epäselvissä tapauksissa UM:lle alistamista. On kuitenkin kaksi kategoriaata, jotka suljetaan armotta pois avustustoiminnan piiristä, nimittäin irtolaiset (pummit) ja Mustan Listan miehet. Tässä on

mielestäni epäkohta, joka olisi poistettava, mutta joka todennäköisesti juontuu määrärahojen puutteeseen. Ranskassa poliisiviranomaiset suhtautuvat ulkolaiseen (sic) irtolaisainekseen tunnetusti liberaalisti, josta johtuen mm. rikollisia, entisiä merimiehiä ja muukalaislegioonan kävijöitä pesiytyy satamakaupunkeihin kymmenittäin maamme mainetta pilaamaan. Muut Pohjoismaat — joihin olemme tottuneet itseämme vertamaan — kotiuttavat em. irtolaiset armotta ja voittavat tällä sen, että kunnollinen merimiesaines saa helpommin pestin suomalaisten paikansaannin ollessa sattuman varassa. (UMA signum 23, A, Yleistä A—P, 1927—1975, Merimiehet ja heidän etujensa valvominen, Alustus Antwerpenin konsulikokoukseen 8.5.1959, Pariisin pääkonsulinviraston sihteeri Arimo Raeste.)

”Pummeja” piti siis auttaa kotiutumaan ennen kaikkea Suomen maineen takia: nopea kotiutus ja tiukka listojen kontrolli tulisi halvemmaksi kuin epämääräinen ja epävarma ylläpito työtilaisuuksia odotellessa, ”jolloin muutenkin kovaa — ja kansantalouden kannalta hyvin tärkeitä — ammattia harjoittavia maanmies joutuu moraalisesti arveluttavaan seuraan ja usein sitä tietä turmioon.” (sama.)

Merimiesten merkitys kansantaloudelle teki heistä erityisen tärkeitä kansalaisia, joita valtiolla oli velvollisuus ja oikeus valvoa ja tarpeen tulleessa rangaistakin. ”Epäsuotavan suomalaisaineksen” kotiuttamiseen haluttiin saada harkintavaltuus riippumatta merimiehen menneisyydestä; epäsuotavina kotiutettuja ei tulisi uudestaan päästää poistumaan maasta; viranomaisten, työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen välille olisi saatava tehokas yhteiselin, joka hoitaisi avustusten takaisinperinnän. Konsulivirastojen ja edellä mainitun yhteiselimen välinen raporttien ja informaatioiden vaihto nousi näin tärkeään rooliin. Raeste kuittasi esityksensä lopussa:

Huono, itseänsä merimieheksi kutsuva aines vahingoittaa todellisten työnhaussa olevien merimiesten paikansaantia. Ja mikä ikävintä, pummit toimivat varkaina ja ryöstäjinä suomalaisten, varsinkin nuorten merimiesten, parissa. Mies, joka tekee rötöksiä jatkuvalta syötöllä, eikä tavallisesti näe selvää päivää, olisi ehdottomasti mitä pikimmin saatava maasta pois jo kotimaan maineenkin vuoksi. (sama.)

4. Vai pahat konsulit?

1970-lukuun asti yleinen tunnelma tuntui olevan, että merimiehiä piti auttaa, mutta pääasiassa suojella itseltään; kontrolloida ja rangaista. Raporteissa ja vuosikertomuksissa heitä kuvattiin jatkuvasti ongelmallisiksi, huonosti käyttäytyviksi häiriköiksi, jotka jäivät kevytmielisyydestä maihin ajattelemta sen enempää asemaansa tai vain ollakseen ulkomailla. Etsittiin jatkuvasti keinoja, joilla saataisiin pienennettyä avustuksia, kiristettyä ehtoja, ja saatettua ”ongelmatapauksia” ja ”pummeja” takaisin

kotimaahan. Sodan jälkeen avustuskriteerejä tiukennettiin huomattavasti, mistä Brusin iloitsi vuosikertomuksissaan. Samoin konsulinvirastolla oli työnantajajärjestöistä tulleen rangaistuslistan lisäksi vuodesta 1951 lähtien "musta lista" rahallisen avun "suurkäyttäjistä", joita ei enää suostuttaisi auttamaan. Konsulinviraston raportit ja vuosikertomukset näistä "veteraaneista" ovat varsinainen surullisten tai absurdien ihmistarinoiden sampo. Niissä kerrotaan, miten merimiehiä pidätettiin passinväärennyksestä tai humalassa häiriköinnistä, miten heitä kotiutettiin hulluina tai sairaina vaikkapa Tahitilta asti sekä autettiin varattomina. 1960-luvun alussa alettiin havaita, että Marseillen ja Rouenin konsulaattien avustusehtojen tiukentaminen aiheutti avustusten määrän vähenemistä ja takaisinperintöjen lisääntymistä. Parempi yhteistyö erilaisten ministeriöiden sekä ammattijärjestöjen välillä tuntuu myös vaikuttavaan suomalaisten merimiesten yleisiin sosiaalisiin olosuhteisiin.

Konsuliviraston merimiesten kohtelua tarkkailtiin myös kotimaassa. Suomalaisen lehdistön rajoitetusta näkökulmasta yksi diplomaatinverkoston näkyvin ja tärkein tehtävä oli suojella suomalaisia ulkomailla. Lehdistö tarttui mielellään pieniinkin virheisiin tämän tehtävän hoitamisessa. Merimiesten usein kurjat olosuhteet ulkomaissa satamissa antoivat siihen usein aiheita. *Suomen Sosiaalidemokraatti* julkaisi esimerkiksi vuonna 1930 kirjoituksen Suomen konsuleista Ranskassa. Artikkelissa esiintyy väitteitä, joihin nykylukijan täytyy suhtautua varauksella. Tekstissä esimerkiksi väitettiin, että Oranissa toimiva Suomen kunniakonsuli oli yrittänyt houkutellessa suomalaisia merimiehiä muukalaislegionaan (KA, Oulu, UMA, Fa 154, XIIc1, kansio Sven Gröndahl, Harri Holma UM:lle, 10 joulukuuta 1930). Kuusi vuotta myöhemmin Irja Spiran *Helsingin Sanomiin* kirjoittama "Merimiesmarttyyri"-otsikolla varustettu artikkeli eräästä Bordeaux'ssa kuolleesta merimiehestä aiheutti vilkkaan kirjeenvaihdon, jossa Brusin joutui selittämään toimintaansa merimiesten kanssa. Spira kirjoitti suomalaisten merimiesten vaarasta "joutua silvottavaksi jonkin barbaarisen maan sairaalaan" sen takia, että "jokin tunnoton valtionvirkamies maailman jollakin laidalla näyttää sellaiselle olenolle ovea..." (*Helsingin Sanomat* 30.9.1936; KA, Oulu, UMA Fa 14, Ig 2 :2, Suomen Ranskan-suurlähetystö UM:lle, 17.10.1936.)

Myös ammattijärjestöt tarkkailivat konsulien ja kunniakonsulien toimintaa. Ulkoasiainministeriön vuoden 1966 muistio siteeraa Suomen Merimies-Unioni ry:n pitkäaikaista puheenjohtaja Niilo Wälläriä:

Olemme aikaisemmin kiinnittäneet ulkoasiainministeriön huomiota siihen, että ulkomailla olevat edustustomme eivät läheskään aina ole toimineet asianmukaisesti, kun kysymyksessä on varsinainen kunnollinen merimies [...] Odotamme, että ulkoasiainministeriö kiinnittää kaikkien ulkomaisten edustustojemme huomiota siihen, että merimieskatselmuksissa on noudettava lakia ja toimitettava katselmuksesi sekä lain että asiainmukaisen (ase)tuksen mukaisesti. (UMA signum 23, A, Yleistä A–P, 1927–1975, Merimiehet ja heidän etujensa valvomisen, Muistio Konsulaaristen merimies- ja merenkulkuasiain neuvottelukunnan asettamisesta, Åke Backström 10.5.1966. Ks.

myös samasta kansiossa muistio, 11.3.1966, Merimieskatselmukset konsulivirastoissa, N. Wälläri.)

Wällärin ajama konsulaaristen merimies- ja merenkulkuasian neuvottelukunnan piti hänen mielestään ratkaista ongelma ja estää erityisesti huonosti koulutettujen kunniakonsulien laiminlyöntejä. Ulkoasiainministeriö myötäili Wälläriä. Yleisesti ottaen 1960-luvun lopussa on havaittavissa eräänlainen asennemuutos myös ulkoasiainministeriössä. Erikoistutkija Jussi Pekkarisen mukaan näkyvissä oli ajattelutavan muutos, jonka mukaan turhaa byrokratiaa oli karsittava ja ihmisiin, vaikka he olisivatkin ”sotkeneet asiansa”, oli suhtauduttava ”suvaitsevasti tai ainakin aikaisempaa vähemmän tuomitsevasti” (Pekkarinen 2009, 348). Ministeriön perinteinen saituus alettiin nähdä ongelmana, ja kunniakonsulien työtä alettiin kontrolloida tarkemmin.

5. Johtopäätökset

Tässä lyhyessä esityksessä osoitin, miten Ranskan konsulaatit suhtautuivat merimiehiin ambivalentisti. Lähtökohtana oli luonnollisesti lakisäätäinen pakko auttaa merimiehiä Suomen kansalaisina: tämä oli selkeä alkupiste, periaate, joka kukaan ei kyseenalaistanut. Mutta merimiehet nähtiin myös kansantaloudelle tärkeinä holhottavina, joita täytyi valvoa ja rangaista, ja pahimmillaan lähtökohtaisesti ongelmallisena sosiaalisena ryhmänä. Pääkonsulin toimiston tietoisuuteen tulleet merimiehet olivatkin usein ”ongelmatapauksia”. Vaadittiin, että kriteerejä tuli tiukentaa, avustuksia antaa vasta tarkan harkinnan jälkeen ja avun perille menoa oli valvottava tiukasti. Tilanne muuttui 1960–1970-luvulla ammattijärjestöjen ja ministeriöiden paremman yhteistyön sekä ulkoasiainministeriön ja konsulien asennemuutoksen myötä. 1970-luvun lopussa kommunikaation parantaminen tarkoitti myös sitä, että merimiehet saatiin pois konsuliviraston työlistalta.

Tämä lyhyt esitys ei voi täysin tehdä kunniaa potentiaalisesti erittäin kiinnostavalle aiheelle. Konsuleilla ja kunniakonsuleilla ei ole suurlähettiläiden työn hohtokkuutta, ja heidän työnsä on jäänyt varjoon Suomen ulkosuhteiden suuressa tarinassa, joka keskittyy usein suurpolitiikkaan, suuriin kriisihetkiin, valtiomiesten suhteisiin sekä sodan ja rauhan suuriin päätöksiin. Maan ulkosuhteissa jää näin ollen piiloon paljon rutiiniasioita kansalaisten avustamisesta kauppasuhteiden edistämiseen. Tutkimuksissa ja muistelmassa konsulit ja kunniakonsulit ovat jääneet diplomaattien jalkoihin, korkeintaan mainintoina suurlähettiläiden muistelmassa. Konsulit ja kunniakonsulit ovat myös poikkeavia Suomen ulkosuhteiden hoitajia: kunniakonsulit ovat pääasiasa ulkomaalaisia, ja asuessaan pitkään ulkomailla konsulit usein ”tulevat natiiveiksi”. Usein palkattomina Suomen kauppaintressejä ajavat kunniakonsulit tai koko ikänsä ulkomailla asuneet pääkonsulit eivät kuulu suomalaisen diplomatian suureen aika-

kirjaan. Ongelma on myös lähteiden niukkuus: jos lähetettyjen konsulien toiminta onkin hyvin dokumentoitu, vain harvat kunniakonsulit ovat jättäneet taaksensa huomattavia arkistojälkiä.

Konsulit ja kunniakonsulit ovat kuitenkin erinomaisen kiinnostava osa Suomen ulkosuhteita ja kiinnostavia tutkimuskohteita historioitsijalle. Heidän hoitamansa asiat (kansalaisapu, kaupan edistäminen, tiedustelu) ovat tärkeä osa Suomen ulkosuhteita. Konsulit hoitivat ulkosuhteita usein paikoissa, joihin diplomaateilla ei ollut pääsyä. Konsulit saattoivat ajoittain löytää itsensä poliittisestikin tärkeissä paikoissa, kuten tässä tekstissä mainittu Kaarlo Brusin toisen maailmansodan lopun Pariisissa.

Konsulaattien historian huomioiminen liittyy diplomaattisuhteisiin kohdistuvan tutkimuksen ja diplomaattihistorian valtavaan kehittymiseen ja monipuolistumiseen viime aikoina (Ks. Ulbert & Le Boedec 2006, 217–218). Tutkijat Christian Windler ja Iver Neumann ovat molemmat korostaneet konsulien ja kunniakonsulien roolia kulttuurisena kontaktipintana maiden ja kansankuntien välillä (ks. erityisesti Windler 2002). Tähän voidaan lisätä merimiesten tapauksessa konsulien sosiaalinen rooli suomalaisten avustamisessa. Merimiesten kaltaisten valtioiden rajoja ylittävien, marginaalisiksi katsottujen sosiaaliryhmien käsittely ja avustaminen avaavat näkökulmia suomalaisen sosiaalipolitiikan kehitykseen köyhäinhuollosta hyvinvointivaltioksi (ks. esim. Kangas & Paavonen 2006). Suomen Ranskassa toimivien konsulien näkemys merimiehistä tai vaikkapa yksin ulkomailla asuvista nuorista suomalaisista naisista oli pitkään ambivalentti, eli samaan aikaan suojeleva ja kriittinen. Näkemys kertoo liikkuvien väestöryhmien yleisestä kuvasta Suomen viranomaisten silmissä. Molemmat ryhmät nähtiin tärkeinä, mutta ongelmallisina, ja niiden avustaminen yhdistyi tiukkaan valvontaan. Konsulit antavat mahdollisuuden tarkkailla ja tutkia mielikuvia Suomen kansasta ja sen ideaalisista kansalaisista kotimaassa ja ulkomailla sekä viranomaisten käsityksiä ja toimenpiteitä heitä kohtaan.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Helsingin Sanomat 30.9.1936.

Kansallisarkisto, Oulu (KA, Oulu, UMA)

Pariisin pääkonsulaatin arkistot.

Merimiesasiain neuvottelukunnan mietintö. Komiteanmietintö 1975–1954. Ehdotus merimieslaiksi.

Ministère Français des Affaires étrangères (Pariisi, Ranska)

Suomen ja Ranskan välisiin suhteisiin liittyvät arkistot.

Ulkoasiainministeriön arkisto (UMA)

Pariisin pääkonsulaatin arkistot, Suomen Ranskan-suurlähetystön arkistot.

Ulkomaanedustuksen käsikirja 1932.

Kirjallisuus

- Beset, Giliane (1982). Les relations commerciales entre Bordeaux et la Russie au XVIII^e siècle. *Cahiers du monde russe et soviétique*, 23 (2), 197–219.
- Björklund, Krister & Olavi Koivukangas (toim.) (2008). *Suomalaiset Euroopassa*, Suomalaisen siirtolaisuuden historia 6. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Bovykin, V.I., Spring, D.W. & Thompstone, S.J. (1981). Russian Consular Reports up to 1917. *Business History*, 23 (3), 291–293.
- Clerc, Louis (2017). *Place de Finlande. Suomen Ranskan-suurlähetystön historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kangas, Olli & Paavonen, Tapani (2006). *Eduskunta hyvinvointivaltion rakentajana*. Helsinki: Edita.
- Kuusi, Eino (1931). *Sosiaalipolitiikka*. Porvoo: WSOY.
- Melissen, Jan & Mar Fernández, Ana (toim.) (2011). *Consular Affairs and Diplomacy*. Leiden: Brill.
- Müller, Leos (2004). *Consuls, Corsairs, and Commerce: The Swedish Consular Service and Long-Distance Shipping*. Acta Universitatis Upsaliensis 213, Uppsala: University of Uppsala.
- Nevakivi, Jukka (1988). *Ulkoasiainhallinnon historia 1: 1918–1956*. Helsinki: Ulkoasiainministeriö.
- Paasivirta, Juhani (1963). *Plans for Commercial Agents and Consuls of Autonomous Finland*. Turun yliopisto: Turku.
- Pekkarinen, Jussi (2009). *Konsulinkyydillä kotiin: Suomalaisia ahdingossa maailmalla*. Helsinki: Otava.
- Safronova, E.V. (2002). *Stanovlenie i razvitie konsul'skoi sluzhby Rossiiskoi Imperii v XVIII—nachale XX v.* (Formation and development of consular service of the Russian Empire from XVIII to the beginning of the XXth century), Saint Petersburg: Yuridicheskii tsentr Press (Juridical Press Center),
- Sarlin, Unio (1972). *Corps consulaire en Finlande I. 1779–1917*. Turku: Suomen Sukututkimusseura.
- Soukola, Timo (2007). *Järjestö jäänmurtajana: Suomen merimiesunioni työmarkkinaosa-puolena ja suomalaisten laivatyöntekijöiden turvallisuuden vankentajana 1944–1980*. Väitöskirja Helsingin yliopiston humanistisessa tiedekunnassa. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Ulbert, Jörg & Le Boedec, Gérard (toim.) (2006). *La fonction consulaire à l'époque moderne, l'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1700)*. Rennes: PUR.
- Windler, Christian (2002). *La diplomatie comme expérience de l'autre. Les consuls français au Maghreb, 1700-1840*, Paris: Droz.

Kodin monet ulottuvuudet merimiesten elämässä 1900-luvun alkupuolella

Laika Nevalainen

1. Johdanto

Raskasta työtä, pitkiä työtunteja, hienoja ja vähemmän hienoja aluksia, myrskyjen kuohuja, kaukomaita, alkoholia, naisia sekä laivoista karkaamisia ja muita seikkailuja – nämä ainekset toistuivat sekä merimiehiä koskevissa stereotyyppioissa että merimiesten omista 1800-luvun loppua ja 1900-luvun alkua koskevissa muistelmista. Niin purje- kuin höyrylaivat olivat ensisijaisesti merimiesten työpaikkoja, mutta vähemmälle huomiolle on aikaisemmassa sekä suomalaisessa että kansainvälisessä tutkimuksessa jäänyt se, että laivat olivat yhtä lailla merimiesten asuinpaikkoja, joissa he saattoivat viettää pitkiäkin aikoja yhteen menoon (Colville, Jones & Parker 2015, 98). Nämä pitkät työrupeamat tarkoittivat merimiehille myös pitkiä poissaoloja kotoa ja kotimaasta.

Tässä artikkelissa tarkastelen ensinnäkin sitä, minkälaiseksi merimiesten arki muodostui laivoilla ja minkälainen suhde merimiehillä oli kotiin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Jotkut vastaajajoukkooni kuuluvista merimiehistä olivat viettäneet yleensä lyhyehköjä siirtolaisuusjaksoja erityisesti Yhdysvalloissa tai Australiassa, mutta tarkastelen merimiehiä ennen kaikkea liikkuvina työntekijöinä. Liikkuvuuden seurauksena merimiehet olivat jatkuvasti erossa kodistaan ja kotimaastaan, mutta samaan aikaan heillä ei siirtolaisten tavoin ollut uutta pysyvää asuinpaikkaa uudessa kohteessa. Laivoja onkin usein pidetty liminaalisina, välivaiheen paikkoina ja diasporalle tyypilliseen tapaan merillä olija saattoi tuntea yhteyttä useampaan paikkaan samanaikaisesti (Shields 1991, 83; Blunt & Dowling 2006, 199; Martikainen ym. 2006, 24–25; Myers 2009, 37, 57; Laine tässä teoksessa). Kysyn, miten merimiehet tässä kontekstissa yhtäältä rakensivat arkeaan laivoilla ja toisaalta, mihin he kokivat kuuluvansa ja mitä

mahdollisia ristiriitoja syntyi tämän liminaalisuuden tai kuuluvuuden monitahoisuuden seurauksena. Jotta on mahdollista huomioida merimiesten kokemusten eri nyanssit, en viittaa kodilla vain (ydinperheen) asuinpaikkaan, vaan hahmotan kodin laajemmin ja moniulotteisemmin niin, että kuuluvuuden tunne voi rakentua eri ta-soilla eri konteksteissa jopa samanaikaisesti (Blunt & Dowling 2006, 27).

Artikkelin toisessa osassa keskityn vuonna 1923 perustettuun Suomen Merimies-kotiyhdistykseen ja sen 1920-luvulla Antwerpeniin, Rotterdamiin sekä Hampuriin pe-rustamiin kolmeen merimieskotiin, jotka oli suunnattu nimenomaan suomalaisille merimiehille. Tarkastelen, miten kodit oli käytännössä järjestetty, minkälaisia tavoit-teita niillä oli ja minkälaisia välineitä kodeissa käytettiin nimenomaan suomalaisten merimiesten koti- ja kotimaasuhteiden vaalimiseen sekä heidän kasvattamiseksi kunnan kansalaisiksi. Suomi ja suomalaisuus olivat keskeinen osa merimieskotien toi-mintaa, joten kodit valottavat osaltaan myös sitä, miten merimiehiin suhtauduttiin läh-tömaassa ja millaiseen kansalaisuuteen heitä pyrittiin ohjaamaan ja kasvattamaan.³²

2. Aineisto

Artikkelin ensimmäisen osan pääaineiston muodostaa Turun yliopiston kansatieteen kokoelmiin (TYKL-kokoelma) kuuluva merimiesten muistelmiin kohdistunut muistitie-tokeruu vuodelta 1963. Keruuseen osallistui yhteensä 155 vastaajaa, joista oma otokseni kattaa 84 vastaajaa. Olen valinnut otokseeni merimiehet, jotka olivat aloittaneet alalla ennen toista maailmansotaa ja jotka työskentelivät missä tahansa roolissa sellaisilla kauppa- ja rahtilaivoilla, jotka tekivät matkoja vähintään Itämeren poikki. Merimies-keruun esitteessä vastaajia ohjeistettiin kertomaan "ennen kaikkea *omasta työstään ja omasta elämästään*." Vaikka vastaajat saattoivat kirjoittaa vapaasti haluamassaan muodossa keskittyen haluamiinsa aiheisiin, keruuesitteessä esitetyt yhteensä 12 eri aiheeseen jaotellut kysymykset ja ehdotukset työpaikoista ja perheoloista laivaelämän ja merimieskulttuurin eri puoliin ovat selvästi ohjanneet vastaajien muistelua sekä vastaamista (keruututkimuksista Pöysä 2006, 230; Hynninen 2011, 265; Suominen 2011, 236–237). Koska vastaukset kerättiin tutkijoiden käyttöön, vastaajat ovat saattaneet jättää kirjoittamatta sellaisista aiheista ja yksityiskohdista, joiden eivät ole ajatelleet kiinnostavan tutkijoita tai joita ovat pitäneet sopimattomina. Tämä tunnistetaan ylei-sesti muistitietotutkimuksen piirteeksi (Pöysä 1997, 49; Hynninen 2011, 268; Hytönen 2014, 47–48). Analysoin aineistoa erityisesti arkielämän ja merimieskulttuurin kuvauk-sina, mutta samalla on pohdittava myös sitä, miten ja miksi vastaajat ovat kirjoittaneet

³² Artikkelin perustuu osaan kirjoittajan julkaisemattoman väitöskirjan *Flexible Domesticities: Bachelorhood, Home and Everyday Practices in Finland from the 1880s to the 1930s* (European University Institute, 2018) puitteissa tehtyyn tutkimukseen. Tutkimuksen rahoitti Suomen Akatemia.

juuri siten kuin ovat kirjoittaneet. Vastaukset koskevat jopa vuosikymmenien takaista aikaa, joten vastaajien kertomaan ovat vaikuttaneet muun muassa välissä eletty elämä, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutteet sekä itse muistamisen ja uudelleen muistamisen prosessit. Näistä varauksista huolimatta muistitietoaineisto voi olla informatiivista ja valaisevaa yleisemmällä tasolla. (Pöysä 1997, 50–51; Pöysä 2006, 225; Fingerroos & Haanpää 2012, 86; Hytönen 2014, 27 & 29.) Vastausten vertailu auttaa hahmottamaan sitä, mitkä asiat olivat merimieselämälle tyypillisiä ja mitkä puolestaan mahdollisia poikkeuksia tai erikoisuuksia.

