

Paula Mäkiprosi

**Kokkeja, kajuuttavahteja ja oppilaita**

Miehistön nuorimmat jäsenet oululaisilla ja raahelaisilla purjealuksilla

1850 – 1860 –luvuilla

Suomen historian pro gradu –tutkielma

Historian ja Etnologian laitos

Jyväskylän yliopisto

Toukokuu 2012

## Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	1
1.1 Tutkimuskohteena miehistön nuorimmat jäsenet.....	1
1.2 Tutkimuskysymykset ja aikarajaus.....	3
1.3 Lähteet ja metodi.....	5
2. Purjelaivakaupungit Oulu ja Raahе.....	12
2.1 Suomen johtavat merikaupungit.....	12
2.2 Krimin sodan jälkeen uuteen alkuun.....	17
3. Keitä he olivat?.....	20
3.1 Poikia ja puolikasvuisia miehiä.....	20
3.2 Naimattomia ja nuoria.....	22
3.3 Oululaisille laivoille kaupungista, raahelaisille lähiseuduilta.....	24
3.4 Kaupunkien väestö.....	27
3.5 Maaseudulla alenevaa sosiaalikiertoa.....	29
3.5 Nuorten merimiesten sosiaaliset lähtökohdat.....	30
3.6 Pestautuminen säädyn mukaan.....	33
4. Miksi he lähtivät?.....	36
4.1 15 vuoden ikä vedenjakajana.....	36
4.2 Koulunkäynti.....	40
4.3 Kotoalähtö.....	42
4.4 Leivän hankintaa ja sosiaalisia jännitteitä.....	45
4.5 Köyhäinhoitoa.....	47
4.6 Ammatti isältä pojalle.....	51
4.7 Sosiaalinen mobilitetti.....	52
5. Mitä he tekivät?.....	54
5.1 Isäntiä ja palkollisia.....	54
5.2 Sopeutuminen laivalle.....	56
5.3 Kajuuttavahdin, oppilaan ja kokin tehtävät.....	61
5.4 Pestin saamisen edellytykset.....	63
6. Minne he menivät?.....	68
6.1 Kesäpurjehduksia ja monivuotisia merimatkoja.....	68
6.2 Ensimmäiset purjehdukset.....	71
7. Monenlaisia merenkulkijoita.....	77
7.1 Oppilaista ja kajuuttavahdeista päällystöön tai miehistöön.....	79

7.2 Merikoulun käynyt päällystö.....	82
7.3 Kokista miehistöön.....	85
7.4 Karanneet.....	86
7.5 "Oikeat merimiehet" .....	89
7.6 Palkkaus.....	92
8. Päätäntö.....	94



## 1. Johdanto

*On syyskesäinen sunnuntai-iltapäivä ja Matts kiirehtii katua eteenpäin. Merimieshuoneen katolle on nostettu valkoinen lippu sen merkiksi, että talveksi etelään purjehtiviin laivoihin ollaan pestamassa miehistöä. Mattsin toiveissa on kokin pesti. Kuulemma muitakin 16-kesäisiä on palkattu, joten ajatus ei ole mitenkään mahdoton. Jotkut kaverit olivat käyneet kapteeneilta jo etukäteenkin kysymässä paikkoja.*

### 1.1 Tutkimuskohteena miehistön nuorimmat jäsenet

Tutkimuskohteeksi on valittu vuonna 1858 oululaisiin ja raahelaisiin aluksiin pestatut kokit, oppilaat ja kajuuttavahdit, jotka on merkitty merimieshuoneiden ottokatselmus- (Oulu) ja pestauskirjoihin (Raahel). Ulkomaalaisten alusten miehistöä ei merimieshuoneiden kirjoihin merkitty. Pääosan pestauskirjojen aluksista muodostivat kaupunkien omat alukset joukossaan muutama vieraspaikkakuntalainen. Kirjaan tehtiin merkintä aina kun alus oli lähdössä merelle. Kirjaan merkittiin lähtevän aluksen nimi, tyyppi, koko, kapteeni ja määränpää sekä miehistö arvojärjestyksessä, kuten kuvassa 1. Miehistöstä selvisi pesti, nimi, kotipaikka, ikä, siviilisääty ja palkka. Joskus viimeiseen sarakkeeseen merkittiin tietoja ensimmäisestä matkasta, karkaamisesta, kuolemasta, irtisanomisesta, aluksen vaihdosta tai muista merkittävistä asioista. Oululaisiin ottokatselmuskirjoihin merkittiin myös aluksen paluuajankohta. Suurin osa kokeista, kajuuttavahteista ja oppilaista oli 12 – 30 -vuotiaita poikia ja keskenkasvuista nuoria miehiä. He muodostavat aineiston pääjoukon.

Heidän lisäksi aineistossa on mukana 4-vuotias kajuuttavahti sekä 34-, 40- ja 45-vuotiaat kokit. He eivät edusta ikänsä puolesta pääjoukkoa, eikä heitä siksi lähemmin tarkastella. 18-vuotiaat kokit, joista toinen purjehti björköläisen ja toinen haminalaisen aluksen mukana jäävät tarkastelun ulkopuolelle, koska alukset eivät olleet kotoisin Oulusta tai Raahesta vaan ainoastaan kävivät siellä. Heidän vaiheidensa seuraaminen on liki mahdotonta. Henkilöllisyyden varmistamiseen liittyvien ongelmien vuoksi tarkastelun ulkopuolelle on jätetty myös raahelainen Matts Savalin ja muhoslainen Johan Johansson Karhu. Kummallakin oli kaimat, jotka myös esiintyvät merimieshuoneiden pestauskirjoissa, eikä mistään pysty päättelemään kenestä kulloinkin on kyse. Näin ollen tarkastelussa on mukana 57 oululaista ja 18 raahelaista poikaa ja nuorta miestä. Tämä on ydinjoukko ja riittää tutkimuskysymyksen

ratkaisemiseksi.

Merimiehen ura aloitettiin pestautumalla laivaan. Pestin saattoi saada laivalla työskentelevän tuttavän tai sukulaisen kautta tai kysymällä asiaa päällystöltä tai laivanvarustajalta. Virallisesti pestaus tapahtui sunnuntaisin. Merimieshuoneen salkoon nostettiin valkoinen lippu, kun lähtevät laivat tarvitsivat miehistöä, ja pestiä etsivät työttömät merimiehet kokoontuivat merimieshuoneeseen tekemään työsopimuksen laivanvarustajan eli omistajan kanssa merimieshuoneen edustajan läsnä ollessa. Kuvassa 1 näkyy, kuinka merimieshuoneen ottokatselmuskirjaan kirjattiin lähtevän laivan kohdalle ensin kapteeni (skeppare, capitain) ja perämiehet (styrman), tämän jälkeen edettiin arvoasteikossa alaspäin puosun (båtsman), kirvesmiehen (timmerman), matruusien (matros), puolimatruusien (½ matros, lättmatros) ja jungmannien (jungman) kautta aina viimeisimpinä mainittuihin oppilaisiin (präntis), kokkeihin (kock) ja kajuuttavahteihin (kajutvakt) asti. Kapteeni ja perämiehet oli yleensä palkattu jo aiemmin ja pestautilaisuudessa etsittiin miehistöä. Kokki, oppilas ja kajuuttavahti olivat laivahierarkian alimmalla portaalla ja niillä pesteillä merimiehen ura pääsääntöisesti aloitettiin.<sup>1</sup>

Kuva 1, Oulun merimieshuoneen ottokatselmuskirja vuodelta 1858, sivulta 104.

Kaptein Johan Tornberg, som förer Briggens Nalle, om 86's Latta, destination till Nordbyen, vidare efter Ordras.			
Skeppare	Johan Tornberg	Wron 23	Ögiff 15
Styrman	P. A. Kollström	Ö <sup>e</sup> 22	Ö <sup>e</sup> 15
Timmer	Matts Sjögren	Ö <sup>e</sup> 30	Ögiff 9
Matros	Herrn. Jaana	Ö <sup>e</sup> 28	Ö <sup>e</sup> 8
Matros	Olof Karvonen	Ö <sup>e</sup> 52	Ögiff 8
½ Matros	Joh. Karvoniemi	Ö <sup>e</sup> 27	Ö <sup>e</sup> 7
Jungman	August Mouscha	Ö <sup>e</sup> 20	Ö <sup>e</sup> 5
Jungman	And. Elias Liljebäck	Ö <sup>e</sup> 17	Ö <sup>e</sup> 2.50
Kajuta	Eustaf Järnländer	Ö <sup>e</sup> 18	Ö <sup>e</sup> 2
Kock	Joh. Henn. Pelkonen	Ö <sup>e</sup> 18	Ö <sup>e</sup> 2
Expedient den 4. Octob. 1858. Amönsford den 7. Oktob. 1858.			

Lähde: OMHA Bb:7, 104.

Kuvassa 1 viimeisenä mainitun kokki Johan Henrik Pelkosen perään on lisätty

<sup>1</sup> Kaukiainen 1998, 81-84.

merkintä ”Ista resan” (ensimmäinen matka). Näitä merkintöjä esiintyy lähinnä vain kajuuttavahtien, oppilaiden ja kokkien jäljessä, mikä osoittaa sitä, että merimiesura aloitettiin näillä pesteillä. Joskus ensikertalaisia pestattiin myös jungmanneiksi, mutta pääasiassa pojat ja nuoret miehet aloittivat muilla pesteillä ja siirtyivät jungmanneiksi vasta myöhemmin.

Ensimmäiselle merimatkalleen lähtevät nuoret miehet vannoiivat maistraatin edessä uskollisuudenvalan, jossa lupasivat totella hallitsijaa, maan merilakia ja aluksen päällikköä. Karatessaan aluselta merimies rikkoi tämän valan ja muita sopimuksia. Kaikkein nuorimpia poikia ei valalle päästetty.<sup>2</sup>

1700-luvun lopussa käsityöläisen oppipojaksi otto tapahtui ammattikunnan kokouksessa tapahtuvassa sisäänkirjoituksessa. Sisäänkirjoituskirjaan merkittiin tiedot pojan iästä, kotipaikasta ja isän ammatista. Sisäänkirjoituksen jälkeen poika oli mestarinsa patriarkaalisen isäntävallan alainen, eikä huoltajallakaan ollut välttämättä oikeutta ottaa poikaa pois opista kesken sopimuskauden. Merimiesvalassa ja ammattikunnan sisäänkirjoituksessa poika sitoutui virallisesti uuden isännän alaisuuteen, jota hänen tuli kaikissa tilanteissa totella. Edes laiminlyönnit eivät helposti purkaneet sopimusta.<sup>3</sup>

## 1.2 Tutkimuskysymykset ja aikarajaus

Tutkimusongelman ratkaiseminen edellyttää syvällistä perehtymistä Raahen ja Oulun kaupunkeihin, niiden väestörakenteeseen ja sääty-yhteiskunnan ja patriarkaalisen ajattelutavan ilmenemismuotoihin, 15 vuoden iän saavuttamisen merkitykseen esiteollisessa yhteiskunnassa, kotoa lähtemiseen vaikuttaneisiin syihin, kokkien, oppilaiden ja kajuuttavahtien ikärakenteeseen ja sosiaalisiin lähtökohtiin. Lisäksi perehtymistä vaativat laivalla vallinnut hierarkia, kunkin tutkittavan pestin toimenkuva, purjehdusmatkojen luonne ja nuorten miesten myöhempi urakehitys.

Vuosina 1853 – 1856 Suomen merenkulku lamaantui Krimin sodan takia. Sodan myötä tuhoutui huomattava osa pohjanmaalaisten rannikkokaupunkien tonnistosta eli laivastosta, ja uudelleenrakennus ja merenkulun elpymiskausi pääsi vauhtiin sodan jälkeen. Tarkastelujakson alkamiskohdaksi on valittu vuosi 1858, jolloin merimatkoja jo pystyttiin tekemään uuden aluskannan myötä. Suomen merikaupunkien suuruuden aika

---

<sup>2</sup> Nikula 1981, 148, Kaukiainen 1998, 84.

<sup>3</sup> Vainio-Korhonen 1998, 127-128.

vaihteli kaupungista toiseen, mutta pääsääntöisesti voi sanoa Suomen purjemerenkulun eläneen kultakauttaan muutaman vuosikymmenen ajan Krimin sodan jälkeen. Täten on luonnollista ajoittaa tutkimusjakso tämän kauden alkuun. Tarkastelu päättyy lähdeteknisistä syistä vuoteen 1863. Tämän jälkeiseltä ajalta Oulun merimieshuoneen pestauskirjat ovat tuhoutuneet usean vuoden ajalta. Merimiehistä saadaan tältä ajalta tietoja toissijaisten lähteiden avulla ja mahdollisuuksien mukaan tarkastelujoukon vaihteita on seurattu mahdollisimman pitkälle.

Toisessa luvussa luodaan kuvaa Raahesta ja Oulusta Suomen johtavina merikaupunkeina ja merimiehistä kaupunkien suurimpana väestöryhmänä. 1800-luvun puolivälin suomalaisessa yhteiskunnassa 15 vuoden ikä oli merkittävä rajapyykki nuoren elämässä. Kolmannessa luvussa selvitetään, miksi pojat ja nuoret miehet pestautuivat laivalle töihin ensimmäisiä kertoja keskimäärin tämän ikäisinä? Mitä eri syitä nuorilla miehillä oli lähteä kotoa ja hakeutua töihin? Lähtemiseen ja jäämiseen vaikuttaneet syyt voidaan jakaa työntäviin ja vetäviin syihin. Siihen oliko merimiehen ammatti pojan haave, saadaan tuskin koskaan täydellistä vastausta, mutta tietyt tiedot antavat viitteitä siitä, mikä ehkä on saanut pojan lähtemään. Neljännessä luvussa kokit, oppilaat ja kajuuttavahtit jaetaan pienempiin ryhmiin iän ja sosiaalisten lähtökohtien perusteella. Minkä ikäisiä he olivat pestaushetkellä ja mikä oli tyypillisin merillelähtöikä? Minkä ikäisenä ammattiin opettelu yleensä aloitettiin? Osa lähtijöistä oli kotoisin kaupungista, osa maaseudulta. Maaseudulta tulijat saapuivat pääasiassa lähipitäjistä, mutta poikkeuksiakin oli ja tulijoiden sosiaaliset lähtökohdat myös poikkesivat toisistaan. Luvussa tarkastellaan sitä, mistä pojat ja nuoret miehet olivat kotoisin ja millaiset olivat heidän elämänsä sosiaaliset lähtökohdat? Isien sosiaalisen aseman perusteella on tehtävissä johtopäätöksiä myös poikien tulevaisuuden näkymistä, urakehityksestä ja merille lähdön syistä.

Viidennessä luvussa tarkastellaan jokapäiväistä elämää laivalla. Millaiseen työhön pojat ja nuoret miehet pestautuivat? Kajuuttavahteilta ja oppilailta ei odotettu samanlaista työpanosta kuin muutamaa vuotta vanhemmilta kokeilta. Miten kajuuttavahtien ja oppilaiden tehtävät erosivat toisistaan ja onko ryhmien sisällä tehtävissä muunlaista jakoa kuin pestin perusteella? Kauppa-aluksella vallitseva hierarkia muistutti virallisilta ja epävirallisilta ilmenemismuodoiltaan armeijaa, suomalaiset alukset olivat kuuluisia ”huonosta ruoasta ja kovasta kurista”. Laivaväki oli jaettu miehistöön, alipäällystään ja päällystään. Nuorimmat pojat olivat aluksen sisäisessä hierarkiassa pääsääntöisesti alimmalla tasolla. Miten matala asema ja



vähäinen arvostus ilmenivät aluksella ja vaikuttivat jokapäiväiseen elämään? Millaiset olivat miehistön keskinäiset suhteet ja miten poikia kohdeltiin?

Luvussa seitsemän tarkastellaan vuonna 1858 tehtyjä matkoja. Millainen oli tarkastelujakson ensimmäinen matka kunkin kohdalla? Matkat jaetaan lyhyisiin kesäpurjehduksiin ja ympärivuotisiin pitkiin purjehduksiin. Lyhyet ja pitkät matkat poikkesivat muissakin suhteissa toisistaan kuin vain pituuden suhteen. Valtameripurjehtijoilla armeijamainen hierarkia oli voimakkaampaa kuin pienemmillä aluksilla ja tämä oli kaiketi myös merille lähtevien ensikertalaisten tiedossa. Toisaalta oikeaksi merimieheksi tultiin vasta, kun oli purjehdittu Juutinrauman tullin läpi ja päiväntasaajan yli ja oikeat merimiehet nauttivat suurinta arvonantoa. Kahdeksannessa luvussa selvitetään kokkien, kajuuttavahtien ja oppilaiden urakehitystä viiden vuoden jaksolla ja mahdollisuuksien myötä pidemmältikin. Kuinka moni jatkoi merimiehen uralla, mihin ura mahdollisesti katkesi ja mitä tapahtui sen jälkeen? Pysyikö sääty-yhteiskunta liikkumattomana ja joustamattomana vai tapahtuiko kenties sosiaalista mobiliteettia ylös- tai alaspäin?

### 1.3 Lähteet ja metodi

Tutkielmassa käytän mikrohistoriallista tutkimusotetta ja prosopografista eli kollektiivibiografista metodologiaa. Mikrohistorialle on ollut tyypillistä alempien kansankerrosten ja populaarikulttuurin tutkiminen yhteiskunnan suurten rakenteiden rinnalla. Avainsanoiksi voidaan valita vaikkapa ”*ihminen pienyhteisössään*”. Mikrohistoria peräänkuuluttaa historiallisen käsitteen monimuotoisuutta suurten linjojen rinnalla. Perinteisten suurten tarinoiden, kuten poliittisten tapahtumien, aatteellisten virtausten tai suurten yhteiskunnallisten muutosten ohella historiasta on löydettävissä uusia selityksiä, ilmiöitä ja kertomuksia kun tutkimus kohdistetaan alempiin kansankerroksiin, jokapäiväiseen elämään, lyhyisiin aikaväleihin, yllättäviin tapahtumiin ja yksittäisen ihmisen toimintaan ja kokemusmaailmaan ja liitetään ne osaksi suurempaa kertomusta. Jos keskitytään vain jompaankumpaan, vaarana on liika yksityiskohtien tarkastelu tai yleistäminen. Aikaisemmin tutkijan piti tehdä valinta makrotason struktuurien ja mikrotason tekijän näkökulmien välillä, mutta nykyään käytetään *joko-tai* -kysymyksenasettelun sijasta *sekä-että* -ajattelutapaa. Mikro- ja makrohistorian sopiva yhdistäminen luo tarkemman kuvan historiasta ja selityksen yksittäiselle ilmiölle. Mikrohistorialle on tyypillistä eteneminen yksittäisestä yleiseen eli

teorian muodostaminen tutkimuksen pohjalta ja sen edetessä. Yksittäistapausten perusteella voidaan esittää laajempia teorioita ja tulkintoja. Tarkastelun edetessä yksittäisten tapausten pohjalta muodostetaan teoria siitä, miten kyseinen joukko mahdollisesti rakentui, miten sen jäsenet valittiin ja miksi he toimivat niin kuin toimivat. Makrohistoriasta etsitään selityksiä mikrohistoriallisille tapahtumille.<sup>4</sup>

Mikrohistorian alkusysäyksenä voidaan pitää Emmanuel Le Roy Ladurien teosta *Montaillou. Ranskalainen kylä 1294 – 1324*, joka ilmestyi 1975 ja joka tutki pienen pyreneläisen maalaiskylän talonpoikia keskiajan lopulla. Sitä voidaan luonnehtia ”kertomuksen paluuna” historiantutkimuksen kenttään. Mikrohistorian tutkimuskohteiksi on valittu usein pienyhteisö, kylä, perhe tai yksittäinen ihminen eli tässä tapauksessa kaupunki, merimiesyhteisö ja poika. Mikrohistorian tavoitteena on nähty myös ihmiskuvan monipuolistaminen ja pyrkimys päästä ”ihmisten päiden sisään”. Enää selitykseksi ei hyväksytty tietyn auktoriteetin ylivaltaa ja ainoastaan sen vaikutusta ihmisten valintoihin vaan ihmiset nähdään toimivina ja valitsevina subjekteina. Tässä työssä tutkimuskohteeksi on valittu tietyn ammattiryhmän edustajat kahdessa kaupungissa. He edustivat aikansa yhteiskunnan alimpia kerrostumia, joita aiemmin ei mahdollisesti pidetty edes tutkimisen arvoisina. Samantyyppistä mikrohistoriallista sosiaalisen alaluokan tutkimusta on tehnyt Piritta Frigren Pro gradu -työssään tutkiessaan Porin kaupungin laitamille syntyneitä kuoppa-asutusta, joka oli marginaali-ilmiö ja jonka toimijoina olivat alimmat sosiaaliryhmät.<sup>5</sup>

Frigrenin työn lähtökohtana on yhden ”kuoppakaupungin” asukkaan laatima anomus maistraatille tonttien saamiseksi varattomalle kansanosalle. Alemmat sosiaaliryhmät harvoin jättivät jälkiä itsestään ja heidän äänensä tuli harvoin kuuluviin. Vasta kuoppakaupungin asukkaita uhannut häätö toi päivänvaloon monia varattomia perheitä. He kuuluivat pieneläjiin (ruots. småfolk), kuten aikalaiset heitä kutsuivat. Alemmat sosiaaliryhmät olivat kontrollin kohteena ja tiukka kontrolli jätti jälkiä rikoksista, joita yleensä oltiin halukkaita selvittämään. Köyhistä ihmisistä on usein mainittu vain nimet, yhteiskunta ei tarvinnut heidän omia ajatuksiaan elämäntilanteestaan.<sup>6</sup>

Myös merimiehet kuuluivat pieneläjiin ja alempiin sosiaalisiin kerrostumiin. Nykypäiviin ei juurikaan ole säilynyt heidän itsensä tuottamia lähteitä. Heistä säilyneet maininnat on muodostettu kontrollin (merimieshuone, henkikirjat) ja rikosten selvittelyn

<sup>4</sup> Peltonen 1996, 10-12, Ollila 1996, 11-12, Heikkinen 1993, 16, 21.

<sup>5</sup> Peltonen 1996, 12-13, Peltonen 1999, 11-15, 17-18, Ollila 1996, 7-9, Frigren 2009.

<sup>6</sup> Frigren 2008, 14-19, 24-27.

(lokikirja, raastuvanoikeus, maistraatti) myötä. Merimiehistä jäi yleensä jälki lokikirjaan ja merimieshuoneen asiakirjoihin, jos he olivat syyllistyneet rikokseen tai jotain muuta poikkeuksellista tapahtui. Kontrolli ja poikkeuksellinen käytös ja niistä jääneet lähteet tuovat merimiehet näkyviksi nykypäivään. Frigren toteaa, että aikaisempi tutkimus on yleensä tehty kaupungin näkökulmasta, ei asujien. Samoin merimiehiä on tutkittu osana paikallis-, väestö- tai taloushistoriaa, mutta vasta viime aikoina on kiinnostuttu historiasta heidän omasta näkökulmastaan.<sup>7</sup>

Prosopografia, eli myöhemmästä tutkimuksesta puhuttaessa kollektiivibiografia, on joukkoelämäkerrallista tutkimusta, joka on kiinnostunut joukosta ja yleisistä piirteistä siinä. Prosopografian tarkoitus on tutkia joukkoa, jolla on joku yhteinen nimittäjä ja luoda joukosta stereotypia eli etsiä usein esiintyviä ja joukolle tyypillisiä piirteitä. Prosopografisessa tutkimuksessa joukosta etsitään mahdollisimman paljon tietoja usein hajanaisistakin lähteistä ja tietojen uudelleen yhdistämisellä tuodaan esille yhteyksiä ja merkityksiä, jotka ovat vaikuttaneet historian kulkuun. Tutkimus ei ole kiinnostunut ensisijaisesti yksilöstä ja poikkeuksesta, vaan yleisestä, tyypillisestä, tavanomaisesta ja keskiverrosta tietyssä joukossa.<sup>8</sup>

Prosopografinen tutkimus muodostuu kahdesta tai oikeastaan kolmesta osasta. Ensimmäisen osan muodostaa tiedon kerääminen eri lähteistä ja toisen osan sen analysointi ja esittäminen esimerkiksi tilastotieteellisin metodein. Tutkimus ei kuitenkaan pääty tähän vaan yhtä tärkeää on löytää tuloksille selityksiä eli sitoa tutkimustulokset osaksi suurempaa kokonaisuutta. Varhaisempia aikoja koskeva prosopografinen tutkimus on keskittynyt usein eliittien tutkimukseen, mutta myöhempiä aikoja koskeva tutkimus on ottanut tutkimuskohteekseen alempiakin yhteiskuntaryhmiä, kuten on tässä tutkielmassa. Kokkeja, kajuuttavahteja ja oppilaita tutkittaessa on etsitty tietoja heistä useammasta eri lähteestä, kuten merimieshuoneiden asiakirjoista, kirkonkirjoista ja henkikirjoista, tiedot on koottu tietokannaksi ja tulokset esitetty taulukkoina, jotka kertovat erilaisia joukon tyypillisimpiä ominaisuuksia ja piirteitä. Tämän lisäksi on etsitty selityksiä sille, miksi juuri esimerkiksi tietty ikä, sosiaalinen status tai urakulku olivat tyypillisiä tälle joukolle.<sup>9</sup>

Joukkoelämäkerrallisessa tutkimuksessa laadulliset ja määrälliset lähteet täydentävät toisiaan. Laadulliset ovat tärkeitä, mutta niiden pitää tukea määrällisiä lähteitä. Kun tietoa kerätään useista eri lähteistä, virheellisten ja yksipuolisten

<sup>7</sup> Frigren 2008, 12, OMHA Bb:7, RMHA Bb:3.

<sup>8</sup> Verboven, Carlier, Dumolyn 2007, 37.

<sup>9</sup> Verboven, Carlier, Dumolyn 2007, 6-7, 46, Lamberg 2008, 231-232.

tulkintojen mahdollisuus vähenee, toisaalta ristiriitaisten tietojen mahdollisuus kasvaa. Ongelmana tutkimuksessa ovat lähteissä olevat tietoaukot. Ne johtavat valintaan, jätetäänkö kyseinen henkilö kokonaan tutkimuksen ulkopuolelle vai otetaanko puutteelliset tiedot mukaan tarkasteluun. Ulkopuolelle jättäminen taas vaikuttaa aineiston edustavuuteen. Jos kovin monta jäsentä joudutaan jättämään joukon ulkopuolelle, joukon edustavuus kärsii. Tutkimusjoukkoa määriteltäessä laaditaan joukolle tietyt temaattiset, maantieteelliset ja ajalliset rajat. Tässä tutkimuksessa tietoaukkojen muodostamat ongelmia on ratkaistu kummallakin tavalla. Kokonaan tutkimuksen ulkopuolelle on jouduttu jättämään kaksi henkilöä henkilöllisyyden selvittämiseen liittyvien ongelmien vuoksi, toisaalta tietyissä kohdin yksittäisiä joukon jäseniä on jouduttu jättämään jonkun yksittäisen tarkastelun ulkopuolelle, koska heistä ei ole kyseistä tietoa saatavilla. Muutoin he kulkevat tarkastelujoukon mukana. Selvitettäessä millaisia merikaupunkeja Oulu ja Raahelivat, tarkasteluun on otettu mukaan kaikki kaupungeista lähteneet alukset, vaikka niissä ei olisi kokkia, kajuuttavahtia ja oppilasta ollutkaan. Tämä on tarpeellista siksi, että muutoin kaupunkien laivastoista tulisi virheellinen käsitys. Muutoin tutkimuksessa on keskitytty vain niihin aluksiin, joissa oli mukana tutkimusjoukon jäsen.<sup>10</sup>

Mikrohistoria ja prosopografia tukevat toinen toisiaan. Mikrohistoria tutkii yksilöä, tilannetta, kohdetta ja sen sidoksia yhteiskuntaan eli jokapäiväisen elämän suhteita sosiaalisiin rakenteisiin. Prosopografia antaa mikrohistorialle mahdollisuuden sijoittaa yksittäiset tapahtumat tapahtumayhteyteen, joka kertoo kuinka yleistä ja tyypillistä tai poikkeuksellista tietty tapahtuma tai toiminta oli.<sup>11</sup>

Taloushistoriallisesta näkökulmasta on oleellista kiinnittää huomio tarkkoihin ammatinharjoittamisen rajoihin, alkuun ja loppuun. Sosiaalishistorialliselta kannalta tärkeää on tutkia, miksi yksilö päätyi tiettyihin ammatinvalintaa koskeviin päätöksiin ja pyrki tiettyyn sosiaaliseen ryhmään. Jotta voitaisiin analysoida ne tekijät, jotka ovat vaikuttaneet tietyn henkilön ammatinvalintaan, usein riittää, että muutaman vuoden marginaalilla voidaan tietää milloin henkilö on aloittanut ammatinharjoittamisen ja mitkä olivat tällöin vallitsevat sosiaaliset olosuhteet hänen elämässään. Näin ollen tutkimuksen rajaaminen viiden vuoden jaksoon riittää ratkaisemaan tutkimusongelman. Tärkeää on tutkia se yhteiskunnallinen lähtötilanne, josta muutos tapahtui. Sosiaalisen tilanteen selvittämisessä olennaisessa osassa on henkilön syntyperän eli vanhempien

---

<sup>10</sup> Verboven, Carlier, Dumolyn 2007, 51-54, Lamberg 2008, 230-231.

<sup>11</sup> Verboven, Carlier, Dumolyn 2007, 41.

sosiaalisen statuksen selvittäminen. Kirkonkirjoista voidaan saada tietää isän ammatti pojan syntymähetkellä. Isän statuksessa on voinut tapahtua tämän jälkeen muutoksia, mutta ongelma ei ole merkittävä, koska vanhassa maatalousyhteiskunnassa henkilön sosiaalisessa statuksessa harvoin tapahtui muutoksia perheen perustamisen ja lasten syntymän jälkeen.<sup>12</sup>

Päälähteen muodostavat Oulun merimieshuoneen arkiston ottokatselmuskirjat (nro. 11 1852 – 1863) ja Raahen merimieshuoneen arkiston pestauskirjat (1852 – 1870) sekä Raahen merimieshuoneen nimi- ja merkintäluettelo samalta ajalta (1852 – 1864). Ne käydään läpi vuosien 1858 – 1863 ajalta. Ottokatselmus- ja pestauskirjat laadittiin samaa tarkoitusta varten ja niistä ilmenevät lähes samat tiedot.

Vuonna 1748 antoi Ruotsin valtiovalta ohjesäännön, jonka mukaan Tukholmaan tuli perustaa merimieshuone. Taustalla olivat ulkomaiset esikuvat, esimerkiksi Ranska, jossa merimiesten riittävyys armeijan laivastoon järjestettiin keräämällä tiedot rannikkoseutujen purjehdustaitoisista miehistä ja luomalla vuorojärjestely. Vuorojärjestelyssä merimies työskenteli muutaman vuoden välein laivaston palveluksessa. Vastineeksi hän sai eläkkeen ja muita etuja. Myös Ruotsi-Suomessa säännön taustalla oli huoli ammattitaitoisten merimiesten riittävydestä kotimaisille kauppa- ja sota-aluksille, koska suomalaisia ja ruotsalaisia merimiehiä karkasi muiden maiden alusten palvelukseen. Merimieshuoneen tehtävänä oli pitää luetteloa merimiehistä ja valvoa heidän palkkaus- ja työolojaan sekä sosiaaliturvaansa. Muutamaa vuotta myöhemmin annettiin kaikille tapulikaupungeille oikeus perustaa merimieshuone. Ouluun se perustettiin todennäköisesti vuonna 1778. Käytännössä merimieshuoneesta tuli taho, jossa kysyntä ja tarjonta, työnantajat ja työnhakijat kohtasivat.<sup>13</sup>

Merimieshuone sai tulonsa merimiesten suorittamista ansiomaksuista, varustamojen suorittamista lästimaksuista, kolehdeista ja vapaaehtoisista maksuista. Merimieshuoneen johtokunta valittiin kaupungin merenkulkuun vaikuttavien henkilöiden; kauppiaiden ja laivavarustajien sekä kauppalaivureiden eli merikapteenien keskuudesta. Johtokunnan tehtävänä oli muun muassa eläke-, laina- ja avustusasioiden käsittely, merimieshuoneen tulojen ja menojen valvonta sekä joissakin tapauksissa myös kurinpidolliset asiat. Vakavammissa tapauksissa käännyttiin tuomioistuimen puoleen.<sup>14</sup>

Merimieshuoneen johtokunta valitsi keskuudestaan asiamiehen eli

<sup>12</sup> Laakso 1997, 48-50.

<sup>13</sup> Möller 1970, 231, Hautala 1976, 45, Kaukiainen 1998, 81-82, Rodger 1997, 141.

<sup>14</sup> Möller 1970, 232.

*waterschoutin*. Hänen tehtävänä oli pestausilanteiden valvonta ja sen varmistaminen, että merimies sai ammattitaitoaan vastaavan tehtävän ja palkan. Waterschout myös selvitti päällystön ja miehistön välisiä tai miehistön keskinäisiä konflikteja, mikä oli vaativa tehtävä ja edellytti hyvää merenkulun olojen tuntemusta sekä ihmistuntemusta.<sup>15</sup>

Merimieshuoneesta saattoi sairas tai vanha merimies saada avustusta tai eläkettä. Myös merimiehen vaimo tai leski sekä alaikäiset lapset kuuluivat avun piiriin. Suurissa merikaupungeissa merimieshuoneen osuus kaupungin köyhäinhoidosta saattoi nousta merkittäväksi.<sup>16</sup>

Ottokatselmus- ja pestauskirjojen merkintöjä valvoivat useat tahot. Pestaus- eli työsopimuksentekohetkellä paikalla oli laivanvarustajan ja merimiehen lisäksi waterschout. Tämä valvoi, että neuvottelut päättyivät kummankin osapuolen kannalta kohtuulliseen tulokseen. Lopputulos oli kaikkien osapuolien tiedossa, joten mahdolliset epäkohdat tulivat esille. Aluksen nimiluettelo oli pätevä kun se oli laivan kapteenin ja waterschoutin allekirjoittama. Merimieshuoneet pitivät pestauskirjojen lisäksi matrikkeleita, joista selvisi merimiehen palveluksen kesto ja laatu, päästökatselmuskirjoja ja erilaisia merimies- ja laivaluetteloita, joissa sama tieto saattoi esiintyä useaan kertaan. Oman kirjanpitonsa lisäksi merimieshuoneet lähettivät vuosittain tietoja ja yhteenvetoja senaatille.<sup>17</sup>

Lähteiden luotettavuutta vähentää se, että pestaus tehtiin yleensä muutamaa viikkoa ennen laivan lähtöä ja viime hetkessä saattoi miehistön kokoonpanossa tapahtua muutoksia, jotka kirjattiin toisinaan epäselvästi pestauskirjaan tai mahdollisesti jäivät kokonaan kirjaamatta.

