

**This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.**

**Author(s):** Ojala, Jari

**Title:** Merimiesten karkaaminen siirtolaisuutena

**Year:** 2019

**Version:** Published version

**Copyright:** © Kirjoittaja & Siirtolaisinstituutti 2019

**Rights:** In Copyright

**Rights url:** <http://rightsstatements.org/page/InC/1.0/?language=en>

**Please cite the original version:**

Ojala, J. (2019). Merimiesten karkaaminen siirtolaisuutena. In P. Frigren (Ed.), Merenkulkijoiden siirtolaisuus : näkökulmia 1700-luvulta nykypäivään (pp. 99-118). Siirtolaisuusinstituutti. Tutkimus / Siirtolaisuusinstituutti, 5. [http://www.migrationinstitute.fi/files/pdf/tutkimuksia-sarja/t-05-isbn-978-952-7167-67-0-merenkulkijoiden\\_siirtolaisuus\\_nakokulmia\\_1700-luvulta\\_nykypaivaan.pdf](http://www.migrationinstitute.fi/files/pdf/tutkimuksia-sarja/t-05-isbn-978-952-7167-67-0-merenkulkijoiden_siirtolaisuus_nakokulmia_1700-luvulta_nykypaivaan.pdf)

# 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 karanteita 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 ulkomaille 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 ulkomaille 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 ulkomaille 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 ulkomaille 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 pestausluetteloita<sup>20</sup> ja matrikkeleita, kauppahuoneiden arkistoja

---

<sup>20</sup> Artikkelissa käytettävä ruotsalainen merimieshuonetietokanta on esitelty mm. artikkelissa Ojala, Frigren & Ojala 2017; Raahen 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.

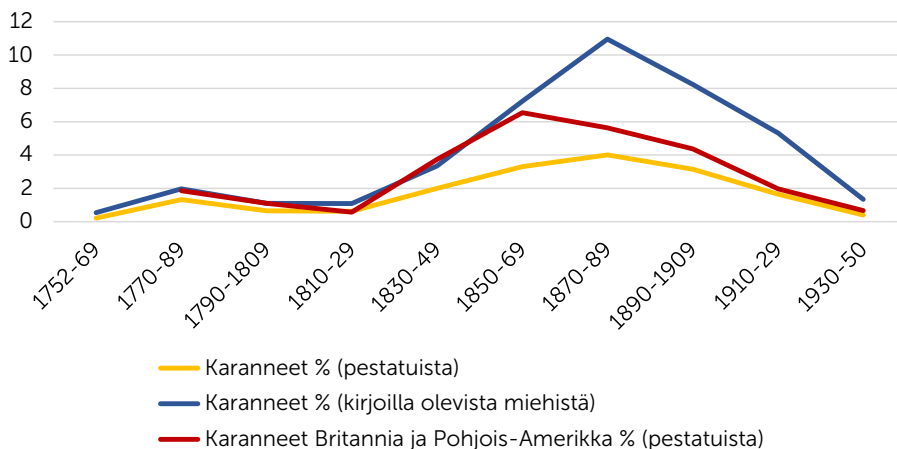
sekä aikalaislehdistöä, jossa pohdittiin ajoittain vilkkaastikin merimiesten karkaamisia.

## 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 Raahen 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. Raahen 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 merilaila (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 Raahen 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 merilaisla 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 ruflan 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 yhdysvaltalaisissa 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 kaupunkeihin 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 selittyy 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 karkauspäätökseen; 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 karkausista: 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 karkausille 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 karkausiin 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 karanteenin 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 karanteenit merimiehet välttämättä olleet pestattavista ensisijaisia vaihtoehtoja. Jari Lybeck tosin on osoittanut, että karanteenit 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 suomalaisherimiesten 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](http://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 merilaki": Hierarkia, kuri ja karkaaminen purjelaivoilta 1800-luvun jälkipuoliskolla. Riitta Oittinen & Marjatta Rahikainen (toim.). *Keulakuvia ja peränpitäjiä. Yrjö Kaukiaisien juhla-kirja*. 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.