Merimieskeruun vastaajista suurin osa oli ollut nuoria aloittaessaan merimiehenä: Keskimääräinen aloittamisikä vastaajien keskuudessa oli ollut 18 vuotta ja 67 prosenttia oli ollut 14–19-vuotias ensimmäisellä matkallaan. Nuoresta aloitusiästä huolimatta 63 niistä 78 vastaajasta, jotka olivat ilmoittaneet ammattinsa, työskenteli tai oli eläkkeelle jäämiseensä asti työskennellyt merenkäyntiin kytkeytyneessä ammatissa: 31 oli merikapteeneja, kymmenen ylikonemestareita höyrylaivoilla ja kymmenen oli kirjannut ammatikseen ”merimies”. Kaikki ne seitsemän henkilöä, joiden muistelmia tai haastatteluita olen lisäksi käyttänyt Työväen Arkiston Työväen Muistitietotoimikunnan kokoelmista, olivat puolestaan 1–10 merellä vietetyn nuoruuden vuoden jälkeen vaihtaneet johonkin toiseen ammattiin. Tämä heijastaa sitä, että Työväen Muistitietotoimikunnan aineisto on tuotettu yleisesti työväenluokan elämään tai tiettyihin muihin teollisuudenaloihin, kuten metalliteollisuuteen, keskittyvissä keruissa tai projekteissa.

Merimieskoteja koskevan, artikkelin toisen osan aineistona on käytetty Suomen Merimieskotiyhdistyksen arkistoa sekä merimieskoteja koskenutta lehtikirjoittelua ennen toista maailmansotaa. Molemmat aineistot edustavat pääasiassa ylempien luokkien näkökulmaa työväestöön lukeutuviin merimiehiin – näkökulmaa, jossa korostuvat ne puolet merimiesten elämästä, jotka ylempät luokat kokivat omasta asemastaan käsin kaikkein ongelmallisimpina. Samalla iso osa lehtikirjoituksista oli ylempien luokkien keskinäistä viestintää, jonka avulla perusteltiin merimiehiä koskevan lähetystyön ja muun hyväntekeväisyyden tarpeellisuutta ja haettiin sille niin kannatusta kuin rahoitustakin.

3. Arkielämä aalloilla

Laivoissa miehistön jäsenet asuivat joko kannen ylä- tai alapuolella sijainneessa skanssissa tai ruffissa (Weibust 1969, 73; Lybeck 2012, 154). Skanssin jakaneiden miesten määrä vaihteli vastauksissa neljän ja 24 miehen välillä, mutta yleisimmin yhdessä skanssissa asui 12–16 merimiestä. Miehet nukkuivat skanssin sivustoja kahdessa kerroksessa kiertäneissä kojissa. (TMT:210:791:TA; TMT:406:2228:TA; TYKL/kys/19&20: informantit 8; 9; 21; 24; 30; 34; 37; 44; 47; 61; 65; 70.) Miehistön kohdalla skanssi oli ainut tila, joka oli varattu muille toiminnoille kuin työlle – siellä miehet nukkuivat, söivät

ja viettivät vapaa-aikaansa. Koska Suomessa purjelaivoja oli vielä sotienkin välisenä aikana käytössä muita länsimaita selkeästi enemmän, monet suomalaisista laivoista olivat huonossa kunnossa ja niistä puuttuivat muualla jo yleistyneet miehistön erilliset hytit tai esimerkiksi ruokailua ja vapaa-ajanviettoa varten tarkoitettu messi (TYKL/kys/19&20: informantti 59; Hiltunen 1983, 62; Soukola 2003, 14; Kaukiainen 2008, 391). Keruuvastausten perusteella vain harva merimies oli kiinnostunut näkemään vaivaa skanssin perusteelliseksi siivoamiseksi tai kunnostamiseksi etenkin, kun moni vaihtoi laivaa suhteellisen usein (TYKL/kys/19&20: informantti 55; TMT:210:791:TA). Merimiesten parissa vallitsi kuitenkin erilaisia arkipäiväisiä käytäntöjä, joiden avulla merimiehet sopeutuivat liikkuvuuteen ja yksinkertaisiin olosuhteisiin sekä rakensivat kuuluvuuden tunnetta kanssamerimiehiin.

Koska merimiehillä oli sekä tavaroita että tilaa käytettävissä rajatusti, hyödynnettiin molempia joustavasti ja luovasti. Miehet esimerkiksi kuivasivat sukkiaan tai prässäsivät housujaan patjansa alla (TYKL/kys/19&20: informantit 15; 44). Koska skanssissa oli yleensä ahdasta, pimeää ja tunkkaista, iso osa vapaa-ajasta vietettiin ja monia arkipäiväisiä toimia suoritettiin kannella, jos vain sää sen salli: pestiin pyykkiä, leikattiin hiuksia, otettiin aurinkoa, pelattiin korttia, soitettiin, laulettiin ja tanssittiin, nyrkkeiltiin, voimisteltiin ja pidettiin hartauksia tai jumalanpalveluksia. Kansi toimi siten väliaikaisesti aina tilanteesta riippuen merimiesten olohuoneena, kuntosalina, tanssilavana, kirkkona, terassina, parturina, pesuhuoneena sekä käymälänä. Laivan eri osia käytettiin hetkellisesti istuimena tai esimerkiksi voimisteluvälineinä. (TYKL/kys/19&20: informantit 42, 65; 67; 83; TMT:210:791:TA; Suomen Merimuseon, Suomen Siirtolaismuseon ja Työväenarkiston kuvakokoelmat; Webe 1986, 109; Lybeck 2012, 154–155.)

3.1. Merimiesarkku

Pöytä tai tuolia ei myöskään ollut, jos ei olisi ollut omaa merimiesarkkua olisi ollut aika koditon. Sillä istuttiin sillä syötiin ja siellä oli kaikki omaisuus, paitsi öljyvaatteet ja merisaappaat. [...] Se oli myös jokaiselle mielenkiinnon kohde, se yritettiin tehdä niin kauniiksi ja somaksi kuin mahdollista rikkaasti koristelluilla kahvoilla, vain muotoa ja väriä ei saanut muuttaa, sen piti ehdottomasti olla vihreä mustalla kannella ja jalkalialalla. (TYKL/kys/19&20: informantti 8, ruotsista suomentanut L.N.)³³

³³ Alkuperäinen: "Bord eller stolar fanns inte heller, hade man inte haft sin sjömanskista hade man varit ganska hemlös. På den satt man på den åt man och i den hade man alla sina ägodelar, med undantag av öljekläderna och sjöstövlarna. [...] Den var också föremål för vars och ens intresse man försökte göra den så fin och nätt som möjligt med rikt utsirade bärstrop-par, det var bara formen och färgen som inte gick at rucka på, den måste absolut vara grön med svart lock och fotlist."



Kuva 23. Kahdeksan miehistön jäsentä sekä merimiespappi Daniel Oräddin tytär Karin purjelaiva *Favelin* skanssissa 1929–1930. Kuva: Suomen merimuseon kuvakokoelma. FÅÅ-Silja Line-erikoiskokoelma. SMK200627:958. Kuvan alkuperäinen omistaja Helmer Segersven.

Tämä lainaus vuonna 1883 syntyneeltä merikapteenilta valaisee sitä, kuinka keskeinen rooli merimiesarkulla oli merimiesten jokapäiväisessä elämässä, arkisten rutiinien ylläpitämisessä ja jopa kodin tunteen luomisessa. Merimiehet käyttivät arkkua henkilökohtaisten tavaroidensa säilyttämiseen ja kuljettamiseen mutta myös huonekalun lailla istumiseen, syömiseen tai kirjeiden kirjoittamiseen. Liikkuvuuden keskellä arkku ja sen sisältö edustivat merimiehelle siten pysyvyyttä, jatkuvuutta, yksityisyyttä sekä tuttuutta (Ponsonby 2007, 73). Vaikka merimiessäkki sekä matkalaukku pikkuhiljaa korvasivatkin arkun, oli monella merimiehellä 1900-luvun alussa sekä merimiesarkku että -säkki. (TYKL/kys/19&20: 11; 14; 24; 32; 34; 37; 44; 51; 76; Webe 1986, 210.)

Arkun muoto vakiintui 1800-luvun jälkipuoliskolla (Webe 1967, 72). Yleisimmin arkut valmistettiin kuusesta tai männystä ja harvemmin tiikistä, mahongista tai kamferipuusta. Arkun tuli seistä tukevasti paikallaan merenkäynnistä huolimatta, joten se tehtiin alhaalta (90 cm pitkä, 45–47 cm leveä) isommaksi kuin ylhäältä (85 cm pitkä, 40–42 cm leveä). Korkeutta arkulla oli 45 senttimetriä. Arkussa oli kahvat sivuilla, ja kansi oli usein päällystetty purjekankaalla. Koska skanssiin pääsi helposti vettä sisälle, arkun pohjassa ja sivujen alaosissa oli listat suojaamassa pohjaa kosteudelta. Arkun sivut oli maalattu harmaiksi tai vaaleanvihreiksi, kansi ja pohja mustaksi ja pohja tervattu. Kalliimmat puulaadut öljyttiin maalaamisen sijaan. Arkun sisällä oli erillinen pienempi laatikko tai osasto, *ledika*, jossa merimiehet säilyttivät arvokkaimpia ja henkilökohtaisimpia tavaroitaan. (TYKL/kys/19&20: informantit 8; 9; 23; 32; 64; 67; 68; Webe 1967, 72–75; Webe 1986, 205; Lybeck 2012, 154–55.) Merimiessäkki

oli puolestaan valmistettu purjekankaasta ja oli noin 1,5 m pitkä ja 50–60 cm leveä pyöreällä kaksoispohjalla. Säkissä oli kahvat molemmissa päissä. (TYKL/kys/19&20: informantit 7; 9; 17; 56.)

Moni merimies teki merimiesarkkunsäkin ja säkkinsä itse. Itsetehty arkku kuvasti merimiehen persoonallisuutta ja sen avulla merimies pystyi viestimään hallitsevansa keskeiset merimiestäidot. Erityisesti arkun ja säkin kahvat tarjosivat hyvän mahdollisuuden kykyjen esittelemiseen. Kahvojen lisäksi sekä arkkua että säkkiä koristeltiin eri tavoin, sillä "[h]yvä merimies neuloi aina itse merimiessäkin ja koetti tehdä sen mahdollisimman kauniiksi sillä se oli kunnia asia olla kaunis säkki" (TYKL/kys/19&20: informantti 17). Arkun kannen sisäpuolelle maalattiin yleensä jokin meriaiheinen maalaus, kuten purjelaiva, pelastusrengas tai ankkuri, sydän ja risti, ja sen ulkopuolelle nakutettiin omat nimikirjaimet messinkinauloilla (TYKL/kys/19&20: informantit 8; 10; 48; 61; 64; TMT:115:147/29:TA). Merimiesarkun tai säkin tekeminen oli osa laajempaa merimiesten käsityökulttuuria, jossa vapaa-ajalla yhtäältä korjattiin omia vaatteita ja varusteita sekä toisaalta rakenneltiin kaikenlaista pientä käsillä olevista materiaaleista. Koska käsityötaidot linkittyivät merimiestyössä keskeisiin kykyihin, niiden hallitseminen oli arvostettua sekä miehekästä.

Työvaatteiden, makuuvaatteiden sekä ruokailuvälineiden lisäksi merimiesarkusta löytyi vaatteet maihinmenoa varten, sukkia ja alusvaatteita, ompelutarvikkeet, valokuvia, parranajovälineet, kyniä, paperia ja kirjekuuria, pyyhe, tyynyliina, saippua, peili, kampa, nenäliinoja, vaateharja, kenkäharja, tupakkaa, tulitikkuja, virsikirja, raamattu, kirjoja, työkaluja, hattu, huivi, villasukat ja tuliaisia. Jos merimiehellä oli sekä arkku että säkki, kuljetettiin makuuvaatteet, työvaatteet, öljyvaatteet sekä työkalut säkissä ja muut henkilökohtaisemmat tavarat arkussa. (TYKL/kys/19&20: informantit 4; 5; 6; 8; 7; 9; 14; 16; 23; 24; 26; 29; 32; 34; 37; 41; 45; 46; 48; 51; 55; 56; 61; 62; 64; 67; 68; 73; 77; 82; TMT: 210:791: TA; TMT: 184:665: TA; Webe 1986, 206.) Sekä arkun sisältö että itse arkku saattoivat muistuttaa merimiestä kodistaan ja auttaa ylläpitämään yhteyttä kotiin (Robinson-Tomsett 2012, 275). Perheenjäsenten valokuvat ovat siitä selkein esimerkki, mutta eri ihmisiltä saadut esineet tai heille ostetut tuliaiset muistuttivat merimiestä tärkeistä ihmissuhteista ja kodista. Jos arkku oli peritty merimiehen isältä, se sitoi hänet perheeseen ja perheen elämäntapaan. Pyyhkeet, tyynyliinat, saippua, peili, kirjoitus- tai ompelutarvikkeet olivat esineitä, jotka toivat miesten elämään mukavuuksia sekä mahdollistivat arkipäiväisten rutiinien ylläpidon, mikä ei muuten olisi ollut laivalla mahdollista. Merimiehet saattoivat olla pitkiä aikoja poissa kotoa ja eristyksissä muusta maailmasta, mutta arkkujen sisällön perusteella he pitivät kiinni tietyistä arkielämän käytännöistä. Erilaisten hygieniaan sekä ruumiista ja vaatteista huolehtimiseen liittyvien esineiden runsaus kuvastaa sitä, kuinka merimiehille oli tärkeää pitää huolta ulkonäöstään sekä näyttää hyvältä etenkin maihin mentäessä. Merimiehet pitivät huolta myös itse arkusta ja sen järjestyksestä. Knut Weibustin (1969) mukaan sunnuntairutiineihin kuului arkun sisällön järjestäminen ja korjaamista vaatteen esineiden korjaaminen. Käytäntöä kutsuttiin merimiehen lomaksi tai arkkuhuvitukseksi (*sailor's holiday* tai *kisteförnøjelse*).



Kuva 24. 1800-luvun loppupuolen merimiesarkku Rauman merimuseon kokoelmista. Kuva: Noora Jokinen/Rauman merimuseo.

Weibust lainaa merimiehen muistelmia: "lokerossa maanneet kirjeet luettiin jälleen kerran ja valokuva-albumi katsottiin läpi jälleen kerran." (Weibust 1969, 108.)

3.2. Ruoka

Tärkeä osa laivan viihtyvyyttä oli ruoka. Vastaaajat kuvasivat laivoilla tarjottua ruokaa pääasiassa huonolaatuiseksi, yksinkertaiseksi ja yksitoikkoiseksi. Samalla useampi vastaaja kuitenkin korosti, että ruuan makua tärkeämpää oli se, että sitä oli tarpeeksi.

(TYKL/kys/19&20: informantit 2; 4; 6; 8; 18; 21; 29; 28; 32; 34; 36; 44; 46; 48; 52; 56; 60; 68; 77; 79.) Pääasiallisia syitä kehnolle ruualle olivat kylmäsäilytysmahdollisuuksien puuttuminen, kokeiksi tavallisesti palkattujen poikien tai nuorten miesten kokemattomuus ruuanlaitossa sekä se, että ruokatarvikkeita ostettiin koko purjehduskaudelle sen alussa (TYKL/kys/19&20: informantit 3; 6; 25; 28; 34; 36; 44; 68; 72; 77; 80; 82; 83). Yksinkertainen ruoka ja se, että päällystö yleensä nautti parempaa ruokaa, olivat myös osa miehistön ja päällystön välistä hierarkiaa laivalla (vrt. Kylli 2017). Merillä olleen laivan tyypilliset ruoka-ajat sekä esimerkkejä tarjotuista ruuista on esitetty taulukossa 8.

Taulukko 8. Laivojen tyypilliset ruoka-ajat ja esimerkkejä tarjotuista ruuista (TYKL/kys/19&20: informantit 4; 8; 9; 11; 14, 17; 25; 30; 32; 35; 37; 38; 41; 52; 58; 62; 67; 70; 76; 81; 82).

Tyypillisiä ruoka-aikoja		Tyypillisiä ruokia
5.30 tai 6.30	Aamukahvi	
8 tai 8.30	Aamiainen	Kahvi, kuivattu ruisleipä, perunat, suolasilakka, keksit, puuro, edellisen päivän tähteet
12–13	Päivällinen	Hernekeitto porsaanlihalla, perunakeitto, lihakeitto, papukeitto, rusinakeitto, riisipuuro siirapilla
14.30 ja 16 välillä	Kahvi	
17.30 ja 20 välillä	Illallinen	Tee, keksit, kuivattu leipä, tähteitä päivälliseltä tai ylijääneestä keitosta tehty laatikko lisäämällä jauhoja

Säännöstellyt ruoka-aineet, kuten sokeri, voi tai margariini, malkki (kondensoitu maito) tai sianliha, antoivat merimiehille mahdollisuuden vaikuttaa omaan syömiseensä ja arkeensa. Annokset jaettiin miehistölle kerran viikossa, yleensä lauantaisin. Sokeria ja voita annettiin vastausten perusteella useimmiten 400 tai 450 grammaa viikossa. (TYKL/kys/19&20: informantit 6; 16; 18; 25; 30; 32; 36; 40; 52; 41; 67; 45; 76; 62; 72; 68; 78; 81.) Miehet sovelsivat erilaisia taktiikoita, jotta annokset kestäisivät mahdollisimman kauan: leivän päälle ei levitetty voita tai margariinia, mikäli tarjottu ruoka oli rasvaista, tai jokaiseen kahvikupilliseen ei lisätty sokeria (TYKL/kys/19&20: informantit 23; 32). Toisaalta yksi vastaaja kuvasi, kuinka välillä vain halusi hemmotella itseään ja syödä suuremman määrän sokeria tai voita, vaikka se tarkoittikin, että loppuviikosta sitä oli vähemmän käytettävissä (TYKL/kys/19&20: informantti 23). Annokset antoivat merimiehille mahdollisuuden ajoittaisen herkutteluun ja siten niin ruumiin kuin mielen virkistämiseen.

3.3. Moniulotteinen suhde kotiin

Olin ollut tällä laivalla lähes 9 kuukautta, muutamat paljon kauemmin ja olimme tulleet kuin saman perheen jäseniksi. [...] Sellaista ikävän tunnetta siinä monen koh-

*dalla näytti olevan, kun säkkeinemme lähdimme laivasta ja kukin tahollemme sekaan-
nuimme suurkaupungin [New York] hälinään. [...] [palaa laivalle] Oli taas kuin olisi
kotiin tullut. Työ oli tuttua, väki ja puhekieli tunnettua ja kotoista. (TYKL/kys/19&20:
informantti 39.)*

Tuosta laivasta tuli oikeastaan toinen kotini (TYKL/kys/19&20: informantti 43).

Suurimmalle osalle vastaajista koti määrittyi perheen kautta joko lapsuudenkodiksi tai avioliiton myötä syntyneeksi perhekodeksi. Ainakin osa vastaajista kuitenkin muodosti tunnesiteitä myös työtovereihinsa, paikkoihin, joissa he kävivät usein, sekä merielämään. Voisi sanoa, että vähintään osa merimiehistä tunsu kuuluvansa nimenomaan merimiesten muodostamaan, yhden aluksen miehistöä laajempaan merimiesyhteisöön. Keskeistä tässä kuuluvuuden muodostumisessa oli ammatillinen yhteisöllisyys ja sen osatekijät: toverillisuus ja solidaarisuus, maskuliinisuus, jaetut olosuhteet ja traditiot sekä merimieskulttuuri omine sanontoineen ja legendoineen. (Hinkkanen 1989, Sager 1989, 231, 239 & 243–44; Fortier 1999, 42; Antonsich 2010, 648.) Kuten yllä olevassa ensimmäisessä lainauksessa, työtovereista saattoi muodostua merimiehen perhe. Useampi vastaajista mainitsikin nimenomaan hyvän toverihengen keskeisenä sille, kuinka tyytyväisiä elämään yksittäisellä laivalla oltiin – se oli materiaalisia puitteitakin tärkeämpää (TYKL/kys/19&20: informantit 32; 43; 55; 67; 84).

Yhteisöllisyyttä ja sitä kautta viihtyvyyttä loi lisäksi osallistuminen jokapäiväisiin jaettuihin arjen käytäntöihin laivalla. Merimiehet tekivät yhdessä kotitöitä kuten pesivät pyykkiä tai siivosivat skanssia. Koska tavaroita oli kaikilla vähän, niiden lainaamista saippuasta kampoihin ja ompelutarvikkeisiin pidettiin itsestään selvänä (Weibust 1969, 193). Vapaa-aikaa vietettiin yhdessä jakaen lauluja sekä kertomuksia ja koko miehistö hyötyi jonkun omistamasta soittimesta tai pelikorteista. Laivojen arki oli leimallisesti ahdasta ja asuinkumppanit vaihtuivat jatkuvasti. Erilaiset kirjoittamattomat säännöt ja jaetut käsitykset hyväksyttävästä käyttäytymisestä tekivät elämästä kuitenkin hallittavampaa. Esimerkiksi merimiesarkkua ei laivan merillä ollessa pidetty lukittuna, mutta samaan aikaan kaikille oli selvää, ettei toisten tavaroihin koskettu (TYKL/kys/19&20: informantit 8; 55).

Osa koki olevansa kotona nimenomaan merimieheydessä ja liikkuvuudesta tuli elämäntapa: ”Sanalla sanoen siellä on kotini missä on säkkini ja se on kansalaisuuteni mikä lippu on laivan ahterissa” (TYKL/kys/19&20: informantti 17). Merimieselämä mahdollisti ja synnytti nostalgiaa matkalla oloa kohtaan ja merimies pystyi välttelemään lopullista perille saapumista, mikä puolestaan symboloi asettautumista ja vastuunottoa (Weibust 1969, 413–416; Myers 2009, 36–37). Suhde merimieselämään ja jatkuviin poissaoloihin saattoi kuitenkin muuttua omassa elämässä tapahtuneiden muutosten, kuten avioliiton ja isyyden, seurauksena:

Nuorenpäni oli meri elämä ehkä huolettomampaa kuin maissa, mutta perheen lisääntyessä on Isän huolenpito kotosalla pidättänyt maissa [...] (TYKL/kys/19&20: informantti 81).