Seurakuntien kirkonkirjat muodostavat osan aineistosta, niitä on tutkittu Suomen Sukututkimusseuran tietokannan (HisKi) avulla. Oulun ja Raahen kohdalla tietoja on tallennettu 1850-luvulle asti. Kirkonkirjat on laadittu seurakuntalaisten kirkollisen elämän seuraamiseksi ja tietojen tallentamiseksi. Suomen sukututkimusseura siirtää parhaillaan seurakuntien historiakirjojen tietoja internetiin, josta hakuja voi tehdä suoraan henkilön nimellä. Tietokannassa tiedot on jaettu syntyneisiin, avioituneisiin, kuolleisiin ja sisään- ja poismuuttaneisiin. Kirkonkirjat mainitsevat henkilön ammatin ja iän kullakin tapahtumahetkellä. Raahen seurakunnan ja Oulun tuomiokirkkoseurakunnan osalta historiakirjoja on siirretty HisKi-tietokantaan 1850-luvulle asti. Kirkonkirjoista löytyi monen tutkittavan merimiehen syntymä, mutta

<sup>15</sup> Möller 1970, 232-233.

<sup>16</sup> Möller 1970, 233-234.

<sup>17</sup> Kaukiainen 1998, 82, Möller 1970, 233.

myöhemmistä elämänvaiheista, kuten avioitumisesta, lasten syntymistä ja kuolemasta ei tietoa ole vielä HisKi-sivuston kautta saatavissa. Raahen seurakunnan ja Oulun tuomiokirkkoseurakunnan osalta haettavat henkilöt löytyivät suhteellisen hyvin, mutta ketään etsittäviä ulkopaikkakuntalaisia ei HisKi-ohjelmasta löytynyt. Tämä voi johtua joko siitä, että kyseisten seurakuntien osalta tallennusta ei vielä ole tehty tai siitä, että kyseiset kirkonkirjat ovat tuhoutuneet tai laadittu puutteellisesti.

Merimieshuoneen aineistojen ja HisKi-tietokannan tietojen loppuessa kaupungin asukkaista saadaan tietoa kaupungin henkikirjoista, joita on käytetty lähteenä selvittäessä merimiesten myöhempiä vaiheita. Henkikirjat on alun perin laadittu verotusta varten ja ne laati henkikirjoittaja. Niistä selviää henkilön nimi, ammatti, täysi-ikäisyys, asuinpaikka ja joissakin tapauksissa perhesuhteet. Henkirahaa kerättiin kaikilta 15 – 63 -vuotiaita ja henkikirjasta käy ilmi, jos joku oli vapautettu henkirahan maksamisesta esimerkiksi yli-ikäisyyden, sairauden, lasten lukumäärän tai muun syyn vuoksi. Nämä syyt ovat mielenkiintoisia merimiesten elämää ja lapsuudenperheitä tutkittaessa. Ongelmana henkikirjojen käytössä on se, että niitä kirjoitettiin viiden vuoden välein, eikä niissä näkynyt tilanne välttämättä vastannut todellista tilannetta.<sup>18</sup>

Arvokkaita tietoja Oulun merkittävämmistä merenkulkijoista antaa P.W. Snellmanin kirjoittama, Aarne Kopiston toimittama teos *Oulun laivoja ja laivureita vuosina 1816 – 1875*. Ystävällisesti sain käyttööni myös sukututkijoiden eri lähteistä keräämiä matrikkelitietoja raahelaisista merenkulkijoista 1800-luvulla. Niistä selviää myös se, onko merimiehen ura katkennut esimerkiksi kuoleman tai karkaamisen takia. Näiden matrikkelien ongelmana on, että niistä ei mainita kaikkia samoja merimiehiä kuin pestauskirjoista. Ne antavat tietoa vain muutamasta merimiehestä.

---

<sup>18</sup> Arkistolaitoksen Portti-tietokanta, Henkikirjat. Viitattu 19.1.2012.

## 2. Purjelaivakaupungit Oulu ja Raahe

### 2.1 Suomen johtavat merikaupungit

Vuonna 1858 Suomen pitkän linjan johtavia merikaupunkeja purjetonniston määrässä olivat Turku ja Oulu.<sup>19</sup> Molemmat olivat kuuluneet kuuden suurimman merikaupungin joukkoon jo 1840-luvun alusta asti ja olivat kolmen vuosikymmenen jälkeen edelleen kuuden suurimman joukossa vuonna 1872.<sup>20</sup> Vuodesta 1862 lähtien Suomen kaksi suurinta merikaupunkia olivat Raahe ja Viipuri. Saimaan kanavan avauduttua vuonna 1858 Viipurin tonnisto kasvoi nopeasti, mutta suurimman osan siitä muodostivat kanavaliikenteessä kesäisin purjehtivat pienemmät alukset (kaljaasit, jahdit ja sluupit), eivätkä suuret purjelaivat, joten purjelaivojen määrää mitattaessa Raahea voidaan pitää vuodesta 1862 Suomen johtavana merikaupunkina aina vuoteen 1875 asti.<sup>21</sup>

Tutkimuskohteiksi on valittu Oulu ja Raahe, koska Oulu edustaa pitkän linjan johtavia purjemerenkulkukaupunkeja ja Raahe nousi Suomen suurimmaksi 1860-luvun alkupuolella ja säilytti asemansa aina 1870-luvun puoliväliin asti. Laivanvarustus ja ulkomaankauppa olivat keskittyneet Pohjanmaalle ja Raahe ja Oulu pohjoispohjalaisina kaupunkina edustavat myös maantieteellisesti merikaupunkien pääjoukkoa.<sup>22</sup>

Merenkulku ja kaupankäynti olivat rannikkokaupunkien pääelinkeinoja ja merimiehet muodostivat huomattavan ja näkyvän osan kaupunkien väestöstä. Merenkulku oli talouden suhdanteille herkkä ala, joten laskusuhdanteen aikana merimiehiä saattoi olla työttömänä. Työttömyyden ja palkkojen pienuuden vuoksi he kuuluivat ennemmin varattomaan kuin varakkaaseen väestönosaan. Tontit jakautuivat kaupungissa ammattiryhmien ja varallisuuden mukaan ja merimiehet asuivat usein omassa kaupunginosassaan vaatimattomissa asunnoissaan.<sup>23</sup>

Vuonna 1850 Raahen väkiluku oli noin 2300 henkeä, josta suurimmaksi ryhmäksi erottuivat merimiehet sekä merimiesten ja laivurien perheenjäsenet. Laivureita oli 32, merimiehiä 241 ja heidän perheenjäseniään 294 henkeä – yhteensä noin 570 henkeä. Muita suuria ryhmiä Raahessa olivat piijat ja taloudenhoitajat (223 henkeä), mikä kertoi tietynlaisesta hyvinvoinnista kaupungissa sekä kauppiat ja heidän perheenjäsenensä (196 henkeä) ja virkamiehet perheineen (106 henkeä). Käsityöläisten

<sup>19</sup> Tonnistolla tarkoitetaan kaupungin kauppaa-alusten määrää, laivastoa.

<sup>20</sup> Lk 1842-1877, Jari Ojalan keräämä taulukko.

<sup>21</sup> Lk 1858-1877, Jari Ojalan keräämä taulukko.

<sup>22</sup> Hautala 1975, 158.

<sup>23</sup> Möller 1970, 133.



osuus ei noussut Raahessa kovinkaan korkeaksi. Merimiesten suuri osuus kertoo kaupan ja merenkulun olleen kaupungin pääelinkeino. 5800 asukkaan Oulussa mainitaan olleen 1840-luvun loppuvuosina 653 merimiestä ja kapteenia. Käsityöläisiä kisälleineen ja oppipoikineen oli samaan aikaan 264 henkeä, porvarisoikeuden saaneita kauppiaita oli noin 72, joista 22 harjoitti laivanvarustusta. Oulu ja Raahen olivat Oulun läänin suurimmat kaupungit ja Oulu valtakunnallisesti neljänneksi suurin kaupunki Turun, Helsingin ja Viipurin jälkeen.<sup>24</sup>

Vuonna 1858 Oulusta lähti 64 kokkia, kajuuttavahtia ja oppilasta ja Raahesta 19. Heistä tarkastelun ulkopuolelle on suljettu kahdeksan henkilöä, mutta jotta saataisiin kuva kaupungeista lähteneiden alusten määrästä, heidät on otettu tämän luvun tarkasteluun mukaan. Kaupunkien välistä eroa selittää se, että Raahen asukasluvu oli huomattavasti pienempi kuin Oulun ja tonnistokin oli pienempi. Raahesta lähti pieniä 8 – 34 lästin<sup>25</sup> vetoisia aluksia vain kaksi, joilla purjehti kolme kokkia, kajuuttavahtia tai oppilasta. Sen sijaan Oulusta tämän kokoisia aluksia lähti kahdeksan ja niissä purjehti 17 ensipesteillään olevaa poikaa ja nuorta miestä. Suurimpia laivoja tarkasteltaessa ero on samansuuntainen. Raahen suurin alus oli kooltaan hiukan yli 252 lästiä, Oulussa sitä suurempia aluksia oli viisi. Oulun aluskanta merimieshuoneen pestauskirjojen mukaan oli siis monipuolisempi ja siihen kuului useampia aluksia kuin Raahen aluskantaan.<sup>26</sup>

Oulun merimieshuoneen kirjoihin merkittiin kesällä 1858 lähteneeksi 29 eri alusta, joissa oli palkattuna kokki, oppilas tai kajuuttavahti ja seitsemän alusta, joihin ei ollut palkattu ketään heistä. Toisinaan aluksiin oli kokin lisäksi pestattu kajuuttavahti tai oppilas tai molemmat, näin oli kahdessatoista tapauksessa. Aloittelevista merimiehistä kokki oli aluksella kaikkein tarpeellisin, joten hänet palkattiin joka tapauksessa. Kajuuttavahti tai oppilas pestattiin, jos hänen neuvomiseensa jäi aikaa. Pienemmät

<sup>24</sup> Nygård 1995, 111, Hautala 1975, 119, 165, 187-188, 248.

<sup>25</sup> Lästi mittasi laivan lastauskykyä painon mukaan. Se määriteltiin erikseen jokaiselle tavaralajille. Lästin mittaustavat vaihtelivat suuresti, mutta vuonna 1778 lästin painoksi määriteltiin 18 kippuntau rautaa eli 3060kg. Tämän jälkeen alusten kantavuus ilmoitettiin raskaina lästeinä, eli siihen oli otettu huomioon miehistön ja varusteiden paino. 1850-luvulta lähtien raskaat lästit saatiin vähentämällä saadusta lästimäärästä neljä prosenttia. Laivojen lästimäärät laskettiin säännöllisin väliajoin uudelleen, koska aluksen tyyppi ja ikä vaikuttivat niihin ja esimerkiksi satamamaksut perittiin lästien mukaan. Vuodesta 1879 alusten koko ilmoitettiin nettorekisteritonneina (NRT). Lästit saadaan nettorekisteritonneiksi kertomalla ne 1,85:llä. Suurin Oulusta vuonna 1858 lähtenyt alus oli 355 lästin vetoinen parkki Ukko. Nettorekisteritonneiksi muutettuna sen koko oli noin 657 NRT. Vertailun vuoksi mainittakoon, että nykyään Itä- ja Pohjanmerellä liikennöivät rahtialukset ovat noin 1500 – 7000 NRT:n aluksia eli noin 810 – 3780 lästin vetoisia aluksia. Snellman, Kai, 4, Ojala 1996, 22-25. <http://www.eslshipping.com/portal/en/fleet/>, <http://www.godbyshipping.fi/suomeksi/index.php> <http://www.bore.eu/bore/cms.nsf/pages/0D9E80D951C9F46DC225739B0041262D?opendocument>. Viitattu 4.2.2012.

<sup>26</sup> OMHA Bb:7, 86-105, RMHA Bb:3, 112-128, Lk 1858.

alukset tekivät kesän aikana useampia purjehduksia, joten samalla aluksella ehti purjehtia useampi poika ja nuori mies. Kolmekymmentäyksi Oulusta lähtenyt alusta teki tai aloitti 44 eri matkaa ja niissä purjehti 64 kokkia, kajuuttavahtia tai oppilasta. Oululaisia poikia ja nuoria miehiä pestattiin kotikaupungin ja naapurikaupunkien aluksiin. Selvän poikkeuksen tästä tekevät björköläinen ja haminalainen alus, joiden miehistö oli lähes kokonaan alusten kotisatamista palkattua. Ainoastaan yksi oululainen matruusi palkattiin näille aluksille. Sen sijaan oululaisia poikia ja nuoria miehiä lähti kokkolalaiselle, raahelaiselle ja helsinkiläiselle alukselle.<sup>27</sup>

Raahesta kesällä 1858 lähti 11 eri alusta, yksi niistä teki yhden matkan ilman kokkia, oppilasta tai kajuuttavahtia. Alukset tekivät yhteensä 14 matkaa ja niille oli pestattu 19 kokkia, kajuuttavahtia tai oppilasta. Näin ollen viidellä matkalla alukselle oli pestattu kokin lisäksi oppilas tai kajuuttavahti.<sup>28</sup>

Oulu ja Raahen naapurikaupunkeina toisaalta tukivat toisiaan, toisaalta myös kilpailivat keskenään. Kaupunkien ja niitä ympäröivien maaseutujen yhteydet olivat kiinteät ja kaupunkeihin tuotiin tavaraa ulkomaille rahdattavaksi aina Savoja ja Karjalaa myöten. Kaupunkien kesken vallitsi kilpailu markkina-alueista. Raahen kiinteään kauppa-alueeseen kuuluivat perinteisesti Salon pitäjä ja Haapajärven kihlakunta. Pyhäjoen ja Kalajoen markkinoista se kävi kilpailua Kokkolan kanssa. Sisämaassa Raahen kauppa-alueen raja kulki idässä Kiuruveden, Kuopion ja Leppävirran linjaa ja lännessä Lohtajan, Pihtiputaan ja Laukaan pitäjien linjaa. Oulun ja Raahen kauppa-alueiden raja kulki Siikajoki-Rantsila-Pyhännän linjalla. Oulun kauppa-alueeseen kuuluivat Kemi- ja Iijoen alueet ja Oulujoen väylä Kajaanin markkinoineen. Oululaisia nähtiin myös Kuopion, Joensuun ja Sortavalan markkinoilla. Molemmat kaupungit kävivät kauppaa Savossa ja Pohjois-Karjalassa. Lähempänä kaupunkia yhteydet maaseudun talonpoikiin olivat kiinteät ja kauemmas mentäessä ne ohenivat.<sup>29</sup>

Laivanrakennustoiminta oli Pohjanmaalla vilkasta. Ympäröivä maaseutu tarjosi raaka-aineita ja työvoimaa. Raahen rannassa ja Oulun edustan saarilla oli useita laivavarveja, veistämöitä, ja kaupungin porvarit vuokrasivat niitä laivojen rakentamista varten. 1800-luvun alussa alusten keskikoko oli suurehko, se pieneni muutamaksi vuosikymmeneksi ja kasvoi taas 1800-luvun puoliväliä kohti tultaessa. Syynä uuteen kasvuun oli se, että suomalaiset purjealukset siirtyivät Itämeren liikenteestä yhä enemmän valtameriliikenteeseen, jolloin tarvittiin suurempia aluksia. Vientitavara

<sup>27</sup> OMHA Bb:7, 86-105.

<sup>28</sup> OMHA Bb:3, 112-128.

<sup>29</sup> Rantatupa 1995, 291-295, Hautala 1975, 175.

muuttui maataloustuotteista paljon tilaa vievään puutavaran kuljetukseen. Suurimmat laivatyypit, fregatit ja varsinkin parkkilaiivat yleistyivät.<sup>30</sup> Parkkilaiivat olivat fregatteja taloudellisempia, koska niiden purjehtimiseen ei tarvittu yhtä suurta miehistöä kuin fregattien. Laivavarvien kirvesmiehet tulivat omasta kaupungista, ympäröivältä maaseudulta ja muualta Pohjanmaan alueelta. Talvisin myös työttömät merimiehet saivat töitä varveilta.<sup>31</sup>

1700-luvun Euroopassa oli vallalla merkantilistinen kauppapolitiikka, joka jatkui Suomessa vielä pitkälle 1800-luvulle. Sen tarkoitus oli suosia oman maan kauppaa ja suojella sitä esimerkiksi ulkomaisilta kauppialuksilta sekä siten oman maan mahdin ja varallisuuden kasvatus. Ruotsi-Suomessa merkantilistinen kauppapolitiikka ilmeni tuoteplakaatina, tapulikaupunkijärjestelmänä, vienti- ja tuontitulleina sekä vuoden 1774 merilaissa ja määräyksissä, jotka koskivat kauppalaivojen rakennetta. Tapulikaupunkijärjestelmä asetti kaupungit eriarvoiseen asemaan ulkomaankaupassa, tapulikaupungeilla oli oikeus viedä kauppatuotteitaan suoraan ulkomaille, muut kaupungit joutuivat viemään tuotteensa Tukholmaan. Kaupungit pyrkivät aktiivisesti saamaan tapulioikeudet ulkomaankaupan laajentumisen toivossa. Oulu sai tapulikaupunkioikeudet vuonna 1765 ja Raabe 1791. Suomen päävientituotteita olivat terva, piki ja joissain tapauksissa laivat. Esimerkiksi Kokkolasta myytiin huomattavasti laivoja ulkomaille. Oulu ja Kokkola kilpailivat tervanviennin johtoasemasta. Terva vietiin Tukholmaan ja sieltä edelleen monopoliasemalla Iso-Britanniaan. Suurin osa merimahdin käyttämästä tervasta tuli Tukholman ”takamailta” Pohjanmaalta.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Purjelaivat jaettiin erityyppisiin aluksiin takilan eli mastojen, köysistön ja purjeiden tyyppin ja rungon muodon mukaan. Fregatti oli suosituin alustyyppi 1700 – 1800-luvulla. Se tarkoitti kolmimastoista alusta, joka kaikissa mastoissa oli raakapurjeet. Usein aikalaiset tarkoittivat ”laiva”-sanalla fregattia. Fregatti oli nopea pitkänmatkanpurjehtija, jota käytettiin muun muassa valtameriliikenteessä. 1800-luvun puolimaissa tapahtui siirtyminen fregateista parkkilaiivoihin. Ne olivat kolmimastoisia aluksia, joiden kahdessa ensimmäisessä mastossa oli raakapurjeet ja viimeisessä mastossa mesaanipurje. Parkit soveltuivat hyvin suurten rahtimäärien kuljettamiseen pienemmällä miehistöllä. Vuonna 1858 Oulusta lähteneiden parkkien keskikoko oli 256 lästiä ja ainoa fregatti oli 300,5 lästiä. Fregatteja ja parkkeja pienempiä aluksia olivat kaksimastoiset prikit ja kaksi- tai kolmimastoiset kuunarit. Oululainen priki Aalto oli 86 ½ lästin kokoinen, Kokkolassa 1800-luvulla käytössä olleet prikit olivat keskimäärin 92 lästin kokoisia, mutta suurimmat prikit ohittivat parkit ja fregatit. Prikejä käytettiin pitkillä matkoilla ja suurilla, myrskyisillä merillä. Kuunarit korvasivat vähitellen prikit. Niissä oli enemmän kahvelipurjeita prikien raakapurjeisiin verrattuna, joten ne olivat miehistötaloudellisempia. Kuunareita käytettiin lähinnä rannikkopurjehduksessa. Edelleen pienempi alus oli kaksimastoinen kaljaasi, jonka molemmissa mastoissa oli kahvelipurje. Kokkolalaiskaljaasien vetoisuus oli keskimäärin 36 lästiä ja niitä käytettiin lähinnä lyhyiden matkojen rannikkopurjehduksessa. Näitä pienempiä aluksia olivat kuutit, jahdit, sluupit, karavellit ja veneet. Tarkasteluaineiston ensimmäisenä vuonna kuunareiden keskikoko oli 41 ½ lästiä ja kolmimastoiset kuunarit mukaan luettuna noin 50 lästiä. Tarkasteluaineistossa ainoastaan parkit, priki ja fregatti tekivät valtameripurjehduksia. Muut alukset, pääasiassa kuunarit, priki ja parkki tekivät Itä- ja Pohjanmeren purjehduksia. Pietariin ja Tukholmaan purjehdittiin karavelleilla ja pienillä kuunareilla. Ojala 1996, 99-114, 117-124, OMHA Bb:7, 86-104.

<sup>31</sup> Hautala 1975, 138-144, 155-156, Toivanen 1995 b, 321-326, 328-329.

<sup>32</sup> Rantatupa 1995, 305-306, Ojala 1996, 63-65, 68-69, 271, 275-276.

1700-luvun lopussa ja 1800-luvun alussa oululaiset ja raahelaiset siirtyivät purjehtimaan Itämeren lisäksi Välimerelle. Välimeren kaupan perustana oli suolantuonti Suomeen. Alukset veivät tervaa Länsi-Euroopan satamiin, saattoivat kuljettaa rahtia talvikuukausina ja palasivat suolalastissa seuraavana tai sitä seuraavana keväänä kotisatamaan. Purjehtiminen Välimerellä oli ajoittain vaarallista Barbareskivaltioiden harjoittaman merirosvouksen ja kaappaustoiminnan takia. Ruotsi ja Tanska järjestivät sotalaivoista koostuvia suoajasaattueita kauppalaivoille, mikä teki suolan tuonnin turvallisemmaksi. Välimeri pysyi suomalaispurjehduksen merkittävänä alueena aina 1860 – 1870 -luvulle asti. 1700-luvun lopulla ensimmäiset suomalaisalukset purjehtivat Atlantin yli, joskaan purjehdukset sinne eivät vielä yleistyneet. Kotimaan viennin ja tuonnin rinnalle nousi uusi kaupankäyntimuoto, rahdinkuljetus ulkomaisten satamien välillä. Se oli suomalaisille laivanvarustajille ja kauppiaille usein kannattavampaa kuin aluksen purjehtiminen tyhjänä kotimaahan, joten alukset saattoivat viipyä matkallaan parikin vuotta. Rahdinkuljetuksesta tuli merkittävä osa laivanvarustajien toimintaa 1700 – 1800 -lukujen taitteessa.<sup>33</sup>

Yhteydet Ruotsiin säilyivät kiinteinä, vaikka Suomesta tulikin 1809 Venäjän suuriruhtinaskunta. Perinteinen kauppa Suomen ja Ruotsin välillä säilyi ilman tullimuuria ja muodollisuuksia, mikä oli erittäin tärkeää pohjanmaalaisille kauppiaille, koska heillä oli entuudestaan tiiviimmät yhteydet Tukholmaan kuin muihin Suomen kaupunkeihin. Venäjään liittyminen niin ikään avasi mahdollisuuksia suomalaisille. Uuden emämaan myötä avautuivat lähes rajattomat rahtausmahdollisuudet Venäjän satamiin. Suomessa säilyivät ruotsalainen kehittynyt hallinto ja lait. Ongelmana oli Venäjän kehittymätön talous- ja tullipolitiikka. Suomalaisalukset katsottiin kotimaisiksi Venäjän satamissa vasta 1830-luvulla.<sup>34</sup>

Perinteinen tervan vienti Tukholmaan väheni vasta 1800-luvun ensimmäisillä vuosikymmenillä. Sen jälkeen tervaa ja puutavaraa vietiin suoraan Iso-Britanniaan. Uusiksi kauppakumppaneiksi nousivat Pietari ja Viron satamat. Niihin vietiin pääasiassa polttopuita, maataloustuotteita ja kalaa. Tervan viennin vähennyttyä Suomen uudeksi vientiartikkeliksi nousi puutavara, jonka osuus kasvoi jatkuvasti 1800-luvun kuluessa. Siihen vaikutti Iso-Britannian purjehdussäännön kumous ja tullien poisto 1800-luvun puolivälissä. Suomeen tuotiin suolaa, viljaa, siirtomaatavaroita, raakapuuvillaa ja hiiltä, mutta viennin ja tuonnin suhde pysyi epätasaisena. Tuontiin tarvittiin vähemmän

---

<sup>33</sup> Kaukiainen 1993, 41-43, Ojala 1996, 74, 151-152, 155.

<sup>34</sup> Ojala 1996, 77, 178.

kuljetuskapasiteettia kuin vientiin joten suomalaisalukset joutuivat usein palaamaan kotisatamaan painolastissa. Tämä lisäsi entisestään kauppiaiden kiinnostusta rahtaustoimintaan.<sup>35</sup>

Varsinainen rahdinkuljetuksen korkeasuhdanne koettiin Pohjanmaan satamakaupungeissa 1800-luvun puolessa välissä ja sen jälkeen. Mustanmeren viljakuljetukset olivat auneet suomalaisaluksille 1830-luvulla. Kaupunkien tonnistot olivat suuremmat kuin kaupungin vienti vaati. Alukset kuljettivat pääasiassa rahtia ulkomailla. Britannian Itä-Intian kauppakomppanian monopoliaseman lakkauttaminen avasi Kaukoidän rahtiliikenteen ulkomaisille aluksille 1830-luvulla. Yhä useampi alus purjehti Atlantin yli Amerikkaan ja jopa maailman ympäri. 1840-luvun suotuisan kehityksen katkaisi Krimin sota.<sup>36</sup>

## 2.2 Krimin sodan jälkeen uuteen alkuun

Vuosina 1853 – 56 käytiin Turkin ja Venäjän välillä Krimin sota. Englanti, Ranska ja Sardinia osallistuivat sotaan Turkin puolella ja Suomesta Venäjän osana tuli Turkin vihollinen. Useita oululaisia ja raahelaisia laivoja kaapattiin ja tuhottiin Mustalla merellä tai Tanskan salmissa, jossa ne odottivat Itämeren vapautumista jäästä. Suomalaisia aluksia siirrettiin purjehtimaan puolueettomien maiden lippujen alla, myytiin ulkomaille tai jouduttiin jättämään ulkomaisiin satamiin seisomaan. Kesinä 1854 ja 1855 englantilaiset sotalaivat purjehtivat Pohjanlahden rannikolle ja polttivat laivoja, tervahoveja, laivavarveja ja varastoja tuhoten ja ryöstäen materiaalin, jota olisi voitu käyttää sodassa Englantia vastaan. Myös rakenteilla olevat laivat poltettiin. Kauppayhteydet Keski-Eurooppaan olivat pysähdyksissä kaksi vuotta. Krimin sodan seurauksena Pohjanmaan rannikkokaupunkien tonnistojen määrät romahtivat.<sup>37</sup>

Ennen sotaa, vuonna 1852, C. C. Wolffin laivakalenterit ilmoittivat Oulun tonniston kooksi 5298 lästiä käsittäen 42 alusta ja Raahen tonniston kooksi 4428 lästiä sisältäen 34 alusta. Alimmillaan vastaavat luvut olivat vuonna 1855: 87 ja 515 lästiä. Lähes koko kauppalaivasto ja suurimmat laivat oli tuhottu tai muuten poistuneet kaupunkien laivastoista. Koko Suomen tonnisto oli noin 40 prosenttia sotaa edeltäneestä tasosta, joten Krimin sota koetteli merimiehiä työttömyyden muodossa. Esimerkiksi

<sup>35</sup> Kaukiainen 1993, 60-65, Ojala 1996, 163-164, 278. Purjealus ei pystynyt purjehtimaan täysin tyhjänä, joten jos rahtia ei ollut saatavilla, ruumaan lastattiin esimerkiksi kiviä painolastiksi.

<sup>36</sup> Kaukiainen 1993, 70-74, 76, Ojala 1996, 158-159.

<sup>37</sup> Hautala 1975, 445-450, 455, Kaukiainen 1993, 76-77. Tervahoveissa säilytettiin ulkomaille myytäväksi kerättyä tervaa.

Vaasan läänissä jäi noin tuhat merimiestä työttömäksi. Sodan jälkeen laivanrakennus aloitettiin nopeasti ja vuonna 1858 Oulun tonnisto sisälsi 33 laivaa ja oli kooltaan 5059 lästiä, Raahen tonnistoon kuului 24 alusta ja sen koko oli 3297 lästiä. Oulu oli sotaa edeltävältä tasolta noin 120 lästiä ja Raahe noin 950 lästiä jäljessä.<sup>38</sup> Tutkimusjakson pojat ja nuoret miehet lähtivät purjehduksilleen uudehkoilla laivoilla tai pienillä sodan tuhoilta säilyneillä aluksilla merenkulun vilkkaan elpymiskaudenkauden keskellä. Merimiehille oli jälleen töitä tarjolla.

Krimin sodan jälkeen laivanrakennus jatkui vilkkaana, koska rahtimarkkinat olivat edelleen suotuisat. Valtio avusti kotimaisia laivanvarustajia sallimalla heidän käyttää pieniä maalaisaluksia purjehduksillaan ja myöntämällä edullisia lainoja. 1860-luvulla valtamerien rahtimarkkinat säilyivät samankaltaisina kuin ennen sotaa. Vaikka Mustanmeren viljarahdit olivat siirtyneet höyrylaivoille, rahtia kuljetettiin edelleen Mustaltamereltä ja Välimereltä. Noin kolmanneksen rahdeista muodostivat Atlantin ja muiden valtamerien yli kulkevat tavarat. Länsi-Euroopan ja Pohjois-Amerikan teollistuminen vauhditti markkinoita. Alukset kuljettivat viljaa, puutavaraa ja polttoaineita Amerikan ja Iso-Britannian välillä. Kaukoidän kauppa säilyi voimakkaana samoin kuin kauppa Euroopan, Länsi-Intian ja Amerikan välillä. Krimin sodan jälkeistä aikaa voidaan luonnehtia ”kauppavapauden ajaksi”. Ulkomaankaupan rajoitukset olivat matalimmillaan 1860 – 70 -luvulla ja muun muassa Juutinrauman tulli purettiin vuonna 1857. Tästä seurasi vienti- ja tuontikaupan kasvu Suomessa ja merenkulun huippu koettiin vuonna 1864.<sup>39</sup>

Suomen purjemerenkulun kultakauden hiipuminen alkoi 1860 – 1870 -luvulla. Vähitellen oli nähtävissä merkkejä uuden teknologian, höyrylaivojen, tulosta purjealusten rinnalle. 1870-luvulla höyrylaivat kuljettivat suurimman osan Mustanmeren rahdeista eikä hitaammille purjealuksille ollut kysyntää. Samanaikaisesti purjehduksen määrän kasvusta huolimatta rahtihinnat laskivat. Pohjois-Amerikan tuontikauppa vaati vähemmän lastitilaa kuin vienti, joten monet alukset joutuivat purjehtimaan sinne painolastissa. Tervan vienti Suomesta Etelä-Eurooppaan hidastui selvästi, mutta merenkulun vaatimat kustannukset kasvoivat. Syynä siihen olivat kalliimmat alukset, valtiovallan toimet ja laajentuneen kaupan vaatimat laajemmat liikeverkostot asiamiehineen. Vain talonpoikaispurjehdus kannatti, se keskittyi lyhyempien rahtien kuljetukseen Itä- ja Pohjanmerellä pienemmillä aluksilla, mikä oli

<sup>38</sup> Lk 1852, Lk 1858, Jari Ojalan kokoama taulukko, Kaukiainen 1993, 76, Ojala 1996, 247.

<sup>39</sup> Kaukiainen 1993, 77-78, 80, 82, Ojala 1996, 84, 154, 170.

kannattavaa.<sup>40</sup>

Kaupunkien laivanvarustajat koettivat vastata uuteen tilanteeseen rakentamalla modernimpia ja suurempia purjealuksia, mutta vilkkaan laivanrakennuksen myötä ulkomaan rahtimarkkinoilla alkoi olla kuljetuskaluston ylitarjontaa. Lisänsä kilpailuun toi höyryvoiman yleistyminen rahtinkuljetuksessa ja teräsrunkoisten alusten ilmaantuminen puurunkoisten rinnalle. Tonnisto saavutti huippunsa 1870-luvun puolessa välissä, minkä jälkeen se alkoi laskea ja alkoi purjealusten aikakauden vähittäinen hiipuminen. Suomessa siirtyminen höyrylaivoihin oli hidasta ja sitä tapahtui vain pienessä mittakaavassa. Höyryalusten varustaminen oli kallista, eivätkä purjealuksista saadut voitot riittäneet uusiin investointeihin. Pääomia olisi tarvittu merenkulun ulkopuolelta eivätkä varustajat olleet halukkaita sijoittamaan epävarmaan merenkulkuun. Suomen merenkulku jäi jälkeen kansantalouden ja kansainvälisen merenkulun kehityksestä. Aikakaudella tapahtuneet tekniset ja organisaationaaliset muutokset yhdessä rahtihintojen laskun kanssa aiheuttivat sen, että merenkulku erikoistui kansainvälisesti, mutta Suomi pienenä varustusmaana jäi sen ulkopuolelle. Merimiestenkin oli etsittävä muita töitä tai siirryttävä höyrylaivoille tai ulkomaille purjehtimaan.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Kaukiainen 1993, 83-85, Ojala 1996, 83.

<sup>41</sup> Kaukiainen 1993, 80, 84-88, Ojala 1996, 83-86.

### 3. Keitä he olivat?

*”Useiden Raahen meren hengessä kasvaneiden vallattomien poikavarsojen villi vapaus kesti vain toisen kymmenen alkuvuosille. Laivapojiksi, kapelkattien puhdistajiksi ”plokattiin” Raahen parhaat pojat jo varsin nuorina. Pyyn Antti meni merelle kolmentoista ikäisenä, samoin Johan Montin. Burmanin Kusto oli puuriin painuessaan vain kaksitoistavuotias, Karl Svanljung kymmenen ikäinen, ja vanha stuurmanni Jaako Marjelin teki ensi matkansa jähdillä Raahesta Iihin kuuden vuoden vanhana. Puurissa ei kyllä enää lyötykään ekslakulinnaa, vaan siellä oli omat tapansa ”oman käen lyönnissä” ja omat tapansa ”juosta enkkaa.”<sup>42</sup>*

#### 3.1 Poikia ja puolikasvuisia miehiä

Vuonna 1858 Oulussa pestautuneet 56 poikaa ja nuorta miestä olivat iältään 12 – 29 -vuotiaita. Taulukosta 1 selviää, että heistä kaksi oli alle 14-vuotiaita. 14 – 15 -vuotiaita oli neljätoista. Suurimmaksi ikäryhmäksi nousee 16 – 20 -vuotiaiden joukko. Heitä oli 26 henkilöä eli melkein puolet koko joukosta. 21 – 25 -vuotiaita oli 13 miestä, 23 prosenttia ja 25 – 30 -vuotiaita oli vain yksi. Valtaosa oululaisista, 75 prosenttia, oli 20-vuotiaita tai sitä nuorempia.<sup>43</sup>

Taulukko 1

Oululaisten kajuuttavahtien, oppilaiden ja kokkien ikäjakauma.

ikä	lukumäärä	prosenttiosuus
12-13 vuotta	2	4
14-15 vuotta	14	25
16-20 vuotta	26	46
21-25 vuotta	13	23
26-30 vuotta	1	2
Yhteensä	56	100

(henkilöitä on taulukoitu yksi vähemmän kuin tutkimusjoukossa on jäseniä johtuen siitä, että yhden pojan ikää ei voitu varmuudella selvittää.)