Niin kauan kun on nuori naimaton, niin sielläkin viihtyy, mutta naimisissa ollen vanhemmalla iällä kaipaa päästä maihin töihin (TYKL/kys/19&20: informantti 82).

Merja-Liisa Hinkkanen on artikkeleissaan kirjoittanut siitä, kuinka merimiehet joutuivat tasapainottelemaan ammattiyhteisöön kuulumisen ja kotimaassa sijaitsevan perheen välillä (Hinkkanen 1992, 75–78; Hinkkanen 1994, 60–64). Nämä suhteet myös muuttuivat merimiehen uran kuluessa ja henkilökohtaisten elämäntilanteiden vaihtuessa. Merimieskeruun vastaajista 35 (42 prosenttia) mainitsee menneensä naimisiin jossain vaiheessa. Naimisiin menneiden kokonaisuus saattaa olla korkeampi, sillä kaikki vastaajat eivät välttämättä tuoneet naimisiin menoaan kirjoituksessaan esiin. Osa vastaajista oli sitä mieltä, että merimiesammatti ei sopinut naimisissa olevalle miehelle yhtä hyvin kuin naimattomalle, koska ammatissa piti olla usein pitkiä aikoja poissa kotoa. Vastaajat pitivät tätä eroa luonnottomana ja katsoivat sen johtavan herkästi perheen hajoamiseen. (TYKL/kys/19&20: informantit 10; 11; 17; 21; 24; 28; 29; 32; 44; 49; 55; 64; 74; 76; 82.)

Samalla keruuvastaukset kertovat siitä, kuinka myös nuorempien, naimattomien merimiesten suhde kotiin saattoi muodostua monimutkaiseksi ja ongelmalliseksi. Entinen merikapteeni kertoi, kuinka oli palannut nuorena miehenä kotiin oltuaan merillä viisi vuotta. Sen huomaaminen, että koti ei ollut pysynyt tänä aikana muuttomattomana, oli herättänyt kertojassa ristiriitaisia tunteita, sillä hänestä tuntui, ettei hän enää sopinut kotiinsa. Hän lähti uudelleen merille, mutta poti samalla koti-ikävä. Kaiken kaikkiaan kertojasta oli tuntunut, että hän ei enää kuulunut minnekään. (TYKL/kys/19&20: informantti 23; ks. myös Kennerley 2012, 115 & 131.)

Toinen vastaaja puolestaan kirjoitti, kuinka oli merillä ollessaan saanut tiedon äitinsä kuolemasta. Hänestä oli tuntunut, että viimeinenkin linkki kotiin oli katkenut ja että hän oli elämässä aivan yksin, vaikka hänen veljensä olivatkin vielä elossa. (TYKL/kys/19&20: informantti 69) Naimattomankaan merimiehen ei siten välttämättä ollut helppo sovittaa yhteen kodin tunteen tarvetta ja jatkuvaa liikkuvuutta ja muutoksia. Naimisiin menneelle merimiehelle perhe muodosti koti-ikävälle konkreettisen kohteen, mutta myös naimattomat merimiehet potivat koti-ikävää, joka näiden vastausten perusteella kiinnittyi juuri lapsuudenkotiin tai tarkemmin vain äitiin (Blunt and Dowling 2006, 204). Lopulta pitkään poissaollut saattoi palatessaan Suomeen kokea olonsa ulkopuoliseksi, ystävänsä ja perheensä menettäneeksi – jopa kodittomaksi: ”Ei oo äitiä, ei oo siskoo, huora vaan./ Ei oo kotii, ei oo kortteerii, linna vaan./ Ei oo ruokaa, ei oo rahaa, viinaa vaan.” (TYKL/kys/19&20: informantti 69; TMT:210:791:TA.)

4. Merimieskodit

Yhden esimerkin siitä, miten merimiesten poissaoloa kotimaastaan ja kodeistaan tarkasteltiin Suomesta käsin, tarjoavat ulkomaisiin satamiin perustetut suomalaiset merimieskodit. Niiden merimiesten, joilla oli työsopimus voimassa, mahdollisuudet vierailta satamakaupungeissa pysähdysten aikana olivat rajoitetut, sillä laivasta poistumiseen tarvittiin aina kapteenin lupa (Hinkkanen 2003, 181; Kaukiainen 2004, 147–148). Miehillä, joiden työsopimus oli päättynyt, oli puolestaan enemmän aikaa käytettävissä, mutta heidän piti myös itse järjestää maissa oma majoituksensa.

Ja merkillistä, miten merimies, joka laivallaan tottuu tottelemaan merimerkkien, sumutorvien, majakkalaitosten y. m. varoituksia ja ohjauksia, ei satamassa, kaupungin kaduilla tottele niitä varoitushuutoja, jotka varoittavat synnin kareille joutumasta ja vaikka näkee miten moni uljas meripoika on karille niissä joutunut ja jäänyt haaksirikkoisena ajelehtimaan. (Suomalaisten merimiesten lukusali Lontoossa, *Kotimaa* 16.12.1907, 3.)

Aikalaislehtikirjoittelussa kuvattiin, kuinka runnarit, eli paikallisten toimijoiden agentit, houkuttelivat merimiehiä täysihoitoloihin, ravintoloihin, baareihin ja muihin paikkoihin, missä merimiehiä huijattiin, vieteltiin prostituution sekä uhkapelaamisen pariin ja missä heiltä varastettiin kaikki rahat. Erityisen huolissaan oltiin nuorista ja kokemattomista merimiehistä, jotka eivät puhuneet vieraita kieliä ja joilla ei ollut vieraisissa satamissa tuttuja. Väitettiin, että merimiehet usein käytännössä asuivat baareissa, minkä katsottiin olevan uhka ei vain heidän henkilökohtaiselle vaan myös koko Suomen tulevaisuudelle. Ratkaisuksi tähän tilanteeseen esitettiin merimieskotien perustamista niin koti- kuin ulkomaille. (ks. esim. J. H. E., Kirje Belgiasta (*Päivälehdelle*). Toinen kirje. Antwerpi, joulukuun lopusta, *Päivälehti* 7.1.1890, 2; Suomalaista merimieskotia Englantiin, *Suomalainen* 5.3.1897, 2; Arpajaiset merimieskodin hyväksi, *Päivälehti* 1.2.1901, 3; Juho T-nen, Pimeätä ja valoisaa merimiestemme elämästä Antwerpenin satamassa. I, *Aamulehti* 3.12.1913, 6; Antwerpenin suomalainen merimieskoti alottanut [sic] toimintansa. (Kirje *Aamulehdelle*), *Aamulehti* 28.1.1914, 3; Hampurissa merimiehiämme tervehtimässä, *Länsi-Savo* 22.9.1928/liite, 1.)

Lontoossa ensimmäinen brittiläinen merimieskoti avattiin jo vuonna 1835 ja esimerkiksi Ruotsissa ensimmäinen koti avautui vain kaksi vuotta myöhemmin vuonna 1837 (Brunila 1982, 15). Suomessa toimi yksityisten henkilöiden ja yhdistysten ylläpitämiä merimieskoteja 1890–1910-luvuilla ainakin Maarianhaminassa, Helsingissä ja Turussa (Merimieskodissa Länsi-Rantakadun varrella, *Uusi Suometar* 24.8.1890, 2; Helsingin laivanpäällikköyhdistyksen kokouksesta, *Uusi Suometar* 12.1.1894, 3; Sjömanshemmet i Mariehamn, *Hangö-Bladet* 11.10.1910, 2–3; Söderlund 1914, 6–12; Brunila 1982, 15). Ulkomailla suomalaisten merimiesten hyväksi toimi vuonna 1875 perustettu Suomen Merimieslähetyseura (Lempiäinen 2000; Frigren tässä teoksessa). Lähetyksellä me-

rimiesten oli mahdollisuus viettää vapaa-aikaansa, mutta ne eivät tarjonneet miehille majoitusta. Ulkomaisissa satamissa suomalaiset merimiehet saattoivat yöpyä esimerkiksi paikallisissa merimieskodeissa, ja ainakin Brittein saarilla oli myös yksityisten suomalaisten ylläpitämiä pieniä merimieskoteja (KA, Suomen merimieskotiyhdistyksen arkisto (SMKY), Ca:1, johtokunnan pöytäkirja 10.12.1925). Atlantin molemmin puolin merimieskoteja oli perustettu lisäksi Norjan, Ruotsin ja Tanskan valtioiden tukeman Skandinaavisen merimieskotiyhdistyksen (*Foreningen for de skandinaviska Sjomands-hjem i fremmede havne*) toimesta. Koska suomalaiset merimiehet kuuluivat usein näiden kotien asiakkaisiin, yhdistys pyysi myös Suomen valtiota tukemaan taloudellisesti yhdistyksen toimintaa. Tämän tuen myöntämisen sijaan päädyttiin vuonna 1923 perustamaan Kauppa- ja teollisuusministeriön tukema Suomen Merimieskotiyhdistys, jonka tavoitteeksi määriteltiin ”perustaa ja tukea suomalaisia merimieskoteja sellaisissa ulkomaiden ja kotimaan satamissa, missä niitä tarvitaan.” (KA, SMKY, Da:1, johtokunta Kauppa- ja teollisuusministeriölle, 17.4.1924.) Käytännössä toiminnan pääpaino oli ulkomaisissa satamissa etenkin sen jälkeen, kun yhdistys perusti omat merimieskotinsa Hampuriin vuonna 1926 sekä Antwerpeniin ja Rotterdamiin vuonna 1927 (KA, SMKY, Ca:1, johtokunnan pöytäkirjat 8.11.1926 & 23.2.1927). Vuokratiloista siirryttiin yhdistyksen ostamaan omaan taloon Antwerpenissä vuonna 1928 ja Rotterdamissa vuonna 1929 (KA, SMKY, Ca:2, johtokunnan pöytäkirjat 5.10.1928 & 28.1.1929).

4.1. Kotimaa ja kodikkuus

Sen seurauksena, että suomalaiset merimiehet joutuivat moniin eurooppalaisiin ja amerikkalaisiin kollegoihinsa nähden työskentelemään pidempään purjelaivojen raskaissa oloissa saaden suhteessa pienempää palkkaa, monet suomalaiset merimiehet karkasivat suomalaisista aluksistaan ja vaihtoivat ulkomaalaisten palvelukseen (Hinkkanen 1989, 302; Ojala tässä teoksessa). Yrjö Kaukiaisen mukaan 1900-luvun alussa suomalaisia merimiehiä työskenteli enemmän ulkomaisissa kuin kotimaisissa aluksissa (Kaukiainen 2008, 344). Sen seurauksena koettiin, että oli tarve ulkomailla sijaitseville merimieskodeille, jotka oli suunnattu nimenomaan suomalaisille merimiehille. Niin suomalaisuuden korostamisella kuin kodikkuuden luomisella oli kaksi toisiinsa kytkeytynyttä päämäärää: Ensinnäkin merimieskodit pyrkivät kilpailemaan majatalojen isäntien kanssa tarjoamalla merimiehille viihtyisemmän ja siveellisemmän vaihtoehdon niin majoituksen kuin vapaa-ajanvieton suhteen. Toiseksi kotien tavoitteena oli edistää kansallisia intressejä kasvattamalla merimiehiä viettämään ”oikeanlaista” kotielämää sekä ottamaan kansalaisvelvollisuutensa tosissaan (ks. myös Kennerley 1989, 23; Dennis 2011, 175–77).

Yhteiskunnalliset muutokset, kuten teollistuminen ja kaupungistuminen, olivat Suomessa muuttaneet sosiaalista järjestystä ja ylemmät luokat pelkäsivät alempien

luokkien radikalisoitumista. Myös merimieskotien johtokunta seurasi tarkasti, oliko kommunismi leviämässä kotien asukkaiden keskuudessa (KA, SMKY, Ca:2, johtokunnan pöytäkirja, 19.7.1932, liite 1/ tarkastuskertomus). Keskiluokkaiseen koti-ideaaliin perustuva kotielämä nähtiin yhtenä keinona taistella tätä radikalisoitumista vastaan, ja merimieskotien tehtävänä oli edesauttaa sitä, että merimiesten huomio suuntautui nautintojen ja paheiden sijaan perhettä ja kotimaata koskeviin velvollisuuksiin (Sulkunen 1986, 38–39; Juntto 1990, 117; Hamlett 2015, 11). Tällä oli merkitystä myös kansantaloudellisessa mielessä: jos merimies tuhlassi kaikki rahansa baareissa ja bordelleissa ulkomailla, raha ei hyödyttänyt Suomen kansantaloutta ja hänen perheensä päätyi elämään köyhyydessä (ks. esim. U. D. Blomberg, Suomen merimieslähetyksen merkitys kansallemme, *Kansan Lehti* 1.1.1895, 12–14; Kirje Saksasta. (U:n A:n kirjeenvaihtajalta.), *Uusi Aura* 12.4.1906, 3–4; Suomalaisten merimiesten lukusali Lontoossa, *Kotimaa* 16.12.1907, 3). Merimieskodeissa tätä kasvatusta ja kontrollia toteutettiin kodin henkilökunnan, sisustuksen ja muun aineellisen kulttuurin, tilojen, käytäntöjen sekä sääntöjen kautta.

Merimieskotien kannattajat näkivät merimieskodit vastalääkkeenä ja korvauksena karusta laivaelämästä. Siksi merimiehille pyrittiin tarjoamaan kodikas, viihtyisä ympäristö sekä sellaisia mukavuuksia, joita myös merimiesten katsottiin ansaitsevan ja tarvitsevan pitkän merellä vietetyn ajan jälkeen. Kahdesta viiteen muun miehen kanssa jaettujen makuuhuoneiden lisäksi Merimieskotiyhdistyksen kodeissa oli ruokasali sekä lukusali, jossa merimiehet saattoivat lukemisen ohella esimerkiksi kirjoittaa kirjeitä tai seurustella keskenään (KA, SMKY, Da:1, johtokunta Merimieshuoltokomitealle, 27.1.1928; Ca:2, johtokunnan pöytäkirja 19.6.1931, liite A/matkakertomus). Kodeissa merimiehet pääsivät nukkumaan puhtaissa lakanoissa mukavissa sängyissä, peseytymään kylpyhuoneessa sekä nauttimaan lämmityksestä ja juoksevasta vedestä. Sisustukseen kuului verhoja, pöytäliinoja, tapetteja, kukkia sekä tauluja (Merimieshuolto, *Helsingin Sanomat* 26.4.1931, 7). Alusta asti korostui myös maukkaan mutta edullisen ruuan tarjoamisen merkitys. Esimerkiksi Rotterdamin merimieskodista tuli paljon suosittu merimiesten keskuudessa sen jälkeen, kun siellä alettiin myydä aterioita (KA, SMKY, Ea:1, Kankkonen yhdistykselle, 24.2.1928).

Merimieskotien puolustajat näkivät nimenomaan suomalaisen merimieskodin edustavan vieraalla maalla palaa merimiehen kotimaasta, ja vain toiset suomalaiset saattoivat saada merimiehen tuntemaan olonsa kotoisaksi. Suomi tuotiin merimieskoteihin ensinnäkin suomen kielen kautta: luettavaksi oli suomalaisia lehtiä ja kirjoja, merimiehet pääsivät puhumaan suomea henkilökunnan ja muiden merimiesten kanssa ja merimiehet saattoivat sekä lähettää että vastaanottaa kirjeitä Suomesta. Koteihin palkatut suomalaiset kokit valmistivat suomalaista ruokaa, ja kodeissa pyrittiin tarjoamaan suomalaisia elintarvikkeita kuten ruisleipää tai piimää. Kodeissa myös juhlittiin itsenäisyyspäivää sekä joulua noudattaen suomalaisia tapoja. (KA, SMKY, Ca:2, johtokunnan pöytäkirja 19.7.1932, liite 1/matkaraportti; Ea:1, Lindroos johtokunnalle, 13.10.1928; Lindroos johtokunnalle, 4.12.1928; Ea:2,

Kertomus Antwerpenin Merimieskodin toiminnasta vuonna 1932; Ha:3, hakemus Malmin lahjoitusrahastolle.)

Hampurin merimieskodin sääntöjen perusteella asukkaita kannustettiin viettämään säännöllistä elämää: Kodin ovet suljettiin illalla kello 10 ja asukkaiden oli nouseminen aamulla ylös niin, että huoneet saatettiin siivota kello 9. Säännöt myös painottivat hygienian tärkeyttä: Asukkaat eivät saaneet maata sängyillään kengät jalassa eikä makuuhuoneissa saanut tupakoida tai pestä vaatteita. Keskeistä oli se, että kodeissa ei saanut nauttia eikä säilyttää alkoholia eikä humalassa olevia merimiehiä päästetty kotiin sisälle. (KA, SMKY, Ea:2, Järjestyssäännöt Suomen Merimieskotiyhdistyksen merimieskodille Hampurissa.) Kun merimiesten päävihollisena pidettiin juuri alkoholin juomista ja baareja, oli luonnollista, että kodit haluttiin pitää täysin vapaana väkijuomista ja että myös kotien työntekijöiden oli sitouduttava raittiuteen (KA, SMKY; Da:1, johtokunta Rva Frida Lackströmille, 25.1.1924). Raittius nähtiin osana itsenäisyyteen, kovaan työntekoon ja vastuullisuuteen perustuvaa modernia kansalaisuutta. Ylipäänsä kotien ylläpitäjät toivoivat, että kotien eri mukavuudet ja mahdollisuudet tekisivät miehet iloisiksi ja tyytyväisiksi niin, että heidän ei enää tarvitsisi etsiä lohtua juomisesta. (Sulkunen 1986, 18–19, 24.) Suhtautuminen alkoholin käyttäjiin kuvastaa myös sitä, kuinka merimiesten oli ansaittava kotien apu omalla siveellisellä käytöksellään. Merimieskoteja ei ollut tarkoitettu viimeiseksi pelastukseksi niille, jotka olivat jo antaneet itsensä vaipua rappioon ja kaikki rahansa tuhlattuaan päätyneet kadulle ilman majapaikkaa (vrt. Clercin artikkeli konsulien toiminnasta merimiesten hyväksi tässä teoksessa).

4.2. Merimiesten suhde merimieskoteihin?

Vaikka kukaan muistitietokeruun vastaajista ei suoraan kerro kokemuksistaan Merimieskotiyhdistyksen kodeista, voimme yrittää päätellä merimiesten koteja koskeneista mahdollisista asenteista muista muisteluiden sisällöistä. Useampi vastaajista halusi ottaa etäisyyttä alkoholia käyttäviin merimiehiin ja korosti, ettei itse juonut.³⁴ Vastaajat myös itse nostivat kirjoituksissaan esiin niitä ongelmia, joihin kotien oli tarkoitus tarjo-

³⁴ Siihen, miten vastaajat ovat kirjoittaneet suhteestaan alkoholin käyttöön, tai esimerkiksi seksisuhteista, on saattanut vaikuttaa se, että vastaajat ovat tienneet kirjoittavansa tutkijoille, tai se, että vastaajat kirjoittivat nuoruuden kokemuksistaan vanhempina miehinä, joilla oli monilla perhettä ja joista moni oli noussut kapteeniksi tai vähintään päällystön jäseneksi. Näiden tekijöiden seurauksena vastaajat ovat saattaneet kokea, että heidän tuli suhtautua esimerkiksi alkoholiin negatiivisemmin ja tuomitsevammin kuin, miten he ehkä olivat nuorina merimiehinä suhtautuneet. Osa vastaajista on saattanut kokea tarpeelliseksi suhteuttaa omia mielipiteitään ja kokemuksiaan vastaamaan yhteiskunnassa laajemmin vallinneita asenteita.

ta ratkaisu: satamissa ei ollut hyviä vaihtoehtoja baareille, suomalaiset eivät tunteneet ketään satamissa ja olivat siten helppoja saaliita runnareille, liian moni merimiehistä joi liikaa ja kulutti kaikki rahansa baareissa tai sai prostituoiduilta sukupuolitaudin (TYKL/kys/19&20: informantit 21; 48; 51; 54; 69; 77). On siis syytä olettaa, että myös merimiehet itse, tai ainakin osa heistä, piti suomalaisia merimieskoteja tervetulleena vaihtoehtona. Yhdistyksen omien tilastojen mukaan kodit olivat vähintään suhteellisen suosittuja merimiesten keskuudessa (Hoppu 1943, vuosikertomukset 1932–1939).

Kasvatukselliset tavoitteet eivät kuitenkaan voineet kääntyä liian räikeäksi kontrolliksi tai holhoavuudeksi. Kotien henkilökunnan oli luotava koteihin sellainen ilmapiiri, että merimiehet kokivat, että he olivat tervetulleita, että heidän vapauttaan ei yritetty rajoittaa ja että kotien työntekijät tuomitsemisen sijaan ymmärsivät heidän tilanteitaan. Mikäli kodin johtaja ei osannut kommunikoida merimiesten kanssa tai katsoi heitä alaspäin, merimiehet menivät mieluummin muualle (TYKL/kys/19&20: informantit 12; 81; Elis Bergroth, Sananen Merimiesten elämästä, *Suomen lähetysseuran* 1: Lisälehti/1881, 6–8). Yhdistyksen vuoden 1936 tarkastusraportissa todettiin, että merimiehet vaikuttivat kokevan kotien työntekijät joustavina sekä merimiehiä ymmärtävinä. Tämän johdosta merimiehet tulivat koteihin mielellään (KA, SMKY, Ca:3, johtokunnan pöytäkirja, 30.1.1937, liite/tarkastuskertomus 1936). Merimiehille olennaisinta oli löytää edullinen ja turvallinen yöpymispaikka sekä edullista ruokaa. Näihin tarpeisiin yhdistyksen merimieskodit pyrkivät vastaamaan.

5. Lopuksi

Merimiesten laivojen arkielämän kuvausten kontrastointi ylempien luokkien näkemyksiä edustavan Merimieskotiyhdistyksen toiminnan kanssa paljastaa, kuinka eri yhteiskuntaluokkien näkemykset merimiesten arkielämästä ja kotisuhteesta poikkesivat toisistaan. Ylemmät luokat eivät lähteneet ensisijaisesti parantamaan työväestöön kuuluvien merimiesten oloja laivoilla, vaan heille merimiesten siveetön käytös nimenomaan satamissa näyttäytyi kaikkein ongelmallisimpana. Kun merimieskotien puolustajat näkivät kodit vastalääkkeenä pitkien ja raskaiden laivamatkojen kovalle työlle, ankeille olosuhteille ja yksitoikkoiselle ruualla, merimiesten keskuudessa hyväksyttävä lääke oli puolestaan satamissa laivamatkan jälkeen vietetty ”rankempi” elämä. Taatakseen sen, että merimiehet tulivat merimieskoteihin, merimieskotiyhdistyksen oli oltava valppaana merimiesten arkipäiväisten tarpeiden ja halujen suhteen, mutta laajemmalla tasolla yhdistys ja sen edustajat tiesivät parhaiten, minkälaista elämää merimiesten tulisi viettää. Loppujen lopuksi merimieskotien kotoisuus määriteltiin ja rakennettiin ylempien luokkien kansallisia intressejä ja koti-ideologiaa noudattaen.

Käyttämäni muistitietoaineisto puolestaan tuo esiin merimiesten oman äänen ja kokemukset. Muistitietoaineisto mahdollistaa niiden käytäntöjen ja ratkaisujen

tarkastelun, joilla merimiehet loivat ja ylläpitivät kodinomaisuutta myös laivaolosuhteissa. Ennen kaikkea merimiesten omat kirjoitukset tuovat esiin sen, kuinka merimiesten ylempien luokkien näkökulmasta ongelmallisen käyttäytymisen taustalla ei ollut niinkään kyse heikosta luonteesta, moraalittomuudesta, välinpitämättömyydestä, laiskuudesta tai itsekkyydestä, vaan siitä, kuinka elämän eri osa-alueiden sovittaminen yhteen ei aina ollut niin helppoa. Merimies oli laivoilla työskennellessään osa merimiesten yhteisöä ja kotona puolestaan perheenisä, poika tai veli. Näihin eri rooleihin kohdistuvat odotukset ja vaatimukset olivat välillä ristiriidassa keskenään. (Hinkkanen 1992, 75–78; Hinkkanen 1994, 60–64; ks. myös Bergholm 2015; Nevalainen 2018, luku 4.) Merimies saattoi samanaikaisesti sekä kaivata merille että potea koti-ikävää.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Finna-palvelu. Saatavilla: <https://finna.fi>. Luettu 21.5.2018.

Suomen Merimuseon kuvakokoelmat: SMK88002:45, SMK93039:33, SMK97034:29, SMK200316:10, SMK200316:26, SMK200412:838, SMK200414:707, SMK200414:748, SMK200414:749.

Suomen Siirtolaimuseon kuvakokoelmat: sv11990, sv119504, sv119604, sv119704.

Työväenarkiston kuvakokoelmat: TA22136.

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkisto (Turun yliopisto), TYKL-kokoelma: TYKL/kys/19&20. Merimiesten muistelmat — Sjömens minnen (informanttien numerointi perustuu kirjoittajan tekemään luokitteluun).

Kansallisarkisto (KA), Helsinki:

Suomen merimieskotiyhdistyksen arkisto.

Ca:1 Johtokunnan pöytäkirjat 1923–1927.

Ca:2 Johtokunnan pöytäkirjat 1938–1935.

Ca:3 Johtokunnan pöytäkirjat 1936–1946.

Da:1 Lähetetyt kirjeet 1923–1928.

Ea:1 Saapuneet kirjeet 1923–1928.

Ea:2 Saapuneet kirjeet 1933.

Ha:3 Sisällön mukaan järjestetyt asiakirjat 1928–1948.

Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot.

Saatavilla: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/etusivu>. Luettu 3.2.2015.

Aamulehti, Hangö-Bladet, Helsingin Sanomat, Kansan Lehti, Kotimaa, Länsi-Savo, Päivälehti, Suomalainen, Suomen Lähestyissanomia, Uusi Aura, Uusi Suometar.

Työväenarkisto (TA), Työväen Muistitietotoimikunta (TMT):

115:147/29, 184:665, 210:791, 319:1571, 322:1631, 375:2023, 406:2228.

Kirjallisuus

- Antonsich, Marco (2010). Searching for Belonging — An Analytical Framework. *Geography Compass*, 4 (6), 644–659.
- Bergholm, Tapio (2015). Harmajan jälkeen olemme kaikki poikamiehiä: Kuljetustyöläisten poikamieskulttuuri vielä kerran. Kirsi-Maria Hytönen ja Tuomas Laine-Frigren (toim.), *Työläisperhe arjessa ja kriiseissä*. Väki Voimakas 28. Helsinki: Työväen Historian ja Perinteen Tutkimuksen Seura, 111–132.
- Blunt, Alison & Robyn Dowling (2006). *Home*. London: Routledge.
- Brunila, Mikael (1982). *Kertomus Sailors Home*. Helsinki: Merimiespalvelutoimisto.
- Colville, Quintin, Elin Jones & Katherine Parker (2015). Gendering the Maritime World. *Journal for Maritime Research*, 17 (2), 97–101.
- Dennis, David Brandon (2011). Seduction on the Waterfront: German Merchant Sailors, Masculinity and the 'Brücke zu Heimat' in New York and Buenos Aires, 1884–1914. *German History*, 29 (2), 175–201.
- Fingerroos, Outi & Riina Haanpää (2012). Fundamental Issues in Finnish Oral History Studies. *Oral History*, 40 (2), 81–92.
- Fortier, Anne-Marie (1999). Re-Membering Places and the Performance of Belonging(s). *Theory, Culture & Society*, 16 (2), 41–64.
- Hamlett, Jane (2015). *At Home in the Institution: Material Life in Asylums, Lodging Houses and Schools in Victorian and Edwardian England*. Houndmills: Palgrave Macmillan.
- Hiltunen, Esa (1983). Suomen purjeet maailman merillä. Markku Haapio (toim.), *Purjeiden aika. Seglens tidevarv*. Turku: Eita Oy, 12–63.
- Hinkkanen, Merja-Liisa (1989). A Survey of the Mentality of Finnish Merchant Sailors at the Turn of the Century. *Scandinavian Journal of History*, 14 (4), 299–309.
- Hinkkanen, Merja-Liisa (1992). Expressions of Longing, Sources of Anxiety? The Significance of Contacts with Home for Finnish Sailors in London and Hull in the Late Nineteenth Century. Lewis R. Fischer & Walter E. Minchinton (eds.), *People of the Northern Seas*. Research in Maritime History 3. St. John's: International Maritime Economic History Association, 63–79.
- Hinkkanen, Merja-Liisa (1994). Kun koti tuli satamaan: Suomalaisten merimiesten yhteydet kotimaahan Englannin satamista 1800-luvun loppupuolella. *Meren kansaa. IX Itämeriseminaari Kotkassa 5.–8.8.1992*, 57–67. Kotka: Kymenlaakson maakuntamuseo.
- Hinkkanen, Merja-Liisa (2003). Land Amidst the Sea: Merchant Seamen and Port Towns in the Nineteenth Century. Marjaana Niemi & Ville Vuolanto (toim.), *Reclaiming the City: Innovation, Culture, Experience*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 177–190.
- Hoppu, K. W. (1943). *Suomen merimieskotiyhdistys 1942: vuosikertomus ja 20-vuotisivaiheet*. Helsinki: Suomen merimieskotiyhdistys.
- Hynninen, Anna (2011). Elämää kerroksittain: Arkistokirjoittamisen kontekstualisointi. Sami Lakomäki, Pauliina Latvala & Kirsi Laurén (toim.), *Tekstien rajoilla: Monitieteisiä näkökulmia kirjoitettuihin aineistoihin*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 259–295.

- Hytönen, Kirsi-Maria (2014). *Ei elämäni lomia mahtunut: naisten muistelukerrontaa palkkatyöstä talvi- ja jatkosotien ja jälleenrakennuksen aikana*. Kultaneito 13. Joensuu: Suomen Kansantietouden Tutkijain Seura.
- Juntto, Anneli (1990). *Asuntokysymys Suomessa Topeliuksesta tulopolitiikkaan*. Helsinki: Valtion Painatuskeskus.
- Kaukiainen, Yrjö (2004). Seamen Ashore: Port Visits of Late Nineteenth-Century Finnish Sailors. Lars U. Scholl & Merja-Liisa Hinkkanen (eds.), *Sail and Steam: Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen*. St. John's: International Maritime Economic History Association, 141–149.
- Kaukiainen, Yrjö (2008). *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kennerley, Alston (1989). *British Seamen's Missions and Sailors' Homes 1815–1970: Voluntary Welfare Provision for Serving Seafarers*. PhD thesis, South West Polytechnic.
- Kennerley, Alston (2012). British Merchant Seafarers and Their Homes, 1895–1970. *International Journal of Maritime History*, 24 (1), 115–146.
- Kylli, Ritva (2017). Vettä ja leipää? Vankilaruoka ja vallankäyttö 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa. *Historiallinen Aikakauskirja*, 115 (1), 3–18.
- Lempiäinen, Pentti (2000). *Nuortuu vanhetessaan: Merimieskirkot muutosten puhureissa*. Helsinki: Suomen Merimieskirkko r.y.
- Lybeck, Jari (2012). *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle*. Arkistolaitoksen toimituksia nro 14. Rauma: Rauman merimuseo.
- Martikainen, Tuomas, Teppo Sintonen & Pirkko Pitkänen (2006). Ylirajainen liikkuvuus ja etniset vähemmistöt. Tuomas Martikainen (toim.), *Ylirajainen kulttuuri. Etnisyys Suomessa 2000-luvulla*. Tietolipas 212. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 9–41.
- Myers, Janet C. (2009). *Antipodal England. Emigration and Portable Domesticity in the Victorian Imagination*. Albany: State University of New Press.
- Nevalainen, Laika (2018). *Flexible Domesticities: Bachelorhood, Home and Everyday Practices in Finland from the 1880s to the 1930s*. PhD thesis, European University Institute.
- Ponsonby, Margaret (2007). *Stories from Home: English Domestic Interiors, 1750–1850*. Aldershot: Ashgate.
- Pöysä, Jyrki (1997). *Jätkän synty. Tutkimus sosiaalisen kategorian muotoutumisesta suomalaisessa kulttuurissa ja itäsuomalaisessa metsätyöperinteessä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Pöysä, Jyrki (2006). Kilpakirjoitukset muistitietotutkimuksessa. Outi Fingerroos, Riina Haanpää, Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.), *Muistitietotutkimus: metodologisia kysymyksiä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 221–244.
- Robinson-Tomsett, Emma (2012). 'So Having Ordered My Berth I Lay Me Down to Rest': Ships and Trains: Travelling Home. Chiara Briganti and Kathy Mezei (eds.), *The Domestic Space Reader*. Toronto: University of Toronto Press, 273–277.

- Sager, Eric W. (1989). *Seafaring Labour: The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820–1914*. Kingston: McGill-Queen's University Press.
- Shields, Rob (1991). *Places on the Margin: Alternative Geographies of Modernity*. London: Routledge.
- Soukola, Timo (2003). *Riistorauhaa rikkomassa: Suomen Merimies-Unionin ja sen edeltäjien vaiheita 1905–2000*. Helsinki: Otava.
- Sulkunen, Irma (1986). *Raittius kansalaisuskontona: raittiusliike ja järjestäytyminen 1870-luvulta suurlakon jälkeisiin vuosiin*. Historiallisia tutkimuksia 134. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Suominen, Jaakko (2011). Mediasta kysymässä: Radiota, televisiota, puhelinta ja tietokoneita käsittelevät keruukutsut aineistona. Sami Lakomäki, Pauliina Latvala & Kirsi Laurén (toim.), *Tekstien rajoilla: Monitieteisiä näkökulmia kirjoitettuihin aineistoihin*, Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 233–258.
- Söderlund, Axel (1914). *Kokki- ja stuerttikoulukysymys Skandinavian maissa ynnä Turun merimieskoti sekä kokki- ja stuerttikoulu*. Turku.
- Webe, Gösta (1967). Sjömanskistan. *Sjöhistorisk Årsbok 1965–1966*. Stockholm: Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.
- Webe, Gösta (1986). *Nautika: Sjöhistorisk Årsbok 1985–1986*. Stockholm: Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.
- Weibust, Knut (1969). *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. Stockholm: Nordiska museet.

IV

Merelliset siirtolaistarinat sukupolvien ketjussa



Kuva 25. Merimiesten siirtolaisuus kosketti myös perheenjäseniä. Kuvassa San Franciscossa kahteen eri otteeseen asunut Nylundin merimiesperhe, vasemmalta äiti Sanna, lapset Harry, Verna, Vilma, Erik, isä Janne (Johan Fridolf) sekä poika Uno kuvattuna vuonna 1918. Kuva: Sven-Erik Nylundin arkisto.

Merimiessiirtolaisuutta samassa perheessä, kolmessa sukupolvessa: onnistuneita, epäonnistuneita ja pakon sanelemia kohtaloita

Sven-Erik Nylund

1. Nylundin perhe Tammisaaren saaristosta

1.1. Suutarista kalastaja-torppariksi

Suvussani esiintyy merimiehiä oikeastaan vasta 1800-luvun lopulla. Suku on alkujaan Läntiseltä Uudeltamaalta, Finbystä Karjaan pitäjältä. Siellä sukututkimus on johtanut kantaisä Henrikiin (s. 1656) Nygrannsin tilalle. Vuoden 1800 tienoilla kaksi veljeksistä otti sukunimekseen Nylund ja toinen veli, Erik Nylund (s. 1797) muutti Snappertunaan, Lösen-nimiselle tilalle Antbyn kylään (Descendants of Bonde Henrik; KA, Karjaan seurakunnan arkisto, rippikirja). Erik Nylundin pojasta, Alexander Magnusista (1814–1880) tuli Snappertunan pitäjän viimeinen suutari. Hän otti vaimokseen Nothamnin kalastajatorppari Bromanin tyttären Clara Wilhelminan (1811–1874) ja muutti ulkosaaristoon. Alexander sai saaresta pienen torpan maatilkkuiheen appiukoltaan ja ryhtyi kalastajaksi. Alexander ja Clara saivat viisi lasta. Poika Carl Magnus (1850–1923) syntyi kolmantena lapsena ja oppi pienestä pitäen kalastamaan, metsästämään lintuja ja veistämään veneitä.

Ison perheen ei ollut helppoa tulla toimeen ulkosaaristossa, ja torppa kävi ahtaaksi. Tärkeimmät toimentulokeinot olivat silakanpyynti ja lintujenmetsästyks keväisin ja

syksyisin. Pieni peltotilkku antoi hädin tuskin talven perunat, lampaat laidunsivat pienillä saarilla ja ainoa lehmä sai laiduntaa suuremmalla Byholmenin saarella. Poika Carl Magnus meni naimisiin Strömsön Lindskäristä kotoisin olevan piika Eva Wilhelmina Sjöströmin (1845–1911) kanssa 28.12.1875 ja he muuttivat pois Nothamnista. Kevään tultua he purjehtivat Magnusin veistämällä verkkoveneellä Sandön saarelle, jossa heidän ensimmäinen lapsensa Karl August (1876–1945) syntyi. Magnus ei ollut tyytyväinen Sandöllä Snappertunan saaristossa, vaan etsi isompaa paikkaa ja löysi Nytorpin Hermansön koilliselta niemeltä Tammisaaren saaristosta. Tämä saariston osa kuului siihen aikaan Tammisaaren maalaiskuntaan, joka oli irtautunut Pohjan kunnasta vuonna 1865 (Borg 1977). Sinne pieni perhe asettui asumaan kesällä 1877. He viljelivät torppaa, joka oli vanhaa Nothamnin paikkaa isompi. Nyt he pystyivät pitämään lehmää ja muutamia lampaita. Evalla oli lisäksi kanoja ja yksi sika. Perhe kasvoi nopeasti. Jo vuonna 1878 syntyi Alexander Albert (k. 1935) ja 1880 Amanda (k. 1967).

Sisarussarjaan syntyi 21.10.1881 poika Johan Fridolf Nylund ja sai lempinimen ”Janne”. Hän oli isoisäni. Kuten kaikki saaristopojat, Janne sai oppia torpan arkityöt varhaisella iällä. Jo lapsena hän oli mukana kalastamassa, veneitä veistämässä ja lintujahdissa. Hänen isänsä mielestä Jannen ei tarvinnut käydä koulua, etenkin kun talvisin oli vaikea kulkea mantereelle. Vanhemmatkaan sisarukset eivät olleet käyneet koulua. Heidän ainoa opintiansa oli Lappvikin kiertokoulu, ja se tuli harvoin Hermansön saarelle. Vasta 1890-luvulla Lappvikiinin ja Harparskogiin perustettiin vakituiset kansakoulut. Talvella pojat saivat sen sijaan auttaa isäänsä veneenveistossa ja talvikalastuksessa.

Sisarusparvi kasvoi. Alfred Leonard (1855–1877) kuoli kahden vuoden ikäisenä ja samana vuonna syntyi Anton Wilhelm (1887–1904). Hänkään ei elänyt vanhaksi, vaan hukkuu kanoottionnettomuudessa 17-vuotiaana. Tytär Aina Olivia syntyi 1889 (k. 1923) ja sitten Erik Bernard (1891–1958), Hilma (1893–1969) ja Hulda (1894–1974). Viljely ei riittänyt kasvavan perheen tarpeisiin. Kaksi lehmää ja muutamat lampaat söivät kaiken heinän, jonka pellot antoivat. Nuorten oli pakko hakeutua maailmalle. Vuonna 1896 Janne kävi Tammisaaressa rippikoulua ja asui sisarensa Amandan luona, joka palveli siellä piikana. Hän sai nukkua Amandan isäntäväen keittiön sohvalla. Janne auttoi talossa pilkkomalla puita ja luomalla lunta. Tyttärentytär Vilma Östermanin kanssa tekemäni haastattelun mukaan Jannella oli koko ajan ajatuksissaan merille lähteminen. Kesällä hän sai työtä tammisaarelaislaivalla ja oppi purjehtimaan ankan kipparin alaisena. Saaristosta kuljetettiin polttopuita Tammisaareen ja Hankoon. Janne oppi vähitellen yhä enemmän Hangon ja Helsingin välisistä veneväylistä, mikä osoittautuisi tulevaisuudessa hyödylliseksi tiedoksi.

Janne ei tiennyt vielä nuoruudessaan tiennyt, että kaikki, mikä liittyi veneisiin ja navigointiin, tulisi kiinnostamaan häntä. Talveksi purjehdukset loppuivat ja Janne palasi Nytorpiin, missä elämä jatkui kuten ennenkin. Vanhin poika August lähti merille jungmannina toukokuun 13. päivänä 1898 Turusta helsinkiläisellä ss *Rhea*-laivalla (KA, Turku, Turun merimieshuoneen arkisto).

En ole löytänyt mitään tietoja Jannen purjehduksista Hangon, Helsingin tai Turun merimieshuoneiden arkistoista. Oletan, että hän lähti merille Augustia aiemmin, ehkä 18–19-vuotiaana. Hänen veljensä Alexander haaveili omasta torpasta Tvärminnessä, jonne hän myöhemmin muuttikin. Anton, Aina, Erik ja pikku Hilma asuivat vielä kotona. Oli päätetty, että he menisivät kouluun. Anton oli jo käynyt Hermansön kiertokoulussa. Äiti Evan mielestä heidän piti saada parempi alku elämälleen kuin vanhemmat sisarukset (Vilma Österman, haastattelu). Isä Magnus antoi vaimolleen periksi. Anton oli ajatellut luotsin ammattia, ja siihen vaadittiin kansakoulun päästötodistus. Magnus oli puhunut tuntemansa Evan sukulaisen, luotsi Karl Sjöströmin kanssa. Tämä oli Amanda-tyttären kummi (KA, Tammisaaren seurakunnan arkisto, syntyneet ja kastetut).

2. Johan "Janne" Fridolf Nylund

En ole onnistunut selvittämään, millä laivalla Janne lähti Suomesta. Luultavasti hän otti pestin jollakin purjelaivalla ja karkasi laivalta San Franciscossa. Alaskan kultakuumeen seurauksena moni sikäläinen laiva oli jäänyt vaille miehistöä, ja merimiehistä oli kova puute.

Ensimmäisen maininnan isoisäni Yhdysvaltoihin asettumisesta löysin International Seamen's Union of America, Pacific Districtin jäsenenkirjasta. Hän oli liittynyt ammattiyhdistykseen 3.9.1902 jäsennumerolla 658. (Sven-Erik Nylundin arkisto) Lisätietojen mukaan hän oli matruusi (*A.B.= Able Bodied Seaman*). Amerikkalaisten ammattiyhdistysjäsenten kanssa vuosina 1970–1980 käymieni keskustelujen mukaan siihen aikaan oli miltei pakko kuulua ammattiliittoon, jotta sai töitä amerikkalaisilta laivoilta.

Minulla ei ole tietoa siitä, millä laivoilla Janne alussa purjehti, mutta hän oleskeli paljon San Franciscossa ja kävi suomalaisessa merimieskirkossa. Siellä hän tapasi tulevan vaimonsa Sanna Matilda Kyntäjän (1880–1964) Pohjanmaan Isokyröstä, ja he alkoivat seurustella. Jannen suomen kielen taito oli melko heikko eikä Sanna puolestaan osannut ruotsia, joten he keskustelivat alussa englanniksi. Janne osti kuitenkin hänelle suomi-ruotsi sanakirjan, koska Jannen mielestä Sannan piti oppia ruotsia (Sanna Nylundin kertoman mukaan). He kävivät myös joskus ruotsalaisessa merimieskirkossa (Vilma Österman, haastattelu).

Sanna oli tullut New Yorkiin vuonna 1900 ja sai työtä varakkaassa perheessä. Hän oli ensimmäinen sisarusparvestaan, joka lähti Amerikkaan. Sanna oli syntynyt mäkituvassa Isonkyrön Lehmäjoella. Isän nimi oli Gustaf Mattsson Kyntäjä (1848–1924), kuten pappi oli hänet kirkonkirjaan merkinnyt, vaikka hän luultavasti oli täysin suomenkielinen, kuten koko perhekin (KA, Isonkyrön seurakunnan arkisto, rippikirjat).

Sanna oli jo nuorena ollut pappilassa piikana. Amerikan kuume tarttui häneen, kun monet pitäjän asukkaista hakeutuivat lännen maille ja pappilaan kantautui tarinoita lähtijöistä. Sanna suunnitteli matkaansa kaikessa hiljaisuudessa. Hänen enonsa lainasi osan rahoista 202 markan hintaista matkalippua varten. Sanna lähti matkaan 19-vuotiaana maaliskuussa vuonna 1900. Ensin hän matkusti junalla Hankoon, jossa hän odotti siirtolaishotellissa *ss Arcturuksen* lähtöä monen muun siirtolaisen kanssa (Sanna Nylundin kertomus; ks. myös Siirtolaisuusinstituutin siirtolaisrekisteri). *Arcturus* oli Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön uusimpia laivoja, Sannan matkustaessa se oli liikennöinyt vasta vuoden päivät (SHO-FÅA 1883–1973).

Lähtö Hangosta tapahtui 10.3.1900 (Siirtolaisrekisteri). Sanna matkusti kolmannessa luokassa, mutta hänen mielestään tilat olivat ihan mukavat, hän oli tuskin tottunut mihinkään ylellisyyteen. Laiva saapui Hulliin ja sieltä hän matkusti junalla Liverpooliin. Kaikki tapahtui englannin kielellä, josta Sanna ei ymmärtänyt mitään. Onneksi ystävällinen nainen, joka oli jo aiemmin ollut Amerikassa, auttoi häntä melkein kaikessa (Sanna Nylundin kertomus).