Lähde: OMHA Bb:7, 86-105.

<sup>42</sup> Paulaharju 2004, 113-114.

<sup>43</sup> Yhden henkilön ikää ei voitu varmuudella selvittää, joten hänet on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. OMHA Bb:7, 86-105.



Nuorimmat oululaiset pestautajat olivat 12-vuotiaat Jacob Haataja ja Frans Johan Neuman. Haataja oli merimiehen poika ja pestautui 221 lästin parkkilaiva Salmelle, joka suuntasi Pohjanmerelle. Haataja palasi Ouluun seuraavan vuoden lokakuussa käyden matkallaan Lontoossa, New Yorkissa ja Bordeaux'ssa. Haatajan äiti oli kuollut saman vuonna, jona poika lähti merille, joten on mahdollista, että perheen taloudellinen ja sosiaalinen tilanne jouduttivat lähtöä. Tosin kahdentoista vuoden merillelähtöikä ei ollut poikkeus, kuten Paulaharju asiaa kuvaa. Frans Johan Neuman kuului merenkulkijasukuun. Hänen isoisänsä oli purjehtinut useilla aluksilla kapteenina ja toiminut Oulun merimieshuoneen asiamiehenä. Myös Neumanin isä oli merikapteeni ja toiminut laivuriporvarina Kaskisissa. Neuman aloitti merimiesuransa huomattavasti Haatajaa pehmeämmin. Hän purjehti 26 lästin karavelli Toivon mukana Pietariin, purjehdus kesti vajaat kaksi kuukautta. Kuri ja miehistön sisäinen hierarkia eivät olleet Itämerellä liikennöivissä pienemmissä aluksissa läheskään niin jyrkät kuin valtamerialuksilla.<sup>44</sup>

Vanhin oululainen lähtijä oli muurari-nuohooja Johan Paldaniuksen 29-vuotias poika Gustaf Paldanius. Hän sai pestin pikkuveljensä jälkeen 18 lästin karavelli Uskolle, joka teki lyhyen kesäpurjehduksen Tukholmaan. Gustaf Paldanius on yksi niistä harvoista ensi kertaa merille lähteneistä, joka oli naimisissa. Merille lähdössä tuskin oli Paldaniuksen kohdalla kyse haaveiden täyttymisestä, koska hän hakeutui laivalle vasta 29-vuotiaana, yleensä merimiehen ammatti aloitettiin viidentoista ikävuoden korvilla. Paldaniuksen kohdalla on hyvinkin voinut olla kyse taloudellisesta pakosta ja tarpeesta hankkia perheelle elatus. Mahdollisesti merimiehen pesti oli ainut varteenotettava vaihtoehto toimeentulon hankkimiseksi sillä hetkellä. Paldaniuksen siviilisääty huomioitiin hänen palkassaan. Hän sai kokin vakanssissaan puolet parempaa palkkaa kuin kokit yleensä. Hänen kuukausiansionsa olivat kuusi ruplaa, muiden kokkien kolme ruplaa.<sup>45</sup>

Raahelaiset lähtijät jakautuvat eri ikäluokkiin lähes tasaisesti. Taulukon 2 mukaisesti kolme oli 12 – 13 -vuotiaita, samoin kolme henkilöä oli 14 – 15 -vuotiaita. Suurimmaksi ryhmäksi nousee 16 – 20 -vuotiaiden joukko, heitä oli kuusi. Tosin alle 15-vuotiaat muodostavat yhtä suuren joukon. 21 – 25 -vuotiaita oli viisi. Vanhimpaan ikäryhmään 26 – 30 -vuotiaiden joukkoon kuului yksi henkilö. Raahessa, kuten Oulussakin, valtaosa merille lähteneistä oli alle 20-vuotiaita. Heitä oli 67 prosenttia.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> OHMA Bb:7, 97, 101, Kaukiainen 1998, 40, Snellman 1974, 215-216.

<sup>45</sup> OMHA Bb:7, 99, 103, HisKi Oulu, kastetut, Paldanius.

<sup>46</sup> RMHA Bb:3, 112-130.

Taulukko 2

Raahelaisten kajuuttavahtien, oppilaiden ja kokkien  
ikäjakauma

ikä	lukumäärä	prosenttiosuus
12-13 vuotta	3	17
14-15 vuotta	3	17
16-20 vuotta	6	33
21-25 vuotta	5	28
26-30 vuotta	1	5
Yhteensä	18	100

Lähde: RMHA Bb:3, 112-130.

Oulusta ja Raahesta merille lähteneistä pojista nuorimmat olivat 12 – 13 -vuotiaita. Tätä nuoremmat harvoin lähtivät merille merimieshuoneen kirjoissa olevina. Tyypillisin merillelähtöikä oli 16 – 20 -vuotta ja vain hyvin harva ensikertalainen pestautui merimieheksi yli 25-vuotiaana.

1700- ja 1800 -lukujen taitteessa eläneitä käsityöläisten oppipoikia tutkineen Vainio-Korhosen mukaan käsityöläisten oppipojat tulivat oppiin aikuisuuden kynnyksellä tai täysi-ikäisinä. Keskimääräinen oppiintuloikä oli noin 18 – 19 vuotta. Oppipojaksi pääsyn alaikäraja oli 14 vuotta ja nuorimmat pojat olivatkin yleensä mestareiden omia poikia. Muut aloittivat opintiansä hiukan myöhemmin. Sama on nähtävissä merimiesten keskuudessa. Nuorimmat merillelähtijät, 12 – 14 -vuotiaat oppilaat, olivat yleensä lähtöisin säätyläiskodeista eli olivat merikapteenien tai kauppiaiden poikia. Tyypillisin merillelähtöikä osuu 15 – 20 ikävuoteen, jolloin nuoret miehet olivat aikuisuuden kynnyksellä tai juuri tulleet täysi-ikäisiksi.<sup>47</sup>

### 3.2 Naimattomia ja nuoria

Suurin osa uraansa aloittavista merimiehistä oli nuoruutensa vuoksi naimattomia. Naimisiinmeno oli mahdollista vasta täysi-ikäisille, 18-vuotiaalle. Käytännössä ajan tavan mukaan miehellä tuli olla naimisiin mentäessä valmiudet elättää perhe, toisin sanoen ammatti ja työpaikka. Käytännössä säätyläispiireissä miehet menivät naimisiin 30 ikävuoden paikkeilla ja naiset useamman vuoden nuorempina. Rahvaan keskuudessa puolisoitten väliset ikäerot olivat pienempiä. Toinen syy merimiesten naimattomuuteen

<sup>47</sup> Vainio-Korhonen 1998, 128-130.

nuoruuden lisäksi oli se, että työ vei miehen pois kotoa jopa useiksi vuosiksi, joten perheettömän miehen lienee ollut helpompi lähteä merille kuin perheellisen. Merimiehen ammatti olikin tyypillinen juuri nuorten ja naimattomien miesten keskuudessa. Viidestäkymmenestäseitsemästä oululaisesta pojasta ja nuoresta miehestä vain kolme miestä oli naimisissa pestautuessaan vuonna 1858. He olivat 23-, 24- ja 29-vuotiaat. Raahelaisista 17 pojasta ja nuoresta miehestä vain yksi oli naimisissa, iältään 22 vuotta. Naimissa olevien miesten pestien luonteissa ei ole nähtävissä korostunutta hakeutumista lyhyille purjehduksille ympärivuotisten sijaan. Vain Raahesta purjehtinut Erik Lundqvist purjehti pääsääntöisesti vain lyhyitä purjehduksia. Hän siis vietti talvet maissa ja purjehti kesäisin muutaman kuukauden mittaisia purjehduksia. Naimisiin mentyään toiset jatkoivat merimiehinä, toiset päätyivät ammatin vaihtoon. Useat merillä olleet pojat ja nuoret miehet työskentelivät naimisiin mentyään esimerkiksi kaupungin työmiehinä.<sup>48</sup>

Naimaton kokki Lars Henrik Holländer lähti 22-vuotiaana ensikertalaisena parkki Helioksella kahden vuoden purjehdukselle. Lähteet eivät kerro hänen purjehtineen tämän jälkeen, mutta kymmenen vuotta myöhemmin hän oli kaupungin työmiehenä ja asui vaimonsa ja kahden alaikäisen lapsensa Oulun toisessa kaupunginosassa omassa taloudessaan.<sup>49</sup>

Avioliiton vaatimien taloudellisten edellytysten puuttuessa merimiehillä, kuten muillakin nuorilla miehillä, saattoi olla esiaviollisia sukupuolisuhteita vastakkaiseen sukupuoleen ja heillä saattoi olla lapsiakin. Mikäli mies tunnusti lapsen omakseen, hän usein myös joutui osallistumaan lapsen elatukseen. Ei liene poikkeus, että muutaman merille lähteneen pojan vanhemmat olivat solmineet avioliiton vain hiukan ennen pojan syntymää. Näin ollen nämäkin pojat oli saatettu alkuun ennen avioliittoa. Merille lähteneiden poikien joukossa oli myös aviottomia poikia, joiden omaisista tiedetään vain äiti.<sup>50</sup>

Salavuoteus eli naimattoman miehen ja naisen sukupuolinen yhteys oli laissa rangaistava teko, mutta siitä ei rangaistu yhtä kovasti kuin huoruudesta, jolloin toinen suhteen osapuoli oli naimisissa. Käytäntö osoitti, ettei salavuoteuteen ja palkollisten seurusteluun välttämättä suhtauduttu kovin paheksuvasti. Palkollisilla saattoi olla säännöllisiä ja pitkään kestäneitä sukupuolisuhteita, jotka olivat isännän tiedossa.

<sup>48</sup> Häggman 1994, 86-89, 95, Kaukiainen 1998, 86, OMHA Bb:7, 88, 98, 103-104, 142, 144, 200, RMHA Bb:3, 114, 122, 132, 143, 177, 201, 204.

<sup>49</sup> OMHA Bb:7, 96, Henkikirja Ou:66, 38.

<sup>50</sup> Kaukiainen 1998, 86, HisKi, Raahe, vihityt, Niemelin, kastetut, Niemelin, Oulu, vihityt, Haataja, kastetut, Haataja, Moilanen, Sjögren.

Yleensä merimiehet, rengit, kisällit ja oppipojat olivat suhteessa saman yhteiskunnallisen statuksen omaaviin naisiin eli pääasiassa piikoihin. Suurin osa kaupungin aviottomista lapsista olikin piikojen lapsia. Jos salavuoteus tuli julki, kumpikin osapuoli joutui oikeuteen. Mies tuomittiin vain jos hän tunnusti rikoksen tai kaksi jäävitöntä todistajaa todisti häntä vastaan. Rangaistuksena oli yleensä sakko ja ilmeisesti miehet myös osallistuivat aviottoman lapsensa elatukseen. Julkitulleet salavuoteussuhteet johtivat harvoin avioliittoon.<sup>51</sup>

### **3.3 Oululaisille laivoille kaupungista, raahelaisille lähiseuduilta**

Valtaosalle oululaisista laivapojista on merimieshuoneen ottokatselmuskirjaan merkitty kotipaikaksi Oulu. Kaksi poikaa oli syntynyt Oulun tuomiokirkkoseurakuntaan kuuluvan maaseudun alueella lähellä Oulua. Varsinaisia ulkopaikkakuntalaisia oli vain neljä. He olivat kotoisin lähipitäjistä Muhokselta, Tyrnävältä ja Siikajoelta. Vain kajuuttavahti Samuel Leonard Ceder oli syntynyt Kymenlaakson Elimäellä ja saapui Ouluun Loviisasta.<sup>52</sup>

Oulu oli koko 1800-luvun ajan pientä poikkeusta lukuun ottamatta muuttovoittoaluetta. Vuosittainen muuttovoitto oli noin 10 – 100 henkilöä. Pääosa muuttajista tuli lähipitäjistä ja oman läänin alueelta. Eniten Ouluun muutettiin runsasväkisiltä ja maatalousvaltaisilta Oulujoen eteläpuolisilta alueilta kuten Limingasta, Tyrnävältä, Muhokselta, Lumijoelta, Kempeleeltä, Siikajoelta, Hailuodosta, Temmeksestä ja Revonlahdelta sekä Oulujoen pohjoispuolisilta karjatalousalueilta Iistä, Haukiputaalta, Ala- ja Ylikiimingistä ja Pudasjärveltä. Kaupungeista muuttajia tuli Ouluun eniten Raahesta, Tornioista ja Kuopiosta, johon Oululla kauppa- ja merikaupunkina oli vetoa. Vaikka yhteydet muihinkin rannikkokaupunkeihin vanhastaan olivat olemassa, Oulu säilyi kuitenkin tavoiltaan ja murteeltaan omaleimaisena kaupunkina.<sup>53</sup>

19-vuotias Isak Roininen saapui Ouluun lähipitäjästä Muhokselta. Muhoksen kirkonkylälle oli Oulusta matkaa noin 40 kilometriä. 21-vuotias Johan Siira saapui Tyrnävältä, noin 30 kilometrin päästä ja 23-vuotias Johan Hahtojoki oli kotoisin 60 kilometrin päästä Siikajoelta. He kaikki olivat ensikertalaisia merellä. Vain Hahtojosta tuli pitkän linjan merimies Ouluun, henkikirjat kertovat hänen purjehtineen

<sup>51</sup> Vainio-Korhonen 2006, 116-117, 128, 130-131.

<sup>52</sup> OMHA Bb:7, 86-105, Snellman 1974, 172.

<sup>53</sup> Hautala 1975, 121-123.

puolimatruusina vuonna 1865.<sup>54</sup>

Samuel Leonard Ceder oli selvä poikkeus tulijoiden joukossa. Hän ei muuttanut pysyvästi Ouluun vaan oli kenties saapunut jonkun ulkopaikkakuntalaisen aluksen mukana ja pestautui oululaiselle parkkilaiva Kotkalle. Hän oli myös saattanut aiemmin karata ulkomailla ja päätyä sitä kautta Ouluun. Tässä tapauksessa kotikaupunkiin Loviisaan ei kannattanut vähään aikaan mennä, jotta vältti karkaamisesta aiheutuvan rangaistuksen. Hyvin todennäköisesti Ceder ei ollut viidentoista vuoden iästään huolimatta ensikertalainen merillä, tuskin hän muuten olisi uskaltanut tehdä näin suuria muutoksia elämässään. Vuonna 1858 Kotkan määränpäänä oli Hull ja se palasi muutaman kuukauden kuluttua takaisin Ouluun. Kotkalla purjehtimisen jälkeen Ceder siirtyi Turkuun, missä hän sai gässen (laivapojan) ja jungmannin pestin. Myöhemmin hän yleni Turussa aliperämieheksi ja perämieheksi asti. Hän kävi kahteen otteeseen merikoulua, purjehti välillä Englannissa perämiehenä ja lopulta siirtyi merikapteeniksi ja kauppiaaksi Vaasaan. Ceder oli lähtöisin säätyläiskodista. Hänen isänsä oli toiminut kirkkoherran apulaisena Elimäellä ja isoisä Kesälahden kirkkoherrana. Samuel Leonardin isä oli kuollut pojan ollessa 2-vuotias. Siirtyminen myöhemmin laivuriporvariksi naapurikaupunkiin oli tavallista, mutta kysymys herää, mikä sai nuoren säätyläispojan muuttamaan niin usein paikkakuntaa. Nuori Ceder oli kaiketi karannut kodistaan ja tehnyt näin suvun perinteistä poikkeavan ammatinvalinnan.<sup>55</sup>

Raahen merimieshuoneen ottokatselmuskirjoihin on merkitty viiden nuoren miehen kohdalle kotipaikaksi (Raahen) kaupunki. Raahen seurakunnan historiakirjojen mukaan kaksi poikaa oli kotoisin Raahen seurakunnan alueelta. Yhden pojan syntymäpaikkaa ei ole merkitty, mutta hänen isänsä ollessa merimies on luonnollista, että hänkin oli kotoisin Raahesta. Kymmenen poikaa ja nuorta miestä oli kotoisin muualta.

Raahen seurakunnan kirjanpidosta ei ole juurikaan saatavissa viitteitä siitä, mistä Raahen muuttajat saapuivat. Kuten Ouluunkin, ulkopaikkakuntalaiset merille mielivät nuoret miehet tulivat Raahen pääasiassa lähiseuduilta. Noin kymmenen kilometrin säteeltä, Pattijoelta ja Palonkylästä, saapuivat 17-vuotias Johan Huhtala, 19-vuotias Matts Alexander Henriksson Kallio, 20-vuotias torpparin poika Johan Perkaus ja 12-vuotias itsellisen poika Jacob Bruun. Vajaan 20 kilometrin päästä Kopsan kylästä tuli 23-vuotias kyläsepan poika Matts Koskela ja Pyhäjoen Pohjoiskylästä, noin 30

<sup>54</sup> OMHA Bb:7, 88, 90, 100, 102, 114, 119, 121, 133, 167, 181, Henkikirja Ou:57, 1364.

<sup>55</sup> OMHA Bb:7, 92, Snellman 1974, 172, Genealogia: merimieshaku, Samuel Ceder.

kilometrin päästä, saapui ulkopaikkakuntalaisista vanhin, 26-vuotias Johan Wuotila.<sup>56</sup> 22-vuotiat Erik Lundqvist ja Anders Wähäsalo olivat kotoisin Vihannista. Toisen matka Salon kylästä sisämaasta päin oli noin 50 kilometriä. Lundqvistin kotipaikka saattoi Vihannin sijasta olla myös Revonlahti, joka sijaitsee noin 25 kilometrin päässä Raahesta.<sup>57</sup>

Raahea ympäröivä Salon pitäjä koostui Saloisten, Pattijoen ja Vihannin alueista. Muun muassa Salon, Palon ja Kopsan kylät kuuluivat Saloisiin ja Alpua, Ilveskorpi ja Lumimetsä Vihantiin. Elinkeinorakenne oli lähes kokonaan maatalousvaltainen, sillä pitäjän alueella oli vain muutamia käsityöläisiä, kruunun- tai kirkonvirkamiehiä ja merimiehiä. Raahen ulkopaikkakuntalaisina tulleet nuoret miehet olivat mitä todennäköisimmin lähtöisin maanviljelyksen parista.<sup>58</sup>

Kaksi ulkopaikkakuntalaista olivat asuneet Raahessa jo aiemmin, mutta olivat alunperin kotoisin muualta. Pormestarin renki, 18-vuotias Pähl Tervo, oli kotoisin Pudasjärveltä, noin 160 kilometrin päästä. 17-vuotias tullivahtimestarin renki Abram Salmenius oli kotoisin Kalajoelta, jonne tuli matkaan Raahesta noin 60 kilometriä. Kalajoen Pohjankylän Santaniemessä kokoontuivat Oulun läänin merkittävimmät markkinat ja alueella oli useiden kokkolalaisten ja raahelaisten kauppahuoneiden markkinatupia ja terva-aittoja. Alueelle suunniteltiin haettavan kaupunkioikeuksia johtuen sen vilkkaudesta markkina-aikaan, mutta hanke kariutui lopulta ja 1860-luvun jälkeen markkinoiden merkitys väheni kaupan siirtyessä läheisiin kaupunkeihin. Vilkas kaupankäynti ja tiiviit yhteydet läheisiin kaupunkeihin ovat voineet olla vaikuttamassa Salmeniuksen lähtöön Raahen ensin rengiksi ja myöhemmin merille.<sup>59</sup>

Kaupungeilla ja niitä ympäröivillä maaseuduilla oli kiinteät yhteydet. Talonpojat toivat säännöllisesti tuotteitaan myyntiin kaupunkeihin ja kaupankäynti oli vilkasta. Myös Sisä-Suomesta Savoia ja Karjalaa myöten talonpojat toivat polttamansa tervan myyntiin kaupunkeihin rahdattavaksi edelleen ulkomaille. Näin ollen myös sisäsuomalaisilla oli tiiviit yhteydet Pohjanmaan merikaupunkeihin eikä ollut ihme, että sisämaan pojat lähtivät rannikkokaupunkiin etsimään toimeentuloaan. Talonpojilla oli yleensä kaupungissa tietty kauppias, jolle he myivät tavaransa ja jonka luona he majoittuivat kaupunkimatkoillaan. Näin ollen joku poika saattoi tätäkin kautta saada

<sup>56</sup> Nygård 1995, 96-99, RMHA Bb:3, 116, 117, 119, 126, RMHA Bea:3, Huhtala, Eniro, viitattu 12.1.2010. HisKi, Raahela, kastetut, Perkaus, Bruun, Koskela, Yo-matriikkelit, Ceder, HisKi, Elimäki, kastetut, Ceder.

<sup>57</sup> RMHA Bb:3 113, 114, Eniro, viitattu 12.1.2010.

<sup>58</sup> Nygård 1995, 67-68, 114.

<sup>59</sup> RMHA Bb:3, 123, 124, Tuulasvaara 1960, 185-187.

paikan kauppiaan kauppialukseen.<sup>60</sup>

Merikaupungit poikkesivat toisistaan rekrytointialueidensa luonteiden osalta. Leena Sammallahden mukaan Raahe poikkesi rekrytointialueeltaan Etelä-Suomalaisista kaupungeista siinä, että sen alueelle tultiin usein työnhakuun maaseudulta. 1800-luvun alun Helsinkiin merimiehet tulivat yhä useammin kaupungin alueelta tai lähipitäjistä. Myös pietarsaarelaisiin laivoihin pestautuneet miehet olivat samoihin aikoihin useimmiten kotoisin kaupungista tai sen lähistöltä. Sen sijaan Raahessa 1800-luvun puolimaissa oli pestautujien joukossa savolaisia renkipoikia, jotka olivat tulleet Raheen rennin töitä hakemaan, mutta pestautuneet laivalle.<sup>61</sup> Tarkasteltavista Oulusta lähteneistä nuorista miehistä vain 8,6 prosenttia oli kotoisin kaupungin ulkopuolelta. Sen sijaan raahelaisten joukosta 52,6 prosenttia oli ulkopaikkakuntalaisia, mikä puoltaa Sammallahden näkemystä rekrytointialueista. Varsinaisia Savosta tulijoita ei tähän joukkoon osunut.

### 3.4 Kaupunkien väestö

Kaupunkien väestö koostui aatelistosta, oppineesta säädyistä, muista säätyläishenkilöistä, porvareista ja muista kaupungin asukkaista. Kaikkien kaupungin asukkaiden virkamiehiä, sotilaita ja palkollisia lukuun ottamatta tuli olla porvareita. Porvareilla tarkoitettiin kaupungin varsinaisia asukkaita ja kaupunkielinkeinojen harjoittajia. Porvarit voitiin jakaa neljään ryhmään: kauppiaisiin, käsityöläisiin, alempaan porvaristoon ja varattomimpaan väestöön. Varallisuuserot ja sen myötä sosiaalinen arvostus olivat jakautuneet porvarien kesken epätasaisesti. Kaupungin varakkaimpia henkilöitä olivat eräät suurkauppiaat ja kauppiassukujen edustajat, jotka usein harjoittivat laivanvarustusta ja ulkomaankauppaa. Tällaisia sukuja olivat Raahessa esimerkiksi Lang, Sovelius ja Freitag. Oulussa suurkauppiaita olivat muun muassa Wacklinit, Niskat, Bergbomit, Snellmanit ja Franzénit. Kauppiaiden lisäksi kaupungin asioista päättivät käsityöläiset.<sup>62</sup>

Aikalaisten laatimien väkilukutaulujen antamien tietojen nojalla kaupunkien väestö voitiin jakaa tarkemmin kahdeksaan ryhmään, joiden avulla voidaan selvittää sosiaalisia kerrostumia. Kokkolassa esiintyi kahdeksan ryhmää: säätyläiset, siviilivirkamiehet, virasta eronneet, tehtaiden isännät ja työntekijät, laivanvarustajat ja

<sup>60</sup> Rantatupa 1995, 297-302.

<sup>61</sup> Sammallahti 1988a, 16.

<sup>62</sup> Nygård 1995, 109, 118-121, 124, Hautala 1975, 188-200.

kauppiaat, laivurit ja merimiehet, inspektorit ja erilainen palvelusväki, käsityöläiset työntekijöineen. Neljä ensimmäistä ryhmää olivat varsin pieniä ja kaupunkiyhteiskunnan varsinaisen ytimen muodostivatkin kauppiaat, käsityöläiset, laivurit ja merimiehet sekä palvelusväki.<sup>63</sup>

Kauppiaalla tuli olla tarvittava koulutus ja taidot ammatinharjoittamiseksi ja hänellä tuli olla takuu veronmaksukyvyystään ensimmäisiksi kuudeksi vuodeksi. Kauppiaaksi tulevan piti maksaa porvaruusmaksu ja kaupungin maistraatti myönsi hänelle porvarinoikeuden, mikäli kaupungissa oli ollut ennestään tarpeeksi saman alan elinkeinon harjoittajia ja mikäli hakijan maine oli hyvä. Kauppiaat toimivat kauppahuoneissaan ja harjoittivat muun muassa laivanvarustusta, vienti- ja tuontikauppaa sekä tukku-, vähittäis- ja ruokatavarakauppaa.<sup>64</sup>

Kaupungissa oli erittäin varakkaita, varsin varakkaita ja paljon vähemmän varakkaita, varattomia tai velkaisia kauppiaita. Ulkomaankauppa ja laivanvarustus liittyivät kiinteästi toisiinsa. Kauppahuoneet omistivat aluksia ensin osakkaina, kunnes varallisuuden kasvun myötä ne saattoivat varustaa omia aluksia. Merkittävimmät kauppahuoneet olivat yhteydessä toisiinsa myös avioliittojen kautta. Ennen Krimin sotaa kauppahuoneet harjoittivat yleisesti kaikkea taloudellista toimintaa, kuten esimerkiksi alusten myyntiä, vienti- ja tuontikauppaa, rahtaustoimintaa. Lisäksi niillä saattoi olla osuuksia tehtaista, sahoista tai ruukeista. Toimiminen usealla toimialalla auttoi kauppiaita selviytymään huonojen aikojen yli. 1840-luvulta lähtien alkoi tapahtua erikoistumista. Syy kaupunkien kauppahuoneiden monopoliin ulkomaanpurjehduksessa oli talonpoikien maalaispurjehdusta rajoittavat säädökset. Talonpojat saivat varustaa korkeintaan 50 lästin aluksia ja heille oli sallittu purjehdus vain Tukholmaan ja 1830-luvulta alkaen Itämeren satamiin. Pohjanlahden rannikko oli kivistä eikä suojaista saaristoa ollut, joten se soveltui huonosti pienten alusten liikennöintiin.<sup>65</sup>

Niin sanottu alempi porvaristo oli moniulotteinen joukko erilaisten ammattien harjoittajia, suurin osa heistä teki ruumiillista työtä ja sai toimeentulonsa merenkulusta tai siihen läheisesti liittyvistä ammateista. Alempaan porvaristoon kuului meriväkeä, laivureita ja merimiehiä, suojelusmiehiä, jotka tekivät erilaisia kaupungin töitä sekä myös esimerkiksi teurastajia, kaupan apumiehiä ja kalastajia. Merenkulkua harjoittavissa kaupungeissa kysyntää oli merimiesten lisäksi kirvesmiehille, sepille, köydenpunojille ja purjeenneulojille. Käsityöläisen ja alempaan porvaristoon kuuluvan

<sup>63</sup> Möller 1970, 80-83.

<sup>64</sup> Möller 1970, 81, 83-84, Ojala 1996, 271.

<sup>65</sup> Ojala 1996, 183-186, 209.



välillä yhteiskunnallisen arvotuksen määrän ratkaisi varallisuus.<sup>66</sup>

Rajan vetäminen säätyläisten ja rahvaan välille saattoi olla hankalaa. Rikastuneet kauppiaat tai käsityöläiset saattoivat elää säätyläistyylistä elämää, vaikka alkuperältään eivät siihen kuuluneet. Toisaalta säätyläinen saattoi köyhtyä nopeastikin. Varsinkin merenkulkua harjoittavissa tapulikaupungeissa jako oli hankalaa tehdä laivanvarustajien, kauppalaivureiden, merikapteenien, perämiehien, laivanselvittäjien ja meklareiden sekä laajan kipparijoukon kesken. Kaupungin johtavat tukkukauppiaat toki kuuluivat säätyläistöön.<sup>67</sup>

### 3.5 Maaseudulla alenevaa sosiaalikiertoa

Maaseudulla väestö voitiin jakaa karkeasti toisaalta tilanomistajiin ja talollisiin, toisaalta tilattomiin. Tilanomistajiin kuuluivat niin säätyläismaanomistajat ja suurtilalliset kuin huomattavasti vaatimattomammin elävät talonpojat, jotka myös omistivat tilansa. Tilanomistajia olivat myös uudisraivauksen myötä tilansa luoneet uudisasukkaat ja vuokraviljelijät, lampuodit. Tilalliset ja talonomistajat erosivat selvästi maaseudun alemmista sosiaaliryhmistä ja 1800-luvulla ero kasvoi entisestään.<sup>68</sup>

Tilattomaan väestöön luettiin torpparit, jotka olivat osatilan vuokraajia ja työmiehiä. Siihen luettiin myös talon vakinainen työväki ja tilapäinen eli irtain maataloustyöväki, kuten piijat, rengit ja muonamiehet. Tilattomia olivat myös mäkitupalaiset, itselliset ja loiset, jotka muodostivat maaseudun väestön alimman sosiaalisen kerroksen.<sup>69</sup>

Parhaimmassa asemassa olivat talolliset, mutta talollisen poika tai tytärkin saattoi joutua alenevaan säätykiertoon kun tila siirtyi isältä vanhimmalle veljelle. 1800-luvun alkupuolta aina 1860-luvulle asti leimasi Oulun ja Vaasan läänissä maaseudulla nopea väestönkasvu. Raahea ympäröivän Salon pitäjänkin väkiluku lähes kaksinkertaistui kuudessakymmenessä vuodessa. Pohjanmaalla uusia tiloja syntyi uudisraivauksen ja tilojen halkomisen myötä. Toisinaan väistyvät perilliset rupesivat kotitilansa torppareiksi. Tiloja ei voitu lohkoa loputtomasti, sillä peltoalan pienentyessä tila ei välttämättä pystynyt elättämään koko väestöä. Tilojen osittamisrajoitus oli syynä alenevalle säätykierrolle. Kokotilan omistajien määrä kasvoi hitaammin kuin muun

<sup>66</sup> Nygård 1995, 122, 124-125, Ojala 1996, 246.

<sup>67</sup> Wirilander 1974, 101-102.

<sup>68</sup> Soininen 1974, 28-32.

<sup>69</sup> Soininen, 1974, 34-41.

maatalousväestön joten kaikkein eniten kasvoi tilaton väestö. Työvoiman ylitarjonta piti palkkatason matalana ja moni joutui etsimään elantonsa muualta kuin maatalouden parista.<sup>70</sup>

Tilattomasta väestöstä turvatuimmassa asemassa olivat torpparit ja talon vakinainen työväki. Piijat ja rengit tekivät työsopimuksen vuodeksi kerrallaan. Kausi- ja satunnaistöiden varassa elävät mäkitupalaiset, itselliset ja loiset olivat kaikkein hankalimmassa asemassa. Yleensä kesällä löytyi töitä, mutta talvella työnsaanti oli hankalampaa. Tämä saattoi johtaa velkaantumiseen, kerjäämiseen ja köyhäinavun varaan joutumiseen. Laillinen suojelu eli kotipaikkaoikeus lisäksi rajoitti irtaimen väen liikkumista niin, ettei vieraille seudulle voinut lähteä vapaasti työnhakuun. Töiden etsiminen rannikkokaupungeista ja merille lähtö on voinut olla joillekin nuorille miehille ainoa vaihtoehto elannon hankkimiseksi väestön kasvettua ja töiden loputtua kotiseudulla.<sup>71</sup>

Tällaiseen tilanteeseen viittaisi pattijokelaisen itsellisen pojan Jacob Bruunin ja palonkyläläisen torpparin pojan Johan Perkauksen lähtö merille. Raahelaisen Frans Jacob Joensuun isä laskettiin talonpojaksi Frans Jacobin syntyessä, mutta myöhemmin perhe muutti Raaheen isän työskennellessä merimiehenä. Tässäkin tapauksessa saattoi olla kyse siitä, ettei kotitila voinut elättää kaikkia perillisiä, vaan väistyvä perillinen joutui etsimään elantonsa muualta.<sup>72</sup>

### **3.5 Nuorten merimiesten sosiaaliset lähtökohdat**

Merille lähteneiden poikien ja nuorten miesten sosiaalisia lähtökohtia voidaan tarkastella etsimällä tietoja heidän isiensä ammateista. Pääasiallisena lähteenä ammattien selvittämisessä toimivat kirkonkirjat. Ne kertovat, mikä on ollut isän ammatti pojan syntyessä. Oulun seurakunnan historiakirjoista löytyy tieto 28 merille lähteneen nuoren miehen isästä. Raahen seurakunnan historiakirjat kertovat yhdeksän raahelaisen pojan ja nuoren miehen isästä. Sosiaalisia lähtökohtia selvitetessä seurakunnan historiakirjojen ohella tiedonlähteenä toimii P.W. Snellmanin teos Oulun laivoja ja laivureita 1816 – 1875, joka esittelee ”eräitä entisiä Oulussa hyvin tunnettuja merikapteeneja, jotka isiensä johdolla aloittivat merimiesuransa purjehtien viimein itse laivanpäällikköinä”. Teoksessa esitellään matrikkelinomaisesti ”Eräitä elämäkerrallisia

<sup>70</sup> Soininen 1974, 40-49, Jutikkala 1958 354-356, Nygård 1995, 102-105.

<sup>71</sup> Soininen 1974, 36-41, Nygård 1995, 114-116.