Liverpoolissa Sanna oli varannut paikan America Linen laivalta. En ole onnistunut selvittämään laivan nimeä. Määränpää oli Rochfort Mainen osavaltiossa (Siirtolaisrekisteri). Sanna jatkoi matkaa New Yorkiin ja sai töitä varakkaassa perheessä, jonka palveluksessa hän viipyi lähes viisi vuotta ja oppi englantia. Hän otti uudeksi sukunimekseen Alanta, koska Kyntäjän sanominen tuotti amerikkalaisille vaikeuksia. Hänen veljensä Matti (1875–1954) saapui New Yorkiin keväällä 1901. Tämän jälkeen Kyntäjän sisarukset lähtivät siirtolaisiksi Amerikkaan yksi toisensa jälkeen, Ida (Elina) 1905, Samuel 1909, Kaarlo (Kalle) 1910. Ida-sisko saapui San Franciscoon vuoden 1906 alussa lähdettyään Hangosta 23.12.1905. Siellä hän meni naimisiin suomalaisen kanssa. Kaikki ottivat nimekseen Alanta (tai Alanto) Sannan esimerkkiä seuraten (Siirtolaisrekisteri, Vilma Österman, haastattelu, Sven-Erik Nylundin arkisto, Vihkitodistus).

Sanna oli kuullut muilta New Yorkin suomalaisilta, että Kaliforniassa olot ja ilmasto olivat paremmat. Hän teki pitkän junamatkan länsirannikolle ja asettui San Franciscoon. Siellä hän sai työtä eräässä perheessä. Suomalaisen merimieskirkon kanssa hän teki tuttavuutta melkein heti ja kävi siellä usein.

Janne oli ilmoittanut osoitteekseen kaupungin merimieskirkon ja saanut äidiltään kirjeen kotoa. Äiti kirjoitti, että nuorin veli Anton oli hukkunut 17-vuotiaana kanoottimatalla kesäkuun 13. päivänä vuonna 1904 (Sven-Erik Nylundin arkisto, papin puhe haudalla). Janne tapasi Sannan ja niin hänellä oli joku, jolle kertoa ikävästä kotimaan uutisesta. He jatkoivat tapailemista, kun Janne työskenteli satamassa, ja heidän kohdalonsa nivoutuivat yhteen.

Maaliskuun 25. päivänä vuonna 1905 Sanna ja Janne menivät naimisiin. Norjalainen merimiespappi O. Groensberg vihki heidät, ja todistajina olivat Oscar ja Amanda Hansberg (Sven-Erik Nylundin arkisto, vihkitodistus). Mitään isoja häitä ei vietetty, vaan nuori pari meni kalustamaansa vuokrakotiin.



Kuva 26. Janne Nylundin ja Sanna Kyntäjän vihkikuva vuodelta 1905. Kuva: Sven-Erik Nylundin arkisto.

Janne ja Sanna jatkoivat kumpikin työntekoa tavoitteenaan rakentaa tulevaisuuden perusta omaa taloa varten. Janne oli satamassa jutellut merimiesten kanssa amerikkalaisista laivoista, jotka kalastivat lohta Alaskassa. Laivanvarustamo Alaska Packers Company oli ostanut purjelaivoja tätä varten, ja kaikilla oli nimessä "*Star of*". Vuonna 1906 varustamolla oli jo kuusi laivaa, viimeisimpänä hankintana kolmimastoparkki *Euterpe*, joka sai uudeksi nimekseen *Star of India*. (Mulloch 1979). Näillä laivoilla purjehti

paljon pohjoismaalaisia merimiehiä ja he kertoivat hyvistä ansioista kalastuskeson aikana. Yleensä laivat lähtivät merille maaliskuussa–huhtikuussa, joten vuonna 1905 Janne ei päässyt mukaan naimisiinmenon takia. Hän ei kertonut Sannalle aikeistaan lähteä kuudeksi kuukaudeksi kalastuslaivalle seuraavana vuonna. Hän työskenteli satamassa ahtaajana, eikä halunnut aiheuttaa Sannalle huolta.

Kesä meni, ja kun Packers-laivat syksyllä palasivat, Janne oli satamassa purkamassa lastia – lohitynnireitä ja laatikoita täynnä säilöttyä lohta. Samalla hänellä oli tilaisuus jututtaa merimiehiä. Kaikki eivät halunneet kertoa ansioistaan, he pelkäsivät tulevan sa ryöstetyiksi tai joutuvansa maksamaan kiskurivuokria majatalojen omistajille. On arvioitu, että merimies, joka osallistui Packersin laivoilla myös kalastukseen, saattoi ansaita keskimäärin 500 USD neljän tai viiden kuukauden mittaisen keson aikana (Mulloch 1979). Se oli huomattavasti enemmän kuin mitä ahtaaja ansaitsi.

Sanna oli alkanut odottaa lasta ja hän ilahtui sisarensa Idan saavuttua San Franciscoon tammikuussa 1906. Nyt hänellä oli seuraava yhdeksän vuotta nuoremman siskostaan. Sannan ja Jannen esikoinen syntyi 10.3.1906 ja saman kuun viimeisenä päivänä suomalainen merimiespastori Aksel Renvall antoi hänelle kasteessa nimen Johan Erik Bernhard. Erikiksi kutsutulla pojalla oli viisi kummiä: Johan Määttä ja hänen vaimonsa Jenny Maria Henrikson, Joel Holmberg, Vilhelm Wilhelmson ja Ida Alanta (Sannan sisko) (Sven-Erik Nylundin arkisto, Erik Nylundin kastetodistus).

Janne pysyi Erikin kasteen aikana vielä kotona, mutta suunnitteli pestiä jollakin Packersin laivalla. Pestilaivan nimeä en ole saanut selville, mutta se olisi voinut olla *Star of India* (ex-Eutherpe), josta Mulloch kirjassaan kertoo (1979). Laivaa varustettiin juuri 4–5 kuukautta kestäväälle purjehdukselle Alaskaan ja lohikalastukseen.

2.1. Maanjäristys

Janne lähti päätöksensä mukaisesti. Sannalle ei jäänyt muuta vaihtoehtoa kuin pysyä yhteisessä pienessä kodissa, jonka Sanna oli heille sisustanut. Sannalla oli omia säästöjä ja Janne oli jättänyt sen verran, että hän pärjäisi. Lisäksi sisko Ida saattoi toimia lastenvahtiapuna ja Sanna pystyi lähtemään ansiotöihin. Hän siivosi muutaman perheen luona ja sai siten omaa rahaa. Janne palasi aikaisintaan syksyllä, syyskuussa tai lokakuussa. Myöhemmin Ida palkattiin piiiaksi erääseen perheeseen ja Sanna jäi yksin hoitamaan Erikiä.

Eräänä huhtikuuisena iltana 1906 hän meni nukkumaan kuten tavallisesti. Erik nukkui jo sängyssä, jonka Janne oli nikkaroinut talven aikana. Viiden aikaan aamulla hän heräsi kummalliseen jyrinäin.³⁵ Tuntui kuin juna olisi mennyt kadulla ohi, ja Sanna nousi katsomaan ikkunasta. Vastapäinen talo oli sortumassa ja ihmisiä juoksi

³⁵ University of Californian seismografin mukaan maanjäristys tapahtui 18.4.1906.

kaduille. Erik havahtui sängyssään itkemään. Talo tärisi, yksi seinä halkesi. Hän kerkesi napata mukaan muutaman vaipan ja kukkaronsa ja ryntäsi kadulle Erik käsivarrellaan vilttiin käärittynä. Tullessaan ulos hän näki, miten talon katto sortui. Talo oli vain kak-sikerroksinen, mutta makuuhuone sijaitsi yläkerrassa.

Sanna juoksi kauemmas paisuvan ihmisvirran mukana, ihmiset itkivät ja moni oli haavoittunut putoavista palkeista ja tiilistä. Mihin hän menisi? Kauempana kadulla taloja oli tulella ja ihmiset hakeutuivat satamaan päin. Sanna oli joutunut jättämään kaiken omaisuutensa kotiin ja etsi nyt turvaa (Sanna Nylundin kertomus; Olin 2002, 64). Hän kulki merimieskirkkoa kohti, mutta näki jo pitkältä, että uusi kirkko, joka oli rakennettu talkoovoimin, oli ilmiliekeissä. Se oli syttynyt tuleen maanjäristyksessä. Janne oli merillä matkalla Alaskaan, eikä tiennyt tapahtuneesta mitään.

Myös muita suomalaisia kerääntyi kirkon lähelle, joka pian sortui liekkeihin. Pappi oli epätoivoissaan, mutta oli muutakin ajateltavaa. Maa tärisi vielä monessa paikassa ja palokunnalla riitti kiireitä. Vedestä oli pulaa, kun suurin osa vesijohdoista oli katkennut. Kaikki vaikutti toivottomalta, mitä Sanna tekisi? Hän istuutui penkille Erik sylissään ja mietti. Joku antoi hänelle pullollisen vettä juotavaksi. Hän imetti Erikiä siinä istuessaan, taloja ei ollut lähimailla. Siinä paikassa tuntui turvalliselta, hänellä oli seuranaan muutamia tuttuja naisia. Nyt hänen piti harkita tilannetta, mitä hän tekisi? Ida-siskoa ei näkynyt, miten hänen oli käynyt?

Myöhemmin päivällä, kun järjestykset olivat loppuneet, Sanna lähti kävelemään takaisin kotikadulleen. Talo oli raunioina, mutta hän pyysi erästä naista pitämään Erikiä sillä aikaa, kun hän meni katsomaan tarkemmin, mitä oli jäljellä järjestyksestä. Oli vaikea liikkua sisällä, kun katto oli romahtanut ja kattoparruja oli sikin sokin. Huonekalut vaikuttivat melko ehjiltä, mutta hän ei voinut tehdä niille mitään. Piti saada kokoon laukullinen vaatteita ja muita välttämättömiä tavaroita. Hän löysi passinsa ja rahat, jotka hän oli piilottanut Jannen ostamaan kirjoituspöytänsä. Ajatukset risteilivät hänen aivoissaan ja hän rupesi ajattelemaan Isonkyrön kotia. Minne hän suuntaisi matkansa? Hän palasi paikalle, jossa uusi merimieskirkko oli kerran ollut, nyt se oli palanut kivijalkaa myöten (Olin 2001, 85).

Ida-siskokin tuli kirkolle. Sanna kertoi hänelle tuhoutuneesta kodista. Talo, jossa Ida palveli, oli säilynyt vahingoittumattomana ja hän pyysi Sannaa ja Erikiä sinne toistaiseksi asumaan. Sanna oli mielessään jo tehnyt päätöksen – hän matkustaisi koti-Suomeen. Hänellä oli tarpeeksi rahaa pitkää matkaa varten. Ensimmäisellä junalla mantereeseen poikki ja sitten Atlantin yli laivalla. Idan luona hän kirjoitti kirjeitä, yksi Jannelle Alaskaan ja yksi kotiin Lehmäjoelle (Vilma Österman, haastattelu). Nyt hänen aikansa Amerikassa oli päättynyt. Ehkä lopullisesti, hän ajatteli.

Sannan kotimatkasta ei ole tietoja. Kotiväki oli varmaan iloisissaan, kun hän saapui kotiinsa Pohjanmaalle. Olihan hän ollut kuusi vuotta poissa. Nuoremmat sisarukset asuivat vielä kotonaan, mutta Amerikan kuume tarttui heihinkin ja he muuttivat myöhemmin valtameren taakse. Aiemmin lähteneistä isommista sisaruksista sitä vastoin vain Matti ja Ida olivat jääneet Amerikkaan (Siirtolaisrekisteri).

Sanna oli kotonaan Lehmäjoella, kun Jannelta vihdoinkin tuli lyhyt kirje. Hän kirjoitti, että matkustaisi kotiin Hermansölle Alaskasta palattuaan, ja halusi Sannan sinne heti. Sanna odotti kuitenkin, kunnes Janne oli tullut kotiin. Hänellä oli lapsuudenkodissaan paremmat oltavat kuin vieraiden joukossa ruotsinkielisessä ympäristössä saaristossa, joka oli hänelle vieras. Jannen sukulaisia hän ei ollut koskaan tavannut (Uno Nylund, keskustelu ja muistiinpanot).

Janne palasi aikanaan San Franciscoon, nousi maihin ja kävi entisessä kodissaan. Hän pääsi sisälle taloon, mutta ei löytänyt mitään, millä olisi ollut arvoa, varkaat olivat vieneet kaiken. Pankki oli onneksi paikallaan, joten hän sai rahansa nostettua. Lisäksi hänellä oli ansionsa laivalta. Nyt piti hankkia matkalippu Suomeen. Pitkällä junamatkalla New Yorkiin Janne kokeili pokeritaitojaan, ja hänellä onni oli myötä. Sukulaisten kertoman mukaan hän onnistui hankkimaan muutaman dollarin lisää.

Janne saapui lokakuun lopulla Hermansön kotiin, mutta Sanna ei vielä ollut siellä. Hän kirjoitti tiukan kirjeen, että nyt olisi aika tulla Etelä-Suomeen. Janne oli onnistunut vuokraamaan Hermansöllä sijaitsevan Sandellin huvilan ja kävi silakanpyynnissä isänsä ja kotona asuvien veljiensä kanssa. Sanna saapui Erikin kanssa ja he asettuivat uuteen kotiin ja odottivat talvea (Uno Nylund, keskustelu, muistiinpanot).

Janne alkoi laatia tulevaisuuden suunnitelmia. Rahaa hänellä oli ja hän harkitsi kalastusveneeseen ostamista, minkä hän tekikin seuraavana keväänä. Vene, joka sai nimekseen *Joa*, oli melko huonossa kunnossa ja vuotikin. Janne toimitti elävää kalaa ja suolasilakkaa Tallinnaan ja palasi viljalastissa. *Joa* osoittautui liian pieneksi ja vuoti koko ajan, joten hän osti isomman kalastajaveneeseen Korppoosta. Sille hän antoi nimen *Ceralia* (Uno Nylund, keskustelu, muistiinpanot). Hän jatkoi kalan toimittamista Tallinnaan ja toi sieltä takaisin elintarvikkeita, jauhoja ja perunaa. Perhe osti Fallholmen saaren Hermansön pohjoispuolelta, ja sinne Janne rakensi talon. Perhe kasvoi: Vilma syntyi 1909, Urho 1910 ja Verna 1913.

Tavallisesti Jannella oli yksi tai kaksi kansipoikaa apuna Tallinnan matkoilla. Kesällä 1913 vanhin poika Erik sai lähteä mukaan Tallinnaan, vaikka hän oli vasta seitsemänvuotias. Ensimmäinen maailmansota kuitenkin syttyi syksyllä 1914 ja Tallinnan matkat kiellettiin (Nylund 2003, 15).

2.2. Ensimmäinen maailmansota

Sota alkoi ja Venäjän armeija linnoitti Hästö-Busön ja käytti Lappvikia laivastosatamana (Cederlöf 1986, 119–122). Sodasta huolimatta lapset kävivät koulua, mutta Venäjän armeijan läheisyys vaikutti jokapäiväiseen elämään. Keväällä 1915 Janne veisti venettä Fallholmenin rannalla. Hän oli saanut käsiinsä käytetyn moottorin, jonka hän asentaisi siihen. Armeija oli kieltänyt avotulen teon, ja ikkunat piti peittää yöksi. Janne oli kuitenkin itsepäinen, eikä piitannut venäläisten viranomaisten määräyksistä. Eräänä

kauniina kevätiltana hän poltti lastuja rannalla veistämisen jälkeen. Fallholmen oli Hästö-Busö laivaväylän vierellä, eikä kestänyt kauaa ennen kuin venäläinen moottorivene oli paikalla. Jannen piti seurata mukana tervaisissa työvaatteissaan ja puukengissä. Kuulustelut kestivät viisi-kuusi vuorokautta (Nylund 2003).

Seuraavan vuoden syksyllä Janne laski verkkoja kielletyllä alueella yhdessä serkkunsa Magnus Nylundin kanssa, joka asui Kalvön saarella (Lindholm 2011). Janne yritti selittää muutamilla Tallinnan matkoilla oppimillaan venäjän kielen sanoilla, mutta mikään ei auttanut. Janne ja Magnus pidätettiin. Magnus sai kuulustelujen jälkeen palata kotiin, mutta Jannesta oli tullut erään aliupseerin silmätikku. Tämä oli ollut mukana aiemmassa Jannen pidätyksessä.

Ensin Janne vietiin Dragsvikiin. Hän sai matkalla poiketa Fallholmenilla ja ottaa mukaan muutamia henkilökohtaisia tavaroita. Sanna ja lapset olivat peloissaan. Lapset olivat jo menneet nukkumaan ja heräsivät aseistettujen sotilaiden tullessa tupaan. Jäähyväiset olivat sen mukaiset. Sanna ei sanonut mitään seistessään lapset sylissänsä ja ympärillään.

- Kyllä minä vielä palaan, sanoi Janne hiljaisella äänellä (Uno Nylundin muistiinpanojen mukaan).

Sanna oli tavallaan helpottunut, kun sai tauon synnytyksissä. Mahdollisesti raskauksia ehkäistäkseen hän oli imettänyt Vernaa niin pitkään kuin mahdollista. Hän oli heikossa kunnossa Fallholmenin ensimmäisen talven aikana, eikä osoittanut kiinnostusta, vaikka Janne yritti lähestyä häntä. Lastentuloa ei kuitenkaan voinut estää ja perhe kasvoi vielä viidennellä lapsella. Nuorimmainen Harry oli vain kaksi kuukautta vanha, kun isä vietiin. (Vilma Österman, haastattelu).

Janne ei tiennyt, minne joutuisi. Ensin hänet vietiin Suomenlinnaan ja sitten Pietariin. Siellä hänet suljettiin vankilaan ja syytettiin vakoilusta, vaikka hän oli vain tehnyt arkisia askareita, polttanut lastuja rannalla ja kalastanut silakkaa. Venäläiset viranomaiset olivat tulleet epäluuloiseksi suomalaisia kohtaan, kun sota syttyi ja Hästö-Busö oli kokonaan armeijan hallussa.

Vankilassa Janne tapasi paljon muita suomalaisia. Hän osasi huonosti suomea, mutta siellä oli myös ruotsinkielisiä vankeja. Vaikka hän ei ollut sekaantunut politiikkaan, hänet luokiteltiin poliittiseksi vangiksi. Janne tunsi kyllä ihmisiä, jotka olivat olleet mukana salaisissa toimissa. Vapausaate oli vahva ja venäläistämistä vastustettiin yhä tarmokkaammin. Luotsien lakko vuonna 1912 oli tuntunut myös saaristossa. Tvärminnessä ja Hästö-Busöllä oli tutut luotsit korvattu venäläisillä luotseilla (Nylund 2011, 64). Vuonna 1914 luotsiasema lakkautettiin ja suomalaisten luotsien piti perheineen muuttaa pois (Cederlöf 1986).

Venäjällä oli rauhatonta ja yhteiskunnallinen kuohunta vaikutti vankeihinkin. Oli erilaisia mahdollisuuksia kommunikoida ympäröivän yhteiskunnan kanssa, mutta Jannella ei ollut mahdollisuuksia ottaa yhteyttä perheeseensä. Miten he mahtoivat

selviytyä Fallholmenilla? Hän tiesi kyllä, että Sanna pärjäisi ja Erik oli jo kymmenen vanha ja Vilma auttoi lastenhoidossa.

Aika kului ja suurista tapahtumista keskusteltiin myös saariston tuvissa. Viranomaiset pelkäsivät saksalaisten maihinnousua, kun jäät lähtivät. Venäjän armeija oli hajoamistilassa, sotilaat eivät halunneet taistella tsaarin puolesta ja Pietarissa mellakoiitiin päivittäin. Myös Helsingissä oli yhä rauhattomampaa. Sitten rysähti, vallankumous alkoi. Venäjän tsaari Nikolai II luopui vallastaan 15 maaliskuuta (Lindholm 2017, 31). Maaliskuun 12 päivän iltana vallankumousjoukot valtasivat Talvipalatsin Pietarissa. Venäjän pääkaupungissa vallankumoukselliset tulivat vankiloihin ja pakottivat vartijat avaamaan ovet. Kirjailija Sture Lindholm (2017, 31) kertoo kaikkien vankien huutaneen *svoboda, svoboda*, kun pääsivät ulos, Janne heidän mukanaan. Oli ilon päivä.

Nyt Jannella oli mahdollisuus lähteä kotiin. Hän oli piilottanut muutaman ruplan, jotka riittivät junalippuun Suomeen. Oli paras jättää Pietari mahdollisimman pian, kukaan ei tiennyt mitä lopulta tulisi tapahtumaan. Juopuneita sotilaita hoiperteli kaduilla roikottaen kiväärit perässään ja laukauksia kuului kaupungissa. Junat kulkivat vielä ja Janne pääsi matkaan muutaman muun vapautetun suomalaisen kanssa. Janne mietti mitä tehdä. Vankilassa hän oli kuullut huhuja isoista muutoksista Venäjällä. Sota jatkui vielä, vaikka armeijassa kuohui.

Janne nousi junasta Lappvikin pysäkillä ja käveli petollisten kevätjäiden yli Nytorpiin. Hän aikoi siitä Fallholmeniin ja perheensä luo. Hänen veljensä Erik saapui saattamaan Jannea, sillä hän tiesi mitä kautta vielä pääsi salmen yli.

Tuvassa riemuittiin, kun Janne astui sisään. Lapset pelkäsivät häntä ensin, varsinkin pitkän tukkansa takia (Vilma Östermanin haastattelu). Verna oli jo neljävuotias ja pikku Harry makasi kehdoissaan ja katsoi isäänsä ihmettelevin silmin. Illalla tuvassa hiljensi. Janne vaikenä vankilakokemuksestaan, eikä Sanna siitä kysynyt. Janne oli kotonan, se oli tärkeintä.

Janne oli kiinnostunut Suomen tilanteesta. Hän lähti Tammisaareen, jossa kansa oli kokoontunut torille yhdessä venäläisten sotilaiden kanssa juhlimaan Petrogradin, entisen Pietarin, vallankumousta (Lindholm 2015). Tori oli täynnä ihmisiä, ja Janne keskusteli tuttujen kanssa tilanteesta. Kukaan ei tiennyt mitään tulevasta. Lappvikin junassa ajatukset selkiintyivät. Hän päätti myydä Fallholmenin ja muuttaa uudestaan Amerikkaan perheensä kanssa. Päätös oli tehty, ja hän oli innoissaan palatessaan kotiin. Uno Nylundin kertoman mukaan vanhemmat riitelivät keskenään:

– Myydään koko saari ja lähdetään Amerikkaan, Janne sanoi illallisen jälkeen Sannalle, kun lapset olivat menneet nukkumaan.

– Mitä me sinne mentäisiin, Sanna sanoi, meillä on kaikki hyvin täällä. En minä halua Amerikkaan.

– Ei, kyllä me lähdetään, sanoi Janne päättäväisesti, täällä ei tiedä tulevasta. Kuulin Venäjän vallankumouksesta ja pahempaa on tulossa. Lähdetään nyt, kun vielä voidaan.

– Ajattele lapsia, meillä on viisi lasta, miten he selviävät niin pitkistä matkasta.

– *Olen ollut mukana ennenkin, silloin matkustin yksin*, sanoi Sanna suomeksi. Suutuessaan hän puhui aina suomea.