<sup>72</sup> HisKi, Raahe, kastetut, Brun, Joensuu, Perkaus.

ym. tietoja edellä mainituista laivanvarustajista, merenkulkijoista ym. henkilöistä”. On aihetta olettaa, että Snellmanin esittelemät nuoret miehet kuuluivat Oulun kauppiassukuihin ja heidän isänsä enemmän merkittäviin ja varakkaisiin kuin vähäisiin merenkulkijoihin eli tavallisiin merimiehiin. P.W. Snellman kertoo 13 pojasta ja antaa tietoja kahdeksasta isästä. Kaikki isät olivat laivuriporvareita joukossaan yksi nimismies.<sup>73</sup>

Taulukko 3. Merille lähteneiden poikien ja nuorten miesten isien sosiaalinen asema.

tiedot isän sosiaalisesta asemasta	Oulu	Raahe	Yht.	prosenttia
<b>Maaseudulta tulevat:</b>				
isästä ei mainintaa, kotoisin maaseudulta	3	7	10	13
<b>Palkolliset, päivätyöläiset:</b>				
isä renki	1		1	1
isä itsellinen		1	1	1
<b>osittain vuokraviljelijä:</b>				
isä torppari	1	1	2	3
<b>Tilanomistaja:</b>				
isä talonpoika		1	1	1
<b>Käsityöläiset:</b>				
isä seppä		1	1	1
<b>Muut säätyläiset:</b>				
isä virkamies	1		1	1
isä pappi	1		1	1
<b>Kaupunkilaiset:</b>				
isästä ei mainintaa, kotoisin kaupungista	19	1	20	27
<b>Alempi porvaristo:</b>				
avioton, vain äiti tiedossa	2		2	3
isä merimies, työmies tms. kuului alempaan porvar	19	4	23	31
<b>Porvaristo, säätyläiset:</b>				
isä käsityöläinen	1	1	2	3
isä kauppias	3		3	5
isä merikapteeni	4		4	6
isä laivanvarustaja	1		1	1
<b>Muut säätyläiset:</b>				
isä virkamies		1	1	1
isästä ei mainintaa, säätyläistausta	1		1	1
<b>Yhteensä:</b>	<b>57</b>	<b>18</b>	<b>75</b>	<b>100</b>

Lähde: OMHA Bb:7, 86- 105, RMHA Bb:3 112- 128, Bea:3; Huhtala,

Hiski: Raahe: kastetut, sukunimen mukaan, Hiski: Oulu: kastetut, sukunimen mukaan.

Snellman 1974, 166- 254, sukunimen mukaan.

<sup>73</sup> Snellman 1974, 5, 19, 159.

Suurimman rekrytointiryhmän muodosti alempi porvaristo.

Taulukosta 3 selviää, että poikia lähti merille kaikista sääty-yhteiskunnan sosiaalisista kerroksista. Oululaisista pojista suurin osa oli kotoisin kaupungista, raahelaisista maaseudulta. Suurimman yksittäisen ryhmän muodostavat kaupungista tulevien poikien ja nuorten miesten isät, jotka kuuluivat pääasiassa alempaan porvaristoon ja yleisimmät ammatit heidän keskuudessaan olivat merimies ja työmies. Alempaan porvaristoon kuuluneiden osuus kaikista lähtijöistä oli hiukan yli 30 prosenttia. Toisen yhtä suuren ryhmän muodostavat ne, jotka ovat kotoisin kaupungista, mutta joista ei löydy tietoja seurakunnan historiakirjoista. On oletettavaa, että he kuuluivat enemmän alempaan porvaristoon ja kaupungin vähäväkisiin kuin ylempiin sosiaalisiin kerroksiin. Näin ollen alemman porvariston osuus lähtijöistä saattaa nousta jopa lähelle 60 prosenttia. Joukossa lienee myös heitä, joiden isillä ei välttämättä edes ollut ammattia eli jotka kuuluivat kaikkein köyhimpään väestöosaan.

Maaseudulta rekrytoittiin kaikista yhteiskunnan kerroksista. Useimmiten isän sosiaalista asemaa ei merkitty.

Seuraavaksi suurimman yksittäisen ryhmän muodostavatkin Raaheen maaseudulta tulleet, joiden isistä ei ole tietoa. Muut neljä Raaheen maaseudulta tullutta ovat lähtöisin tasaisesti maaseudun eri sosiaalisista kerroksista, heidän isänsä edustavat itsellisen, torpparin, talonpojan ja sepän statusta. Aiemmin mainittu talonpoika työskenteli myöhemmin Raahessa merimiehenä. Ouluun maaseudulta tulleet olivat kirkonkirjojen mukaan rengin, torpparin ja virkamiehen poikia joukossaan säätyläistaustainen Samuel Leonard Ceder, joka oli syntyisin Kymenlaakson Elimäeltä. Kolmesta maaseudulta Ouluun tulijasta ei ole tietoja.

On olemassa useita syitä, miksei kaikkia tulijoita löydy HisKi-tietokannasta. Tietokannan tallennusprojekti on vielä kesken, joten voi olla että tallennuksen edetessä kyseisten seurakuntien tiedot täsmentyvät. Syynä voi olla myös seurakunnan puutteellinen kirjanpito tai se, että tulijat edustavat alhaisinta sosiaalista kerrostumaa, jolloin esimerkiksi isän ammatin puuttuminen, alhainen status tai vaihtuva asuinpaikka aiheuttavat poisjäännin kirjanpidosta. Yleisesti ottaen maaseudun varattomin väestö, kausi- ja satunnaistöiden varassa elävät ja vuosipalkolliset, oli kaikkein liikkuvaisinta ja joutui ensimmäisenä etsimään töitä kotiseutunsa ulkopuolelta.

Myös porvaristosta ja säätyläistöstä pestauduttiin, vaan syyt olivat toiset.

Kauppiaan, merikapteenin ja laivanvarustajan ammatit liittyivät kiinteästi toisiinsa. Kapteeni oli laivanvarustajan edustaja ulkomailla ja osallistui kaupankäyntiin.

Merikapteenit olivat säännöllisesti sen kaupungin laivuriporvareita, joiden aluksia he kuljettivat. Kapteenien oli myös luvallista ottaa omaan hyttiinsä osa rahtia ja myydä se omiin nimiinsä. Moni merikapteeni omisti osuuksia aluksista eli harjoitti laivanvarustusta. Moni kauppias oli nuorempana ollut merillä ja harjoitellut ulkomaankauppaa laivapäällikkönä. Ei myöskään ollut tavatonta, että merikapteeni jäi myöhemmin maihin ja ryhtyi kauppiaaksi. Laivanvarustusta harjoittavat kauppahuoneet lähes poikkeuksetta myivät tavaran eteenpäin ja kävivät kauppaa ympäröivän maaseudun kanssa. Merikapteenit, kauppiat ja laivanvarustajat kuuluivat samaan yhteiskunnan arvoasteikolla korkealla olevaan ryhmään. He olivat lähes poikkeuksetta säätyläisiä ja kuuluivat porvaristoon. Porvaristoon voidaan myös lukea käsityöläisten pojat. Muihin säätyläisiin voidaan lukea raahelainen insinööri-maanmittarin poika ja kajuuttavahti Adolf Wilhelm Boman, jonka isästä ei ole tietoa, mutta jonka P.W. Snellman esittelee Oulun laivoja ja laivureita käsittelevässä teoksessaan.<sup>74</sup>

### **3.6 Pestautuminen säädyn mukaan**

Poikien ja nuorten miesten isien sosiaalisen statuksen taulukoiminen poikien pestien mukaan kertoo, että pojat olivat sidottu tiettyyn pestiin säädystään riippuen. Taulukosta 4 selviää, että alemman porvariston pojat pestautuivat kokeiksi, mutta kajuuttavahdeissa ja oppilaissa oli poikia säätyläistön keskuudesta ja toisaalta myös kaikkein köyhimmän väestönosan keskuudesta.

Kokeiksi pestautuneiden poikien ja nuorten miesten isät muodostivat selvästi määriteltävän sosiaalisen ryhmän. He olivat ruumiillisen työn tekijöitä, kaupungin alempaa porvaristoa, johon kuului muun muassa merimiehiä, työmiehiä, kirvesmiehiä ja vartijoita. Nuohooja, muurari ja urkujenpolkija kuuluivat myös alempaan porvaristoon. Maaseudulta tulleiden kokkien isät edustivat talonpojan, kyläsepän, torpparin ja rengin ammatteja. Aviottomana syntyneen pojan omaisista tiedetään vain äiti. Kokkeina aloittaneiden merimiesura eteni tiettyä kaavaa myöten ja heidän oli mahdollista yletä miehistön keskuudessa. Perämiehen ja kapteenin pestit oli varattu säätyläispojille, joten heidän ei ollut nousta päällystään. Alusten miehistö, tavalliset merimiehet, kuuluivat yhteiskunnalliselta statukseltaan alempaan porvaristoon, joten pojat pysyivät näin isiensä säädysssä.

---

<sup>74</sup> Möller 1970, 98-99, 101.

Taulukko 4, kajuuttavahtien, oppilaiden ja kokkien isien ammatit

Kajuuttavahdit	Isien ammatit	isien lkm
Yht. 14 hlöä	syntynyt aviottomana, vain äiti tiedossa	1
	merimies	4
	nimismies	1
	kauppias	1
	kauppias, laivanvarustaja	1
	laivanvarustaja	1
	merikapteeni, laivuriporvari (isällä kaksi poikaa)	2
	isän ammatti tuntematon, säätyläistaustainen	2
		Yht. 13
Oppilaat	Isien ammatit	isien lkm
Yht. 8 hlöä	tuntematon	1
	itsellinen	1
	merimies	1
	seppä	1
	nahkurimestari	1
	merikapteeni, laivuriporvari	1
	kauppias, laivuriporvari	1
	insinööri, maanmittari	1
		Yht. 8
Kokit	Isien ammatit	isien lkm
Yht. 52 hlöä	ei mainintaa	29
	syntynyt aviottomana, vain äiti tiedossa	1
	merimies	5
	merimies, työmies	2
	työmies	3
	merimies, työmies, kirvesmies (isällä kaksi poikaa)	2
	kirvesmies	1
	vartija	1
	urkujenpolkija	1
	torppari	2
	renki	1
	Muurari- nuohooja (isällä kaksi poikaa)	1
	kyläseppä	1
	talonpoika	1
		Yht 51

Lähteet: Hiski; Oulun tuomiokirkkoseurakunta, kastetut, sukunimen mukaan,  
Raahen seurakunta, kastetut, sukunimen mukaan,  
Snellman 1974, 166-254, sukunimen mukaan.  
RMHA Bb:3, 112.

Kajuuttavahtien ja oppilaiden omaisista löytyi korkean yhteiskunnallisen statuksen omaavia varakkaita kauppiaita, käsityöläismestareita, merikapteeneita, laivanvarustajia ja virkamiehiä ja toisaalta sosiaaliselta statukseltaan matalia merimiehiä, itsellinen ja avioliiton ulkopuolella poikansa saanut äiti. Kajuuttavahtien ja

oppilaiden omaiset ja pojat itse muodostivat hyvin heterogeenisen joukon ja edustivat yhteiskunnan ääripäitä. Kajuuttavahdit ja oppilaat olivat iältään keskimäärin muutaman vuoden kokkeja nuorempia ja heidän toimenkuvansa aluksella oli avustusluontoinen kokkien itsenäiseen työhön verrattuna. Jos poika lähti alle viisitoistavuotiaan merille, hän todennäköisesti pestautui oppilaaksi tai kajuuttavahdiksi.

Samaan pestiin pestautuneen säätyläispojan ja rahvaan pojan välille tehtiin selvä ero. Säätyläispoikia neuvoivat ja opettivat luonnollisesti säätyläiset eli perämiehet ja kapteenit, muita poikia heidän lisäksi ohjasivat ja kurittivat muut merimiehet. Säätyläistöstä lähtöisin olevat pojat yleensä majoittuivat laivapäällystön tiloihin kajuuttaan ja muut pojat keulaskanssiin miehistösuojaan, mikä jo rajasi heidän liikkumatilansa osittain erilleen aluksella. Sosiaaliselta statukseltaan eriarvoiset pojat pestattiin samannimiseen pestiin, mutta käytännössä pestin ja toimenkuvan sisältö aluksella määräytyi osittain heidän yhteiskunnallisen asemansa mukaan.

Tarpeeksi merilläolokokemusta hankittuaan säätyläispojat saattoivat kirjoittautua merikouluun ja opiskella perämiehiksi ja merikapteeneiksi. Näin he hankkivat ammatin, joka vastasi heidän säätynsä vaatimuksia. Koulunkäynti merikoulun perämies- ja merikapteeniluokilla oli ruotsinkielistä ja vaati hyvät ennakkotiedot, joten vain harvalla alemman porvariston lapsella oli siihen mahdollisuuksia.

Merille lähtevät säätyläispojat pestattiin itsestäänselvästi kajuuttavahdeiksi ja oppilaiksi, mutta köyhistä oloista lähtöisin olleilla kajuuttavahdeilla ja oppilailla oli yleensä joku erityinen syy lähteä merille. Lähtö saattoi heidän kohdallaan olla esimerkiksi sosiaalihuollollinen toimenpide, jolla yhteiskunta tai perhe itse koitti ratkaista köyhäinhoidollista ongelmaa lähettämällä pojan oppimaan ammattia ja tienamaan toimeentuloaan. Oppilaiksi ja kajuuttavahdeiksi saatettiin pestata myös niitä vähävaraisia poikia, jotka olivat kiinnostuneita merikoulusta ja sen alimmasta itämerilaivuriluokasta.

Vaatimattomammista oloista oli lähtöisin 15-vuotias kajuuttavahti Robert Sjögren, jonka äiti Kaisa Sjögren oli synnyttänyt avioliiton ulkopuolella. Ajan tavan mukaan avioliiton ulkopuolinen raskaus oli tuomittava teko ja johti usein häpeärangaistukseen. Häpeä lankesi myös lapsen päälle. Pattijokelaisen itsellisen poika Jacob Bruun pestautui oppilaaksi 12-vuotiaana. Itsellisillä ei välttämättä ollut omaa asuntoa, joten mahdollisesti Jacob Bruunin oli lähdettävä tienamaan elantonsa kodin ulkopuolelle. Kuusikymmentäviisi vuotta täyttänyt merimies Gabriel Liljeström oli sairas ja heikko eikä välttämättä pystynyt elättämään perhettään. Hänen 16-vuotias

poikansa Johan Gustaf lähti merille kajuuttavahtina.<sup>75</sup>

1700-luvun lopun käsityöläisten oppipoikien joukossa on nähtävissä samanlainen synnyinsäädyn vaikutus uralla etenemiseen ja etenemismahdollisuuksiin. Mestareiden joukossa oli selvästi enemmän talollisten, käsityöläisten, virkamiehistön ja upseeriston säätyjen edustajia, kuin heitä oli aloittelevissa oppipojissa. Tiellä oppipojasta mestariksi karsiutuivat muista useammin ne pojat, joiden aineelliset lähtökohdat olivat heikommät. Käsityöläisyys oli väylä sosiaaliseen nousuun, mutta se ei ollut kaikille yhtä helppoa. Helpoimmin mestarin asemaan nousivat käsityöläisten omat pojat tai avioliiton kautta edullisen aseman saavuttaneet.<sup>76</sup>

Merimiesten joukossa jako oli, jos mahdollista, vieläkin selvempi. Pojat jaettiin jo ensipesteihinsä säätytaustansa mukaan ja siirtymistä ryhmästä toiseen tapahtui vain harvoin. Silti sosiaalista nousuakin tapahtui. Aiemmin mainittu Jacob Haataja lähti ehkä sosiaalisista syistä nuorena oppilaana merille. Hänen isänsä oli merimies, joten Haatajastakin olisi pitänyt tulla merimies alusten miehistöön. 25 vuotta uransa aloittamisen jälkeen hän kuitenkin suoritti perämiehen tutkinnon. Aikaa häneltä meni siihen paljon kauemmin kuin säätyläispojilta, mutta hän selvästi nousi synnyinsäätynsä yläpuolelle. Sääty-yhteiskunnan alkavasta murtumisesta kertoo se, että omilla kyvyillään tiensä raivaaville miehille oli mahdollisuuksia sosiaaliseen nousuun olemassa.<sup>77</sup>

## **4. Miksi he lähtivät?**

### **4.1 15 vuoden ikä vedenjakajana**

Esiteollisen ajan ihmisen käsitys ihmisen elämänsäkaaresta voidaan kuvata esimerkiksi pyramidina, jossa jokainen vuosikymmen muodosti oman askeleensa. Syntymästä viiteenkymmeneen ikävuoteen saakka ihminen kiipesi pyramidin portaita ylöspäin. Viidenkymmeneen iässä elämä saavutti lakipisteensä, pyramidin huipun, ja siitä eteenpäin elämä lähestyi ehtoopuolta ja ihminen kulki pyramidin portaita alaspäin. Kymmenen- ja kaksikymmentävuotiaita ei pidetty vielä ajatukseltaan aikuisen veroisena, kolmekymmentävuotiaan nähtiin jo tarttuneen miehen töihin ja viisikymmentävuotiaana mies oli saavuttanut mittansa.<sup>78</sup>

<sup>75</sup> OMHA Bb:7, 105, 97, OMHA Bb:3, 117, HisKi, Oulu, kastetut, Sjögren, Henkikirja, Ou:52, 1114.

<sup>76</sup> Vainio-Korhonen 1998, 131-133.

<sup>77</sup> Snellman 1974, 187, HisKi, Oulu, kastetut, Haataja.

<sup>78</sup> Vilkuna 2010, 16-18.



Kymmenen ja kahdenkymmenen ikävuoden väliin jäävä aikaa kutsuttiin nuoruuden eli puolikasvuisuuden ajaksi. Pojilta ja nuorukaisilta ei vielä tuolloin vaadittu miesten töistä selviämistä, vaikka he saavuttivatkin monta etappia matkalla kohti aikuisuutta. Puolikasvuisuuden aikana lapsuus jatkui leikkeineen vaikka poikia otettiin jo miesten mukaan seuraamaan heidän töitensä ja suorittamaan avustavia tehtäviä. Tärkeinä askeleina kohti aikuisuutta voidaan pitää ehtoollisella ja ripillä käyntiä, henkiveron maksamista ja avioliiton solmimista.<sup>79</sup>

Ensimmäisen askelensa kohti aikuisuutta poika otti käydessään rippikoulun, osallistuessaan kinkereihin ja edelleen käydessään ehtoollisella ja ripillä, mikä tapahtui kolmentoista ja neljäntoista ikävuoden korvilla. Henkiveroa piti ruveta maksamaan 15 vuotta täytäneestä, mutta useimmiten veron maksoi aluksi isä tai isäntä. Avioliitto solmittiin pääasiassa yli kaksikymmentävuotiaana ja se usein päätti lapsuuden. Nuoret miehet katsottiin täysikasvuiseksi kahdenkymmenen ja kolmenkymmenen ikävuoden välissä.<sup>80</sup>

Alle viisitoistavuotiaana merille lähteneet pojat olivat vielä lapsia ja puolikasvuisia, joiden holhous kuului vanhempien miesten ja kapteenin tehtäviin. He olivat vasta perehtymässä merimiehen ammattiin ja ottamassa oppia aikuisten miesten maailmasta. Puolikasvuiset miehet aloittivat ammattiin harjaantumisen tyypillisesti viidentoista ja kahdenkymmenen ikävuoden välissä, joten on luonnollista, että suurin osa merille lähteneistä pojista oli tämän ikäisiä. Täysikasvuisia heistä tuli kuitenkin vasta myöhemmin ja aikuisen miehen palkkaa he saivat vasta kypsyttyään ja opittuaan merimiehen ammatin. 1700-luvulta oli peräisin ammattikuntajärjestyksen ja hallijärjestyksen säännöksiä, jotka ottivat kantaa käsityöläisten oppipoikien asemaan. Ammattikuntajärjestys piti 14 vuoden alaikärajan sopivaksi käsityöläisten oppipojille, hallijärjestys 10- 12-vuotta. Lisäksi säännökset esittivät suosituksia siitä, kuinka kauan oppipoikaa tulisi pitää palveluksessa. Samansuuntaisia suosituksia noudatettiin myös merimiesten keskuudessa.<sup>81</sup>

Oululaisten ja raahelaisten poikien tulevaisuuden määritteli hyvin pitkälti se, kuinka varakkaaseen perheeseen ja mihin säätyyn he olivat syntyneet. Useimmiten taidot ja koulutus tulevaan ammattiin hankittiin työssä oppimalla jonkun kokeneemman opastuksella. Taitojen ja iän karttuessa saatiin vaativampia tehtäviä, noustiin yhteiskunnan arvoasteikossa ja saatiin parempaa palkkaa. Sääty-yhteiskunnan

<sup>79</sup> Vilkuna 2010, 22, 30-33.

<sup>80</sup> Vilkuna 2010, 21-23.

<sup>81</sup> Vilkuna 2010, 33-35, OMHA Bb:7, 86-105, RMHA Bb:3, 112-130, Pulma 1987, 54-55.

järjestyksen mukaan työmiehen tai merimiehen pojalle oli varattuna hyvin samantapainen elämänura, kuin isällä oli ollut.

15-kesäisten puolikasvuisten rahvaan miesten vaihtoehtoina Oulussa ja Raahessa oli vuosipalkolliseksi eli rengiksi, käsityöläisen oppiin tai kauppa-apulaiseksi meno, työmiehen ura, pestautuminen laivalle tai koulunkäynti, jos perheen taloudellinen tilanne sen salli. Säätyläistön pojat asuivat kotona ja useimmiten kävivät koulua tai opiskelivat kotiopettajan johdolla. He kävivät läpi koulutuksen, johon saattoi kuulua muun muassa koulussa, kotona tai oppilaitoksessa opiskelua, vieraan isännän palveluksessa olemista ja ulkomailla oleskelua.<sup>82</sup>

1800-luvun yhteiskunnassa vallinnut patriarkalisuus ilmeni monin eri tavoin erilaisissa yhteyksissä. Lakiin perustuvan virallisen patriarkalisuuden selvimpiä ilmentymiä olivat kruunun antamat palkollissäännöt eli lainsäädäntö koskien isäntien ja palkollisten välisiä suhteita, oikeuksia ja velvollisuuksia. Epäviralliseksi patriarkalisuudeksi voidaan lukea vanhat tavat ja tottumukset, jotka ilmenivät käytännön tilanteissa ja toimintatavoissa.<sup>83</sup>

Patriarkalaisen ajatusmallin mukaan määräysvalta kuului maallisissa asioissa kruunulle, hengellisissä asioissa papistolle ja perhettä ja kotitaloutta koskevissa asioissa isälle ja isännälle. Ajatusmallin taustalla oli hierarkkinen maailmankuva, käsitys säätyjen eriarvoisuudesta ja erilaisista tehtävistä, mitä Lutherin opeilla ja raamatuntulkinnalla perusteltiin. Patriarkalisuus sitoutti jokaisen yhteiskunnan jäsenen osaksi yhteisen päämäärän ja harmonian tavoittelua, jossa jokaisella oli omat velvollisuutensa ja tehtävänsä. Ylempien yhteiskuntaryhmien tuli valvoa alempiaan ja alempien kunnioittaa ylempiään. Patriarkaalinen järjestelmä myös turvasi perheen ja talouden aseman, sosiaalisti jälkeläiset, siirsi yhteistä kulttuuriperintöä ja turvasi vallan vallanpitäjille, jotka tarvitsivat alamaistensa tuen toiminnalleen.<sup>84</sup>

Vuoden 1805 palkollissäännön mukaan jokaisen 15 vuotta täyttäneen, jolla ei ollut (maa)omaisuutta tai veronmaksukykyä, oli oltava jonkun isännän palveluksessa ja alaisuudessa eli hänellä oli oltava laillinen suojelus. Palvelijan tuli palvella isäntää kuuliaisesti, ahkerasti, rehellisesti ja nurkumatta ja toisaalta isäntä tarjosi palvelijalle asunnon, ruoan ja palkan ja auttoi esimerkiksi sairastapauksissa tai käreillä. Isännällä oli oikeus kurittaa palvelijoitaan samoin kuin omia lapsiaan eikä palvelija saanut poistua palveluspaikasta ilman lupaa. Palkolliset olivatkin se ryhmä, jota pyrittiin valtiovallan

<sup>82</sup> Häggman 1994, 113-115, Pylkkänen 2006, 75.

<sup>83</sup> Nygård 2002, 160.

<sup>84</sup> Nygård 2002, 158-159, Kekkonen 2002, 179-180.

toimilla pisimmälle 1800-luvulle asti kontrolloimaan. Ne, joilla ei laillista suojelusta ollut, luettiin irtolaisiksi. Irtolaisuus ei sopinut valtiovallan tavoitteisiin, vaan siitä rangaistiin passittamalla sotapalvelukseen tai muihin yleisiin töihin.<sup>85</sup>

Käytännössä palvelija sai hyvästä käytöksestään palkaksi huolenpidon ja kunnollinen palvelija pestattiin uudestaan. Jos isäntä täytti omat velvollisuutensa palvelijoitaan kohtaan ollen hyvä ja välittävä auktoriteetti, palkolliset sitoutuivat tiiviimmin isäntäänsä. Etäinen ja välinpitämätön isäntä sai palvelijoiden moraalilöystymään. Palvelijan protestointimahdollisuuksia isäntää kohtaan olivat karkaaminen, palveluspaikan vaihto, niskoittelu ja laiskottelu ja äärimmäisissä tapauksissa asiaa saatettiin puida oikeudessa. Oikeus asettui yleensä isännän kannalle, joskin myös toisenlaisia esimerkkejä löytyi.<sup>86</sup>

Merimiehet saivat laillisen suojelun pestautumalla isännän eli laivanvarustajan alaisuuteen, jota aluksella edusti kapteeni. Heidän pestinsä vaihteli muutamasta kuukaudesta muutamaan vuoteen. Merimiehet kuuluivat siis kapteenin alaisuuteen ja heihin sovellettiin samoja sääntöjä kuin vuosipalkollisiin maaseudulla ja kaupungissa. Tästä syystä esimerkiksi alukselta luvatta poistuminen, karkaaminen tai niskurointi oli isännän auktoriteettia vastaan nousemista ja näin ollen rangaistavaa.<sup>87</sup>

Henkirahan eli veron maksaminen koski kaikkia 15- 63-vuotiaita henkilöitä tietyin poikkeuksin. Muutamia erityisryhmiä oli vapautettu veron maksamisesta, kuten aateliset, opiskelijat, köyhät, sairaat ja raihnaiset sekä runsaslapsiset perheet. Aatelin ja opiskelijoiden verovapaus päättyi vuonna 1863. Alaikäisyyden raja nostettiin Suomessa kuuteentoista vuoteen vuonna 1865.<sup>88</sup>

Ruotsissa oli käyty 1700-luvulla keskustelua merimiesten verovapaudesta. 1700-luvun puolivälissä 1748 merimiehille ja heidän perheilleen oli annettu verovapaus, mutta se oli kumottu jo kaksikymmentä vuotta myöhemmin. Verovapauksilla houkuteltiin miehiä merille edistämään ulkomaankauppaa. Merimiehet saivatkin verovapauden takaisin 1770-luvun lopussa. Oulun ja Raahen henkikirjoissa merimiehet kuuluivat kuitenkin jo vuonna 1810 verovelvollisiin, eli maksoivat perheineen henkirahaa.<sup>89</sup>

---

<sup>85</sup> Kekkonen 2002, 181, Nygård 2002, 160, 163, Palkollissääntö 1805 I. Art. § 1-3.

<sup>86</sup> Kekkonen 2002, 187, Nygård 2002, 160-162, 167, Vilkuna 2002, 170.

<sup>87</sup> OMHA Bb:7, RMHA Bb:3.

<sup>88</sup> Palkollissääntö 1805 I. Art. § 1, Lext 1979, 43-48, 53-54, 69-70.

<sup>89</sup> Lext 1979, 64-65, henkikirja Ou:2, 933-1004.

## 4.2 Koulunkäynti

Ennen varsinaiseen työntekoon ryhtymistä lapsilla oli erilaisia koulunkäyntivaihtoehtoja perheen varakkuudesta ja kotikielestä riippuen. 1800-luvun alussa oululaiset saivat opetusta triviaalikoulussa ja raahelaiset pedagogiossa. 1840-luvun alun kouluasetusten myötä triviaalikoulu muutettiin yläalkeiskouluksi ja pedagogio ala-alkeiskouluksi. Ouluunkin perustettiin yläalkeiskouluun valmistavaksi oppilaitokseksi ala-alkeiskoulu, jossa sai opetusta myös suomen kielellä. Kun kumpaankin kaupunkiin perustettiin samoihin aikoihin sunnuntaikoulut ja Ouluun pientenlastenkoulu, helpottui monen lapsen opintie.<sup>90</sup>

Triviaali- eli yläalkeiskoulu oli ruotsinkielinen yliopisto-opintoihin tähtäävä koulu, jonka oppilaat tulivat pääosin virkamies-, pappis- ja porvarissäädyn piiristä. Ylemmillä luokilla enemmistönä olivat virkamiesten ja pappien lapset, alemmilla luokilla porvariston lapset. Vaikuttaa siltä, että porvaristo halusi antaa lapsilleen vain välttämättömän käytännön elämässä tarvittavan sivistyksen. Koulussa oli runsaasti oppilaita 1840-luvulla, mutta määrä väheni huomattavasti 1850- ja 60-luvuille tultaessa. Syynä tähän oli mahdollisesti merenkulun ja kaupan elpyminen 1850-luvulla. Ne houkuttelivat nuorisoa enemmän kuin koulunkäynti. P.W. Snellman mainitsee muutaman merikapteeniksi opiskelleen säätyläispojan matriikkelissa eroamisen koulusta ja merille lähdön. Oman hankaluutensa suomenkielisten oululaisten koulunkäyntiin toi opetuksen pitäminen ruotsin kielellä, vaikka sivistyneistö ja varakkaimmat porvarit olivatkin joko kaksi- tai ruotsinkielisiä. Yläalkeiskoulun oppilaista vain viisi prosenttia oli merimiesten ja työmiesten lapsia ja he kävivät kahta alinta luokkaa. Talonpoikien lapsia oli noin kaksi prosenttia ja laivureiden lapsia noin seitsemän prosenttia. Tämä kertoo siitä, että yläalkeiskoulu säilyi enimmäkseen säätyläisten kouluna. Aikalaiskirjailija Sara Wacklin kertoo kuinka oululaiset säätyläispojat valmistuivat ylioppilaiksi viidentoista ikävuoden molemmin puolin ja pyrkivät sen jälkeen Turun akatemiaan opiskelemaan.<sup>91</sup>

Ala-alkeiskoulun opetus oli samantyyppistä kuin triviaalikoulun alimmilla luokilla oli ollut. Siellä opetettiin muun muassa uskontoa, laskentaa, kirjoitusta ja maantietoa. Ala-alkeiskoulussa opetusta annettiin myös suomen kielellä, mikä helpotti suomenkielisten lasten koulun käyntiä. 1840-luvulla koulun enemmistönä olivat

<sup>90</sup> Hautala 1975, 400, 409-410, 412, Toivanen 1995, 394-395.

<sup>91</sup> Hautala 1975, 388, 399-403, Snellman 1974, 219, 228, Wacklin 1989, 250, 254, 266.

käsityöläisten lapset, mutta 1850-luvulle tultaessa suurimmaksi ryhmäksi nousivat merimiesten lapset. Ylempien säätyjen lapset saivat alkeisopetuksen kotonaan. Raahessa yläalkeiskoulun puuttumista kompensoitiin sillä, että ala-alkeiskoulussa oli myös yksityinen puoli, jossa varakkaamman väen merikapteeneiksi aikovia poikia opetettiin erityisesti laskennossa, geometriassa ja trigonometriassa.<sup>92</sup>

Sunnuntaikoulu oli tarkoitettu lähinnä käsityöläisten kisälleille ja oppipojille sekä kaupungin lapsille. Koulussa ei ollut lukukausimaksua, minkä vuoksi se oli suosittu. Oppipoikia oli oppilaista vain neljännes, loput olivat merimiesten ja työmiesten poikia.<sup>93</sup>

Samuli Paulaharju kuvaa, kuinka Raahessa privatistien eli yksityisoppilaiden ja koulun muiden oppilaiden välillä vallitsi vihatila. Jos he pääsivät välitunnilla samaan aikaan ulos, syttyi kova sota. Samoin koulun varsinaisilla oppilailla oli kahnausta sunnuntaikoululaisten kanssa, jotka olivat pääasiassa kisällejä ja oppipoikia, joukossaan muutamia opinhaluisia ”köyhän kansan lapsia”.<sup>94</sup>

Lapset olivat pienestä pitäen tietoisia sääty-yhteiskunnan hierarkiasta ja paikastaan siinä ja toteuttivat sitä keskenään. Hierarkia oli selvä myös laivalle tulevien säätyläisten poikien ja työmiesten poikien kesken eivätkä suhteet välttämättä olleet ystävällismielisiä. Rahvaan pojat asuivat keulaskanssissa muun miehistön kanssa ja säätyläispojat päällystön tiloissa. Vaatimattomammista oloista merille lähtevät pojat ja nuoret miehet olivat tavallisimmin käyneet ala-alkeiskoulua tai sunnuntaikoulua ja saaneet jonkinlaiset perustaidot kirjoituksessa, lukemisessa, laskennossa ja maantiedossa. Varakkaamman väen pojat, varsinkin jos heidän varalleen suunniteltiin merikapteenin uraa, olivat saaneet hyvät taidot vaadittavissa aineissa. Koulusivistyksen tuoma ero tuli esiin siinä vaiheessa, kun osa kajuuttavahdeista ja oppilaista pestautui myöhemmin konstaapeleiksi eli aliupseereiksi huolehtimaan aluksen kirjanpidosta ja muonavarojen riittävydestä. Tehtävään vaadittiin koulusivistystä ja sen jälkeen he usein ylenivät päällystöön. Perämiehet ja kapteenit saivat pätevyyden ammattiinsa merikoulun tutkinnon suorittamisen kautta. Merimieskoulun pääsyvaatimuksina olivat riittävät taidot matematiikassa ja muissa aineissa, joten hyvät perustiedot ja koulusivistys tulivat erityiseen tarpeeseen.

---

<sup>92</sup> Hautala 1975, 403-405, Toivanen 1995, 393-395.

<sup>93</sup> Toivanen 1995, 393-395.

<sup>94</sup> Paulaharju 2004, 88-90.

### 4.3 Kotoalähtö

Martin Dribe on tutkinut nuorten kotoalähtöä Etelä-Ruotsin maaseudulla 1800-luvun puolivälissä. Driben mukaan suurin osa nuorista lähti kotoa 15 – 20 -vuotiaana. Hyvin harva lapsi lähti kotoa alle 14-vuotiaana tai yli kolmekymmentävuotiaana.<sup>95</sup> Aloittelevien merimiesten ikäjakauma näyttää hyvin samantyyppiseltä. He olivat 1 – 30 -vuotiaita. Kotoalähtö ei ollut yhdellä kertaa tapahtuva tietty hetki, vaan välivaihe elämässä lapsuuden ja oman talouden perustamisen välissä ja se saattoi kestää jopa kymmenen vuotta. Tämän jakson aikana muutettiin pois kotoa vähäksi aikaa ja palattiin välillä takaisin. Maaseudulla nuoret saattoivat esimerkiksi pestautua palkollisiksi vuodeksi ja palata sitten takaisin kotiin. Se oli tärkeä aika nuoren elämässä, jonka aikana hän hankki ammattitaitoa ja itsenäistyi vanhemmistaan. Maaseudulla suurin osa nuorista työskenteli ennen avioliittoa kodin ulkopuolella, vain harva meni naimisiin suoraan kotoaan. Suuri liikkuvuus eli työpaikan vaihtaminen usein (vuoden välein) oli ennemmin sääntö kuin poikkeus. Nuoret hyötyivät tästä liikkuvasta elämäntavasta muun muassa pystymällä vaikuttamaan palkkatasoonsa ja kohteluunsa, kohoamalla palkollisten hierarkkisessa asteikossa ja saavuttamalla korkeamman statuksen. He myös oppivat uusia työtapoja, laajensivat sosiaalista verkostoaan mahdollisten tulevien työnantajien suhteen ja mahdollisuus tavata sopiva elämänkumppani suureni. Yleensä palkollisuuteen perustuva elämänvaihe loppui avioiduttaessa ja mahdollisuuksien mukaan perustettiin oma talous. Tämä tapahtui hiukan ennen kolmeakymmentä ikävuotta.<sup>96</sup>

Sama teoria sopii myös aloittelevien merimiesten elämään. Tarkasteltavat kokit, kajuuttavahtit ja oppipojat eivät kaikki purjehtineet aukottomasti ensipestistä lähtien vaan välissä saattoi olla vuosien tauko ennen seuraavaa pestiä. Driben välivaiheajattelua mukailleen nuorimmat merillelähtijät lähtivät ehkä ensimmäistä kertaa harjoittelemaan kotoa poissa olemista, mutta siteet kotiin säilyivät tiiviinä ja poika todennäköisesti palasi sinne pestin jälkeen. Eri varustajien ja kapteenien alaisuudessa ollessaan he oppivat erilaisia toimintatapoja ja muovasivat käsityksensä eri työnantajista ja esimiehistä. Samalla he oppivat ammattikuntansa arvo- ja normijärjestelmän. Vain hyvin harva tarkastelussa olevista aloittelevista merimiehistä oli naimisissa. Tämä ilmaisee sen, että merille lähtö saattoi hyvinkin olla välivaihe elämässä ennen avioliiton solmimista ja paikoilleen asettumista. Miehistön vähäarvoisimpia jäseniä: kokkeja,

<sup>95</sup> Dribe 2000, 111, 114.

<sup>96</sup> Dribe 2000, 81, 112-114, 136-140.

kajuuttavahteja, oppilaita ja jungmanneja oli moninkertainen määrä verrattuna matruuseihin, puosuihin, timpureihin ja päällystöön, joten kaikki merillä aloittaneet eivät jääneet merimiehiksi vaan hakeutuivat ehkä maihin esimerkiksi työmiehiksi. Tosin myös ulkomailla karkasi jonkun verran merimiehiä, jotka mahdollisesti jäivät ulkomaisten alusten palvelukseen.<sup>97</sup>

1700-luvun lopun käsityöläisten oppipojista tehdyssä tutkimuksessa selviää, että tarkastelujakson aikana 1790 – 1798 mestarin opissa aloitti 208 oppipoikaa, kisällinkirjan sai 165 oppipoikaa ja mestariksi, alansa huipulle, kotikaupunkiin Turkuun päätyi vain 18 miestä. Ilman kisällinkirjaa jääneet oppipojat jäivät kokonaan vaille ammattipätevyyttä. Tämäkin kertoo omaa kieltään siitä, että ammattiin harjaantumisen aloitti huomattavasti suurempi joukko kuin oli se, joka muodostui ammattitaitoisista, alansa huipulle päässeistä miehistä. Näin oli asian laita niin käsityöläisten kuin merimiestenkin keskuudessa. Opintojen keskeyttämisen syyt olivat molemmissa ryhmissä samankaltaiset. Opinkäynti keskeytyi kykyjen puutteeseen, karkaamisen, kuoleman tai toiselle alalle siirtymisen johdosta. Ulkopaikkakuntalaiset oppipojat myös karkasivat kotikaupungin kasvatteja useammin eli vieras ympäristö altisti karkaamiselle.<sup>98</sup>

1900-luvun molemmin puolin syntyneiden merimiesten haastatteluaineistoon perustuvassa artikkelissaan Leena Sammallahti tekee eron merikaupunkien ja saariston poikien välillä. On vaikea sanoa, milloin saaristolaispojat aloittivat merimiesuran, he kasvoivat siihen vähitellen merellisen yhteisön keskellä eläessään ja lähtivät ehkä alle kymmenvuotiaana ensimmäisen kerran lyhyelle kesäpurjehdukselle perheen, sukulaisten tai saman kylän miesten omistamalle alukselle. Sen sijaan merikaupungeista 15-vuotiaan lähteneelle nuorelle miehelle kyse on voinut olla suuremmasta elämänmuutoksesta, varsinkin jos hän on pestautunut heti ympärivuotiselle pitkälle purjehdukselle.<sup>99</sup> Suurin osa raahelaisista ja oululaisista pojista ja nuorista miehistä pestautui aluksi lyhyelle Itämeren satamiin suuntautuvalla muutaman kuukauden kesäpurjehdukselle. Suurin osa kaupungeista tehtävistä purjehduksista oli lyhyitä, joten niillä oli eniten paikkoja ”laivapojille”. Lyhyt purjehdus on kaiketi ollut pehmeä lasku laivaelämään, eroon vanhemmista, itsenäistymiseen ja mahdollisti koulunkäynnin talvikuukausina. Näin kotoalhtöä pystyi harjoittelemaan ja palaamaan välillä takaisin.

Suurin osa nuorista muutti maaseudulla maaseudulle alle 15 kilometrin päähän

<sup>97</sup> OMHA Bb:7, RMHA Bb:3, Bb:4.

<sup>98</sup> Vainio-Korhonen 1998, 133.

<sup>99</sup> Sammallahti 1988a, 18-20.

kotoaan, joten välimatka vanhempien kotiin pysyi kohtalaisen lyhyenä.<sup>100</sup> Kaupungeissa oli usein pulaa tonttipaikoista ja perheellistenkin miesten oli vaikeaa saada tonttia asunnolleen. Näin ollen oli luonnollista, että nuoret asuivat ennen avioitumistaan kotona, toisaalta henkikirjojen mukaan monet nuoret merimiehet vuokrasivat oman asunnon heti kun se oli heille taloudellisesti mahdollista.

Vuonna 1865 yksin asui muun muassa 29-vuotias puolimatruusi Anders Mikkola, kunnes viiden vuoden sisällä meni naimisiin. Kahden vuoden päästä merille lähdöstään yksin asui 22-vuotias jungmanni Henrik Suorsa ja 25-vuotias Matts Puhakka. Myös Puhakka meni naimisiin viiden vuoden sisällä. He kaikki olivat aloittaneet kokkeina, eli kuuluivat todennäköisesti kaupungin alempaan porvaristoon ja tulivat vaatimattomista oloista.<sup>101</sup>

Samoihin aikoihin kotona asuivat 17-vuotias kauppiaan poika Frans Petter Lundström, 21-vuotias merikapteenin poika Johan Fredrik Petrell, 26-vuotias kauppiaan poika Otto Isaac Ravander ja 30-vuotias merimiehen poika Johan Fredrik Kurvinen. Kotona asuivat myös Kurvisen täysi-ikäiset sisaret. Ravanderin isä oli kuollut vuonna 1850 ja Petrellin isä 1851, mutta ainakaan näissä tapauksissa se ei ollut johtanut lasten muuttoon kotoa.<sup>102</sup>

Driben mukaan muuttopäätökseen vaikuttivat lähtijän ja kodin intressit ja päätös tehtiin yleensä yhdessä, vaikkakaan molempien intressejä ei aina pystytty tasavertaisesti huomioimaan. Perinteisesti perheen mielipiteen on nähty olevan voimakkaampi tekijä päätöksessä ja patriarkaalisessa yhteiskunnassa lapset alistuivat vanhempiensa tahtoon myös ammatinvalintakysymyksissä. 1800-luvulla ja kohti 1900-lukua yhteiskunta kehitti sosiaaliturvaa, terveydenhuoltoa ja työttömyysturvaa. Mitä paremmin perhe oli yhteiskunnan puolelta suojattuna, sitä suuremman vapauden yksilö saattoi saada suhteessa velvollisuuksiinsa perhettään kohtaan.<sup>103</sup>

Sammallahti mainitsee esimerkkejä, joiden mukaan saaristolaispoikien vanhemmat ymmärsivät merille lähdön ja sen suomat mahdollisuudet hyvin eivätkä estelleet poikiaan. Sen sijaan kaupungeissa lähtöaikomus saattoi olla perheelle yllätys ja varsinkin äiti saattoi vastustaa aikomusta joskus onnistuen ja joskus lähtöpäätökseen alistuen.<sup>104</sup> Merille lähtö oli kuitenkin varsinkin monelle varattoman

<sup>100</sup> Dribe 2000, 4, 81, 111-112, 114.

<sup>101</sup> Henkikirja Ou:52, 1084, Ou:57, 1109, 1300, Ou:66, 15, 69, OMHA Bb:7, 98, 101, 102, 166, 180.

<sup>102</sup> Henkikirja Ou:52, 1101, Ou: 57, 1298, Ou:66, 5, 70, OMHA Bb:7, 93, 95, 96, 99, HisKi, Oulu, kastetut, sukunimen mukaa, Snellman 1974, 225, 228.

<sup>103</sup> Dribe 2000, 85-87.

<sup>104</sup> Sammallahti 1988a, 20.



kaupunkilaisperheen pojalle varteenotettava vaihtoehto, jonka luultavasti myös vanhemmat ymmärsivät.

Perinteisesti lähdön syynä on nähty lähdön ja jäämisen taloudellisten hyötyjen puntarointi, jolloin nuori on valinnut sen vaihtoehdon, josta hyötyy eniten taloudellisesti. Maaseudulla kotiin jäämisen etuina on voinut olla täyshoidon tuomat hyödyt, tulot, koulutus ja paikalliset työnsaantimahdollisuudet. Lähtemisen etuina taas on nähty mahdollisesti korkeampi ansiotaso ja suurempi itsenäisyys vanhemmista. Lähtö on nähty panostuksena inhimilliseen pääomaan. Tästä yhteenvetona on oletettu, että nuori on yleensä valinnut lähtemisen, jos on oletettavissa, että se hyödyttää häntä tulevaisuudessa enemmän kuin kotiin jääminen. Huomioitavaa myös on, että välttämättä aina ei ollut kysymys lopullisesta lähtemisestä tai jäämisestä, vaan siitä, milloin lähdetään.<sup>105</sup>

Merille lähtöön johtaneet syyt voidaan jakaa työntäviin ja vetäviin syihin. Työntävät syyt kuten elannon hankkimisen pakko, mahdolliset konfliktit perheessä, vanhempien asettamat velvoitteet tai yhteiskunnan harjoittama köyhäinhuoltopolitiikka ovat pakottaneet nuoren miehen hakemaan pestin laivasta. Mielenkiinto merimiehen ammattia kohtaan, nuoren halu hakeutua isän tai suvun ammattiin, halu saada koulutusta, yhteiskunnallista statusta, ansioita, arvostusta ja itsenäisyyttä vanhemmista voidaan lukea vetäviin syihin, jotka ovat houkutelleet nuorta miestä merille.<sup>106</sup>

#### **4.4 Leivän hankintaa ja sosiaalisia jännitteitä**

”Varattomalla, kouluja käymättömällä nuorukaisella ei ollut montaakaan vaihtoehtoa valittavanaan. Jos ei ollut syntynyt varakkaaseen perheeseen tai maalaistaloon, ei ollut oikeastaan muita vaihtoehtoja kuin lähteä merille. Se tarkoitti pestautumista purjealukseen. Minulla oli terveet ja pystyvät jalat, joten sain pestin.” Näin kuvaa lähtönsä syitä 1900-luvun alkupuolella merille lähtenyt ahvenanmaalainen merimies. Oulussa ja Raahessa mahdollisuudet työhön olivat ehkä lukuisimmat kuin Ahvenanmaalla, mutta yhtäläillä varattomat pojat joutuivat tekemään ratkaisun sen perusteella mitä heidän koulutuksensa ja perhetaustansa mahdollisti.<sup>107</sup>

Perheen kokoonpanossa tapahtuneet muutokset ovat voineet tuoda nuorelle velvollisuuden alkaa elättää itse itsensä. Mitä enemmän perheessä oli lapsia, sitä

<sup>105</sup> Dribe 2000, 82-83.

<sup>106</sup> Dribe 2000, 103-104.

<sup>107</sup> Samallahti 1988a, 19.

varhemmin he mahdollisesti joutuivat hankkimaan leipänsä. Mitä suurempi mahdollisuus perheellä oli tuottaa elanto, esimerkiksi suuremman maaomaisuuden puitteissa, sitä suurempi oli lasten mahdollisuus pysyä kotona. Jos kotitaloudella oli tarjota lapsille töitä, he saattoivat pysyä pidempään kotona. Varattomien perheiden lapset joutuivat lähtemään kotoa varhemmin kuin varakkaiden.<sup>108</sup>

Jommankumman vanhemman kuolema saattoi vaikuttaa lähtöön. Isän kuolema yleensä ajoi perheen taloudellisiin vaikeuksiin, jolloin lasten oli osallistuttava elannon hankintaan. Lapset saatettiin myös antaa varakkaampien tuttavien tai sukulaisten huollettaviksi ja kasvatettaviksi. Sara Wacklin kertoo monessa kohdassa kuinka isän kuolema tai sairaus ajoi säätyläisperheenkin taloudellisiin vaikeuksiin. Usein ongelma ratkaistiin lähettämällä yksi tai useampia lapsista ystävien tai sukulaisten huollettaviksi. Myös mahdollisuudet koulunkäyntiin vähenivät taloudellisten mahdollisuuksien kaventumisen myötä. Tällöin vaihtoehdoksi jäi työnteko ja usein elätettävänä oli myös nuorempia sisaruksia tai vanheneva tai sairas vanhempi. Lapsen iästä riippui pystyikö hän jo hankkimaan elantonsa vai tarvitsiko vielä huoltajaa.<sup>109</sup>

Perheeseen saattoi jommankumman vanhemman uudelleen avioitumisen myötä syntyä sosiaalisia jännitteitä tai konflikteja joiden tieltä nuori halusi muuttaa pois kotoa. Aviottomina syntyneet lapset kantoivat yhteiskunnan heihin asettamaa häpeää, joka on voinut olla työntävänä tekijänä lähtöpäätöstä tehtäessä.<sup>110</sup>

Varsinkin säätyläispojat tunsivat vanhempien asettamien velvoitteiden painon. Säätyläisperheelle oli tärkeää, että lapset saavuttivat säätynsä mukaisen elintason ja valmennus sopivaan ammattiin aloitettiin jo nuorena. Säätyläispojilla saattoi olla tarkka vanhempien laatima opintosuunnitelma toteutettavinaan, josta ei sopinut luistaa tai hangoitella vastaan. 1800-luvun alussa isät usein patriarkaalisesti määräisivät säätyläispoikiensa ammatinvalinnan, mutta vuosisadan puoleenväliin tultaessa puhalsivat vapaammat tuulet ja yhä useammin pojat saivat itse päättää ammattinsa omien kykyjensä ja taipumustensa perusteella. Valinta piti luonnollisesti tehdä säätyläisille sopivien ammattien joukosta.<sup>111</sup>

Säätyläispoikien kasvatukseen kuului olennaisena osana oleskelu poissa kotoa esimerkiksi jonkun tuttava- tai sukulaisperheen luona tai täysin suomenkielisellä maaseudulla. Pojan ei oletettu välttämättä viihtyvän uudessa paikassaan, vaan tarkoitus

---

<sup>108</sup> Dribe 2000, 94-98.

<sup>109</sup> Dribe 2000, 98, Wacklin, 1989, 263-264, 266.

<sup>110</sup> Dribe 2000, 98-99.

<sup>111</sup> Häggman, 1994, 117-118.

oli ensisijaisesti karaista luonnetta, oppia sietämään koti-ikävä, itsenäistyä ja oppia uusia taitoja. Tavoite oli muokata pojista miehiä, jotka kasvaisivat kykeneviksi vastaamaan elämän tuomiin haasteisiin.<sup>112</sup> Merenkulkijasuvuissa saattoi olla kirjoittamattomana velvollisuutena, että poika lähtee merille. Myös usean tulevan kauppiaan harjoitteluun kuului merillä oloa.

#### 4.5 Köyhäinhoitoa

Vuonna 1940 siirryttiin Oulun köyhäinhoidossa ruotujärjestelmästä elätejärjestelmään. Sen mukaan vuosittain järjestettiin köyhien elätelleottolaisuus, jolloin pienimmällä summalla köyhän hoidettavakseen ottava henkilö sai hänet elänteelle. Myös alle 15-vuotiaat lapset annettiin elänteelle yksityiseen talouteen. Elänteelle ottaja teki sopimuksen köyhäinohitoviranomaisen kanssa, jonka mukaan hän sitoutui elättämään köyhän. Korvaukseksi hän sai etukäteen sovitun rahallisen korvauksen. Köyhät jaettiin työntekokykynsä mukaan kuuteen ryhmään sen mukaan pystyivätkö he korvaamaan työllään saamansa ravinnon kokonaan, ei ollenkaan tai osittain. Elänteelleottolaisuuksista käytettiin huutokaupan nimeä ja sopimuskirjoissa mainitaan "auksioni". Periaatteessa elänteelleotettujen oloja ja kohtelua valvottiin, mutta toisinaan valvonta jäi heikoksi pitkän välimatkan vuoksi. Alle 15-vuotiaiden lasten kohdalla väärinkäytösten vaara oli suuri eikä lapsen mahdollista valitusta välttämättä kuultu. Järjestelmä oli kuitenkin suosittu edullisuutensa takia.<sup>113</sup>

Elänteelleottaja hyötyi elätettävästä köyhäinhoidon kanssa sovitun rahallisen korvauksen sekä elätettävän työpanoksen verran. Jo köyhäintalon aikaan periaatteena oli, että asukkaat tekivät töitä ylläpitonsa eteen ja samoin oli elänteelleotossa. Mitä parempi oli köyhän henkilön työkyky, sitä suurempaa työpanosta häneltä odotettiin uudessa taloudessa. Elänteelle otetulle lapselle opetettiin talon töitä ja heidän oletettiin osallistuvan niihin parhaan kykynsä mukaan. Yhteiskunnalle oli kaikkein tuottavinta valjastaa sen jäsenet tekemään tuottavaa työtä.

Suomen merikoulujen historiaa tutkinut Leena Rossi toteaa, että Suomen ensimmäisiä merikouluja perustettaessa otettiin mallia Ruotsista. Merikoulun opettaja oli muun muassa velvoitettu opettamaan noin kymmentä yli 14-vuotiasta nuorta miestä ilman korvausta. Nämä nuoret miehet olivat köyhiä, joilla oli jo jonkun verran

---

<sup>112</sup> Häggman, 1994, 112-113.

<sup>113</sup> Hautala 1975, 318-321.

purjehduskokemusta. Usein he olivat lastenkodin poikia, joilla oli kiinnostusta merimiehen ammattia kohtaan. Lastenkodilla oli velvollisuus kirjoituttaa tällaiset nuoret miehet vuosittain merimieshuoneeseen. Merille lähettäminen ja merimiehen ammattiin opettaminen oli yksi yhteiskunnan tapa hoitaa sosiaalista ongelmaa. Näiden vapaaoppilaisiksi otettujen tulevaisuus oli sikäli opetuksesta maksavia opiskelutovereitaan ennaltamäärätellympi, että heidät määrättiin siirrettäväksi valmistumisen jälkeen armeijan palvelukseen laivastoon. Rauhan aikana kaupparenkulku oli myös heille mahdollista.<sup>114</sup> Saadakseen edellytykset itsenäiseen ja muista riippumattomaan elämään köyhän tai orvon nuoren miehen oli saatava itselleen ammatti. Ulkomaankaupasta elantonsa saavina rannikkokaupunkeina Oululla ja Raahella oli suuret laivastot ja merimiehiä tarvittiin jatkuvasti. Oli siis hyvin luonnollista, että kaupungin nuoret miehet passitettiin näin kaupungin palvelukseen ja yhteiskunnan tuottaviksi jäseniksi.

Ruth Wallis Herndonin ja John E. Murrayn toimittamassa teoksessa *Children bound to labor* on tutkittu alaikäisten lasten työhönmääräämistä tai "työhön sitomista" 1700 – 1800 -luvulla Pohjois-Amerikassa. Lapsen lähettäminen pois kotoa kasvattiperheeseen oli yleisesti tapana. Joskus se tapahtui vanhempien suostumuksella ja myötävaikutuksella, joskus vastoin heidän tahtoaan. Kaikilla lapsilla ei ollut vanhempia tai he eivät kyenneet pitämään lapsestaan niin hyvää huolta, kuin yhteiskunta edellytti, jolloin heidät määrättiin työskentelemään yhteiskunnan paremmaksi katsoman patriarkaalisen auktoriteetin alaisuudessa. Käytännössä se tarkoitti lapsen lähettämistä sijoitusperheeseen. Yhteiskunta perustui ajatukselle, että jokaisen sen jäsenen oli oltava hyödyllinen ja tehtävä tuottavaa työtä. Tämä oli tärkeämpää kuin yksilön oikeuksien toteutuminen. Kasvattiperheeseen siirtämällä vastuu köyhän lapsen toimeentulosta siirrettiin pois yhteiskunnalta hänelle itselleen.<sup>115</sup>

Sopimuksen lapsen kasvatuksesta tekivät hänen vanhempansa tai edustaja, paikallinen viranomainen sekä tuleva kasvattaja. Kasvattaja sitoutui huolehtimaan lapsen aineellisista tarpeista, kuten ruoasta ja vaatetuksesta, opettamaan hänelle koulusivistyksen perusteet ja ammatin sekä kasvattamaan hänestä kaikin tavoin kunnan kansalaisen, joka oli sisäistänyt työnteon, vastuullisuuden ja kunnollisuuden periaatteet. Kasvattaja saattoi olla myös velvollinen maksamaan lapselle korvauksen, kun hän vapautui työ- ja oppisopimuksesta. Kasvattajan tehtävänä oli aikaansaada parannus

---

<sup>114</sup> Rossi 1994, 13.

<sup>115</sup> Herndon 2009, 3-5.

lapsen elämässä. Lapsen velvollisuus oli tehdä työtä kasvattajansa talouden hyväksi niin paljon kuin häneltä saatettiin ikäänsä nähden odottaa. Vastavuoroisesti hän sai paremmat lähtökohdat elämälleen.<sup>116</sup>

Varakkaammat vanhemmat saattoivat lähettää lapsensa käsityöläisten oppipoikaa vastaavaan työ- ja oppisuhteeseen jonkun sukulaisen tai naapurin luo ja mahdollisesti maksoivat lapsensa koulutuksesta. Vähävaraisemmat vanhemmat saattoivat antaa lapsensa hyvään kotiin kasvatettaviksi. Mikäli vanhemmat eivät ymmärtäneet näin tehdä ja lapsi kasvoi puutteellisiksi katsotuissa olosuhteissa, viranomaiset puuttuivat asiaan. Riittämättömiksi olosuhteiksi katsottiin se, jos lapsi oli kokonaan orpo tai puoliorpo. Äitiä ei useinkaan pidetty sopivana kasvattajana, vaan lapselle nähtiin hyväksi olla patriarkaalisen auktoriteetin alaisuudessa. Aviottomat lapset usein lähettiin kasvattiperheisiin, samoin sellaisen lapset, joiden isä ei palannut kotiin esimerkiksi merimatkalta tai jotka muuten olivat tulleet isänsä tai vanhempiansa hylkäämiksi. Myös perheen epäsopiva käytös oli syy sijoittaa lapsi uudelleen. Kasvattiperheeseen siirtymisestä huolimatta lapsen yhteydet synnyinperheeseensä eivät välttämättä katkenneet. Joskus suku valvoi tiukasti lapsen etuja.<sup>117</sup>

Toisinaan lapsen sijoittaminen uuteen perheeseen oli onnistunut ratkaisu ja koitui lapsen parhaaksi. Useat kasvattajat pitivät hyvää huolta huollettavastaan ja lapsi sai hänelle luvatut edut ja hyödyt. Toisinaan lapsi päätyi huonompiin olosuhteisiin kuin mistä oli lähtenyt. Kasvattaja saattoi olla ankara tai väkivaltainen tai kasvatettavan ottaminen oli hänelle vain keino saada ilmaista työvoimaa. Useimmat kasvattajat ottivat lapsen kotiinsa silloin kun hänen omat lapsensa olivat vielä pieniä, eli silloin kun taloudessa tarvittiin työvoimaa. Lapsen uskottiin mahdollisista kokemistaan epäoikeudenmukaisuuksista huolimatta olevan kiitollinen saamistaan elämän perusteista.<sup>118</sup>

Herndonin ja Wallisin tutkimuksen mukaan Englannissa ja Pohjois-Amerikassa työhön ja oppiin sitoutetut lapset olivat keskimäärin 6 – 15 -vuotiaita. 1800-luvulla katsottiin 8 – 9 vuotiaan lapsen pystyvän ansaitsemaan elantonsa. 15-vuotiaan pojan katsottiin pystyvän miehen töihin. 12 – 13 -vuotiaat olivat haluttuja kasvatettavia, koska he pystyivät tuottamaan jo yli sen, mikä kuluttivat, mutta eivät vaatineet itselleen juuri muuta kuin päivittäisen kulutuksen. Pojat olivat kasvattajansa palveluksessa yleensä 21 ikävuoteen asti. Jotkut heistä jäivät tämän jälkeen työskentelemään kasvattajansa

<sup>116</sup> Herndon 2009, 8, 12-13, 16.

<sup>117</sup> Herndon 2009, 8-11.

<sup>118</sup> Herndon 2009, 11,13.

rinnalla, samassa yhteisössä tai suuntasivat kokonaan uusille urille. Tehdyissä tutkimuksissa löytyy merkkejä kasvattisysteemin onnistumisista ja epäonnistumisista.<sup>119</sup>

Tyypillistä huutolaistapausta muistuttaa kajuuttavahti Johan Fredrik Niemelinin tapaus. Ainoa raahelainen kajuuttavahti Johan Fredrik Niemelin Johansson oli merimies Johan Niemelinin poika. Johanin äiti oli piika Beata Elisabeth Tabell ja vanhemmat olivat menneet vihille kuukausi ennen Johan Fredrikin syntymää. Neljä-vuotiaana poika jäi puoliorvoksi, kun isä kuoli keuhkotautiin. Perheeseen oli syntynyt myös kaksi pienempää veljeä. Vuonna 1860 Johan Fredrikin ollessa 17-vuotias Raahen seurakunnan henkikirjat mainitsevat merimiehen pojan Johan Niemelinin asuvan yhdessä äidinäitinsä Madlena Tabellin ja tätinsä Annan kanssa. Jostakin syystä Johan Fredrikin äiti ei ollut enää pitämässä pojastaan huolta. Nuori merimies joutui ehkä lähtemään sosiaalisista syistä merille ja hän karkasi ensimmäisellä pestillään New Yorkissa.<sup>120</sup>

Niemelin oli ainut kajuuttavahti, jolle ei maksettu palkkaa. Mikäli Johan Fredrikin tapauksessa käytettiin vallinnutta elätteelleottojärjestelmää, hänet oli ehkäpä annettu hoidettavaksi sille taholle, joka lupasi elättää hänet pienintä korvausta vastaan. Tätä taustaa vasten on ymmärrettävää, ettei Johan Fredrikille maksettu palkkaa, vaan laivanvarustaja huolehti hänen elatuksestaan. Kertomakirjallisuudesta on löydettävissä useita esimerkkejä huutolaislasten huonosta kohtelusta, tosin toisenlaisiakin kertomuksia mahtuu joukkoon. Laivalla vallinnut käytäntö, jonka mukaan vanhemmat merimiehet kurittivat nuorempia ja Johan Fredrikin mahdollinen huutolaistausta ovat voineet johtaa kovakouraiseenkin käsittelyyn. Tämä voi olla yksi syy karkaamisen taustalla.<sup>121</sup>

Kymmenen vuotta myöhemmin henkikirjat mainitsevat asunnon omistajaksi merimiehen poika Johan Niemelinin. Asunnossa asui hänen siskonsa Maria Schaclin. Viereisessä taloudessa samalla tontilla asuivat vuokralaisina täti Anna Bongelin Tabell ja Marian aviomies perämies Karl Johan Schaclin. Ei tiedetä, palasiko Johan Fredrik New Yorkista Suomeen, ilmeisesti hän oli perinyt asunnon vanhemmiltaan. Huomattavaa on, että Fredrikiä ei kutsuta merimieheksi, vaan merimiehen pojaksi isänsä ammatin kautta.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> Herndon 2009, 15-18.

<sup>120</sup> HisKi, Raahe, kastetut, Niemelin, vihityt, Niemelin, haudatut, Niemelin, Henkikirja Ou:52, 1133, RMHA Bb:3, 116.

<sup>121</sup> RMHA Bb:3, 116.

<sup>122</sup> Henkikirja Ou:66, 104.

## 4.6 Ammatti isältä pojalle

Edellä mainittujen työntävien syiden ohella oli olemassa joukko vetäviä syitä, jotka houkuttelivat poikia lähtemään merille.

Merikaupunkien pojat näkivät lapsesta asti laivoja ja ehkä leikkivät niiden takilassa tai rantavesissä. He kuuluivat merimiesten värikkäitä kertomuksia merielämästä, vaaroista, myrskyistä, haaksirikoista ja vieraista maista. Se saattoi hyvinkin herättää ja ruokkia nuoren miehen mielikuvitusta ja kaukokaipuuta. Isän, veljen, sukulaisen tai naapurin antama esimerkki ja jännittävät kertomukset ovat houkuttelleet poikia lähtemään merille. Viime kädessä meren vetovoimaa voidaan kuitenkin pitää vain stimulanssina lähtöön ja usein syyt löytyvät jostain muualta. Yksi tärkeä lähdön syy oli merimiesten nauttima arvostus maamiestensä silmissä. Merimieheksi lähteminen oli portti miesten maailmaan ja monin paikoin poikaa pidettiin miehenä vasta kun hän oli käynyt merillä. Myös maalle jääneiden ystävien ja vastakkaisen sukupuolen ihailu kohdistui merimiehiin.<sup>123</sup>

Esiteolliselle yhteiskunnalle oli tyypillistä, että pojat opetettiin isänsä ammattiin. Jos mahdollista pojat kulkivat pienestä pitäen isänsä rinnalla oppien samalla isänsä ammattitaidon.<sup>124</sup> Merimiehet eivät voineet vapaasti ottaa poikiaan mukaan, perämiehet ja kapteenit pystyivät niin tekemään vapaammin. Harvinaista ei kuitenkaan ole se, että laivassa, jolle poika pestautui, oli joku sukulainen tai naapuri jo miehistössä auttamassa tulijaa sopeutumaan merielämään. Pesti saatettiin saada sukulaisen tai tuttavan suosituksen kautta.

Martin Dribe mainitsee, että Uuden Englannin tekstiiliteollisuutta ja siihen liittyvää maalta kaupunkiin muuttoa tutkittaessa on huomattu sukulaisuussuhteiden suuri rooli. Aiemmat muuttajat auttoivat sukulaisiaan muuttamaan samaan kaupunkiin, samaan työpaikkaan ja jopa samaan työhuoneeseen. Länsi-Euroopan maaseutuvaltaisilla alueilla työnantaja ja palkollinen usein löysivät toisena suhdeverkoston avulla eli suvun, ystävien tai samaan paikallisyhteisöön kuuluvien avulla. Tosin näin ei ollut aina.<sup>125</sup>

Oululainen 18 lästin karavelli Usko teki purjehduksia pääasiassa Tukholmaan. 16.8.1858 sen kokiksi palkattiin ensikertalainen 17-vuotias Jacob Paldanius. Usko palasi Ouluun 20.9.1858 ja lähti viikon kuluttua uudelle Tukholman matkalle. Tällä kertaa sen kokkina purjehti 29-vuotias Gustaf Paldanius, edellisen veli. Ei ole

<sup>123</sup> Sammallahti 1988a, 17-18.

<sup>124</sup> Vilkuna 1996, 81-82.

<sup>125</sup> Dribe 2000, 93-94.

mahdotonta, että Gustaf olisi saanut pestin veljensä kautta.<sup>126</sup>

Tarkasteluaineiston ulkopuolelle on jätetty 4-vuotias Henrik Eeles, joka seurasi isäänsä merimatkoilla pienestä pitäen. Kauppias Edvard Eeles oli perämiehenä aluksessa, joka teki lyhyitä kesäpurjehduksia Itämeren satamiin. Eeles seurasi isäänsä säännöllisesti useampana kesänä aina yhden matkan verran ja 10-vuotiaana hän purjehti 150 lästin parkkilaiva Fransin kajuuttavahtina. Edvard Eeles menehtyi tapaturmaisesti merimatalla vuonna 1867 Henrikin ollessa 12-vuotias, mutta Henrik Eeleksen purjehdukset eivät loppuneet siihen. Samana vuonna hän purjehti 192 lästin parkki Apollon kajuuttavahtina Kööpenhaminaan ja Englantiin. Henrik Eeles suoritti perämiehen tutkinnon Oulussa 21-vuotiaana vuonna 1875.<sup>127</sup>

Ouluun oma merikoulu saatiin vuonna 1864. Sitä ennen oululaiset opiskelivat Vaasan ja Turun merikouluissa. Oulun merikoulussa opiskelivat itämerikippareiksi, perämiehiksi ja merikapteeneiksi aikovat nuoret miehet. Pääsyvaatimuksena kouluun oli tietyn ajan kokemus merillä olost. Päälystään isäänsä seuraavat kauppiaiden, merikapteenien ja muiden säätyläisten pojat lähtivät merille saadakseen kouluun tarvittavan purjehduskokemuksen kerättyä.<sup>128</sup>

#### **4.7 Sosiaalinen mobilitetti**

Sääty-yhteiskunnassa oli jokaiselle jäsenelle tarkasti määritelty paikkansa yhteiskunnan hierarkiassa. Ylempänä hierarkiassa olevat nauttivat suurempaa arvonantoa ja olivat yleensä varakkaampia, joten luonnollinen oli vanhempien tavoite saada lapsensa nousemaan säätykiertoon. Ihmisten ensisijainen tarve oli luonnollisesti elannon hankkiminen ja turvaaminen koko perheelle. Jos resursseja jäi, ne ohjattiin useasti mielellään poikien koulutukseen. Ennen hyvinvointiyhteiskunnan aikaa lapset olivat vanhempiensa vanhuudenturva, joten oli järkevää kouluttaa heidät hyvin, ohjata samaan säätyyn ja isänsä ammattiin tai mielellään hiukan ylöspäin.<sup>129</sup>

Maaseudulla oli 1800-luvun puolivälissä alenevaa säätykiertoa johtuen maaseudun liikaväestöstä. Moni talon poika tai tytär joutui alenevaan säätykiertoon, kun tilaa ei voitu jakaa kaikkien kesken.