Janne päätti ensin lähteä yksin, perhe voisi myöhemmin tulla perässä. Hän pääsi Kristianiaan, nykyiseen Osloon saakka, kunnes sisu jostain syystä loppui, ja hän palasi kotiin raivoissaan. Perheen oli tultava mukaan Amerikkaan, mikään ei auttanut (Uno Nylund, keskustelu, muistiinpanot). Hänen isänsäkin Nytorpissa oli epäilevällä kannalla. Olihan perheellä asiat hyvin Fallholmenilla. Janne piti päänsä, itsepäinen kun oli. Hän sai tahtonsa läpi. Seuraavaksi hän otti yhteyttä varakkaisiin tammissaarelaisiin ja sai mukavan summan rahaa apteekkarilta Fallholmenista, talosta ja veneistä joita oli kolme: moottorivene, soutuvene ja kalastusvene. Muu omaisuus huutokaupattiin.

Nyt piti järjestää perheen matka. Sodan takia Englannin Hulliin ei enää kulkenut laivoja ja matka Tukholman kautta oli epävarma. Juna Tornion ja Haaparannan kautta oli paras vaihtoehto. He lähtivät matkaan toukokuun lopussa. Tarvittavat valmistelut oli perheessä tehty eväitä myöten. Erik oli 11-vuotiaana vanhin, Vilma 8, Uno 6, Verna 4 ja Harry 8 kuukautta. Sannan keitetyt kananmunat loppuivat pian korista junan kiihtäessä Torniota kohti. Perhe saapui lopulta Osloon, jossa heidän piti muutama päivä odottaa Amerikan laivaa, joka oli Tanskaan rekisteröity *s/s Oscar II* (Siirtolaisrekisteri; Ellis Island, Passenger search).

3. San Francisco vielä kerran

Matka meni hyvin ja he saapuivat New Yorkiin kesäkuun alussa. Ellis Islandin tarkastuksen jälkeen alkoi pitkä junamatka San Franciscoon. Se kesti kaksi viikkoa. Harry ja Verna sairastuivat matkalla ripuliin, laihtuivat ja heikkenivät. Sannalle matka ei ollut helppo (Vilma Österman, haastattelu). Chicagossa he vaihtoivat junaa ja kävivät samalla tervehtimässä Maria-tätiä (Miina), joka asui siellä.

Junamatka oli lapsille elämys. Vielä vanhoinakin he puhuivat siitä. Aluksi he saivat vuokra-asunnon San Franciscosta. Kesäloman jälkeen lasten piti jatkaa koulunkäyntiä uudessa kotimaassa. He asuivat puolen tunnin matkan päässä Ida-tädistä ”hillien” toisella puolella. Italialaiset, jotka asuivat lähistöllä, luulivat heitä saksalaisiksi. Saksalaiset eivät olleet heidän mieleensä, koska Saksa oli aloittanut maailmansodan. Myös lapset saivat kantaa osansa syyllisyydestä italialaisten väärinkäsityksen vuoksi.

Janne sai työtä satamasta ja vanhemmat lapset aloittivat koulunkäyntinsä läheisessä koulussa. Erik ja Vilma pääsivät ylemmille luokille ja Uno alemmalle. Koulussa oli lapsia eri kansallisuuksista: italialaisia, irlantilaisia, saksalaisia ja meksikolaisia. Kuri oli tiukka. Heidän piti lukea luokan edessä, pitihän englannin kieli oppia. Vähitellen he oppivat tärkeimmän Ida-tädin tyttöjen avustuksella. Myös vanhemmat auttoivat, mo-



Kuva 27. Nelimastoparkki *Star of Lapland*. Kuva: Sven-Erik Nylundin arkisto.

lemmat osasivat jonkin verran englantia, kun olivat Amerikassa aikaisemmin asuneet (Vilma Östermanin haastattelu; Uno Nylund, keskustelu, muistiinpanot).

Janne ei viihtynyt pitkään satamatöissä. Paremmat ansiot ja meri houkuttelivat hänet takaisin Alaskan lohikalastuslaivoille. Hän sai työtä matruusina ja kalastajana nelimastoparkilla *Star of Lapland*. Laiva kuului samalle konsernille, jolle hän aikaisemmin oli tehnyt työtä. Kyse oli tietysti kausityöstä, mutta palkka oli parempi kuin satamassa. Hänen piti kuitenkin odottaa keväeseen 1918 ennen kuin pääsi lähtemään (Uno Nylund, keskustelu, muistiinpanot; Sven-Erik Nylundin arkisto, Janne Nylundin jäsenkirja, International Seamen's Union of America).

Nelimastoinen teräsparkki *Star of Lapland*, entinen *Atlas* (rakennettu 1902 Arthur Sewall & Co, Bath, ME, New York, pituus 101,29, leveys 13,81, 3381 GRT ja 3006 NRT) oli aiemmin kuulunut Standard Oilin niin kutsuttuihin "Three Big A" -laivoihin, jotka oli rakennettu öljykuljetuksia varten. Alaska Packers' Association oli ostanut aluksen ja se kuului konsernin suureen purjelaivalaivastoon, joka kalasti lohta Alaskassa (Mac Mullen 1982).

Janne hankki myös 12-vuotiaalle Erikille töitä paikallisen hedelmä-kauppiaan juoksupoikana. Erik ajoi hevosella hedelmiä asiakkaille, perjantaisin kuljetettavana oli kalaa (Erik Nylundin kertomus). Kuljettajan työllä ei montaa dollaria tienannut,

mutta Erik sai syödä niin paljon hedelmiä kuin jaksoi. Joskus hän sai appelsiinilaa-tikon myytäväksi omaan laskuunsa. Sanna piti kanoja takapihallaan ja lisäksi heillä oli vuohi (Vilma Östermanin haastattelu). Sisärukkaset tutustuivat muihin lapsiin, jotka asuivat samalla kadulla, ja tietysti myös koulussa. Koulut olivat jo alkaneet, kun *Star of Lapland* palasi ruuma täynnä lohitynnyreitä ja -säilykkeitä. Kotona järjestettiin juhlat isän kotiinpaluun kunniaksi.

Nylundit saivat harvoin kirjeitä koti-Suomesta. Ne sisälsivät usein synkkiä uutisia, joita kuuli myös merimieskirkolla. Suomen itsenäistymistä oli seurannut julma sisällissota. Myös Tammisaaren vankileiri kuultiin uutisia, samoin kuin saksalaisten mairinnoususta Hangossa. Se, mitä Janne oli kuullut Pietarissa, oli tullut todeksi. Venäjän vallankumous oli tapahtunut, mutta sisällissota jatkui vielä. Jannen sympatiat olivat punaisten puolella, mutta täällä oli ehkä paras pitää suunsa kiinni. Hän tiesi, että myös Amerikan suomalaisten keskuudessa muodostettiin työväenyhdistyksiä ja hän kävi joskus kokouksissa kuuntelemassakin. Miten Suomi nyt selviäisi itsenäisenä valtiona, kun kansa oli jakautunut kahteen leiriin ja kun tuhansia punaisia oli vangittu? Kotimaasta tuli ristiriitaisia uutisia (Uno Nylund, keskustelu, muistiinpanot, perheensisäiset perinnekertomukset).

3.1. Espanjantauti

Maaailmansota loppui ja amerikkalaiset sotilaat palasivat Euroopasta. Pahaksi onneksi he toivat myös mukanaan influenssaviruksen, "espanjantaudin". San Francisco ei säästynyt kulkutaudilta ja koko Nylundin perhe sairastui. Erik ja Uno makasivat kotona korkeassa kuumeessa, Vilma ja Verna joutuivat sairaalaan, Harry sairaalan lastenosastolle. Sairaanhoidtaja kävi heidän kotonaan katsomassa Erikiä ja Unoa, kun Janne oli vuoteenomana. Oireet olivat pahoinvointi ja korkea kuume. Sanna houraili, näki unta Vernasta, ja käski Jannen hakea tyttö sairaalasta. Janne meni sairaalaan, jossa Vilma ja Verna makasivat samassa huoneessa. He olivat olleet siellä viidestä kuuteen päivää. Vilma kuuli, miten Verna itki äitiä. Samana päivänä, kun Janne toi Vernan kotiin, hän kuoli Jannen sylissä. Verna oli pieni ja heikko, ehkä häntä ei koskaan olisi pitänyt erottaa äidistään. Mutta Sannakin oli liian heikko hoitaakseen häntä, ja siksi Verna vietiin sairaalaan. Vilmakin oli huonossa kunnassa, hänellä oli vettä keuhkopussissa. Kun Vernan hautajaiset olivat ohi, muu perhe kävi katsomassa Vilmaa sairaalassa. Vilma joutui leikkaukseen ja jäi kahdeksi kuukaudeksi sairaalaan. Koulu jäi käymättä ja koko perhe suri vain viiden vuoden iässä kuollutta Vernaa. Jäljelle jäi vain valoisa muisto (Vilma Österman, haastattelu).

4. Kotimatka

Uno Nylundin muistiinpanojen mukaan Janne ei saanut rauhaa, vaan alkoi taas haaveilla vanhasta kotimaasta.

- Jaa-a, ehkä meidän pitäisi palata Suomeen taas, hän sanoi eräänä päivänä ruokapöydässä.

Suomen sisällissota oli loppunut, maa itsenäistynyt ja Janne haaveili jostain uudesta. Taas riideltiin, Sanna vastusti Jannen uusia muuttoaikeita ja halusi jäädä San Franciscoon. Miksi oli pitänyt tulla Amerikkaan, kun taas piti lähteä? Ida-täti asettui Sannan puolelle. Mitä Janne oikein ajatteli? Vanha unelma luotsin ammatista kummitteli Jannen mielessä. Sanna oli miehestään riippuvainen eikä saanut hänen päätään käännettyä. Heidän avioliittonsa alkoi natista liitoksissaan, ja sillä tulisi olemaan myöhempiä seurauksia.

Huonekalut ja taloustavarat lahjoitettiin ystäville ja tutuille. Mukaan otettavat tavarat pakattiin jälleen kerran arkkuihin ja merimiessäkkeihin. Lapset lopettivat koulun ja perhe nousi New Yorkiin vievään junaan.

Perhe saapui Göteborgiin *s/s Fredrik VIII* -nimisellä laivalla. He ottivat junan Tukholmaan ja sieltä *ss Birger Jarl* -laivalla Hankoon (Vilma Österman, haastattelu). Saaristolaiva *s/s Ahkera* vei heidät Lappvikin höyrylaivalaituriin. Hilma-täti ja Erik-setä olivat vastassa isolla ruuhellaan.

Oli jo kesäkuu 1919. Janne ei ollut kirjoittanut riviäkään kotiin Nytorpiin kahteen vuoteen, joten Nytorpissa vallitsi suuri hämmästys, kun sukulaiset kuuluivat, että Jannen perhe oli Lappvikissa. Heidät soudettiin kauniina kesäiltana Herman-sön Nytorpiin. Pohjoisessa näkyi Fallholmen ja talo, jonka he olivat jättäneet kaksi vuotta sitten.

Isoisä Magnus asui vielä Nytorpissa. Täti Manda ja setä Erik olivat vielä kotona ja Erik hoiti torppaa. Perhe asettui siihen aluksi. Sanna oli pettynyt. Hän oli panostanut Fallholmeniin, jossa uudet asukkaat nyt ikään kuin ilkkuen seisoivat vastarannalla. Nytorpissa oli ahdasta, ruuasta oli puutetta, elettiin melkein nälkärajoilla (Vilma Östermanin haastattelu; Uno Nylund, keskustelu, muistiinpanot).

5. Inkooseen ja luotsiksi

Syksyllä 1919 Janne muutti perheineen Inkooseen. Nytorp oli käynyt liian ahtaaksi, ja hänellä oli muita tulevaisuudensuunnitelmia. Hänet oli hyväksytty luotsin oppiin Barösundin luotsiasemalle. Vuodesta 1903 alkaen pätevyysvaatimukset luotsin ammattiin pääsemisestä määräsivät, että kokelaalla oli nuhteeton maine, vahva

ruumiinrakenne ja hyvä terveys. Näkökyvyn piti olla vähintään normaali. Lisäksi vaadittiin ylemmän kansakoulun päästötodistus sekä vähintään vuoden merikokemus kauppalaivalla. Oppilasaikana piti lisäksi täydentää merikokemusta vuoden harjoittelulla Itämerellä (Öhman 1996). Janne ei ollut koskaan käynyt koulua, mutta oli oppinut lukemaan ja kirjoittamaan. Nyt hänellä piti olla koulutodistus. Jannella ei ollut ongelmia merikokemuksen suhteen; luotsikirjassa lukee, että hän on ”purjehtinut 12 vuotta useimmilla maailman merillä” (Kansallisarkisto, Helsinki, Merenkulkuhallituksen asiakirjat). Kansakoulutodistus oli visaisempi ongelma. Janne onnistui hankkimaan päästötodistuksen Hangö högre folkskolanista 38 vuoden ikäisenä (Sven-Erik Nylundin arkisto).

Perhe saapui jäätyneellä moottoriveneellä Seiliin syyspimeydessä (Uno Nylund, keskustelut, muistiinpanot). Nyt he jäisivät Suomeen, Amerikan matkat olivat takana päin. Jannen ja Sannan avioliitto päättyi eroon vuonna 1922, mutta se on jo toinen tarina (Sven-Erik Nylundin arkisto, Utdrag ur Häradsrättens protokoll, fört vid lagtima hösttinget i det tingslag af Raseborgs domsaga, som utgöres af Ingå socken och Degerby Kapell, den 20 september 1922). Sanna muutti vanhaan mäkitupaan paikkaan nimeltä Knäppbacka. Se kuului Bjursin tilalle Barösundin Orslandetilla. Oikeuden päätöksen mukaan nuoremmat lapset jäivät hänen hoidettavakseen isän kuukausittaisella korvauksella ja Erik ja Uno uskottiin Jannen huostaan. Janne meni uusiin naimisiin ja toimi luotsina eläköitymiseensä saakka, ensin Barösundissa ja myöhemmin Tammisaarella. Hän kuoli vuonna 1957.

6. Epäonnistunut siirtolaisuuden yritys

Erik Nylund, isäni, lähti 16-vuotiaana merille jungmannina *s/s Imatralla*, Paulinin laivanvarustamo Oy:n palveluksessa 5.6.1922 (Kansallisarkisto, Merenkulkuhallinnon arkisto, merimiesrekisteri). Matka ei ollut ensimmäinen, sillä hän oli jo neljätoistavuotiaana seilannut vuonna 1920 snappertunalaisen kipparin Karl August Thorströmin (1854–1932) alaisena kansipoikana *Torja*-kaljaasilla (Sven-Erik Nylundin arkisto, työtodistus).

Erik lähti nyt ensimmäistä kertaa ulkomaille. *S/s Imatran* määränpäänä oli Yhdysvallat. Bostonissa hän karkasi laivalta ja piiloutui satamakkortteleihin. Maahanmuuttopoliisi sai hänet käsiinsä, mutta Erik selitti syntyneensä San Franciscossa ja että hänellä oli täysi oikeus jäädä Amerikkaan ja ryhtyä Amerikan kansalaiseksi (Erik Nylundin kertomus).

Pahaksi onnekseen hänellä ei ollut kastetodistusta mukana, joten viranomaiset eivät uskoneet häntä. *Imatra* oli jo lähtenyt satamasta ja hänet laitettiin norjalaiseen laivaan, *s/s King Horniin* puolimatruusina 8.10.1922, määränpäänä Eurooppa. (Sven-Erik Nylundin arkisto, *s/s King Hornin* työtodistus). Toisin sanoen Erikin yritys jäädä siirtolaiseksi Amerikkaan epäonnistui. Hänestä tuli myöhemmin luotsi Helsingissä.

Muutkin kolme poikaa lähtivät merille. Tytär Vilma ryhtyi karjakoksi (Vilma Österman, haastattelu).

Sanna jäi Knäppbackaan ja teki työtä Bjursin tilalla vastineeksi mäkituvan ja 5000 neliömetrin tontin vuokrasta. Hän osti lehmän ja piti lampaita ja kanoja. Vuonna 1946 hän lunasti mäkituvan itselleen. Sanna kuoli vuonna 1964.

7. Harry-pojasta tulee merivartija ja vastentahtoisesti siirtolainen

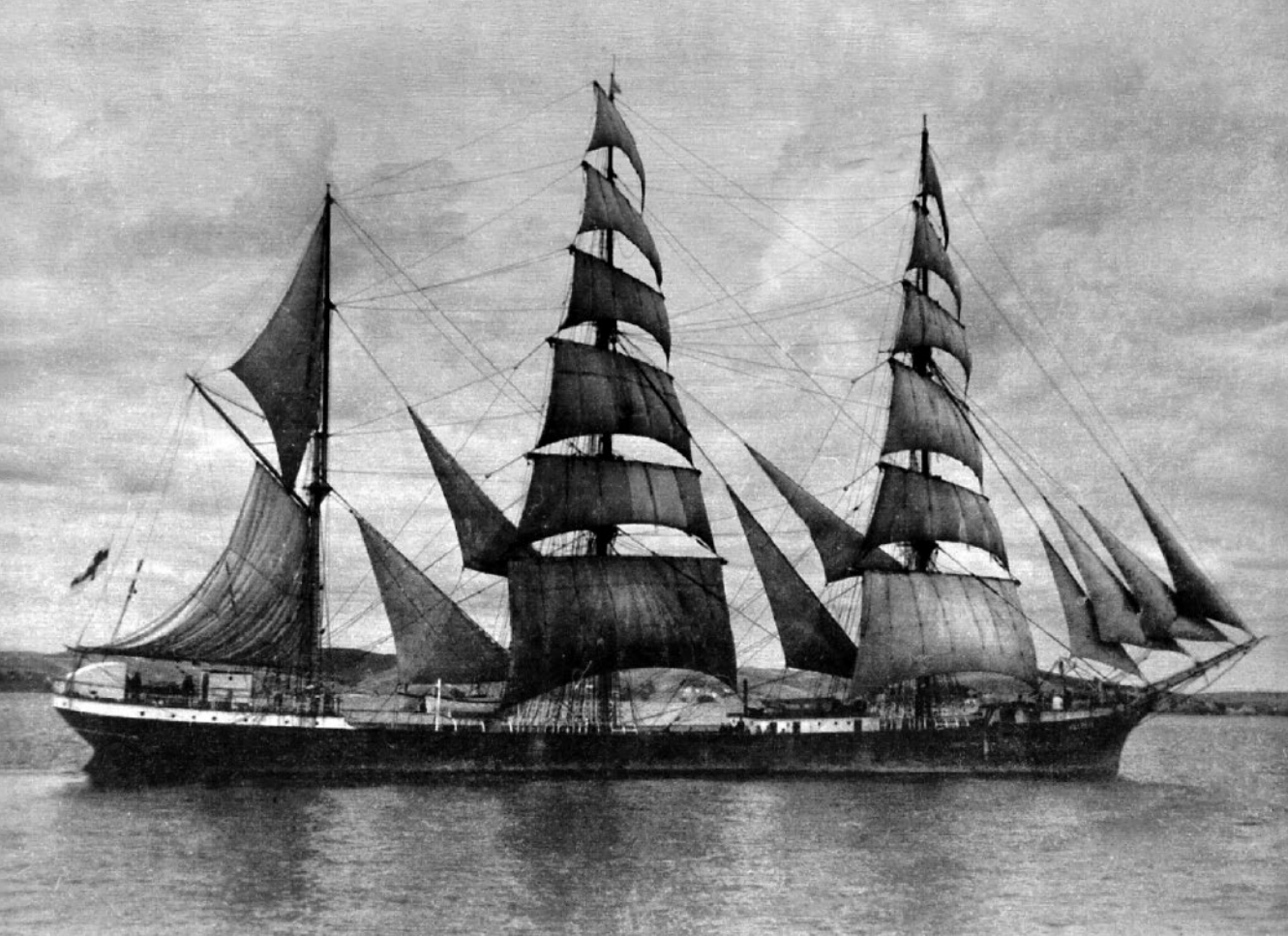
Janne hankki pojilleen työpaikat. Harry sai paikan kokkina merivartioveneellä Jusarön merivartioasemalla. Kieltolaki oli kumottu ja sen myötä työmäärä hieman vähentynyt, mutta salakuljetus jatkui (Harry Nylund, haastattelu). Merivartiopäällystö kehotti häntä hakemaan kauppalaivastoon työharjoitteluun navigaatiokoulua varten. Perämiehen tutkinnolla hänellä olisi mahdollisuus pyrkiä merivartioston upseeriksi.

Harry jatkoi merivartiostossa, kunnes lähti armeijaan. Varusmiespalveluksen jälkeen hän haki töitä kauppalaivastosta. SHO:n *s/s Taurus* oli hänen ensimmäinen työpaikkansa (KA, Merenkulkulaitoksen arkisto, Merimiesrekisteri). Työ jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi.

Nuorin veli Åke, joka oli syntynyt vuonna 1920, oli kesällä 1937 seilannut hankolaisen "Päron-Pälle" Fagerströmin kutterilla, mutta nyt hän, kuten Harrykin, oli lähdössä merille hakemaan tarvittavaa kokemusta navigaatiokoulua varten. Heidät pestattiin Gustav Eriksonin kolmimastoparkille *Killoranille* ja he nousivat laivaan Maarianhaminassa kesäkuussa 1938 päämääränä Newcastle-on-Tyne Englannissa. Sieltä *Killoran* purjehti painolastissa Intian valtamerelle lastaamaan guanoa Seychelleiltä. Laivan päällikkönä oli ahvenanmaalainen Karl Leman.

Vasta 13.8.1938 *Killoran* lähti Newcastlesta. Harry oli puolimatruusina ja Åke jungmannina. *Killoran* ei ollut kovin nopea purjealus, ja matka Newcastlesta Hyväntoivoniemen ympäri Seychelleille kesti 155 vuorokautta (Sven-Erik Nylundin arkisto, Harry ja Åke Nylundin Seychelleiltä lähettämä postikortti). Perunat loppuivat ja ruokana oli vain riisiä ja punaista salpietarisuolattua lihaa, niin sanottua "puhvelinlihaa" (Harry Nylundin haastattelu).

Suuri osa miehistöstä sairastui beri-beri-tautiin ennen kuin saavuttiin Seychelleille. Beri-beri on puutostauti, vähemmän tunnettu kuin keripukki. Jo vuonna 1882 japanilaiset olivat keksineet sairauden syyn (Watt, Freeman & Bynum 1981). Beri-beri voitiin parantaa vihanneksilla, mutta Gustaf Eriksonin laivoilla sairaudesta kärsittiin vielä 1930-luvulla! Polvet ja jalat turposivat ja Harry oli vuoteenomana, kun laiva saapui Seychellien Mahé-saarelle. Edes hedelmät ja vihannekset eivät parantaneet häntä.



Kuva 28. Kolmimastoparkki *Killoran* vuonna 1931. Kuva: Sven-Erik Nylundin arkisto.

Veljekset eivät kuitenkaan halunneet huolestuttaa Knäppbackalla asustelevaa Sannaa, vaan lähettivät kuvapostikortin Mahésta ja kertoivat voivansa hyvin.

Killoran otti Seychelleillä guanolastin vietäväksi Aucklandiin. Purjehdus kesti 79 vuorokautta. Harry ei parantunut matkan aikana, vaikka Mahéssa oli otettu laivaan sekä hedelmiä ja vihanneksia että eläviä sikoja ja kanoja. Perillä Aucklandissa Harry joutui sairaalaan. Leman halusi hänet uudestaan laivaan neljän viikon toipumisen jälkeen, toukokuussa 1939. *Killoran* oli valmis purjehtimaan Australiaan ja viemään vehnälastin Eurooppaan. Lääkäri kuitenkin kehotti Harrya jäämään maihin ja lepäämään vielä.

Harry jäi Uuteen Seelantiin loppuelämäkseen. Hän työskenteli alussa ruotsalaisen omistamalla lammasfarmilla, sitten hän sai pestin matruusina *s/s Karangalla* (2830 rekisteritonnia), kun toinen maailmansota syttyi. Harry jatkoi matruusina ja pursimiehenä uusiseelantilaisilla laivoilla ja seilasi myös norjalaisella *s/s Sturviken*-laivalla. Hän oli mukana Guadalcanalin taistelussa Filippiineillä amerikkalaisella kuljetusaluksella, joka oli miinalastissa. He kulkivat saattueessa, ja japanilaiset tekivät monta ilmahyökkäystä. Moni laivoista upotettiinkin. Heillä oli paravaanit laivan molemmilla kyljillä. Kerran miina tarttui paravaaneihin, mutta he selviytyivät.

Kun kysyin Harrylta, miksi joissakin papereissa luki, että hän oli syntynyt Flekkefjordissa Norjassa, hän sanoi amerikkalaisen kipparin hankkineen paperit. Suomalaisena hän ei olisi saanut kulkea vapaana. Suomalaiset merimiehet internoitiin Uudessa Seelannissa, kun Englanti 1941 julisti Suomelle sodan. Tekaistut paperit auttoivat häntä.

Vuonna 1942 Harry meni naimisiin suomalaisen Gertrude "Kerttu" Tilliacuksen kanssa (s.1909 Ruokolahdella). Hänen isänsä Joonas Tilliacus (s. 1881 Viipurissa), oli saapunut Uuteen-Seelantiin jo vuonna 1914 ja Gertrud tuli perässä äitinsä Sennin kanssa vuonna 1925 (Koivukangas 1996). Harry jäi maihin ja asettui Napieriin, jossa hän työskenteli satamaesimiehenä jonkin aikaa. He ostivat talon ja auton. Myöhemmin he muuttivat Gisborneen, missä Harry osti kalastusveneeseen. Saadakseen radiopuhelinhoitajan sertifiikaatin hänen piti ottaa Uuden-Seelannin kansalaisuus. Myöhemmin Harry ja Gertrude pitivät täysihoitolaan Gisbornessa. Harry vieraili Suomessa vain kerran, talvella 1957. Hän ei tavannut isäänsä Jannea, joka kuoli samaan aikaan kuin Harry oli Suomessa. Hän oli kuitenkin isänsä hautajaisissa. Äitinsä Sannan hän tapasi vielä kerran Knäppbackan mäkituvassa.

Vierailin vaimoni kanssa Harryn luona vuonna 1987 maailmanympärimatalla. Hän oli silloin elänyt leskenä muutaman vuoden ja asui omakotitalossa Gisbornessa. Harry kuoli 74 vuoden iässä vuonna 1990.

Tässä tekstissä olen kertonut esivanhempieni siirtolaisuudesta, sekä vapaaehtoisesta että pakon sanelemasta. Ne ovat tapahtumia joista on kerrottu suvussamme nykypäivään saakka. Tätini Vilma Östermanin (os. Nylund) tytär Märta muutti USA:han avioliiton kautta 1960-luvulla ja asuu San Franciscon lähellä. Hänen tarinansa on lyhyesti seuraava.

8. Kolmas sukupolvi

Vilman tytär Märta (s. 1937) oli jo ennen kuin aloitti koulun haaveillut Amerikasta. Sekä hänen äitinsä että isoäitinsä Sanna kertoivat seikkailuistaan San Franciscossa ja Amerikassa (Sven-Erik Nylundin arkisto, Märta Sonnenblickin kirjoitus 2018). He kertoivat maasta vailla lumimyrskyjä. Ilma olisi kaunis koko vuoden ympäri, ja omalta kotipihalta saattoi poimia appelsiineja. Märta toivoi, että isoisä Janne olisi aikanaan päättänyt jäädä perheeseen San Franciscoon.

Märtan USA-lumous ei hellittänyt. Isoäiti Sanna sai isoja paketteja kuivattuja hedelmiä Reedlystä, San Joaquin-laaksossa, jossa hänen molemmilla veljillään oli hedelmätarhat. Sodanjälkeisinä vuosina Suomessa ei juuri ollut makeisia, joten isoäidin kuivatut luumut olivat suurta herkkua.

Märta ajatteli aina matkustavansa joskus USA:han. Englanti oli hänen lempikielensä koulussa. Hän luki englanniksi jokaisen Agatha Christien kirjan, jonka sai käsiinsä. Lisäksi hän kuuli enoiltaan tarinoita meriltä. Hän ihaili heidän hienostu-

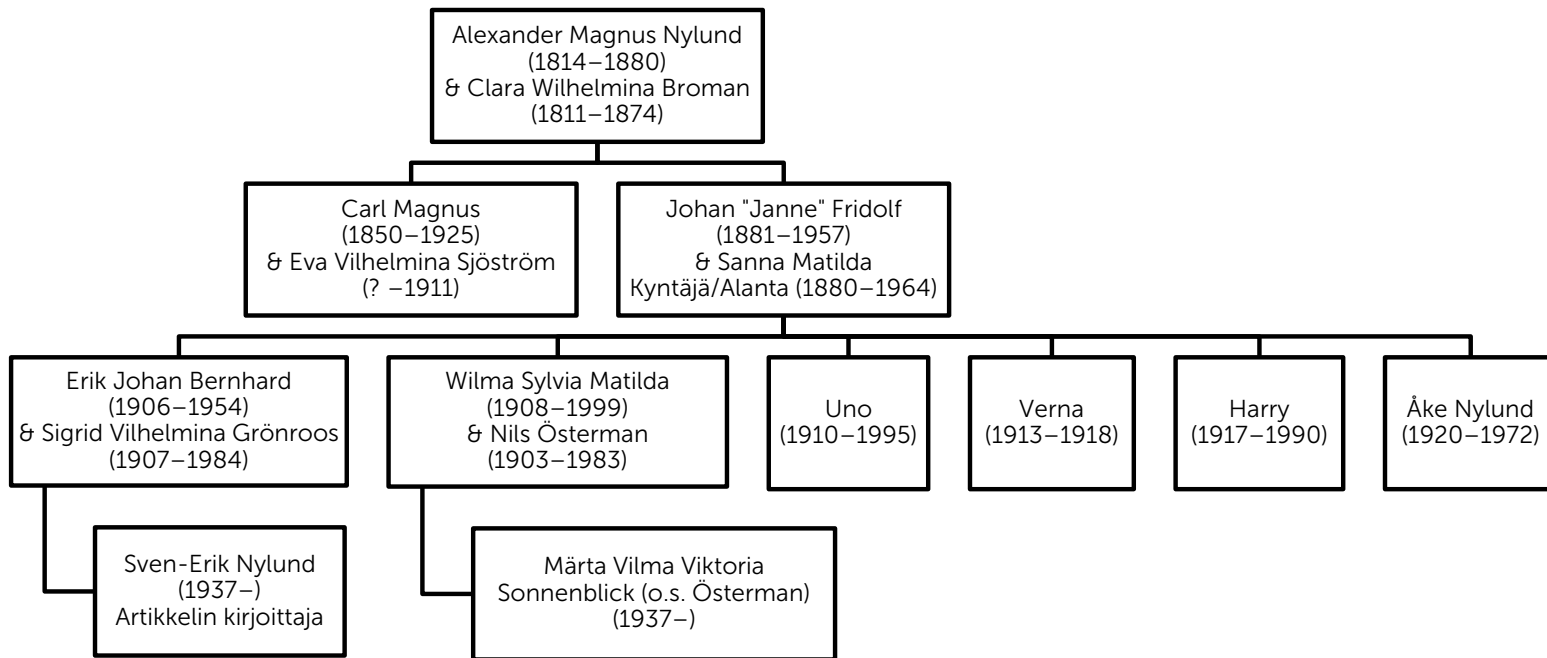


Kuva 29. Harry Nylundin ja Gertrude Tilliacuksen vihkikuva Uudesta Seelannista vuodelta 1942. Kuva: Sven-Erik Nylundin arkisto.

neita tapojaan ja yhdisti heidät aina USA:han. Maa lännessä merkitsi hänelle paikkaa, jossa arki ei vienyt koko aikaa, vaan oli tilaa leikkimiselle ja hauskanpidolle. Isoäiti Sanna oli hänen esikuvansa. Hänen uuras ja rohkea elämänsä todisti, että Amerikassa pärjää. Märta saattoi kuulla mielessään hänen huutavan "*hustle, hustle*" tehdessään jotakin työtä, jonka piti äkkiä valmistua (Märta Sonnenblick, haastat-

telu). Kun Märta vieraili luonnonkauniissa Yosemitein kansallispuistossa, hän luuli tullessa taivaaseen. Villi kukkaloisto oli uskomaton. Hän ei ollenkaan kadu lähtöään siirtolaiseksi. Hän on iloinen, että hänen poikansa pitävät yhteyttä vanhaan kotimaahansa Facebookin ja vierailujen avulla. Menee vielä pitkään, ennen kuin kirjoitetaan "viimeinen kirje kotiin".

Ruotsinkielisestä alkutekstistä kääntänyt Krister Björklund



*Huomautus: sukutaulussa on esitetty vain artikkelissa mainitut jälkeläiset.

Liite 1. Nylundin sukutaulu*

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Arkistot

Kansallisarkisto (KA), Turku

Merimieshuoneen arkisto, Turku.

Kansallisarkisto (KA), Helsinki

Merenkululaitoksen arkisto, merimiesluettelo.

Digitaaliarkisto. Saatavilla: <http://digi.narc.fi/digi/search.ka>. Luettu 24.1.2019.

Karjaan, Snappertunan, Tammisaaren ja Isonkyrön seurakuntien arkistot.

Suomen Sukututkimusseura, HisKi-tietokanta. Saatavilla: <https://hiski.genealogia.fi/historia/>. Luettu 24.1.2019.

Sven-Erik Nylundin arkisto.

Verkkolähteet

Descendants of Bonde Henrik. Saatavilla: www.holmbergfamily.com. Luettu 23.1.2019.

Siirtolaisrekisteri. Siirtolaisuusinstituutti. Saatavilla: <http://maine.utu.fi/emreg/rekisteri.php>. Luettu 23.1.2019.

Ellis Island Foundation, Passenger Search. <https://www.libertyellisfoundation.org/passenger>. Luettu 23.1.2019.

Haastattelut ja kertomukset

Erik Nylund.

Harry Nylund, Gisborne, New Zealand 1987.

Märta Sonnenblick (o.s. Österman) 2018.

Sanna Nylund.

Uno Nylund, keskustelut vuosina 1972–1992, muistiinpanot talletettu Rauman Merimuseoon

Vilma Österman (o.s. Nylund) 1998.

Julkaisemattomat lähteet

Österman, Vilma (1995). *Mitt liv om jag inte minns fel...* 55 s. (Sven-Erik Nylundin arkisto)

Kirjallisuus

Borg, Fjalar (1977). *Ekenäs Landskommun 1865–1976: en minnes- och hembygdsbok*. Ekenäs: Ekenäs Tryckeri.

Cederlöf, Henrik (1986). *Farleder och lotsplatser i Ekenäs Skärgård*. Ekenäs: Ekenäs Tryckeri.

Koivukangas, Olavi (1996). *From the Midnight Sun to the Long White Cloud, Finns in New Zealand*. Turku: Institute of Migration.

Lempiäinen, Pentti (2000). *Nuortuu vanhetessaan: Merimieskirkot muutosten puhureissa*. Helsinki: Suomen Merimieskirkko r.y.

Lindholm, Sture (2011). *Thorvald Strömberg: Skärgårdens son*. Ekenäs: Proclio.

- Lindholm Sture (2015). *Dramatik i småstad. Ekenäs 1917–18*.
- Lindholm Sture (2017). *Fånglägerhelvetet DRAGSVIK — massdöden i Ekenäs 1918*
- MacMullen, Jerry (1982). *Star of India, the Log of an Iron Ship*. Fifth (Revised) printing. San Diego, USA: Maritime Museum Association of San Diego, USA.
- Mélart, Rolf & Heikkinen, Helge (2006). *Valkopurjeiden aikaan*. Kansanelämän kuvauksia 70. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Nylund, Sven-Erik (2011). Sjöfart och lotsar i Ingå. Kirjassa *Ingå — Inkoo 675 år/vuotta*. Ingå: Ingå musei- och hembygdsförening, 57–74.
- Nylund, Sven-Erik (2003). *En kofferdieskeppares liv*. Helsingfors: Schildts & Söderströms.
- Nylund, Sven-Erik (2009). *Torpederade och internerade*. Helsingfors: Schildts & Söderströms
- Olin, K-G (2002). *Guld och Röda skogar*. Jakobstad: Ab Olimex Oy.
- Standard, William L. *Merchant Seamen, a short History of Their Struggles*, NY 1979.
- SHO-FÅA 90 1883–1973* (1973). Helsinki: Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö.
- Vilkuna, Kyösti (1917). *Kahdeksan kuukautta Pietarin Shpalermajassa*
- Watt, J.; Freeman, E. J. & Bynum, W. F. (1981). *Starving Sailors: Influence of Nutrition Upon Naval and Maritime History*. National Maritime Museum.
- Öhman, Martin (1996). *Männen på Lejdaren Lotsningsverksamheten i Skärgårdshavet 1696–1996*. Turku: Hansaprint.

Kustavista Aucklandiin ja takaisin 1872–2015

Pekka Leimu

1. Kustavista Aucklandiin

Eräänä talvi-iltana vuonna 2013 minulle soitti helsinkiläinen sukututkimuksen harrastaja Pola Järvinen, joka oli juuri palannut Suomeen Uudesta-Seelannista. Hän oli siellä matkaillessaan päätnyt tutkimaan maahanmuuttajia käsitteleviä mikrofilmejä. Hän päätti tarkistaa epämääräiset muistikuvansa siitä, oliko joku hänen sukulaisistaan joskus muuttanut maahan. Tällöin yksi mikrofilmeillä esiintyneistä nimistä nousi yli muiden: Frans Viktor Lundgren. Tarkistus Kustavin kirkonkirjoista osoitti, että hän oli eri sukua, mutta Lundgrenin jälkeläisille löytyi kaivattuja sukulaisia Suomesta; Frans Viktor Lundgren oli äidinäitini eno.

Äitini suku on lähtöisin Kustavista, Turun suomenkielisestä saaristosta, ja tiesin, että minulla on sukulaisia Yhdysvalloissa. Yhteydet heihin olivat katkenneet isovanhempieni kuoltua, mutta uusiseelantilaisista sukulaisista suvussamme ei tiedetty mitään. Tuosta puhelusta tuli pitkä ja yhteydenpito Poli Järvisen kanssa jatkui sen jälkeen sähköpostiviestein. Myöhemmin kustavilaislähtöisen sukulaiseni tarina vahvistui ja rikastui, kun tutustuin Siirtolaisuusinstituutin perustajan ja ensimmäisen johtajan Olavi Koivukan kaan Uuden-Seelannin siirtolaisuutta koskeviin tutkimuksiin. Sukututkimus johti myös yhteydenpitoon Aucklandissa asuvaan sukulaismieheeni sekä hänen ja hänen vaimonsa vierailuun Suomessa kesällä 2015. Kyseessä on Chris Gaelic -niminen Englannissa fysiikkaa opiskellut suunnilleen ikäiseni mies, siis eläkeläinen hänkin. Kaiken taustana on äidinäitini enon Frans Viktor Lundgrenin (1851–1933) elämäntarina, jonka tässä kerron. Myöhemmin sain myös haltuuni Chris Gaelicilta hänen isoäitinsä eli mainitun Frans Viktor Lundgrenin nuorimman tyttären Ida May Urwinin (myöh. Gaelic) muistiinmerkitsemän kertomuksen isänsä vaiheista. Edellä mainituista lähteistä kaikki sähköpostit eivät enää ole tallella, joten osa niistä perustuu muistitietooni. Näitä viestejä vaihtaessamme vuosina 2013–2017 en tiennyt kirjoittavani joskus artikkelia tästä aiheesta.

Frans Viktor Lundgren syntyi Kustavissa vuonna 1851 ja varttui Kunnaraisten kartannoon kuuluneessa Haakan torpassa. Hän lähti merille 1872 todennäköisesti Uudestakau-pungista, joka myöhemmin esiintyi häntä koskevista dokumenteista virheellisesti hänen syntymäpaikkanaan. Kirkonkirjojen mukaan hän ”karkasi” kotoaan 20-vuotiaana palaamatta koskaan takaisin. (Kustavin seurakunnan arkisto, syntyneiden ja kastettujen luettelot 1793–1863 IC:3, Digitaaliarkisto, jakso 264, 1850–1851; Kustavin seurakunnan rippikirja, 1863–1869, MKO1-12, 124, 128; rippikirja 1870–1879, MKO 13–27, 147.)

Oletettavasti lähdölle oli syynä perintöriita, sillä hän ei saanut haltuunsa kotipaikkaansa Haakan torppaa, vaan se meni hänen velipuolelleen. Ida Urwinin mukaan hänen isänsä oli tuolloin ajatellut, että merimieselämä sopisi hänelle hyvin, mutta hän ei ollut aavistanut, kuinka kovaa työ ja elämä tuon ajan purjelajoissa oli.

Kustavissa Frans Viktorista ei kuultu mitään tämän jälkeen ja hänen oletettiin kuolleen. Näin ei käynyt. Sen sijaan hänet jälkeläisten muistitiedon mukaan shanghaijattiin San Franciscossa amerikkalaiseen valaanpyyntialukseen. Tämä oli Kalifornian kultarynnäkön aikoja, jolloin laivoihin oli vaikea saada miehistöä, koska kaikki halusivat vain lähteä kultaa kaivamaan. Shanghaijaaminen tarkoitti väkisin värväämistä. Pahimmillaan uhri juotettiin umpihumalaan tai iskettiin tajuttomaksi ja vietiin laivaan (Pickelhaupt 1996). Laivan saavuttua oletettavasti 1874 Uuteen-Seelantiin itärannikon Hawkes Bayn valaanpyyntiasemalle Frans Viktor karkasi siitä Delawaresta kotoisin olevan intiaaniystävänsä kanssa ja piileskeli paikallisten maorien parissa, kunnes laiva lähti merille. Kaksikkoa saattoi houkuttaa karkaamiseen pohjoisessa Uudessa-Seelannissa, Coromandelin niemimaalla Thamesissa (maorien kielellä Hauraki) vasta havaittu kultaesiintymä. Thamesin kaupunki perustettiin 1867 kullankaivajien keskuspaikaksi ja se kasvoi nopeasti teollisuuskaupungiksi.

Muistitiedon mukaan Frans Viktorin intiaaniystävä saatiin myöhemmin kiinni, mutta Frans Viktorin itsensä onnistui pakoilla etsijöitään. Amerikkalaisilla laivoilla rangaistus karkaamisesta oli yleensä kova, jopa kölin alta vetäminen saattoi tulla kysymykseen, ja siinä uhrilta saattoi mennä henki. Frans Viktor asettui Aucklandiin ja muutti nimensä Francis (Frank) Victor Urwiniksi. Hän löytyy Koivukankaan dokumentoimien suomalaistaustaisten siirtolaisten joukosta tällä uudella nimellä, jonka Koivukangas epäilee periytyneen suomalaiselle häntä majoittaneelta maoriperheeltä. (Koivukangas 1996, 37–40, 369.) Chris Gaelicin mukaan maoreilla ei kuitenkaan esiinny Urwin-nimeä, joten nimen lopullinen alkuperä jää arvoitukseksi (Järvinen 2018).

2. Elämää kauripuun pihkakentillä

Francis Victor Urwin jätti merimieselämän taakseen ja liittyi osaksi Euroopasta Uuteen-Seelantiin asettuneiden siirtolaisten joukkoa. Hän löysi itselleen puolison, johon tu-

tustui Thamesissa sijaitsevassa hotellissa: "Hän [Frans Viktor] tapasi Emma Brownin, joka oli englantilainen siirtolainen ja purjehtinut Uuteen-Seelantiin 18-vuotiaana *Empress of India* -nimisellä laivalla. He menivät naimisiin ja viettivät useita vuosia eri puolilla maata ja asettuivat sitten Helensvillen kaupunkiin", kertoi tytär Ida Gaelic (o.s. Urwin) vanhempiensa kohtaamisesta. (1). Avioiduttuaan 1876 pariskunta elätti itseään Koivukankaan keräämän muistitiedon mukaan Sydneyssä pitämällä merimiehille majataloa sekä pienimuotoista pankkitalletus- ja työnvälityspalvelua (Koivukangas 1996, 38). Aika Australiassa jäi kuitenkin taakse ja aviopari palasi Uuteen-Seelantiin, missä uudisasukkaille tarjoutui mahdollisuuksia maanhankintaan ja luonnonvaroista saatavaan toimeentuloon. Ida Urwin jatkaa kertomusta:

Kuultuaan kauripuun pihkakentistä ja saatavilla olevasta maasta he muuttivat ensin Ahiparaan ja ostivat sitten kaksisataa eekkeriä pihkamaata Houhorasta [Aupourin niemimaalla Pohjoisessa Uudessa-Seelannissa] noin vuonna 1895. Tuohon aikaan heillä oli neljä lasta, joista vanhin oli 17-vuotias tytär nimeltään Alice, ja kolme poikaa, Bert 16, Frank 14 ja Will 12. He rakensivat talon vanhan kalasäilyketehtaan jäännösten lähetyville. Tehdas oli rakennettu Mount Camel-vuoren rinteelle, mutta tehnyt konkurssin. Maatila sijaitsi Houhoran sataman laidalla.³⁶

Farmilla kasvoi kaikkialla teepuita [manukapuu, *Leptospermum scoparium*] ja sen halki kulki tie, joka päättyi kapeaan lahteen - - Siellä oli ennestään pieni tönö lahden rannalla ja Frank [Francis] laajensi sitä. Tönö oli rakennettu vanhan maorimiehen kotipaikalle, ja polku talolta talleille ja myöhemmin teurastamona käytetylle rakennukselle oli itse asiassa juoksuhauta.³⁷

Francis ja kaksi vanhinta poikaa kaivoivat kauripuun (*Agathis australis*) pihkaa suosta ja Emma kaapi sen puhtaaksi myyntikuntoon. Kuten Alice Evans kertoo teoksessaan *Mount Camel Calling* (1981, 62–77), kauripuun pihkasta valmistetun kumin tuotantobuumi ajoittui Houhorassa erityisesti 1860-luvulta 1920-luvulle ja muodostui siirtolaisten merkittävimmäksi toimeentulon lähteeksi. Maorit käyttivät tätä ainoastaan pohjoisessa

³⁶ Urwin (alkup.): "He met Emma Brown, an immigrant from England who had sailed to New Zealand on the *Empress of India* as an 18 year old. They married and spent a few years in various parts of the country before setting in Helensville. Hearing of Kauri gum fields and of land to be had, they first moved to Ahipara, before buying two hundred acres of rough gum land in Houhora in about 1895. At this time they had four children, the eldest a girl of 17, named Alice, and three boys, Bert 16, Frank 14 and Will 12. They built the house out of the remains of an old fish-canning factory that had been built on Mt Camel and had gone bankrupt. The farm was located along the lower side by the Houhora harbour."