Sosiaalisen nousun väylänä oli koulutus. Käsityöläisen oppipoika saattoi

<sup>126</sup> OMHA Bb:7, 99,103, HisKi, Oulu, kastetut, Paldadnius.

<sup>127</sup> OMHA Bb:7, 94, 115, 138, 151, 157, Snellman 1974, 99, 117, 131, 175.

<sup>128</sup> Rossi 1994, 15-25, Snellman 1974, 159-259.

<sup>129</sup> Vilkuna 1996, 52-55, 161.



koulutuksen avulla nousta kisälliksi ja mestariksi. Koulunkäynti, luku-, lasku- ja kirjoitustaito avasivat ovia erilaisiin ammatteihin, jotka olivat rahvaankin parista olevien lasten mahdollisuuksissa. Nousuun tarvittiin myös henkilökohtaisia kykyjä ja moitteetonta käytöstä ja hyvää mainetta. Isännät saattoivat uskoa työntekijöilleen vastuullisiakin tehtäviä, jos luottivat heihin.<sup>130</sup> Yhteisöllisessä yhteiskunnassa maineen menetys oli suuri henkilökohtainen menetys.

*Satanen muistelmia Pohjanmaalta* kertoo tapauksesta, jossa koulutus oli ainoa perintö, jonka varaton isä saattoi pojalleen jättää. Toisessa kohdin varakkaan talonpojan poika halusi lähteä maailmalle ja sai mukaansa äidinperinnön ja meni kaupunkiin isänsä majataloon töitä kysymään. Hän sai paikan, oppi kirjanpitäjäksi ja perusti oman liikkeen. Hän nousi maanviljelijästä kauppiaksi koulutuksen avulla.<sup>131</sup> Jacob Haataja syntyi merimiehen perheeseen ja jäi puoli-orvoksi jo varhain. Hän lähti merille oppilaana, purjehti pitkän uran miehistössä ja yleni lopulta merikoulun kautta perämieheksi. Häneltä siihen meni yli kymmenen vuotta kauemmin kuin ikäisiltään säätyläispojilta, mutta hän pääsi nousemaan säätykiertoon kykyjensä, ammattitaitonsa ja ahkeruutensa ansiosta.

1800-luvun jälkipuoliskolla, säätykiertoon ja säätyläisten joukkoon nousemista ei katsottu enää niin karsaasti kuin aiemmin. Silti tehtiin ero ”tosiherrojen” ja ”puoliherrojen” välillä, joista jälkimmäiset olivat nousukkaita, mutta useimmiten henkilökohtaisten kykyjensä ansiosta säätykierrossa ylöspäin nousseita, ns. self-made-miehiä. Wirilanderin mukaan nousukkaita paheksuttiin ja heitä pidettiin luonteeltaan kovina, kun taas Snellman katsoo heidän olleen kovia kouluja käyneitä, itsensä eteenpäin saattaneita, kunnollisia miehiä.<sup>132</sup>

1800-luvun helsinkiläistä Waseniusten kauppahuonetta tutkineen Kai Häggmannin mukaan suvun 1700-luvun lopulla syntynyt miespuoleinen edustaja käytti tietynlaista kaksoisstrategiaa pyrkiessään elämässään eteenpäin. Toisaalta hän toivoi itseään alempana olevien ihmisten, rahvaan ja naisten, pysyvän tyytyväisenä ja sääty-yhteiskunnan tältä osin liikkumattomana. Toisaalta suhteessa vertaisiinsa ja ylempiinsä hänellä oli emansipaatio- ja integraatiopyrkimyksiä. Kauppahuoneen menestyksellinen hoitaminen koti- ja ulkomailla edellytti hyviä suhteita parhaisiin piireihin ja tällä saralla hän yritti purkaa sääty-yhteiskunnan rajoja. Raja-aidat olivatkin jo osittain kaatumassa, sillä syntyperä ei enää taannut kaikkea, vaan omilla kyvyillään eteenpäin pyrkivän

<sup>130</sup> Vilkuna 1996, 55-57.

<sup>131</sup> Wacklin 1989, 12-14, 324-330.

<sup>132</sup> Wirilander 1974, 374-380, Snellman 1974, 23-24.

miehen mallia arvostettiin yhä enemmän.<sup>133</sup> Kauppa- ja kaupankäynti oli yksi väylä sosiaaliseen nousuun.

## **5. Mitä he tekivät?**

### **5.1 Isäntiä ja palkollisia**

Patriarkaalisuus näkyi selvästi laivan jokapäiväisessä elämässä. Poika tai nuori mies joutui alukselle tullessaan sopeutumaan uudenlaiseen sosiaaliseen ympäristöön, jonka säännöt erosivat osittain maissa vallitsevan yhteiskunnan säännöistä.

1800-luvun puolivälin yhteiskunnassa vallitsivat patriarkaaliset ajattelu- ja toimintatavat, vaikka murros uuteen oli jo alkanut. Isän ja isäntävaltaa ei erotettu toisistaan, vaan palkolliset kuuluivat isännän alaisuuteen kurin, työn ja vapaa-ajan suhteen samoin kuin lapset, mutta heillä ei ollut lasten mahdollisuuksia tulevaisuuden suhteen. Isännän eli laivanvarustajan, jota kauppa-aluksella edusti kapteeni, velvollisuuksiin kuului huolehtia merimiesten toimeentulosta ja hyvinvoinnista ja merimiesten tuli kuuliaisesti palvella varustajaa hyödyttäen hänen liiketoimiaan parhaalla mahdollisella tavalla. Jos merimiehet niskoittelivat, oli kapteenilla oikeus käyttää kotikuria fyysisten rangaistusten muodossa.

Suomalaisalukset olivat kuuluisia kurista ja huonosta ruoasta, vain amerikkalaiset alukset olivat kurin suhteen vielä ankarampia. Lukuisat esimerkit osoittavat, miten kapteenien tai perämiesten harjoittama kotikuri venyi usein pahoinpitelyn ja väkivallan puolelle, vaikka merilaissa oli jo asetuksia ruumiillisen kurituksen vähentämiseksi. Poikkeuksia tuskin ovat ne kerrat, jolloin miehistö on kapteeni mielestä laiskaa ja uppiniskaista ja kapteeni miehistön mielestä tyrannimainen ja mielivaltainen. Tosin on olemassa myös esimerkkejä kapteeneista, jotka viihtyivät miehistönsä kanssa vapaa-ajalla. Merimiehet saattoivat myös saada kapteenilta apua varusteiden hankinnassa tai asioiden toimittamisessa ulkomaisissa satamissa. Varustaja huolehti merimiehestä ja hänen perheestään maksamalla palkkaa. Merimies saattoi tehdä varustajan kanssa sopimuksen, jonka mukaan vaimo tai esimerkiksi huollettavana ollut vanhempi sai kuitata osan palkasta. Yleensä miehen palkka parani selvästi hänen mentyään naimisiin, mikä kertoo miehen tehtävästä perheen elättäjänä. Merimieshuoneet toimivat alkeellisina eläkelaitoksina, joten aivan tyhjän päälle eivät

---

<sup>133</sup> Häggman 1994, 122-123.

vanhat tai sairaat merimiehet jääneet. Varustaja ei myöskään voinut jättää merimiestä heitteille ulkomailla. Jos merimies oli estynyt palaamasta samalla aluksella pestauspaikkaan, oli varustajalla velvollisuus maksaa hänen kotimatkinsa. Tämä ei luonnollisestikaan koskenut karanteita.<sup>134</sup>

Aikaisempina vuosisatoina patriarkaalinen järjestelmä oli määrittänyt vain isännän oikeudet ja palvelijan velvollisuudet ja vaiennut palvelijan oikeuksista ja isännän velvollisuuksista. 1860- ja 70 -luvulla sanomalehdistössä merimiesten oloihin alettiin kiinnittää huomiota ja esiin tuli tapauksia, joissa kapteeni oli ylittänyt valtuutensa kurinpidossa. Merimiesten ja päällystön välille saattoi tulla kiistoja, jolloin jompikumpi osapuoli katsoi toisen toimineen yli valtuuksiensa. Näitä kiistoja puitiin joskus oikeudessa asti ja joskus merimies saattoi voittaakin asiassa. Toisaalta varustajatkin olivat aktiivisesti vaikuttamassa lainsäädännön uusimiseen. Oululainen laivanvarustaja, kauppaneuvos J. W. Snellman istui vuonna 1865 merilakia valmistelevalle komitealle, joka otti kantaa myös merimiesten työehtoihin.<sup>135</sup>

Ihmisten perustarpeet ja näin ollen syyt kapinointiin ja tyytymättömyyteen ovat yleismaailmallisia. 1700- ja 1800 -luvun teollisuusyhteisöissä elinolojen huonontuminen, liiallinen kurinpito, patruunan velvollisuuksien laiminlyönti tai henkilökohtaisien oikeuksien rajoittaminen johti kapinointiin. Merimiehet kapinoivat tai valittivat samoista syistä: maihinmenojen estämisen vuoksi, liiallisen työnteon ja kurituksen vuoksi tai palvelukseen pakottamisen tai laittoman erottamisen vuoksi. Kysymys oli yksinkertaisesti siitä, ettei heitä laskettu pois palveluksesta tietyssä satamassa vaikka asiasta oli jo sovittu tai heidät passitettiin ilman syytä pois laivasta. Ansiotason noustessa työmoraalikin parani. Kapteenit joutuivat joskus hyvittelemään ammattimiehiään korottamalla palkkoja tai myöntämällä lomia. Toisaalta asiaa kääntäen katsottuna yksi syy suomalaisten merimiesten karkaamiselle ulkomaisille laivoille oli niillä maksettavat paremmat palkat.<sup>136</sup>

1700-luvun brittiläisten ja ranskalaisten sota-alusten miehistöä ja päällystöä tutkinut N.A.M. Rogers näkee 1700-luvulla tapahtuneen merkittävän muutoksen miehistön ja päällystön suhteissa. 1700-luvun alussa päällystö ja kokeneet merimiehet muodostivat yhteisön, jossa taito ratkaisi enemmän kuin muodollinen arvo. Kapteenit valitsivat miehistönsä itse ja heidän välillään vallitsivat luottamukselliset ja

<sup>134</sup> Häggman 1994, 43-44, Vilkuna 1996, 157-158, Kaukiainen 1998, 42, 52, 103-104, 174-176, 190, 195-196, 224, 266, Möller 1970, 233-234.

<sup>135</sup> Vilkuna 1996, 158, Kaukiainen 1998, 62, 237-240, 259-262.

<sup>136</sup> Vilkuna 1996, 160-161, Kaukiainen 1998, 103, 155-159, 165, Hautala 1967, 110.

henkilökohtaiset isäntä-palvelija -suhteet. Kaikkien oli toimittava yhteisten pelisääntöjen mukaan, jotta välttyttäisiin yhteisiltä vaaroilta ja elämä laivalla olisi mahdollisimman miellyttävää. Merimiehen taito ja kokemus toivat hänelle arvostusta myös päällystön silmissä. 1700-luvun kuluessa miehistö ja päällystö vieraantuivat toisistaan. Kapteeni ei saanut enää valita alipäällystää eikä miehistöä vaan oli Admiraliteetin päätöksistä riippuvainen. Samaan aikaan kuri aluksilla koveni, johtava auktoriteetti muodostui persoonattommaksi ja luokkatietoisuuden nousu Ranskan vallankumouksen myötä ajoivat miehistön ja päällystön yhä enemmän erilleen toisistaan. Mitä vieraampia miehistö ja päällystö olivat toisilleen, sitä vähemmän miehistö oli kapteenille lojaalinen ja sitä ankarampia rangaistuksia ja kuria käytettiin.<sup>137</sup>

## 5.2 Sopeutuminen laivalle

Patriarkaalinen järjestelmä ja normit sopivat erityisen hyvin pieneen, hierarkkiseen yhteisöön jollainen kauppa-aluskin oli. Sille oli tunnusomaista sosiaalinen eriarvoisuus ja käskysuhteiden yksisuuntaisuus. Kauppa-alkukseen voidaan myös soveltaa teoriaa totaalisista laitoksista.

Pekka Leimu on teoksessaan *Pennalismi ja initaatio suomalaisessa sotilaselämässä* tuonut esiin amerikkalaisen sosiologin Erving Goffmanin teorian totaalisista laitoksista. Totaalisen laitoksen tunnuspiirteitä ovat muun muassa sen muodostuminen omaksi pieneksi yhteiskunnakseen ja jyrkkä sosiaalinen kerrostuneisuus eli perustava ja vaikeasti ylitettävä kuilu johtajien ja johdettavien välissä, mitä on usein vahvistettu säädöksin. Perinteisesti armeija on nähty totalitaarisena laitoksena, mutta armeijan tunnuspiirteet: autoritääriäinen organisaatio, joka vaatii jäykkää tottelevaisuutta, voimakkaasti kerrostunut sosiaalinen järjestelmä, jota vahvistettiin säädöksin ja jonka rikkomuksista seurasi rangaistus sekä asioiden suorittaminen traditionaalisella tavalla sopivat myös 1850-luvun purjealuksille. ”Kuri suomalaisilla aluksilla oli kuin sotaväessä ja skanssissa vallitsivat kasarmin lait”.<sup>138</sup>

Merillä työskentelevien miesten keskuudessa vallitsi selvä arvojärjestys pestien, iän ja kokemuksen perusteella. Heidät voidaan jakaa miehistöön, alipäällystöön ja päällystöön. Matalimmalla portaalla olivat vastatulleet kajuuttavahdit, oppilaat ja kokit, seuraavana olivat jungmannit, sitten puolimatruusit ja heidän jälkeensä matruusit. He

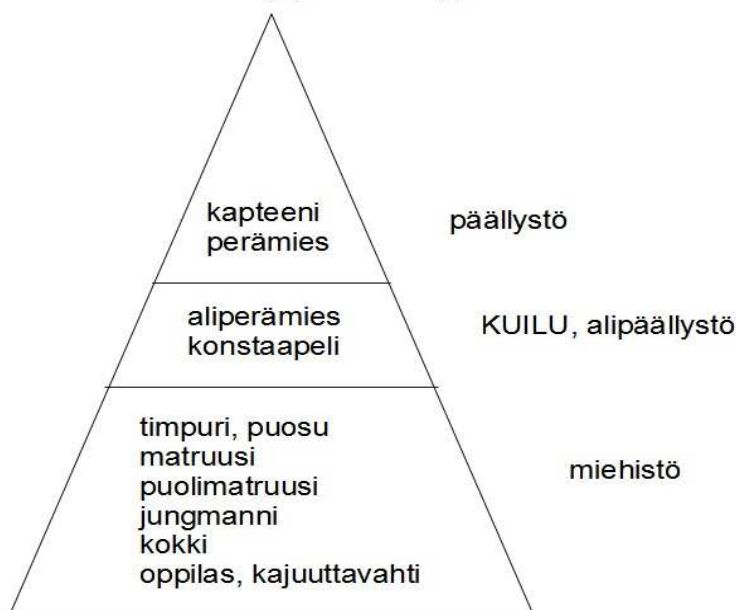
<sup>137</sup> Rodger, 1997, 138-140.

<sup>138</sup> Leimu 1985, 27-28, Kaukiainen 1998, 19, 174.

muodostivat miehistön. Miehistöön luettiin myös mahdolliset timpurit eli puusepät ja puosut eli kokeneet merimiehet, jotka huolehtivat purjeista ja köysistöstä. He olivat arvojärjestyksessä miehistön yläpäässä. Alipäällystöön lukeutuivat konstaapelit ja aliperämiehet ja päällystöön järjestyksessä alhaalta ylöspäin perämiehet ja kapteeni. Hierarkkinen järjestys käy ilmi esimerkiksi pestauskirjoista, joissa miehistö on kirjattu järjestyksen mukaan alkaen korkea-arvoisimmasta.<sup>139</sup>

Aluksella vallinnut hierarkkinen järjestelmä oli seuraavanlainen, kuten kuvasta 2 näkyy.

Kuva 2. hierarkkinen järjestelmä kauppalaivalla



Lähde: Leimu 1985, 59, RMHA Bb:3, OMHA Bb:7.

Kapteeni oli aluksen ehdoton päällikkö ja merimiehen oli toteltava hänen komentoaan joka tilanteessa. Kapteeni välitti käskynsä miehistölle perämiesten kautta. Riippui hyvin pitkälti näistä henkilöistä, millainen ilmapiiri laivalla oli ja kuinka paljon töitä tehtiin. Itsestään selvää oli se, että päällystön ja miehistön välissä oli sosiaalinen ja hierarkkinen kuilu, jota ei sopinut ylittää kumpaankaan suuntaan.<sup>140</sup>

Sääty-yhteiskunnan normien mukaan päällystöön opiskelevat säätyläispojat eivät välttämättä joutuneet majoittumaan keulaskanssiin muun miehistön joukkoon, joten tavallisten merimiesten arki ja maailma saattoivat jäivät heille vieraksi. Yksityisyys aluksella kuului vain kapteenien, perämiesten ja muiden kajuutassa asuvien

<sup>139</sup> Leimu 1985, 31, RMHA Bb:3, OMHA Bb:7.

<sup>140</sup> OMHA Bb:7, RMHA Bb:3.

säätyläistaustaisten henkilöiden etuoikeudeksi. Säätyläistön näkökulmasta hyvän isännän tuli erottatutua kulttuurisesti ja fyysisesti työntekijöistään. Säätyläispojista kasvoi käskijöitä, joiden tehtävä oli hallita alempiaan. Poikkeuksen säännöstä tekivät Petrellin veljekset. He olivat säätyläistaustaisia, varakkaita merikapteenin poikia, joista tuli myöhemmin merikapteeneita. Heistä kumpikin pestautui kerran matruusiksi miehistön joukkoon. Ehkä tälläkin oli merkitystä heidän myöhempään suhtautumiseensa komentamiensa alusten miehistöihin, koska heidän kanssaan samoihin aikoihin merimiesuransa aloittanut Jacob Haataja kiittää runossaan kapteeni J.F. Petrelliä taitavaksi merenkulkijaksi ja hyväksi aluksen hoitajaksi, joka ei koreillut ulkoisesti, kuten herraskaisilla kapteeneilla oli tapana. Vastakohtaksi hän mainitsi laivanvarustaja Snellmanin pojan, jonka komennossa myös oli työskennellyt.<sup>141</sup>

Päällystön ja miehistön välinen juopa aiheutti hankaluuksia alipäällystölle. Konstaapelin ja aliperämiehen virka saattoi olla ongelmallinen toisaalta päällystää alempana toisaalta miehistöä ylempänä. Alipäällystö ei kuulunut kumpaankaan ryhmään, mutta sen oli tultava toimeen kummankin ryhmän kanssa. Se saattoi myös joutua toimimaan välittäjänä päällystön ja miehistön välisissä erimielisyyksissä. Ilmiö esiintyi muuallakin yhteiskunnassa eri yhteiskuntaryhmien välissä toimivien välittäjien kohdalla. Esimerkiksi kartanoissa isännän käskyjä välittävät ja rankaisuvaltaa käyttävät pehtoorit, isäntärengit, saattoivat joutua hankalaan asemaan ja vihanpidon kohteiksi. Eriytyisen hankala saattoi olla sen välittäjän asema, joka oli samaa syntyperää kuin alaisensa. Häneltä oli vaikea ottaa käskyjä vastaan. Toisaalta miehistön kanssa samaa säätyä oleva aliperämies saattoi olla kapteenille epämieluisa.<sup>142</sup>

Alimpana ryhmänä oli miehistö, jossa vallitsi jakautuminen "oikeisiin merimiehiin" ja vastatulleisiin "ensimmäisen reissun poikiin" (ruots. första resans gässe). Näillä viitattiin kokkeihin, kajuuttavahteihin ja oppilaisiin, jotka olivat ensimmäisellä purjehduksellaan. Miehistönkin joukossa eritystehtävän saaneet ja taidon omaavat miehet, kuten kirvesmiehet ja timpurit kuuluivat eniten arvostettujen joukkoon. Tarkoin eritelty tehtävä paransi asemaa. Tosin näin ei ollut kokin laita, koska tehtävän ei katsottu vaativan mitään erityisiä kykyjä tai taitoja vaan oli enemminkin ylenkatsottu tehtävä.<sup>143</sup>

Totaalisiin laitoksiin ei synnytä, vaan niihin tullaan ulkopuolelta. Kun poika tai

<sup>141</sup> Snellman 1974, 102, 104, Kaukiainen 1998, 210, Kekkonen 2002, 185, 189-190, OMHA Bb:7, 101, 96.

<sup>142</sup> Rosenström 2002, 43-47, Kaukiainen 1998, 99-103, 164, Kekkonen 2002, 189.

<sup>143</sup> Kekkonen 2002, 190, OMHA Bb:7, RMHA Bb:3.

nuori mies sai pestin, vannoi merimiesvalan, pukeutui merimiehen asuun ja muutti varusteineen asumaan laivaan, tapahtui initaatio sosialisaatioon eli hänet korotettiin uuteen asemaan ja hänen statuksensa ja roolinsa koko yhteiskunnan, myös entisen yhteiskunnan, silmissä muuttui. Hänestä tuli merimies erotukseksi "maakravuista". Laivayhteisöön hyväksyminen tapahtui kuitenkin vähitellen ja vasta tietyn prosessin läpikäytyään hän oli laivayhteisön ja muiden merimiesten silmissä "oikea merimies", joka kuului tasavertaisena joukkoon. Tämän prosessin aikana tulokkaan oli hylättävä aiempi yhteiskunnallinen roolinsa ja omaksuttava uusi. Päälystö ja vanhempi miehistö opettivat tulokasta "tervetuliaisten" muodossa.<sup>144</sup>

Totaalisissa laitoksissa uskottiin, että tulokasta on helpoin käsitellä jos hän osoittaa alusta alkaen suurta kunnioitusta ylempiään kohtaan. Tästä syystä päälystö vaati tulijalta heti ehdotonta kuuliaisuutta ja sitä vaativat myös vanhemmat merimiehet. Ero entiseen yhteiskuntaan tehtiin selväksi loukkaamalla yksilön minuutta, tehtiin selväksi että enää hänellä ei ollut samoja oikeuksia kuin aiemmin. Tällaisiin "sisäänkirjoitusmenoihin" saattoi laivalla kuulua sääntöihin perehdyttäminen ja esimerkiksi asuinsijan näyttäminen ja vaatimus tietynlaisesta vaatetuksesta. Totaalisen laitoksen on saatava uusi tulokas nopeasti yhteistyökykyiseksi. Prosessi, jossa tulokkaalle tehtiin selväksi hänen alhainen asemansa ja kuuliaisuuden vaatimus ylempiään kohtaan saattoi sisältää myös "kuuliaisuuskokeen" ja tarvittaessa myös "tahdonmurtamiskamppailun". Jos tulokas kapinoi, hän sai tuntevan rangaistuksen, jota jatkettiin niin kauan, kunnes hän nöyrytyi. Näitä kutsuttiin "tervetuliaisiksi" eli initaatioksi, siirtymäriitiksi. Tavallista merimiestä ei initoitu päälystön joukkoon, sillä hänellä ei ollut mahdollisuutta päästä tasavertaiseksi heidän kanssaan. Myöskään päälystö itse ei ollut käynyt läpi samanlaisia "tervetuliaisia". Tavallinen merimies initoitiin miehistön joukkoon, ajan mittaan hänestä saattoi tulla tasavertainen heidän kanssaan. Miehistön ja päälystön välissä oli ylittämätön kuilu, joten vain harvinaisissa tapauksissa tavallisesta merimiehestä saattoi tulla päälystön jäsen. Yleensä pojan tai nuoren miehen sosiaaliset lähtökohdat määräisivät ja merimiesuran ensimmäiset pestit näyttivät, kumpaan ryhmään hän tulisi kuulumaan.<sup>145</sup>

Merimiehillä oli omia perinteisiä juhlia, "tervetuliaisia", joita vietettiin tietyissä etappipaikoissa kuten Juutinrauman läpi purjehdittaessa tai päiväntasaajalla. Päiväntasaajalla vietettiin linjakastetta, jolloin kastemenot kohdistuivat varsinkin niihin,

<sup>144</sup> Leimu 1985, 39-40, 46-47.

<sup>145</sup> Leimu 1985, 40-41, 47-49, RMHA Bb:3, OMHA Bb:7, Snellman 1974, 187, HisKi, Oulu, kastetut, Haataja.

jotka eivät olleet ennen käyneet eteläisellä pallonpuoliskolla, eli ensikertalaisiin. Linjakasteessa vanhemmat merimiehet pukeutuivat naamiaisasuihin ja kastoiivat ensikertalaiset ”Neptunuksen valtakuntaan”, oikeiksi merimiehiksi. Kastemenot vaihtelivat alukselta toiselle, mutta yhteisiä piirteitä olivat muun muassa alastomaksi riisuminen, ihon tervaaminen, tukan tai parran ajaminen ja pahanmakuisen juoman juottaminen. Vastustelu ei kannattanut, vaan johti entistä kovakouraisempaan käsittelyyn. Itsensä saattoi tosin ostaa vapaaksi kastemenoista tarjoamalla satamassa ryypyt muille miehistön jäsenille. Kastemenot saattoivat helposti olla kiusantekoa ensikertalaisia kohtaan, mutta epäilemättä useimmille merimiehille linjakaste oli tärkeä etappi merimiesuralla ja sen kautta tapahtui myös initaatio ”oikeiden merimiesten” joukkoon.<sup>146</sup>

Leimun tutkima ilmiö, pennalismi, ilmenee armeijassa "simputuksena", jossa alempiarvoiset laitetaan tekemään vastoin tahtoaan asioita, joita heitä ylempänä olevat määräävät. Pennalismissa tekijänä ja kohteena on aina ryhmä, joten laivalla välttämättä ollut kyse pennalismista, jos uusia tulokkaita oli vain yksi. Tällaisessa tapauksessa uusi tulokas yleensä ennemmin tai myöhemmin pääsi ryhmän tasavertaiseksi jäseneksi, ellei hän todella osoittautunut ryhmään kelpaamattomaksi. Syy siihen, miksi vanhemmat merimiehet tekivät kiusaa tulokkaille, on kuitenkin sama kuin pennalismissa. Miehistön jäsenillä ei ollut virallista keinoa erottua toisistaan yhteiskunnan ja päällystön silmissä. Kaikki miehistön jäsenet olivat päällystölle lähes samanvertaisia. Miehistön kesken kiusanteko oli ainoa keino, jolla vanhemmat merimiehet saattoivat osoittaa arvonsa uusille tulokkaille, koska muuten heidät olisi luettu samaan luokkaan uuden, kokemattoman tulokkaan kanssa ja yhdenvertaisiksi hänen kanssaan. Tämä loukkasi kokeneitten merimiesten ammattiyylpeyttä. Totaalisissa laitoksissa pennalismien seurauksena saattoi olla initaatio eli hyväksyminen ylempiarvoisten joukkoon, mutta ei välttämättä. Laivalla initaatio yleensä tapahtui, koska uusia tulokkaita oli usein vain muutama. Vaikka päällystöllä oli virallinen asema miehistön yläpuolella, usein myös he todistivat ja pönkittivät valtaansa pennalismien ja simputuksen keinoin. Tässä mielessä on ymmärrettävää, että vanhemman sukulaisen tai tuttavien olo laivalla helpotti tulijan sopeutumista aluksen hierarkkiseen järjestelmään. Monelle ensimmäinen purjehdus jäi myös viimeiseksi, yhtenä syynä siihen on hyvinkin voinut olla sopeutumattomuus laivaelämään.<sup>147</sup>

---

<sup>146</sup> Rosenström 1996, 79-86, Kaukiainen 1998, 128.

<sup>147</sup> Leimu 1985, 50-57.



1870-luvulla purjehtineelta oululaiselta fregatti Toivolta on säilynyt lähteitä, joista näkyy kuinka initaatio sosialisatioon epäonnistui. Vierasmaalaista nuorta ja kokematon kokkia todennäköisesti ruuskittiin ja vainottiin erityisen paljon. Häneen kohdistunut kiusanteko jatkui ilmeisesti niin pitkään, että hän päätyi itsemurhaan ja hyppäsi mereen. Usein raakaotteiset päälliköt valitsivat kiusanteon kohteekseen juuri miehistön nuorimman ja vähäisimmän jäsenen. Kiusanteon syynä saattoi olla esimerkiksi vaikeus kiivetä korkealle mastoon tai suorittaa annettuja töitä. Purjelaivoilla miehistön jäsenet saivat arvonsa kokemuksen, voiman ja rohkeuden kautta. Todellisia ”tervakouria” arvostettiin. Sen sijaan naisellisiksi koetut ominaisuudet, kuten arkuus, heikkous tai hienostelu saattoi nopeasti johtaa epäsuosioon.<sup>148</sup>

Valtameripurjehtijoiden ja Itämerellä purjehtivien pienempien alusten välillä vallitsi ero myös hierarkkisessa todellisuudessa. Valtamerillä vallinnut sotilaallinen komentokulttuuri ei siirtynyt rannikkoliikenteeseen. Suhteet pienemmillä aluksilla olivat tasavertaisemmat ja läheisemmät ja ottivat mallia maalla olevasta todellisuudesta. Jos aluksessa oli viisi miestä, ei kapteeni voinut kovin paljoa erottautua miehistään vaan purjehtimiseen vaadittiin kaikkien yhteistyötä. Leena Sammallahti kuvaa muistelmaa 1900-luvun alusta, jolloin ahvenanmaalainen nuori mies lähti lyhyelle kesäpurjehdukselle ensi kertaa kokiksi. Hän ei osannut kovinkaan paljoa ruoanlaittoa, mutta aluksen päällikkö itse opasti häntä ruoanlaitossa. Esimerkki kertoo aivan toista kieltä kuin tarinat valtamerialuksen kapteenista köysipamppu kädessään. Tosin on muistettava, että sääty-yhteiskunnan hajoamisen myötä myös hierarkia merellä murtui ja keveni. 1900-luvun alussa elettiin tässä mielessä jo toista todellisuutta.<sup>149</sup>

### 5.3 Kajuuttavahdin, oppilaan ja kokin tehtävät

Miehistön nuorimmista jäsenistä käytettävät nimitykset vaihtelevat aikalaislähteissä ja tutkimuskirjallisuudessa jonkun verran ja niitä käytetään osittain päällekkäin tai rinnakkain. Oulussa ja Raahessa kajuuttavahti, oppilas ja kokki olivat aikalaislähteiden mukaan laivahierarkian alimmat pestit, sillä heidät mainitaan pestauskirjoissa viimeisinä. Oulun ja Raahen pestauskirjoissa ei esiinny nimitystä *gässe*, kuten esimerkiksi Turun merimieshuoneen asiakirjoissa. Gässella viitattiin nuoreen, mahdollisesti ensimmäisillä purjehduksillaan olevaan poikaan. Gässe oli yleensä alle

<sup>148</sup> Kaukiainen 1998, 171-177.

<sup>149</sup> Kaukiainen 1998, 263, Sammallahti 1988b, 19, OMHA Bb:7, 90, 93-94, 96-103, 106.

20-vuotias ja samassa yhteydessä mainitaan hänen pestikseen jungman. Myös Oulun seurakunnan historiakirjat tuntevat termin skeppsgässe.<sup>150</sup>

Ojalan mukaan kokkolalaisilla aluksilla oli "paremman väen" parista tulevien kajuuttavahtien lisäksi myös laivapoikia, jotka olivat iältään noin 7 – 12 -vuotiaita, usein orpoja ja sosiaalisista syistä laivalle passitettuja poikia. Kajuuttavahti puolestaan saattoi olla esimerkiksi kapteenin oma poika, joka toimi tämän henkilökohtaisena palvelijana. Sekä kajuuttavahdeille että laivapojille maksettiin vain nimellistä palkkaa, yleensä he saivat vaatteet ja ruoan.<sup>151</sup>

Kajuuttavahdit (myöhemmin laivapojat) olivat Kaukiaisien mukaan miehistön nuorimpia jäseniä ja saivat tehtäväkseen niitä töitä, jotka olivat muille liian likaisia tai halpa-arvoisia. Kajuuttavahti esimerkiksi siivosi päällystön hytit ja käymälät, auttoi kokkia ja kantoi ruoan keittiöstä pöytään. Joskus kajuuttavahti sai asua päällystön tiloissa kajuutassa, mutta useimmiten paikka löytyi keulaskanssista miehistön asuintiloista. Arvojärjestyksessä alimpana oleva kajuuttavahti sai osansa muun miehistön kiusanteosta ja ruumiillisesta kurituksesta.<sup>152</sup> Kaukiaisien näkökulma puhuu sen puolesta, että kajuuttavahtien parissa oli sekä köyhemmän että varakkaamman väen joukosta tulleita poikia. Pojan sosiaalisista lähtökohdista voidaan tehdä päätelmiä sen perusteella, majoitettiinko hänet kajuuttaan vai keulaskanssiin ja miten hänen uransa eteni kajuuttavahdin pestin jälkeen.

Oppilas oli Kaukiaisien mukaan harvinainen pesti oululaisilla laivoilla. Se oli varattu varakkaiden porvarissukujen pojille ja nuorille miehille, kun he hankkivat käytännön kokemusta merikoulua varten ja lähtivät opettelemaan merimiehen ammattia. Heidän sanottiin kiipeävän kapteenin arvoon "kajuutan ikkunan kautta". Oppilaiden tehtäviin kuuluivat samat työt kuin kajuuttavahtienkin, mutta lisäksi kapteeni ja perämies opettivat heille purjehdusta ja navigointia. Oppilaat asuivat kajuutassa päällystön puolella ja muutoinkin heidän kokemuksensa laivalla olosta saattoivat erota melko paljon keulaskanssilaisten kokemuksista. Laivanvarustaja Johan Wilhelm Snellmanin poika pääsi ensimmäisellä laivamatkallaan oppilaana purjehtiessaan muun muassa Kööpenhaminassa tivoliin, teatteriin ja hotelliin nukkumaan.<sup>153</sup>

Marika Rosenström kuvaa 1900-luvun alun nuorten merimiesten töitä seuraavasti: ”miehistön vähäisimpien jäsenten tehtäviin kuului siivoaminen, eläinten

<sup>150</sup> OMHA Bb:7, RMHA Bb:3, Merimieshaku, Ceder L.S., Cederqvist J.W. Ja A.E., HisKi, Oulu, haudatut, Tamlander.

<sup>151</sup> Ojala 1996, 226-227.

<sup>152</sup> Kaukiainen 1998, 40-41.

<sup>153</sup> Kaukiainen 1998, 61.

suojien puhdistaminen ja tavalliset kansityöt purjeiden parissa. Ruoan ja kahvin haku, tiskaaminen, tavaroiden järjestäminen ja joka-aamuinen raakapurjeiden tarkistus kuului heille, joskus ainoastaan oppilaille. Nuoret pojat myös lähetettiin kiipeämään korkeimmalle mastoon, kun piti muuttaa purjeiden asentoa. Kajuuttapoika, jota myös messikalleksi kutsuttiin, oli yleensä korkeintaan 15-vuotias poika, joka toimi stuertin apuna. 1900-luvun alussa oli tavallista, että kapteenin oma poika oli kajuuttapoikana oppimassa merimiestaitoja ja näkemässä maailmaa kotikulmia laajemmalta. Kajuuttapoika sai osakseen vanhempien merimiesten kiusanteon.”<sup>154</sup> Rosenströmin mainitsemat vaativat manööverit korkealla mastossa tuskin kuuluivat kaikkein nuorimmille, mutta edelleen siivoustyöt kuuluivat vähiten arvostettuihin töihin ja kuuluivat näin ollen nuorimmille.

Kokkien tehtävänä laivalla oli ruoan valmistaminen miehistölle ja päällystölle. Yksinkertaisen ruoan valmistukseen ei tarvittu suuria taitoja ja sitä pidettiin halpa-arvoisena naisväen työnä. Näin ollen se lankesi usein aloittelevan merimiehen työksi. Kokin työ erosi kajuuttavahdin ja oppilaan tehtävistä siinä, että se oli selkeästi itsenäinen työ, joka piti pystyä suorittamaan oma-aloitteisesti. Kokit olivatkin oppilaita ja kajuuttavahteja vanhempia. Laivaa piti purjehtia yötä päivää ja merimiehet joutuivat tekemään töitä yölläkin. Vuorokausi oli jaettu neljän tunnin vuoroihin ja osittaisten päällekkäisyyksien johdosta kaikille miehistön jäsenille kertyi työaika kahdessa vuorokaudessa 28 tuntia. Kokki, samoin kuin timpuri, oli tyypillisesti ”päivätyöläinen”, mutta myrskyssä ja vaativissa olosuhteissa kokinkin oli osallistuttava manöövereihin vuorokauden aikaan katsomatta.<sup>155</sup>

#### **5.4 Pestin saamisen edellytykset**

Kajuuttavahdit ja oppilaat eivät muodostaneet yhtä heterogeenista ja muista erottuvaa ryhmää kuin kokit. Muun muassa ikä vaikutti siihen, kumpaan pestiin poika pestattiin.

Taulukosta 5 selviää, että kajuuttavahdin ja oppilaan pesti oli Oulussa yleisin nuorimpien ikäluokkien (12 – 13 ja 14 – 15 vuotta) keskuudessa. 14 – 15 -vuotiaista 65 prosenttia oli pestattu kajuuttavahdeiksi ja 14 prosenttia oppilaiksi. Kokkeja oli 21 prosenttia ikäluokasta. Nuorimpia, 12 – 13 -vuotiaita, oli pestattu ainoastaan oppilaiksi.

<sup>154</sup> Rosenström 2002, 43, 44.

<sup>155</sup> Ojala 1996, 226, Kaukiainen 1998, 99-101.

Taulukko 5. Pestien jakautuminen ikäryhmittäin Oulussa

ikä	pesti	lukumäärä	prosenttiosuus
12-13 vuotta	kajuuttavahti	0	0
	oppilas	2	100
	kokki	0	0
Yhteensä ikäluokassa		2	100
14-15 vuotta	kajuuttavahti	9	65
	oppilas	2	14
	kokki	3	21
Yhteensä ikäluokassa		14	100
16-20	kajuuttavahti	4	15
	oppilas	0	0
	kokki	22	85
Yhteensä ikäluokassa		26	100
21-25	kajuuttavahti	0	0
	oppilas	0	0
	kokki	13	100
Yhteensä ikäluokassa		13	100
26-30	kajuuttavahti	0	0
	oppilas	0	0
	kokki	1	100
Yhteensä ikäluokassa		1	100
Yhteensä kaikki		56	100

(Taulukkoon on taulukoitu yksi henkilö vähemmän kuin aineistossa on henkilöitä johtuen siitä, että yhden pojan ikää ei voitu varmuudella selvittää.)

Lähde: OMHA Bb:7, 86-105.

16 – 20 -vuotiaiden keskuudessa yleisin pesti oli kokki. Heitä oli ikäluokasta 85 prosenttia ja loput olivat kajuuttavahteja. Oppilaita ei ollut tässä eikä vanhemmissa ikäluokissa. Kaikki yli 20-vuotiaat oli pestattu kokeiksi.

Taulukko 6. Pestien jakautuminen ikäryhmittäin Raahessa.

ikä	pesti	lukumäärä	prosenttiosuus
12-13 vuotta	kajuuttavahti	0	0
	oppilas	3	100
	kokki	0	0
Yhteensä ikäluokassa		3	100
14-15 vuotta	kajuuttavahti	1	33
	oppilas	1	33
	kokki	1	34
Yhteensä ikäluokassa		3	100
16-20	kajuuttavahti	0	0
	oppilas	0	0
	kokki	7	100
Yhteensä ikäluokassa		6	100
21-25	kajuuttavahti	0	0
	oppilas	0	0
	kokki	4	100
Yhteensä ikäluokassa		4	100
26-30	kajuuttavahti	0	0
	oppilas	0	0
	kokki	1	100
Yhteensä ikäluokassa		1	100
Yhteensä kaikki		18	100

Lähde: RMHA Bb:3, 112-130.

Raahen tulokset taulukossa 6 ovat samansuuntaiset kuin Oulun. Kajuuttavahteja ja oppilaita on vain 12 – 15 -vuotiaiden joukossa. 14 – 15 -vuotiaista 33 prosenttia on oppilaita, 33 prosenttia kajuuttavahteja ja 34 prosenttia kokkeja. Oppilas oli Raahessakin kaikkien nuorimpien pesti, kaikki alle 14-vuotiaat oli pestattu oppilaiksi. Yli 15-vuotiaat olivat kaikki kokkeja. Kajuuttavahti ja oppilas olivat aluksella harjoittelemassa merimiestaitoja muiden opastuksella, mutta kokin pesti oli itsenäinen ja vastuullinen työ, johon pestattavalla piti olla sen verran ikää, että hän suoriutui tehtävästä itsenäisesti.

Lähestyttäessä kolmeakymmentä ikävuotta kokkien määrä vähenee. Kokki oli tyypillinen pesti 15 – 25 -vuotiaiden keskuudessa, sen jälkeen nuoret miehet siirtyivät muihin tehtäviin. Kokkina palveleminen aluksella oli näin ollen vain aloitusvaihe, ei koko uran mittainen professionaalinen erikoistuminen.

Kajuuttavahdin ja oppilaan pestin saamisen edellytykset vaihtelivat kaupungista toiseen. Ryhmiä ei muodostettu sosiaalisin perustein, sillä kummassakin ryhmässä oli

säätyläistön ja alempien kansankerroksien lapsia. Ero näkyi siinä, että kajuuttavahdeille maksettiin palkkaa, oppilaille ei, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Tämä saattoi selittyä sillä, että oppilaiden katsottiin saavan hyötyä opetuksen muodossa ja kajuuttavahdit olivat enemmän palvelijan asemassa. Toinen syy saattoi olla se, että kajuuttavahdit olivat keskimäärin muutaman vuoden oppilaita vanhempia ja ehkä heidän katsottiin pystyvän jo auttamaan pienen korvauksen edestä. Mahdollisesti siis yksi tekijä pestien saamisen ehtoihin oli se, pystyikö poika jo toimittamaan pieniä askareita eli oliko hänestä hyötyä laivalla. Niin sanottuja laivapoikia ei pestauskirjojen luetteloissa näy, vaikka kirkonkirjat tuntevatkin tämän statuksen.<sup>156</sup>

Mielenkiintoisen poikkeuksen tekee se, että yhdelle kajuuttavahdille ei sosiaalisista syistä maksettu palkkaa vaan hän lienee saanut alukselta ylläpidon ja sen on katsottu vastaavan hänen palkkaansa. Toisaalta yhdelle oppilaalle maksettiin juuri sosiaalisista syistä palkkaa. Hän oli puoliorpo ja tällä varustaja tuki perheen toimeentuloa.<sup>157</sup>

Oppilaat olivat 12 – 15 -vuotiaita, eikä tämän ikäisiltä vielä odotettu merkittävää työpanosta. He olivat sananmukaisesti tutustumassa merimieselämään ja saamassa opetusta ja perehdytystä merimiestaitoihin. Merikoulussa perämieheksi ja kapteeneiksi opiskelevat hankkivat kouluun tarvittavaa käytännön kokemusta oppilaina. Perämiesluokalle pääsyvaatimuksena oli kuuden kuukauden purjehduskokemus ja tutkintoa varten piti purjehtia neljä vuotta, joista kolme vuotta Itämeren ulkopuolella. Kapteeniluokalle pääsi vasta suoritettuaan perämiestutkinnon. Alimmalle Itämerilaiivuriluokallekin vaadittiin kahden vuoden purjehduskokemus. Säätyläispojat opiskelivat useimmiten perämieheksi ja merikapteeneiksi. Alin Itämerilaiivuriluokka oli suomenkielinen ja varattu opinhaluisille merimiehille säätyyn katsomatta, he saattoivat näin päästä valtameripurjehtijoiden alipäällystään.<sup>158</sup>

Kajuuttavahdit olivat 14 – 18 -vuotiaita. He toimivat kapteenin henkilökohtaisina palvelijoina tai kokin apulaisina ja heille maksettiin palkkaa. Palkka oli pienempi kuin muutamaa vuotta vanhempien kokkien, jotka tekivät itsenäistä työtä. Kajuuttavahdeiltakaan ei odotettu aikuisen työpanosta. Todennäköistä on, että päällystään koulutettavat kajuuttavahdit ja oppilaat asuivat ensipestistä lähtien kajuutassa päällystön tiloissa ja muut keulaskanssissa miehistön tiloissa ja heidän suorittamansa askareet lienevät myös olleet erilaiset. Oppilaaksi tai kajuuttavahdiksi

<sup>156</sup> OMHA Bb:7, RMHA Bb:3.

<sup>157</sup> OMHA Bb:7, 101, RMHA Bb:3, 116.

<sup>158</sup> Rossi 1994, 233.

pestattiin poikia, jotka olivat liian nuoria toimimaan itsenäisesti kokkeina tai he seurasivat isäänsä tai tuttavaansa merimatkoilla. Laivaan pestaaminen oli myös osa kaupungin köyhäinhoitoa, jolloin vähävaraiset pojat saatettiin passittaa laivalle merimiehen ammattia oppimaan.<sup>159</sup>

Oulun ja Raahen merimieshuoneiden välillä näyttää vallinneen erilainen käytäntö oppilaan ja kajuuttavahtien pestien jakamisessa. Raahessa suosittiin oppilaan pestiä, Oulussa kajuuttavahtien. Oululaisista pojista joka neljäs pestattiin kajuuttavahtieiksi ja 7 prosenttia oppilaiksi. Raahessa suhteet olivat lähes päinvastoin. 6 prosenttia pestattiin kajuuttavahtieiksi ja 24 prosenttia oppilaiksi. Oppilaiden ja kajuuttavahtien toimenkuva ja pestin saamisen edellytykset siis vaihtelivat kaupungista toiseen. Siihen, kumpaan pestiin poika pestattiin, vaikutti lähinnä hänen ikänsä ja vallinnut käytäntö ja mahdolliset jatkosuunnitelmat merikoulun suhteen.

---

<sup>159</sup> OMHA Bb:7, RMHA Bb:3.

## 6. Minne he menivät?

*Wain ”puoshakaseelareita” olivat ne merimiehet, jotka kolusivat Suomen rantoja, sellaisia matalia vesiä, joiden pohjaa saattoi puoshaalla sorkkia. Oikea merenäijä ei pitänyt heitä minään merimiehinä, vaikka he olivatkin niin tarkoin porkanneet Pohjanlahden perukankin, että ”joka kivi oli tunnettu, mikä Raahesta Pohjan perään asti oli meresä”.<sup>160</sup>*

### 6.1 Kesäpurjehduksia ja monivuotisia merimatkoja

Tässä luvussa tarkastellaan kunkin kokin, kajuuttavahdin ja oppilaan vuonna 1858 tekemää ensimmäistä purjehdusta. Toisille heistä se oli koko merimiesuran ensimmäinen purjehdus, pestauskirjoihin on heidän peräänsä tehty merkintä ”1sta resan” (suom. ensimmäinen matka). Heitä kutsutaan ensikertalaisiksi. Toiset olivat purjehtineet jo muutamia kertoja aikaisemmin. Jotkut nuoret miehet tekivät kesän aikana useamman purjehduksen, mutta tässä luvussa keskitytään vain kesän ensimmäiseen purjehdukseen.

Merimatkat voidaan jakaa kahteen ryhmään: yhden kesän aikana tehtäviin lyhyisiin kesäpurjehduksiin ja yhdestä kolmeen vuotta kestäviin pitkiin ympärivuotisiin purjehduksiin.<sup>161</sup> Oulusta tehtävät kesäpurjehdukset suuntautuivat Tukholmaan, Kööpenhaminaan, Pietariin, Lyypekkiin ja Hulliin tai niiden määränpäänä oli Itämeri tai Pohjanmeri, jonne mentiin määräysten mukaan.<sup>162</sup> Matkat tehtiin pääasiassa 18 – 52 lästin vetoisilla kuunareilla ja karavelleilla, tosin suuremmista laivoista muutama, kuten 86 ½ lästin priki Aalto, 108 lästin 3-mastokuunarit Nro.1 ja Nro.2, 64 lästin kuunarilaiva Sergei sekä 190 lästin parkki Kotka tekivät talvipurjehduksen lisäksi lyhyen matkan kesän 1858 aikana. Useimmat kuunarit ja karavellit tekivät kesän aikana useampia lyhyempiä matkoja, jotka kestivät yhdestä viiteen kuukautta.

Alle 110 lästin alukset eivät yleensä purjehtineet yli talven. Poikkeuksen tästä teki 86 ½ lästin priki Aalto, joka oli talven yli Keski-Euroopassa. Aalto lähti kesän Kööpenhaminan matkan jälkeen Pohjanmerelle lokakuun alussa. Se tuskin olisi ennättänyt sieltä takaisin Ouluun ennen syysmyrskyjä ja meren jäätymistä. Syksyn

<sup>160</sup> Paulaharju 2004, 352.

<sup>161</sup> Matkan pituudella tarkoitetaan siihen käytettyä aikaa, ei satamien välistä maantieteellistä etäisyyttä.

<sup>162</sup> Määräykset eli ”Orderit” (ruots. vidare efter Ordres) olivat määräyksiä, joita laivanvarustaja tai hänen valtuuttamansa ulkomainen asiamies antoivat kapteenille matkan varrella koskien sitä, mistä seuraava rahti haettiin tai minne se vietiin. Ojala 1996, 157.



viimeinen alus saapui Ouluun marraskuun lopussa. Keväällä ensimmäisenä matkaan oli lähtenyt toukokuun lopussa 18 lästin karavelli Usko, joten purjehduskausi kesti vuonna 1858 Oulussa kuusi kuukautta.

Ouluun purjehtiminen oli mahdollista vain avoveden aikaan kesä- ja syyskuukausien aikana. Mikäli alus ei tehnyt kesäpurjehdusta, se purjehti etelämmäksi ja osallistui mannertenväliseen rahtiliikenteeseen. Tällöin alus oli poissa kotisatamasta vähintään talvi- ja kevätkuukaudet, useimmiten kaksi vuotta. Tarkasteluaineistossa yleisin ympärivuotisen purjehduksen pituus on kaksi talvea eli kalenterikuukausina 21 – 24 kuukautta. Rahdin kuljettaminen vuoden ympäri oli liiketaloudellisesti kannattavampaa kuin laivan seisottaminen yli talven kotisatamassa. Pitkille purjehduksille alukset lähtivät yleensä syksyllä ennen jäiden tuloa ja palasivat kesällä, jolloin niille ehdittiin tehdä tarvittavia korjauksia, etsiä lasti ja uusi miehistö.<sup>163</sup>

Kaikilla tarkasteluaineiston pitkän matkan aluksilla määränpäänä oli Pohjanmeri. Mitä todennäköisimmin ne purkivat Oulusta ottamansa lastin Englantiin tai johonkin Pohjanmeren satamaan ja jatkoivat sieltä edullisten rahtien perässä purjehtien valtamerillä. Valtameripurjehtijoiden matkoista neuvoteltiin kolmikantaisen yhteistyön toimijoiden kesken. Laivanvarustaja, kapteeni sekä ulkomaalainen asiamies olivat yhteydessä keskenään ja jakoivat toisilleen tietoa edullisista rahdeista sekä muista matkoihin liittyvistä asioista, kuten mahdollisista sodista ja levottomuuksista. Asiamies, kauppa-agentti, etsi laivanvarustajalle eli päämiehelleen rahdin ostajia sekä edullisia rahteja ja välitti tietoa kapteenin ja varustajan välillä. Toisinaan kapteenin oli tehtävänä päätös seuraavasta rahdista itsenäisesti, kun ohjeet eivät häntä saavuttaneet. Kapteenilta vaadittiin päällikkö- ja purjehdustaitojen lisäksi liikemiestaitoja, sillä hän edusti laivanvarustajaa ulkomailla ja oli velvollinen toimimaan isäntänsä etujen mukaisesti.<sup>164</sup>

Purjehdusten kestoista saadaan varmaa tietoa vain oululaisten osalta, koska Oulun merimieshuoneen pestauskirjoihin on pestausajankohdan lisäksi merkitty myös uloskirjauspäivä jolloin pesti on päättynyt. On huomattava, että purjehdus oli jonkun verran lyhyempi kuin pesti, koska pestin aluksi merimiehet laittoivat aluksen purjehduskuntoon ja lopuksi huolsivat sen. Pienten alusten kohdalla huoltotyöt suoritettiin nopeasti, valtameripurjehtijoita saatettiin lastata ja kunnostaa muutamia viikkoja ennen lähtöä. Raahelaisten kohdalla ei saada tarkkaa tietoa pestin pituudesta, mutta aluksen koosta ja määränpäästä voidaan tehdä päätelmiä matkan pituudesta.

<sup>163</sup> Ojala 1996, 158, OMHA Bb:7, 93-105.

<sup>164</sup> Ojala 1996, 217, 235-237.

Oulaisten alusten kohdalla voidaan selvästi nähdä aluksen koon (lästit) ja purjehduksen keston välinen yhteys. Mitä suurempi alus oli, sitä kauemmin se viipyi matkallaan. Oululaisten alusten kohdalla raja kulkee 86 ja 190 lästin välillä; tämän kokoiset alukset osallistuivat sekä kesä- että ympärivuotisiin purjehduksiin. Pienemmät alukset tekivät vain kesäpurjehduksia ja suuremmat vain ympärivuotisia. Raahelaisten alusten kohdalla raja on vieläkin selkeämpi ja ne voidaan jakaa kahteen kokoluokkaan: 8 – 60 lästiä ja 230 – 260 lästiä. Pienemmät alukset tulivat takaisin kotisatamaan saman kesän tai syksyn aikana ja talvehtivat Raahessa, suuremmat purjehtivat valtamerillä yli talven. Pienten alusten matkat suuntautuivat yhtä poikkeusta lukuun ottamatta Itämeren satamiin, ne eivät purjehtineet Juutinrauman ja Tanskan salmien läpi. Suuret alukset purjehtivat Tanskan Salmien kautta Pohjanmerelle ja edelleen ohjeiden mukaan eteenpäin. Raahelaisista kokeista, oppilaista ja kajuuttavahdeista tiedetään näillä perusteilla osallistuivatko he kesä- vai ympärivuotisille purjehduksille.<sup>165</sup>

Kesän 1858 lyhyimmän matkan Oulusta teki tarkasteltavista aluksista pienin, 18 lästin karavelli Usko, jonka määränpäänä oli Tukholma. Ensimmäisellä matkalla mukana olleiden pesti kesti kuukauden ja 15 päivää, kahdella seuraavalla kerralla kummallakin kuukauden ja neljä päivää ja neljännellä Tukholman matkalla kapteeni J.R. Barkmanilta kului matkaan kuukausi ja vajaat kymmenen päivää. Ensimmäisenä Uskon mukana purjehti touko-heinäkuussa 25-vuotias oululainen kokki Henrik Kallioinen. Lähteet eivät kerro Kallioisen jatkaneen merimiehenä tämän jälkeen.<sup>166</sup>

Heinä-elokuussa Uskon mukana purjehti noin 15-vuotias kokki Henrik Kallinen. Hän oli mahdollisesti purjehtinut jo aiemmin, mutta lähteet eivät kerro hänen purjehtineen seuraavaan viiteen vuoteen. Elo-syyskuussa Uskon matkaan lähti kajuuttavahdiksi 15-vuotias kauppiaan poika Frans Petter Lundström ja kokiksi muurarin poika 17-vuotias Jacob Paldanius. He olivat ensimmäisellä purjehduksellaan, eivätkä lähteet kerro muista mahdollisista tehdyistä merimatkoista viiden vuoden sisällä. Kesän viimeiselle purjehdukselleen Usko lähti syyskuun lopussa ja palasi marraskuun alussa. Tällöin kokkina oli edellisen veli 29-vuotias Gustaf Paldanius.<sup>167</sup>

Vuonna 1858 Oulusta lähteneistä aluksista pisimmän matkan teki aluksista suurin, 355 lästin parkki Ukko. Sen matka alkoi syyskuussa 1858 ja päättyi syyskuussa 1861. Ukko oli poissa kolme talvea ja sen mukana tekivät matkaa 15-vuotias merenkulkijaperheen vesa Petter Henrik Petrell, joka oli aluksella kajuuttavahtina ja

<sup>165</sup> OMHA Bb:7, 86-105, RMHA Bb:3, 112-128.

<sup>166</sup> OMHA Bb:7, 86, 94, 99, 103.

<sup>167</sup> OMHA Bb:7, 94, 99, HisKi Oulu, kastetut, Paldanius.

ensikertalainen 19-vuotias kokki Johan Niklas Moilanen.<sup>168</sup>

Petrellin isä oli tunnettu oululainen merikapteeni ja laivuriporvari Petter Petrell, joka oli fregatti Sofian osakas ja omisti kuollessaan Kalliokosken sahalaitoksen Simojoen varrella sekä Ruonakosken kruunutilan. Mittava perintö jäi perijöille jo varhain, sillä Petter Petrell kuoli vuonna 1851 poikiensa Petter Henrikin ja Johan Fredrikin ollessa vähän alle kymmenen-vuotiaita. Varattomuuden tai sosiaalisten syiden takia Petrellin poikien tuskin tarvitsi pestiä ottaa. Ehkäpä isän esimerkki houkutti ja velvoitti merille.<sup>169</sup>

Johan Niklas Moilanen syntyi 32-vuotiaan äitinsä Anna Caisa Siikin aviottomana lapsena. Pojan ollessa kolmen vanha hänen äitinsä meni naimisiin merimies Jacob Moilasan kanssa, joten merimiehen elämä ja arki olivat myös nuorelle Moilaselle tuttuja. Kajuuttavahti Petrellin ja kokki Moilasan sosiaaliset lähtökohdat olivat hyvin erilaiset, ensimmäinen tuli varakkaasta porvarisperheestä ja jälkimmäinen oli aviottomana syntynyt merimiehen perheen kasvatti.<sup>170</sup>

Parkkilaiva Ukko oli 355 lästin vetoisuudellaan aikoinaan Oulun suurin laiva. Se oli rakennettu Oulussa Bergbomin kauppahuoneelle muutama vuosi Krimin sodan päättymisen jälkeen. Alusta ja sen 22-jäsenistä miehistöä komensi kapteeni J.H. Huovinen, joka tunsu Petrellin jo edelliseltä vuodelta. Syksyllä 1858 Ukko lähti ensimmäiselle matkalleen käyden Englannissa, Välimerellä, eräissä Kiinan satamissa sekä New Yorkissa, Liverpoolissa ja Kronstadtissa. Takaisin Ouluun se palasi vuonna 1861.<sup>171</sup>

## 6.2 Ensimmäiset purjehdukset

Tarkastelussa on mukana 56<sup>172</sup> oululaista kokkia, kajuuttavahtia ja oppilasta. Heistä 40 teki kesällä 1858 merimiesuransa ensimmäisen matkan Oulun merimieshuoneeseen sisäänkirjautuneina. 16 poikaa ja nuorta miestä olivat purjehtineet merimieshuoneen kirjoilla jo aiemmin. Pohjois-pohjanmaan rannikolla ei harjoitettu talonpoikaispurjehdusta samoissa määrin kuin esimerkiksi Ahvenanmaalla tai Turun saaristossa. Monet Ahvenanmaalla kasvaneet pojat olivat purjehtineet pienillä aluksilla

<sup>168</sup> OMHA Bb:7, 102.

<sup>169</sup> Snellman, 1974, 225.

<sup>170</sup> Snellman 1974, 19, 225, HisKi, Oulu, kastetut, Petrell ja Johan Niclas, HisKi, Oulu, vihityt, Moilanen.

<sup>171</sup> Snellman 1974, 115.

<sup>172</sup> Yhden Oulusta tehdyn matkan pituutta ei voitu määrittää, joten tässä luvussa on tarkasteltu yksi henkilö vähemmän kuin tarkastelussa on mukana henkilöitä.

useasti jo ennen merimieshuoneeseen kirjautumistaan, mutta Perämerellä tämä mahdollisuus oli pienempi rannikon soveltuessa huonommin pienten alusten liikennöintiin.<sup>173</sup>

Taulukko 7. Oululaisten kajuuttavahtien, oppilaiden ja kokkien vuoden 1858 ensimmäisten matkojen kestot.

pesti	Ensikertalaiset (yht. 40 hlöä)				Aiemmin purjehtineet (yht. 16 hlöä)				
	Kaj.vahdit	Oppil.	Kokit	yhteensä	Kaj.vahdit	Oppil.	Kokit	yhteensä	
<b>Kesäpurjehdukset:</b>					<b>kesäpurjehdukset:</b>				
1-2 kk	4 (10,0%)	2 (5,0%)	17 (42,5%)	23 (57,5%)	0	0	8 (50,00%)	8 (50,00%)	
2-3 kk	0	0	6 (15,0%)	6 (15,0%)	1 (6,25%)	0	0	1 (6,25%)	
3-4 kk	0	0	0	0	0	0	0	0	
4-5 kk	0	0	1 (2,5%)	1 (2,5%)	0	0	0	0	
5-12 kk	ei purjehduksia				ei purjehduksia				
<b>Ympärivuotiset purjehdukset:</b>					<b>Ympärivuotiset purjehdukset:</b>				
12-13 kk	0	0	1 (2,5%)	1 (2,5%)	0	0	0	0	
13-14 kk	0	1 (2,5%)	1 (2,5%)	2 (5,0%)	0	0	0	0	
14-21 kk	ei purjehduksia				ei purjehduksia				
21-22 kk	0	0	0	0	1 (6,25%)	0	1 (6,25%)	2 (12,5%)	
22-23 kk	1 (2,5%)	0	0	1 (2,5%)	0	0	1 (6,25%)	1 (6,25%)	
23-24 kk	1 (2,5%)	1 (2,5%)	1 (2,5%)	3 (7,5%)	1 (6,25%)	0	1 (6,25%)	2 (12,5%)	
24-34 kk	ei purjehduksia				ei purjehduksia				
34-35 kk	0	0	0	0	1 (6,25%)	0	0	1 (6,25%)	
35-36 kk	1 (2,5%)	0	0	1 (2,5%)	0	0	0		
36-37 kk	1 (2,5%)	0	1 (2,5%)	2 (5,0%)	1 (6,25%)	0	0	1 (6,25%)	
yhteensä	8 (20,0%)	4 (10,0%)	28 (70,0%)	40 (100,0%)	5 (31,25%)	0	11 (68,75%)	16 (100,00%)	

(Aineiston puutteellisuudesta johtuen erään matkan kestoa ei voitu määrittää, joten matkoja on taulukoitu yksi vähemmän kuin tarkastelussa on henkilöitä.)

Lähde: OMHA Bb:7, 86-105.

Taulukon 7 mukaan suurin osa oululaisten tekemistä matkoista oli kesäpurjehduksia: 30 ensikertalaista ja yhdeksän aiemmin purjehtinutta eli 70 prosenttia kaikista kokeista oppilaista ja kajuuttavahdeista palasi Ouluun samana syksynä. Kesäpurjehdukset kestivät tyypillisimmillään yhdestä kahteen kuukautta, 79 prosenttia kaikista kesäpurjehduksista mahtui tähän haarukkaan. Kahdesta kolmeen kuukautta kestäviä matkoja tehtiin seitsemän, 18 prosenttia, mutta sen pidempiä kesäpurjehduksia tehtiin vain yksi. Purjehdus Itämeren ja lähimpiin Pohjanmeren satamiin saatiin suoritettua muutamassa kuukaudessa, joten samat alukset ehtivät tekemään kesän aikana useamman purjehduksen.

Kesäpurjehduksille osallistui Oulusta 20 eri alusta, jotka tekivät yhteensä 33 matkaa. Pienimmät alukset, joiden määränpää oli lähimpänä Oulua, ehtivät tehdä

<sup>173</sup> OMHA Bb:7, 86-105, Ojala 1996, 183-186, 209.

kolmesta neljään purjehdusta kesän aikana. Noin puolet kesämatkan tehneistä aluksista purjehti vain yhden kesäpurjehduksen. Jokaisella aluksella yhtä lukuun ottamatta purjehti ainakin kokki. Seitsemässä tapauksessa aluksella oli kokin lisäksi kajuuttavahti tai oppilas. Eräällä aluksella purjehti kaksi kokkia ja yhdellä aluksella vain kajuuttavahti. Kokki nähtiin siis tärkeänä osana miehistöä ja häntä tarvittiin aluksella. Kajuuttavahti tai oppilas otettiin kokin lisäksi mukaan, jos katsottiin hänen neuvomiseensa olevan aikaa ja mahdollisuuksia.<sup>174</sup>

Ympärivuotisille purjehduksille lähti kymmenen ensikertalaista ja seitsemän aiemmin purjehtinutta eli 30 prosenttia kaikista kokeista, oppilaista ja kajuuttavahdeista. Ympärivuotiset purjehdukset kestivät yleisimmin kaksi talvea, 21 – 24 kuukautta. Lyhyin ympärivuotisista pesteistä kesti vuoden ja kolme päivää, pisin kolme vuotta ja neljä päivää. Pitkille purjehduksille osallistui kymmenen alusta, joista kaksi oli tehnyt myös kesäpurjehduksen. Niillä purjehti 17 kokkia, kajuuttavahtia ja oppilasta. Jos tarkastelun ulkopuolelle jääneet kokit huomioidaan, purjehti jokaisella näistäkin aluksista ainakin kokki. Seitsemällä aluksella oli kokin lisäksi oppilas tai kajuuttavahti tai molemmat.<sup>175</sup>

Noin 56 prosenttia aiemmin purjehtineista teki kesäpurjehduksen ja noin 44 prosenttia ympärivuotisen matkan. Ensikertalaisten keskuudessa vastaavat luvut ovat 75 prosenttia ja 25 prosenttia. Ensikertalaiset pestautuivat jonkin verran aiemmin purjehtineita useammin kesäpurjehdukselle, mutta ensikertalaisuudella ei ollut suurta vaikutusta siihen, minkä mittaiselle purjehdukselle osallistuttiin.

Taulukko 8. Raahelaisten kajuuttavahtien, oppilaiden ja kokkien vuoden 1858 ensimmäiset matkat.

pesti	Ensikertalaiset (yht. 14 hlöä)				Aiemmin purjehtineet (yht. 3 hlöä)			
	Kaj.vahdit	Oppil.	Kokit	yhteensä	Kaj.vahdit	Oppil.	Kokit	yhteensä
<b>Kesäpurjehdukset:</b>					<b>kesäpurjehdukset:</b>			
	0	1 (7,0%)	5 (36,0%)	6 (43,0%)	0	0	3 (100,0%)	3 (100,0%)
<b>Ympärivuotiset purjehdukset:</b>					<b>Ympärivuotiset purjehdukset:</b>			
	1 (7,0%)	2 (14,0%)	5 (36,0%)	8 (57,0%)	0	0	0	0
yhteensä	1 (7,0%)	3 (21,0%)	10 (72,0%)	14 (100%)	0	0	0	3 (100,0%)

(Aineiston puutteellisuudesta johtuen yhden henkilön sisäänkirjautumisvuotta ei voitu määrittää, joten matkoja on taulukoitu yksi vähemmän kuin aineistossa on henkilöitä.)

Lähde: RMHA Bb:3, 112-128, RMHA Bea:3, sukunimen mukaan.

<sup>174</sup> OMHA Bb:7, 86-103.

<sup>175</sup> OMHA Bb:7, 92, 95, 97-105.

Taulukosta 8 selviää, että myös suurin osa raahelaisten tekemistä purjehduksista oli kesäpurjehduksia. Kuusi ensikertalaista ja kolme aiemmin purjehtinutta eli 53 prosenttia kaikista raahelaisista kokeista, kajuuttavahdeista ja oppilaista teki tällaisen purjehduksen. Pitkille purjehduksille osallistui vain ensikertalaisia eli kahdeksan raahelaista, 47 prosenttia, purjehti ympäri vuoden.

Raahesta lähti kesän aikana 11 eri alusta, jotka tekivät tai aloittivat kesän aikana 15 purjehdusta. Pienehköt alukset tekivät kesän aikana kahdesta kolmeen purjehdusta. Pienten alusten määränpäinä olivat Pietari, Lyypekki, Helsingör, Viipuri, Kuopio ja Tukholma. Yksi pienistä aluksista suuntasi purjehduksensa Pohjanmerelle. Jos tutkimuksen ulkopuolelle jätetyt henkilöt huomioidaan, jokaiselle lyhyelle purjehdukselle yhtä lukuun ottamatta lähti mukaan kokki ja yhdessä tapauksessa kokin lisäksi myös oppilas.<sup>176</sup>

Suuria aluksia lähti Raahesta viisi ja ne suuntasivat kulkunsa suoraan Pohjanmerelle ja määräysten mukaan eteenpäin tai hakivat lastin Oulusta ja jatkoivat sieltä määräysten mukaan edelleen. Kun taulukoinnin ulkopuolelle jäänyt henkilö lasketaan mukaan, kaikilla suurilla aluksilla purjehti kokki ja neljässä tapauksessa kokin lisäksi oppilas tai kajuuttavahti.<sup>177</sup>

Raahesta lähteneet ensikertalaiset osallistuivat tasaisesti pitkille ja lyhyille purjehduksille. Lienee sattumaa, että kaikki aiemmin purjehtineet osallistuivat kesäpurjehduksille. Näin ollen ensikertalaisuudella ei näyttänyt olevan vaikutusta siihen, minkä mittaisille purjehduksille osallistuttiin.