³⁷ Urwin (alkup.): "The farm was all covered with ti-tree [tea-tree] and had the road running through the middle with a creek - - It already had a little shack on and so Frank built onto that. This house was built on the site of an old Maori pa, and the path from the house to the stables, and later the butchery, was actually a trench."

Uudessa-Seelannissa kasvavan puun pihkaa alun perin lämmitykseen, valaistukseen ja pigmenttinä. Massamittainen kumintuotanto käynnistyi lähetyssaarnaajien havaittua kauripuusta saatavien luonnonvarojen monet käyttömahdollisuudet 1800-luvun alussa. Pihkakumista voitiin valmistaa mitä erilaisimpia esineitä ja pakkausmateriaaleja ennen muovin keksimistä. Pihkaa vietiin Yhdysvaltoihin ja Eurooppaan myös linoleumin ja vernissan raaka-aineeksi. Kaivaminen oli raskasta työtä ja työllisti koko siirtolaisperheen. Urwinin perheeseen syntyi neljän vanhimman lapsen jälkeen vielä poika nimeltä Fred ja tytär Ida, joka tässä jatkaa tarinaansa:

Frank [Francis] ja hänen kaksi vanhinta poikaansa [Bert ja Frank] viettivät päivänsä enimmäkseen kaivamalla pihkaa kahdensadan eekkerin kentältään. Pihka, jonka he kaivoivat päivittäin, piti seuraavana päivänä kaapia puhtaaksi, ja sen teki Emma, Frankin vaimo, sillä kaapimatonta pihkaa ei voinut myydä. Alice hoiti taloutta ja Ida-vauvaa [kertoja], jota päivittäin kylvettiin sinkityssä paljussa. Palju riippui harjahirrestä katoksessa, jossa pihkaa kaavittiin.³⁸

Tämä maa tuotti runsaasti hyvälaatuista pihkaa, jota Frank myi. Alkuaikoina kaivajat kelpuuttivat vain isot ja hyvät kappaleet, joita oli useita erilaisia – mustia, valkoisia, sauvamaisia, liitumaisia ja sokerimaisia. Laadultaan paras pihka kiillotettiin kauniiksi, ja varsinkin jugoslaavit tekivät tätä. He tekivät myös pihkapalloja keittämällä sitä kankaaseen käärittynä, kuten keitetään luumuvanukkaita. Jotkut veistivät siitä ristejä ynnä muuta. Hyvin hienoja esineitä niistä tehtiin. Eräs italialainen veisti useita hienoja pieniä laivoja, jotka oli takiloitu pihkalangalla ja sijoitti ne puuvilla-alustalle lasiseen laatikkoon ja nimesi laatikon Englannin kanaaliksi. Lämmittämällä tietynlaista pihkaa liedellä sitä voitiin venyttää ohueksi kuin hiukset ja sitä voitiin sen jälkeen palmikoida. Kun vuodet kuluivat ja hyvä pihka alkoi käydä vähiin, kaivajat kelpuuttivat myös pienempiä paloja ja heikkolaatuisempaa pihkaa ja lopulta maaperä oli huuhdottu ja pihka poimittu pois. Pihkaa on enää hyvin vähän jäljellä pohjoisessa nykyisin.³⁹

³⁸ Urwin (alkup.): "Frank and his two oldest sons spent most days digging gum on their two hundred acres. The gum that they dug each day was scraped on the next day by his wife, Emma, as there was no sale for un-scraped gum. Alice kept house, and each day baby Ida was put in a galvanized iron bathtub, which was strung by ropes to the rafters of the shed."

³⁹ Urwin (alkup.): "This land yielded a high percentage of good gum, which Frank sold. In the early days, diggers only took the large and good gum, as there were several classes – black, white, stick, chalk and sugar. Some of the better class gum would polish up beautifully and a lot of people, Yugoslavs especially, would do this. They also made gumballs, which was done by boiling it in a cloth similar to a plum pudding. Others carved crosses and so on. There were some very fine specimens. One Italian carved several small ships, rigged with fine gum threads and set them on cotton wool in a glass case and called "the English Channel." By heating certain classes of gum on the stove, it could then be pulled to make fine hair, which could, with care, be plained. As the years went by, and the good gum became scarce, diggers would take even the small and poorer gum left in the North now."



Kuva 30. Urwinin perhe vasemmalta Frank, Francis Victor, Bert, Ida, Emma, Alicen tytär Olive, Alice, Bill ja Fred 1900-luvun alussa. Kuva: Chris Gaelicin yksityiskokoelmat.

Elämä ei kuitenkaan ollut pelkkää työntekoa, myös hauskaa osattiin pitää. Francisin ja Emman tila oli tällöin yhteisölle tärkeä kokoontumispaikka. Ida Urwin jatkaa.

Elämä pihkakentillä merkitsi kovaa työtä ja oli jokseenkin tylsää. Asukkaita alueella oli kuitenkin paljon ja he tuottivat itse viihteensä. Tansseja oli joka lauantai-ilta harmonikan säestyksellä ja teatterikiertue kävi ehkä kerran vuodessa. Ratsukilpailuja järjestettiin aina uudenvuoden päivänä ja niihin osallistuivat miehet, jotka omistivat nopean ponin. Francis Urwin oli kahden hevosen ylpeä omistaja.⁴⁰

Tätä samaa katosta [jossa pihkaa kaavittiin] käytettiin tanssiaisissa, ja monta hyvää vanhaa polkkaa tai neliparitanssia [*square dance*] siellä tanssittiin. Nuoret miehet käyttivät tiukkoja pitkiä housuja sekä takkeja, jotka olivat napitettuja kau- laan asti ja useimmilla oli muhkeat viikset. Tyttöillä oli tiukat mutta pitkät hameet

⁴⁰ Urwin (alkup.): "Life on the gumfields was hard work and rather dull. However, there was a large population and the people made their own entertainment. Dances each Saturday night to the music of an accordion, travelling show, perhaps once a year, and so on. A race meeting was also held once a year on New Year's Day, where men entered any pony, which showed a little speed. Frank Urwin was the proud owner of two horses."

painetusta tai puuvillakankaasta, joka ulottui maahan asti. Ylpeillä vanhemmilla oli tapana istua ja katsella tarkkaan, etteivät heidän tyttärensä tanssineet liian usein saman nuoren pojan kanssa. Nuorisoa oli paljon ja Frankin ja Emman koti oli heille suosittu tapaamispaikka.⁴¹

Jossain vaiheessa Francis lopetti pihkan kaivamisen ja perusti tilalleen teurastamon ja myi kaivajille lampaan- ja naudanlihaa. Pojista Bert ja Frank kuitenkin jatkoivat kauripuuelinkeinoa mentyään naimisiin ja muutettuaan pois lapsuudenkodistaan. He rakensivat omat tilansa viiden tai kuuden mailin päähän Francisin ja Emman tilasta. (Urwin.) Ida Urwinin kertomus jatkuu:

Mitä teurastukseen tulee, kaikkea lihaa myytiin viiden pennin hinnalla naualta. Jos esimerkiksi jollakin kerralla asiakas sai palan pihviä, hän toisella kerralla saattoi saada rintapalan tai pienen paistin. Myöhemmin vuosina hinta nousi seitsemään penniin kaikesta lihasta. Kokonainen potka maksoi kaksi shillinkiä ja samoin kieli. Maksa ja sydän annettiin ilmaiseksi, jos joku niitä huoli. Jouluksi otettiin vastaan tilauksia.⁴²

Muistelmissaan Ida Urwin kertoi, miten hänen isänsä onnistui laajentamaan elinkeinoaan. Hänen onnistui luoda yhteyksiä myös Aucklandiin, missä hän oli ensimmäisen kerran astunut Uuden-Seelannin maan kamaralle: "Näihin aikoihin [n. v. 1902] Frank Urwin teki sopimuksen erään yhtiön kanssa, joka kuljetti kuukausittain pienellä rannikkohöyrylaivalla karjaa Houhoran ja Aucklandin välillä kuljettaessaan samalla pihkaa kaupunkiin", Ida muisteli isänsä liiketoimia kauripuuelinkeinon vaihduttua karjantuotantoon.⁴³ Aucklandin kaupungista oli tuleva Urwinin perheen nuorempien sukupolvien kotipaikka perheen luopuessa maatalouselinkeinoista Houhorassa.

⁴¹ Urwin (alkup.): "This shed was also used at times for dances and many a good old polka and square dance was held here. The young men wore tight pants and coats which buttoned high to the neck, and most of them sported a large moustache. The girls wore long print or calico dresses sweeping the ground and tightly fitted bodies. Proud parents would sit and watch carefully to make sure that their daughters did not dance too often with the any one young man. There were quite a number of young people and Frank's and Emma's home was a popular gathering place."

⁴² Urwin (alkup.): "Concerning the butchery, all meat was sold for five pence a pound "all round". If, for instance, a customer would get, a piece of steak this time, the next time they might get a piece of brisker or a small roast. In later years it went up to seven pence for "all round". A whole shin was two shillings and likewise a tongue. Liver and heart was given free to whoever wanted them. Orders were being taken for Christmas lamb."

⁴³ Urwin (alkup.): "At about that time Frank Urwin came to an arrangement with a city firm to ship him a set number of cattle each month in the little coast steamer, which sailed between Houhora and Auckland, carrying gum to the city."



Kuva 31. Francis Victor ja Emma Urwin vanhuudenpäivien kodissaan Aucklandin Newmarketissa. Kuva: Chris Gaelicin yksityiskokoelmat.

3. Muutto Aucklandiin

Kun ensimmäinen maailmansota syttyi, Francisin nuorimmat pojat liittyivät armeijaan. William (Will/Bill) kaatui Armentieresissä Ranskassa 1916. Häneltä jäi poika Wyn Urwin. Frederick (Fred) kaatui Passchendalessa Belgiassa 1917. (Gaelic, C 2017.) Vanhemmalla iällään Francis kärsi reumatismista sormissaan ja oli työkyvytön. Tällöin tytär Ida alkoi hoitaa teurastamobisnestä ja avuksi palkattiin eräs vanha naapuri. (Urwin.) Myöhemmin Ida meni naimisiin kroaattitaustaisen Leo Gaelicin kanssa. Balkanin alueilta tulijat muodostivat merkittävän joukon Uuden-Seelannin siirtolaisia. Saadessaan Uuden-Seelannin kansalaisuuden Leo oli halunnut muuttaa kroatialaisen sukunimensä anglosaksiseksi, mutta ei osannut vielä kovin hyvin englantia. Chris Gaelicin kertoman mukaan häneltä oli poliisilaitoksella kysytty, minkä uuden nimen hän olisi halunnut. Laitoksen ikkunalaudalla oli ollut pullo *Gaelic*-merkkistä viskiä, ja sen hän siinä tilanteessa oli valinnut nimekseen. Ida ja Leo saivat kolme poikaa. Toisen maailmansodan sytyttyä Leo ja hänen kolme poikaansa värväytyivät armeijaan. He kaikki selvisivät sodassa hengissä ja palasivat kotiin. Tämä koti oli nyt kuitenkin Aucklandissa eikä Houhorassa, sillä Ida ei yksin ollut pystynyt hoitamaan tilaa ja oli joutunut myymään sen ja muuttamaan Aucklandiin. Francis Victor Urwin kuoli 1933. (Gaelic, C 2013, 2017.) Ida eli yli 90-vuotiaaksi ja häntä Olavi Koivukangas haastatteli 1970-luvulla Australian



Kuva 32. Francis Victor Urwinin hautakivi. Hautakivessä on vuosiluvut 1845–1933. Oikea syntymävuosi 1851 pysyi salaisuutena hautaan asti, myös omaisille. Maasta karkottamisen pelossa Francis Victor Urwin ilmeisesti antoi viranomaisille itsestään useita toisistaan poikkeavia henkilötietoja. Kuva: Pola Järvinen.

ja Uuden-Seelannin suomalaisia käsittelevää väitöskirjaansa varten (Koivukangas 1996, 37–40). Ida ja hänen tyttärensä Mary yrittivät löytää sukulaisiaan Suomesta, mutta turhaan. Francis oli kertonut olleensa kotoisin Uudestakaupungista eikä Kustavista, joten jälkiä ei löytynyt. Francis oli näet koko ikänsä pelännyt, että hänet palautettaisiin Suomeen (Järvinen 2013).

4. Takaisin Kustaviin

Pola Järvisen ja Olavi Koivukankaan tutkimusten ansiosta uusseelantilainen Gaelicin suku löysi juurensa ja sukulaisensa Suomesta. Mutta ei tässä kaikki. Minä onnistuin löytämään tuon Haakan torpan Kustavista. Se oli tietysti itsenäistynyt 1900-luvun alussa, mutta oli edelleen pystyssä, nyt kuivan maan kesäasuntona ja hyvässä kunnossa. Kesällä 2015 Chris Gaelic ja hänen vaimonsa Shuping vierailivat Suomessa.



Kuva 33. Kolmansien serkkujen tapaaminen Francis Victor Urwinin synnyinkodilla, Haakan torpalla, kesällä 2015. Hannu Leino, kolmas vasemmalta, on torpan aiempi asukas. Muut ovat kolmansia serkkuja. Vasemmalta Pekka Leimu, Chris Gaelic, Risto Lahti, Markku Lahti ja Sirkku Leimu. Kuva: Pola Järvinen.

Kaksi aikuista tyttärtään he olivat jättäneet kotimaahan. Vierailimme myös Haakan torpassa sekä Kunnaraisten kartanossa, jossa meidät otettiin hyvin vieraanvaraisesti vastaan. Mukana olivat myös vaimoni, sisareni ja kaksi serkkuani, kaikki eläkeläisiä, joten tapaamisesta muodostui kansainvälinen sukukokous 143 vuotta sen jälkeen, kun Francis Victor Urwin oli sulkenut lapsuudenkotinsa oven viimeisen kerran. Kustavissa mukana oli myös Pola Järvinen. *Turun Sanomat* ja *Vakka-Suomen Sanomat* julkaisivat isot jutut Frans Viktorin alias Francis Victorin tarinasta. Serkkuni Risto Lahti majoitti vieraat huvilalleen Turun Kaksikerrassa Airiston rannalla. He viipyivät neljä päivää, viihtyivät erinomaisesti ja saunoivat joka päivä, mikä oli heille uusi kokemus. Chris Gaelic ei ollut koskaan aikaisemmin käynyt Suomessa, mutta aikoo piakkoin palata ja tutustua paremmin koko maahan. Frans Victor Lundgren alias Francis Victor Urwin, suomalais-uusiseelantilainen merimies, valaanpyytäjä, majatalonpitäjä, kauripuuyrittäjä ja teurastamon pitäjä, oli osoittautunut monikulttuurisen sukumme kantahahmoksi.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Lähteet

Gaelic, Chris: Sähköpostiviestejä vuosilta 2013 ja 2017.

Järvinen, Pola: Sähköpostiviestejä vuodelta 2013 ja 2018.

Kustavin seurakunnan arkisto.

Rippikirja, 1863–1869 (MKO1–12).

Rippikirja 1870–1879 (MKO 13–27).

Syntyneiden ja kastettujen luettelot 1793–1863 (IC:3).

Urwin, Ida. *Life in the Far North*. (Käsikirjoitus, Chris Gaelicin hallussa, kirjoitusvuosi ei tiedossa).

Kirjallisuus

Evans, Alice (1981). *Mount Camel Calling*. Auckland, London & Sydney: Hodder and Stoughton.

Koivukangas, Olavi (1996). *From Midnight Sun to the Long White Cloud. Finns in New Zealand*. Turku: Institute of Migration.

Pickelhaupt, Bill (1996). *Shanghaied in San Francisco*. San Francisco: Flyblister Press.

Hakemisto

- Alaska 14, 18, 61, 68, 71, 235–240, 244
Arkielämä 10, 212–216, 225
Asevelvollisuus 3, 5, 25, 119–122, 127, 130, 133–134, 136–140
Australia 2–3, 11, 14, 23–25, 27, 63–64, 97, 107, 129, 143–144, 148, 153–163, 172, 179–184,
186, 188, 189, 211, 249, 259, 263
Avoliitto 18, 111, 114, 148, 150–151, 153, 246, 247
Avustaminen 197, 200, 204, 209
Chinoiserie 35
Diaspora 15, 78, 82–84, 90–93, 211
Ensimmäinen maailmansota 4, 18, 23, 66, 124, 167–168, 172–173, 181–183, 192, 194, 200,
240, 263
Etappisiirtolaisuus 21
Filippiiniläiset merimiehet 3, 10, 15, 22, 77, 78, 8–84, 86, 89, 90–92
Höyrylaivat 124–125, 130, 133, 135, 179, 211, 236, 246, 155, 262
Itä-Intian kauppakomppania 3, 13, 17, 31–32, 3–35, 45, 47–48
Iso-Britannia 5, 52–53, 57, 61, 63–65, 67, 73, 75, 108, 167, 172–173, 181, 183
Jäämeri 19
Kalifornia 14, 70, 107, 130, 133–134, 187, 236, 258
Kanada 16, 18, 27, 61–62, 64, 67, 70–71, 74–75, 100–102, 107–110, 113–114, 117, 130, 158, 192
Karkaaminen 3, 20, 27, 99, 100–103, 105–106, 111–114, 116–118, 126, 162–163
Kauripuun jalostus 258–260, 262, 265
Kiina 13, 17, 31–32, 34–35, 37, 40–50
Kirje 4–5, 9, 15, 20, 23, 35, 42, 53, 55, 57, 59, 60–62, 70, 73–74, 105, 114, 133, 136, 139, 147, 150,
158, 167–195, 199–200, 202–204, 207, 215–217, 221, 223, 226, 236, 239–240, 245, 252
Konsuli 5, 20, 22–23, 59–62, 74, 103, 106, 188, 197, 198–210, 224
Koti 10, 15, 21–22, 24, 44, 46, 52, 58, 78–80, 83, 86, 88, 90–92, 100, 103, 112, 132, 153, 156, 173,
176–179, 184, 186, 190, 202, 204, 210–212, 216, 218–227, 239–246, 252, 262–263
Kultaryntäys 14, 107, 144
Kuolema 52, 58–59, 62, 146, 151, 153, 181, 220
Kuopion lääni 6, 120–122, 126, 129, 130–131, 137, 139
Kustavi 4, 14, 24, 257–258, 264–266
Kutsuntaluettelot 6, 19, 120–122, 125–139
Lontoo 17, 23, 52, 56, 60, 86, 105, 108–109, 168, 170–175, 179, 181–193, 198, 221, 223
Merimiesarkku 5, 214–217, 219

Merimieshuone 5, 19, 39, 53–55, 59, 72, 73–74, 76, 85, 100–103, 106, 109, 111, 115, 122, 125,
131–132, 135, 137, 139, 141, 145, 147–148, 151–152, 154–155, 160, 162, 234–235, 254
Merimieslähetyt 5, 57–58, 111, 163, 165, 167, 168–172, 174–175, 177, 179, 182, 184–185,
187, 189, 190–192, 194–195, 204, 221, 223
Merimieskoti 5, 17, 22, 127, 138, 152, 175, 179, 185, 192, 204, 212–213, 221–227, 229
Merkantilismi 37, 45
Metsäsuomalaiset 37
Muistitieto 20–21, 124, 161, 21–213, 224–226, 228, 257
Mukavuuslippumaat 77
Norja 34, 40, 51–53, 56, 60–63, 66, 68, 73, 75, 86, 107, 130, 135, 137, 158, 188, 204, 222, 236,
247, 249, 250
Oulun lääni 5–6, 19, 59–60, 73, 119–123, 126–139
Pestautuminen 21, 40, 44–45, 52–53, 55–56, 65, 68, 110, 122, 127–128, 135, 138, 147–148,
151–152
Pohjois-Amerikka 53, 63, 67, 101–102, 106, 108, 113, 189
Rahänvälitys 178, 182
Ranska 4, 9, 22–23, 34, 60, 147, 181, 183–184, 194, 197–201, 204–210, 263
Ruotsi 3, 10, 13, 17–18, 23, 31–32, 34–35, 37–39, 45–48, 54, 60–63, 10–102, 106, 113, 133,
137, 172, 174, 186, 198–199, 204, 214, 221–222, 235, 240–241, 252
San Francisco 5, 18, 51, 57–58, 61, 67–68, 70–71, 74, 99, 107, 168, 187–188, 231, 235–236,
238, 240, 243, 245–247, 250, 258, 266
Sekämiehitys 77, 80
Shanghaijaaminen 20, 106, 258
Siirtotyö 3, 15, 22, 63, 77–78, 85–86, 99–111, 172–173, 177
Sosiaalinen lasku 153
Sukupolvi 4, 24–26, 150, 154, 158, 231, 233, 250, 262
Sukututkimus 25, 53, 73, 74, 76, 103, 109, 115, 129, 140, 157–158, 210, 233, 254, 257
Toinen maailmansota 2, 10, 22, 53, 63, 82, 203–204, 209, 249, 263
Torppa 127, 147, 148, 233–234, 246, 258
Tosi-tv 3, 24, 143, 156, 158–160
Transnationaali 78, 80, 90, 100
Uusi-Seelanti 14, 250, 257, 262–264
Valaanpyynti 14, 68, 71, 258
Yhdysvallat 52, 57, 61, 67–69, 71–75, 86, 99, 101, 103, 106–109, 113–114, 117, 128, 138,
157–159, 172–173, 188, 192, 211, 235, 247, 257, 260
Ylirajaisuus 15, 27, 50, 78, 94, 170–173, 191, 194–195, 228

”Merimies on liikkuva matkalainen. Harvoin on hänellä pysyvää osotetta. Suurin osa kulkee paikasta paikkaan, maasta maahan, vieläpä maanosasta maanosaan.” Näin kirjoitti merimiespappi Eino Kiviluoto *Merimiehen Ystävässä* 1912. Tässä teoksessa 12 kirjoittajaa kulkee näiden liikkuvien matkalaisien jäljillä ja selvittää, minne merenkulkijoiden muuttoliikkeen ovat suuntautuneet 1700-luvulta nykypäivään ja millaisia vaikutuksia niillä on ollut suomalaiselle yhteiskunnalle. Oman lukunsa saavat merenkulkijoiden parissa työskentelevät ylirajaiset toimijat kuten konsulaatit, merimieskirkot ja -kodit. Merimiesammatti on aina toiminut keinona pyrkiä ulkomaille paremman toimeentulon toivossa. Teos osoittaa, että taloudellisten motiivien lisäksi maailmalla liikkuvien merimiesten kohtaloihin ovat vaikuttaneet monet eri syyt aina maailmanpoliittisista tilanteista henkilökohtaisen elämän sattumuksiin. Kirja esittelee lukijalle erilaisia aineistoja, tietokantoja ja menetelmiä, joiden avulla voi päästä merenkulkijoiden siirtolaisuuden jäljille.