Huomattavaa on, että molemmista kaupungeista lähteneet oppilaat olivat kaikki ensikertalaisia ja heitä ei näy aiemmin purjehtineiden joukossa. Ilmeisesti oppilaana oltiin vain kerran ja sen jälkeen saatiin joku muu pesti. Kajuuttavahdin ja kokin pestin saattoi saada useamman kerran. Yksi oululainen oppilas purjehti toisenkin pestinsä oppilaana. Muut jatkoivat konstaapeleina ja yksi poika kajuuttavahtina.<sup>178</sup>

Tyypillisin tarkasteltavista oululaisista purjehtijoista kesällä 1858 oli ensikertalainen, noin 17-vuotias kokki, jonka purjehdus kesti yhdestä kahteen kuukautta. Tällaisia henkilöitä olivat Carl Petter Limm, Herman Torvinen, Anton Väisänen, Herman Alenxander Pääatalo ja Jacob Carlund.

Carl Petter Limm oli merimiehen poika ja purjehti ahkerasti. Toisen pestinsä hän otti jo samana kesänä purjehtien jungmannina aiemmalta kerralta tutun kuunari Idunan

<sup>176</sup> RMHA Bb:3, 112-128.

<sup>177</sup> RMHA Bb:3, 116-117, 119, 124-128.

<sup>178</sup> RMHA Bb:3, 112, 117, 119, 124, 139, 169, 254, OMHA Bb:7, 91, 93, 97, 101, 133, 139, 152.

mukana Kööpenhaminaan. Ensimmäisellä kerralla palkka oli ollut kolme hopearuplaa, toisella kerralla se nousi neljään ja puoleen hopearuplaan. Seuraavana kesänä Limm pestautui jo huhtikuussa kuunari Olgaan ja purjehti kaksi kertaa kapteeni S. A. Wahlbergin komennossa, ensin Bremeniin ja sen jälkeen Lyypekkiin. Limm ehti saada vielä syyskuussa 1859 pestin miehistöä pestaavaan parkki Pallakseen, jonka määränpäänä oli Pohjanmeri ja sieltä alus jatkoi mannertenväliseen rahtiliikenteeseen. Jungmanni Limmillä oli ensi kertaa edessään suuri alus ja ulkomaiden satamat. Palkka oli kuusi hopearuplaa kuukaudessa. Ei tiedetä, kuinka kauan hän ehti laivalla olla, mutta kuolema katkaisi ahkerasti purjehtineen merimiehen uran jossain vaiheessa alkanutta matkaa.<sup>179</sup>

18-vuotias Herman Torvinen otti myös kaksi pestiä kesän aikana. Ensimmäinen alus oli pieni 33 lästin kuunari Snell, joka purjehti Itämerellä. Toisen pestinsä hän sai 275 lästin parkki Sofiasta, joka lähti matkaan syyskuussa. Torvisella oli tiedossaan useamman vuoden purjehdus ja Ouluun hän palasi Sofian mukana lokakuussa 1861. Sofia ei jäänyt talveksi Ouluun, vaan pestasi kymmenen päivää edellisen miehistön uloskirjauksen jälkeen uutta miehistöä ja tällöin Torvinenkin sai uudelleen pestin Sofiaan. Alus ja kapteeni olivat tutut ja hyvin mahdollista on, että asiasta oli sovittu kapteenin kanssa jo edellisen pestin aikana. Torviselle uusi pesti tiesi edullisempaa sopimusta, hänestä tuli kokin sijaan jungmanni ja palkka nousi kolmesta hopearuplasta kuuteen. Sofian matka kesti tällä kertaa vuoden ja edelliseen tapaan Torvinen otti pestin kolmen viikon kuluttua edellisen loppumisesta samaan alukseen. Tällä kertaa hän oli puolimatruusi seitsemän hopearuplan palkalla. Kapteenina oli kaikilla purjehduksilla ollut Albert Herman Snellman, joten on hyvin mahdollista, että kapteenin ja Torvisen välillä vallitsi luottamussuhde ja kapteeni mielellään pestasi Torvisen miehistöön, koska oli tyytyväinen häneen. Torvinen palasi Sofian mukana Ouluun kahden vuoden kuluttua ja pestautui edelleen samana syksynä matruusina 236 ½ lästin parkkilaiva Fredenille. Ahkeran purjehtimisen seurauksena hän oli ylennyt kuudessa vuodessa kokista matruusiksi, lähes korkeimpaan miehistöarvoon.<sup>180</sup>

Väisäsen ja Carlundin merimiesurat etenivät yhtenevässä merkeissä. Väisänen purjehti kokkipestinsä jälkeen noin viisi kertaa jungmannina, kunnes karkasi alukselta ensimmäisellä pitkällä purjehduksellaan vuonna 1863. Carlund purjehti kokkipestinsä jälkeen kolme kertaa jungmannina, kunnes samoin karkasi ensimmäiseltä pitkältä

<sup>179</sup> OMHA Bb:7, 90, 98, 106, 111, 119, HisKi, Oulu, kastetut, Limm.

<sup>180</sup> OMHA Bb:7, 96, 103, 167, 181, TKA Klb:84 nro 270 inkommande, Klb:83 nro 198 utgående.

purjehdukseltaan vuonna 1861. Tyypillisin karkausajankohta aineistossa on ensimmäinen pitkä purjehdus. Lyhyillä kesäpurjehduksilla hankittiin sen verran merimiestaitoja, että tultiin toimeen ulkomaisilla aluksilla ja tilaisuuden tullen karattiin ulkomailla. Tässäkin mielessä Väisänen ja Carlund edustavat pääjoukkoa.<sup>181</sup>

Työmiehen pojan Herman Alexander Päätalon ura eteni yhteneväisesti Torvisen uran kanssa. Päätalo purjehti ensimmäisen kokin pestinsä jälkeen toisen kerran kokkina, kerran jungmannina, ainakin kerran puolimatruusina ja vuonna 1870 henkikirjat mainitsevat hänen olevan matruusi. Päätalo piti kaikei huolen vanhasta äidistään, koska äiti asui hänen omistamassaan asunnossa.<sup>182</sup>

---

<sup>181</sup> OMHA Bb:7, 91, 97, 107, 111, 113, 114, 118, 120, 139, 153, 177.

<sup>182</sup> OMHA Bb:7, 96, 110, 125, 177. HisKi, Oulu, kastetut, Päätalo, Henkikirjat Ou:66, 32, 94.



## 7. Monenlaisia merenkulkijoita

*"Sitä ylpeämpi merimies voi olla, mitä useamman matkan hän oli tehnyt, ja sitä arvokkaampi, mitä kauempana käynyt. Vanhat merenäijät joutuivat monta kertaa keskenään inttämään, kuka heistä oli arvokkain merimies."*<sup>183</sup>

Merimiehet voidaan jakaa kolmeen ryhmään aloituspestin mukaan: kokkeina, kajuuttavahteina tai oppilaina aloittaneet. Jokainen pesti viitoitti suunnan tietynlaiselle merimiesuralle, niinpä sen perusteella pystytään tekemään johtopäätöksiä tulevista pesteistä. Vain muutamaa poikkeustapausta lukuun ottamatta näiden ryhmien kesken ei tapahtunut siirtymistä ryhmästä toiseen. Kokkeina aloittaneiden merimiesura eteni eri tavoin kuin oppilaiden ja kajuuttavahtien. Kaikille oli ennalta varattu tietty tapa edetä uralla. Ensi pestin jälkeen osa oppilaista ja kajuuttavahdeista seurasi kokkien polkua ja osa toista tietä.

Merimieshuoneiden pestauskirjat antavat selvän kuvan laivan sisäisestä hierarkiasta. Matalimmalla olivat kokit, kajuuttavahdit ja oppilaat. Ylöspäin siirryttäessä tulivat järjestyksessä miehistön jäsenet: jungmannit, puolimatuusit, matruusit, puosut ja kirvesmiehet. Heidän yläpuolellaan olivat alipäällystössä konstaapelit ja aliperämiehet ja päällystössä perämiehet ja ylimpänä laivan päällikkö, kapteeni.

Suurin osa pojista ja nuorista miehistä, noin 70 prosenttia, aloitti kokkeina, mikä oli selvästi yleisin väylä merimieheksi. Oppilaita ja kajuuttavahteja aloitti huomattavasti pienempi joukko ja se tie oli varattu harvemmille. Kokkeina aloittaneet jatkoivat jungmanneiksi, puolimatuuseiksi ja matruuseiksi. Heistä saattoi tulla myös puosuja tai kirvesmiehiä. Tämän ylemmäksi he eivät muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta ylenneet. Heidän oli siis mahdollista yletä miehistön keskuudessa, mutta tie alipäällystöön tai päällystöön oli heiltä lähes suljettu.

Tie päällystöön kulki kajuuttavahdin tai oppilaan pestistä mahdollisesti jungmanniksi, edelleen konstaapeliksi, aliperämieheksi, perämieheksi ja mahdollisesti merikapteeniksi. Moni laivapäällikkö harjoitti myöhemmin myös liiketoimintaa toimien kotikaupungissaan laivuriporvarina. Kaikki päällystössä myöhemmin työskennelleet olivat lähtöisin oppilaiden ja kajuuttavahtien joukosta.

Sääty-yhteiskunnan ajattelun mukaan, jossa syntyperä määrittä pitkälti myös tulevaisuutta, tulevat päällystön jäsenet olivat yhteiskunnan arvoasteikossa korkealla

---

<sup>183</sup> Paulaharju 2004, 353.

olevien varakkaiden perheiden poikia. Sen sijaan vähemmän arvostettujen, vähävaraisten ja rahvaan poikien osana oli kuuluminen miehistöön. Taloustieteissä käytetty polkuriippuvuuden teoria soveltuu myös aloittelevien merimiesten urakehityksen tarkasteluun. Polkuriippuvuusteorian mukaan prosessin lopputulokset ovat seurausta prosessin aiemmista vaiheista pikemminkin kuin loppuhetkellä vaikuttavista olosuhteista. Valinnat, jotka on tehty aiempien, väliaikaisten olosuhteiden perusteella ”jäävät elämään” ja vaikuttavat kauan sen jälkeen kun olosuhteet ovat muuttuneet. Polkuriippuvaisen prosessin selitys ei löydy nykyhetkestä ja samanaikaisista olosuhteista vaan historiasta. Historia vaikuttaa siihen enemmän kuin samanaikaiset olosuhteet, mieltymykset ja pyrkimykset.

Nuoret pojat eivät olleet vapaat valitsemaan vaan heidän mahdollisuutensa edetä uralla olivat riippuvaiset aiemmin luodusta sääty-yhteiskunnan järjestelmästä, jossa tiettyyn säätyyn syntyneillä oli tietyt liikkumamahdollisuudet yhteiskunnassa. Pojilla saattoi olla haaveita, kykyjä tai edellytyksiä suuntautua muihinkin ammatteihin kuin heidän säätynsä mahdollisti, mutta he eivät olleet vapaita valitsemaan vaan joutuivat pysymään polulla, jonka heidän isänsä olivat viitoittaneet. Isän ammatinvalinta ja ennen kaikkea sääty vaikutti pojan ammatinvalintaan ja uramahdollisuuksiin. Yhteiskunta pysyi staattisena, koska varsinkin ylemmille säädyille alempien sosiaaliryhmien kontrollointi ja sosiaalisen nousun estäminen olivat edullista. Näin ollen polkuriippuvuus jatkui sukupolvesta toiseen ja alemman porvariston pojat pestautuivat kokeiksi ja etenivät miehistöön ja vain ylempien sosiaaliryhmien pojille oli tie päällystöön auki.<sup>184</sup>

---

<sup>184</sup> Puffert, EH.net, Viitattu 15.5.2012.

## 7.1 Oppilaista ja kajuuttavahdeista päällystään tai miehistöön

Taulukko 9. Oppilaiden, kajuuttavahtien ja kokkien uran kehitys

		lukumäärä
<b>oppilaat</b> Yht. 8 hlöä	ura loppui ensimmäiseen pestiin	2
	ura kotimaassa loppui karkaamiseen oppilaana	1
	alipäällystössä	1
	ura loppui kuolemaan	0
	ura jatkui miehistöön	0
	ura jatkui alipäällystöön	0
	ura jatkui päällystöön	4
<b>kajuuttavahdit</b> Yht. 14 hlöä	ura loppui ensimmäiseen pestiin	1
	ura kotimaassa loppui karkaamiseen kajuuttavahtina	2
	miehistössä	1
	alipäällystössä	1
	ura loppui kuolemaan	0
	ura jatkui miehistöön	2
	karkasi kesken uransa, mutta ura jatkui kotimaassa miehistössä	1
	ura jatkui alipäällystöön	1
	ura jatkui päällystöön	3
	karkasi kesken uransa, mutta ura jatkui kotimaassa päällystössä.	2
<b>kokit</b> Yht. 52 hlöä	ura loppui 1. tai 2. kokin pestiin	9
	ura kotimaassa loppui karkaamiseen kokkina	5
	jungmannina	10
	ylempänä kuin jungmannina	3
	ura loppui kuolemaan. (Yksi hlö karkasi ennen kuolemaansa)	7
	ura jatkui miehistöön jungmanniksi	7
	ylemmäksi kuin jungmanniksi	9
	Karkasi kesken uransa, mutta ura jatkui kotimaassa ylempänä kuin jungmannina	1
	ura jatkui alipäällystöön	2
Yht.		75
<b>kaikista</b>	(yksi henkilö voi täyttää useamman ehdon)	lukumäärä %
Yht. 75 hlöä	lopetti uran aloituspesteihin	12 16
	karanneita	30 40
	heistä palasi kotimaahan jatkamaan uraa	6 8
	jatkoi miehistössä	19 25
	jatkoi alipäällystössä	3 4
	jatkoi päällystössä	7 9
	kuoli	7 9

Lähde: RMHA Bb:3, Bb:4, Bea:3, OMHA Bb:7, henkikirjat Ou:52, Ou:57, Ou:66, Ou:76, Ou:86, Snellman, 1974.

Taulukosta 9 selviää, että oppilaiden ja kajuuttavahtien keskuudessa suurimman ryhmän muodostivat ne, jotka jatkoivat päällystöön. Noin puolet oppilaista ja kolmasosa kajuuttavahdeista oli tulevia perämiehiä ja kapteeneja. He olivat tyypillisesti säätyläisperheiden poikia ja tulivat kauppias- tai merikapteenien perheistä. Heidän

urapolkunsu kulki merikoulun ja alipäällystön kautta päällystään.

Aiemmin mainitun Frans Johan Neumanin tarina edustaa oppilaiden pääjoukkoa aivan loppua lukuun ottamatta. Nuori merenkulkijasuvun kasvatti lähti 12-vuotiaana merille pestautuen oppilaaksi 26 lästin karavelli Toivoon, joka purjehti Pietariin. Muutamaa vuotta myöhemmin, vuonna 1860, 14-vuotias Neuman pestautui kajuuttavahdiksi 197 lästin parkki Indiaan. India purjehti pääasiassa rahtimarkkinoilla enimmäkseen Englannista Välimerelle, Länsi-Intiaan ja Välimerelle.<sup>185</sup>

Kesken pestiään Indiassa Neuman vaihtoi fregatti Suomeen. Neuman lienee palannut Suomen mukana Ouluun, koska syksyllä 1861 hän pestautui jungmanniksi 221 lästin parkki Salmeen. Salmi palasi Ouluun kaksi vuotta myöhemmin. Neuman lähti uudelleen Salmen mukaan pestautuen kahdeksi vuodeksi konstaapeliksi. Neuman suoritti perämiehen tutkinnon 21-vuotiaana Oulussa vuonna 1867. Tämän jälkeen hän purjehti perämiehenä vaaditut kaksi vuotta 386 lästin parkki Sampolla ja suoritti merikapteenin tutkinnon Oulussa vuonna 1870. Sampo kävi näinä vuosina ainakin Bristolissa, Cardiffissa, Havannassa, New Yorkissa ja Liverpoolissa. Merikapteeniksi valmistuttuaan Neuman oli ensin päällikkönä 26 lästin kuunari Alkulla. Alku kävi pääasiassa kesäisin Lyypekissä, Tukholmassa ja Pietarissa.<sup>186</sup>

Neumanin seuraava kapteenin pesti vei maailman merille. 280 lästin parkki Maria kävi vuosina 1872 – 1879 muun muassa New Orleansissa, Baltimoressa, Liverpoolissa, Königsbergissä, Falmouthissa, Rotterdamissa, Lontoossa, Danzigissa ja välillä Oulussakin. Lähtiessään Oulusta 1879 Maria lähti viimeiselle matkalleen. Sen piti viedä puutavaraa Barrow in Furnesiin, mutta se ajoi Valassaarten luona Vaasan edustalla lumipyryssä karille ja joutui hylyksi. Miehistö pelastui, mutta ilmeisesti Neuman oli tehnyt huomattavan virheen, koska Merivakuutusyhdistys kielsi häneltä yhdistyksessä vakuutettujen laivojen kuljettamisen kahdeksi vuodeksi katsoen, että hän oli taitamattomalla menettelyllään osittain aiheuttanut vahingon.<sup>187</sup>

Tämän jälkeen Neuman toimi kuopiolaisen höyrylaiva Konkordian päällikkönä kaksi vuotta ja siirtyi vuonna 1885 tullilaitoksen palvelukseen. Hän toimi tullialusten Vartion ja Nordvakterien päällikkönä vuoteen 1903 asti ja Naantalin virkaatekevänä ja vakinaisena tullinhoitajana 1903 – 1911. Hän siis purjehti 56-vuotiaaksi asti ja mahdollisesti tämän jälkeenkin. Marian onnettomuus katkaisi Neumanin uran valtameripurjehtijoiden kapteenina, mutta hänelle löytyi muita merenkulkuun liittyviä

<sup>185</sup> HisKi, Oulu, kastetut, Neuman, RMHA Bb:3, 97, 133, Snellman 1974, 100, 112, 216.

<sup>186</sup> RMHA Bb:3, 133, 16, Snellman 1974, 97, 108, 113, 216.

<sup>187</sup> Snellman 1974, 123.

töitä.<sup>188</sup>

Toisen suuren ryhmän oppilaiden ja kajuuttavahtien joukossa muodostavat ne, joiden ura kotimaassa päättyi karkaamiseen. Joukko kasvaa edelleen, jos siihen liitetään heidät, jotka palasivat karkaamisen jälkeen takaisin Ouluun. Karkaat tulivat vaihtelevista sosiaalisista lähtökohdista. Heidän joukossaan oli muun muassa itsellisen ja naimattoman äidin pojat, merimiehen, sepän, nimismiehen ja merikapteenin pojat. Osa karkaaajista, varsinkin säätyläistäustaiset, palasivat yleensä takaisin Suomeen ja jatkoivat uraansa.<sup>189</sup>

Itsellisen poika Jacob Bruun pestautui 12-vuotiaana oppilaaksi 247 lästin priki Tähdelle ja purjehti sen mukana kaksi vuotta. Kahden vuoden päästä Tähti lähti uudelle matkalle ja Bruun seurasi oppilaana sen mukana. Kahden ja puolen vuoden kuluttua lähdöstä hän karkasi alukselta Cardiffissa, mutta palasi seuraavana vuonna Raaheen. Tämän jälkeen hän sai pestin 308 lästin priki Sampossa, mutta karkasi reilun kuukauden päästä uudelleen Cardiffissa.<sup>190</sup>

Merimiehen poika Gustaf Tamlander pestautui 17-vuotiaana kajuuttavahtina 86 ja ½ lästin priki Aallolle, joka purjehti ensin Kööpenhaminaan ja uudella matkallaan Pohjanmerelle. Seuraavana vuonna Tamlander teki jungmannina taas lyhyen kesäpurjehduksen ja lähti talveksi pitkälle purjehdukselle. Kahtena seuraavan kesänä hän teki jungmannina kesäpurjehdukset, kunnes vuonna 1862 hän lähti edelleen jungmannin pestillä 250 lästin parkkilaiva Franzenin mukana Pohjanmerelle. Tamlander karkasi alukselta vajaan vuoden kuluttua lähdöstä, mutta palasi ilmeisesti takaisin Ouluun, koska henkikirjat mainitsevat hänen kuuluneen vuonna 1865 jungmannina Argo-nimisen aluksen miehistöön. Tamlander oli uraansa aloittaessaan kajuuttavahtien ikähaarukan yläpäässä, hän myös pestautui kaksi kertaa kajuuttavahdiksi, vaikka kukaan muu aineiston kajuuttavahdeista ei tehnyt niin. Näyttää siltä, että ahkerasta purjehtimisesta huolimatta hän ei saanut jungmannia korkeampaa pestiä, vaikka yleensä jungmannit saivat muutaman purjehduksen jälkeen puolimatruusin pestin. Tamlanderilla kenties oli joku henkilökohtainen ominaisuus tai vajavaisuus, jonka takia hänen merimiesuransa ei edennyt samalla lailla muiden kanssa. Todennäköisempi syy tähän oli

---

<sup>188</sup> Snellman 1974, 216.

<sup>189</sup> OMHA Bea:3, Bruun, Jämndahl, Niemelin, OMHA Bb:7, 102, 105, 147, 177, 203, Henkikirja Ou:57, 1365, HisKi, Raahe, kastetut, Bruun, Jämndahl, Niemelin, Oulu, kastetut, Sjögren, Tamlander, Liljeström, Ramberg, Petrell, Snellman, 1974, 228.

<sup>190</sup> RMHA Bb:3, 117, 169, 277, Bea:3, sukunimen mukaan, HisKi, Raahe, kastetut, Bruun. Tämän jälkeen lähteet eivät kerro hänen myöhemmistä vaiheistaan.

kuitenkin hänen sosiaalinen taustansa.<sup>191</sup>

Oppilaat ja kajuuttavahdit muistuttivat toisiaan siinä, että heistä voidaan löytää kaksi ryhmää: ylemmissä sosiaaliryhmissä kasvaneet pojat, jotka jatkoivat merikouluun ja päällystöön, sekä vaatimattomammista oloista lähtöisin olevat, jotka etenivät miehistöön ja mahdollisesti karkaamisen kautta siirtyivät purjehtimaan ulkomaille.

Tamlanderin tapaus vahvistaa sitä kuvaa, että kajuuttavahdeiksi palkatuilla varattomilla pojilla oli joku erityinen syy pestautua kajuuttavahdeiksi eikä kokeiksi. Tällainen syy saattoi olla esimerkiksi köyhyys, poikkeuksellisen varhainen merillelähtöikä tai perheen sosiaaliset ongelmat.

Joillekin merielämän kokeilu jäi yhteen kertaan. Oppilas Carl Wetterstein purjehti yhden kerran, eivätkä lähteet kerro hänen jatkaneen merillä. Ilmeisesti merielämä ei houkutellut, koska hänestä tuli myöhemmin filosofian maisteri ja opettaja Ouluun.<sup>192</sup>

## 7.2 Merikoulun käynyt päällystö

Päällystön jäseniä tuli vain oppilaiden ja kajuuttavahtien joukosta. Kokkien joukosta nousi yksi itämerilaivuri, mutta hänet luettiin valtameripurjehtijoilla alipäällystöön.<sup>193</sup>

Jo ennen merikoulujen perustamista kauppamerenkulkua harjoittaneista laivapäälliköiltä oli vaadittu näyttö tai tutkinto taidoistaan, joka annettiin maistraatille tai merimieshuoneelle. Merikoulujen perustamisen jälkeen vastuu tutkinnosta siirtyi merikoulun johtajalle. Ouluun merikoulu perustettiin vuonna 1864 kaksikieliseksi. Oppilaat kouluun tulivat pääosin omasta kaupungista ja oman läänin alueelta. Oman kaupungin poikia oli oppilaista aluksi noin puolet. Myös läheisestä Raahesta ja muista kaupungeista tuli oppilaita. Vajaa neljännes tuli maaseudulta ja muista lääneistä tuli noin kymmenesosa oppilaista. Oulun merikoulu oli nimenomaan Länsi-Suomen alueen koulu.<sup>194</sup>

Merikoulusta ei muodostunut suljettu, tietyn ammattiryhmän opinahjo vaan opetus oli avointa kaikille, jotka harjoittivat kauppamerenkulkua ja olivat kirjoilla merimieshuoneessa. Oppilaita tuli kaikista ammattiryhmistä kuten meriväen, maataloutta harjoittavien, virkamiesten, kauppiaiden ja käsityöläisten joukosta. Opetusta

<sup>191</sup> OMHA Bb:7, 95, 104, 130, 149, 156, 169, 177, HisKi, Oulu, kastetut, Tamlander.

<sup>192</sup> Snellman, 1974, 254.

<sup>193</sup> Kaukiainen 1998, 51-52.

<sup>194</sup> Rossi 1994, 172, 268.

ei myöskään ollut rajoitettu esimerkiksi vain varakkaille oppilaille, vaan vuoden 1813 merikouluja koskevassa asetuksessa määrättiin merikoulun opettaja antamaan yksityisopetusta varattomille pojille, jotka olivat tehneet yhden merimatkan, ja oppilaiden joukossa olikin varattomia ja orpoja oppilaita.<sup>195</sup>

Merikoulussa annettiin opetusta kolmella luokalla: itämerikippari-, perämies- ja merikapteeniluokilla. Alaikärajaksi kouluun muodostui 14-vuotta, mutta yläikärajaa ei ollut. Näin ollen koulussa opiskeli monentasoisia ja -ikäisiä oppilaita. Vuoden 1851 "reglementissä" pääsyvaatimukset merikouluun olivat 14 vuoden ikä, kuuden kuukauden purjehduskokemus, riittävä ruotsin kielen taito, luku-, kirjoitus- ja laskutaito, kristinopin tuntemus ja hyvä maine. Merikouluasetuksen voimaantulo lykkääntyi ja vuonna 1864 voimaan tuli uusi ohjesääntö. Itämerenkippari luokalle pääsyvaatimuksena oli kaksi vuotta purjehdusta ulkomailla, ruotsin kielen taito ja laskutaito, mutta tutkinnon saamiseksi vaadittiin täysi-ikäisyys ja viiden vuoden purjehduskokemus Itämerellä tai sen ulkopuolella. Styrmanni- eli perämiesluokalle pääsyvaatimuksina oli kuuden kuukauden purjehduskokemuksen lisäksi edistyneempi laskutaito ja maantiedon tuntemus. Tutkinnon pystyi suorittamaan aikaisintaan 19-vuotiaana ja siihen vaadittiin neljän vuoden purjehduskokemus, josta kolme vuotta oli suoritettava ulkomailla. Korkeimmalle, merikapteeniluokalle pääsyvaatimuksena oli perämiehen tutkinto ja tutkintoa varten oli palveltava kaksi vuotta perämiehenä Itämeren ulkopuolella. Merikapteeniksi pystyi valmistumaan aikaisintaan 21-vuotiaana. Merikoulun opetuskielenä oli ruotsi alimmaista Itämerikippariluokkaa lukuun ottamatta, jossa opetus oli kaksikielistä. Näin ollen oli luonnollista, että suomenkielinen rahvas opiskeli ainoastaan alimmalla luokalla ja ruotsinkielisen säätyläistön pojat saattoivat opiskella ylemmillä luokilla. Myöhemmin muutkin luokat muutettiin kaksikielisiksi. 1700-luvun lopun Englannissa ja Ranskassa, missä ensin alettiin kouluttaa yläluokan nuoria miehiä laivaston upseereiksi, pääsyvaatimuksena koulutukseen oli kuuluminen aatelistoon tai yläluokkaan.<sup>196</sup>

Merikoulujen tavoitteena oli alusta alkaen kouluttaa ammattitaitoista päällystä kauppalaivaston tarpeisiin. Koulun tavoitteita kuvaa ajatus, jonka mukaan perämiehen tuli tarvittaessa korvata kapteeni. Lukukausi kesti virallisesti kahdeksan kuukautta ja kymmenen päivää, mutta käytännössä oppilaat saapuivat kouluun jäiden tulon myötä kun purjehduskausi loppui ja lukukausi jäi lyhyemmäksi. 1860-luvulla lukukausi

<sup>195</sup> Rossi 1994, 231, 257-265.

<sup>196</sup> Rossi 1995, 23-25, 232-233, 240-241, Rodger 1997, 143.

lyhennettiin kuuteen ja puoleen kuukauteen ja viikkotuntimääräksi määrättiin 36 tuntia. Käytännössä tuntien määrä vaihteli koulusta toiseen, koska osa tunneista oli yleistä opetusta, osa yksityisopetusta. Oulussa tuntimäärää nosti vielä se, että samat asiat jouduttiin usein selittämään useilla kursseilla suomeksi ja ruotsiksi. Rikkonaisuutta opiskeluun toi myös se, että oppilas saattoi hyvän purjehdustarjouksen saatuaan keskeyttää opinnot kesken lukukauden ja palata jatkamaan niitä myöhemmin. Vuonna 1864 tutkinnon suoritusajan ylärajaksi muodostui kolme vuotta.<sup>197</sup>

Vaikka syntyperä määrittäi hyvin pitkälti, mihin nuori mies saattoi merimiesurallaan edetä, poikkeuksiakin oli. Aiemmin mainitun oppilaan, Jacob Haatajan kohdalla yleistyksen merimiesuran ennalta määrätystä kuluista eivät pitäneet paikkaansa.

Haataja pestautui aluksi 12-vuotiaana vuodeksi oppilaaksi 221 lästin parkki Salmelle ja kahden vuoden kuluttua konstaapeliksi kesäpurjehdukselle 60 lästin kuunari Seuralle käyden Hampurissa. Nähtävästi Haatajalla oli luontaisia kykyjä talousaliupseeriksi, sillä oli poikkeuksellista että merimiehen poika pestattiin alipäällystöön. Tämän jälkeen hän pestautui jungmanniksi 323 lästin fregatti Grefve Bergille purjehtien kaksi vuotta rahtiliikenteessä. Jungmannin pestit jatkuivat parkkilaiva Franzénilla, parkki Salmella ja parkki Ilmalla, jotka olivat kaikki valtameripurjehtijoita. Haataja toimi kaksi vuotta matruusina ja suoritti itämerikkiparin tutkinnon 26-vuotiaana Oulussa 1872. Tämän jälkeen tie vei taas valtamerille parkki Sampon, fregatti Toivon, parkki Onnin ja fregatti Leonardin aliperämiehenä. Perämiehen tutkinnon Haataja suoritti 37-vuotiaana Oulussa 25 vuotta kestäneen uransa jälkeen.<sup>198</sup>

Kirvesmiehen poika, 16-vuotias Anders Nekman, aloitti merimiesuransa kokkina toimien sen jälkeen jungmannina, konstaapelina, puolimatruusina tai matruusina ja uudelleen konstaapelina eri laivoilla. Hän suoritti itämerikkiparin tutkinnon Oulussa 1871. Oulun kaupungin henkikirjat mainitsevat Anders Nekmanin toimineen konstaapelina vuonna 1875 ja aliperämiehenä vuonna 1880. Nekman ei siis noussut varsinaiseen päällystöön valtameripurjehtijoille, mutta loi pitkän linjan uran alipäällystössä.<sup>199</sup>

---

<sup>197</sup> Rossi 1995, 138, 142, 144, 173-174.

<sup>198</sup> HisKi, Oulu, kastetut, Haataja, OMHA Bb:7, 101, 152, 182, Snellman 1974, 99, 102-103, 113, 117-118, 125, 130, 135-137, 187.

<sup>199</sup> HisKi, Oulu, syntyneet, Nekman, OMHA Bb:7, 93, 102, 114, Snellman 1974, 107, 113, 215, Henkikirja Ou:76, 99, Henkikirja Ou:86, 577.



### 7.3 Kokista miehistöön

Miehistöön koulutettavien miesten ura eteni kokista jungmanniksi, puolimatruusiksi, matruusiksi ja mahdollisesti erikoistehtäviin puosuksi tai kirvesmieheksi. Viiden vuoden seurantajaksolla vain vajaa kolmasosa kokkeina aloittaneista toimi puolimatruusina tai matruusina. Muiden ura katkesi tai jäi tauolle kahdesta syystä: he eivät pestautuneet viiden vuoden sisällä tai he karkasivat laivalta. Oulun ja Raahen tapaisissa merikaupungeissa oli paljon enemmän niitä, jotka olivat kokeilleet merielämää kuin niitä, jotka työskentelivät merillä. Merielämää kokeilleiksi voidaan laskea ne kokit, ehkä jungmannitkin, jotka pestautuivat vain kerran tai kaksi jatkamatta sittemmin merimiesuralla. Pelkästään kokkina toimineita nuoria miehiä oli yhdeksän, 17 prosenttia kaikista kokeista. Jungmannina olon jälkeen viiden vuoden tarkastelujaksolla pestautumatta jätti seitsemän nuorta miestä eli 13 prosenttia kokeista. Pestauskirjat ja seurakunnan henkikirjat antavat kuitenkin lisätietoa muutamien myöhemmistä vaiheista.

Merielämää kokeili Oululainen 22-vuotias Jacob Koskela. Hän purjehti kesällä 1858 kolme lyhyttä kesäpurjehdusta. Toukokuussa hän lähti kokkina ja heinäkuussa jungmannina 33 lästin kuunari Snällin matkaan ja syyskuussa jungmannina 49 lästin kuunari Carlin mukaan. Seuraavana kesänä Koskela purjehti taas jungmannina Snällin mukana ainakin kerran. Henkikirjat mainitsevat hänen olleen vuonna 1860 Kavenimisen aluksen jungmannina. Tämän jälkeen hän jäi maihin ja työskenteli kaupungin työmiehenä.<sup>200</sup>

Työmiehenä työskentelyn ohella osa merielämää kokeilleista päättyi rengiksi. Rengin poika Johan Riiko kokeili merielämää lyhyellä kesäpurjehduksella kokkina ja kahta vuotta myöhemmin hän oli Jalon miehistössä jungmannina, mutta vuonna 1865 Riikon ollessa 29-vuotias henkikirjat mainitsevat hänen olleen kauppias Isak Wilhelm Fellmanin renki.<sup>201</sup>

Se, ettei nuori mies pestautunut viiden vuoden sisällä ensipestistä uudestaan, ei välttämättä tarkoittanut merimieselämän tai -uran loppumista. Noin 16-vuotias Henrik Kallinen ja 23-vuotias Matts Koskela eivät pestautuneet viiden vuoden sisällä ensipestistä, mutta henkikirjat mainitsevat vuonna 1865 ja 1870 Henrik Kallisen merimiehen statuksella ja Matts Koskelan Frey-nimisen aluksen miehistössä.<sup>202</sup>

Muutamissa tapauksissa alkaneen merimiehen uran katkaisi kuolema. 29-vuotias

<sup>200</sup> OMHA Bb:7, 87, 96, 100, 108, Henkikirja Ou:57, 1352, Ou:66, 78.

<sup>201</sup> OMHA Bb:7, 101, Henkikirja Ou:57, 1331.

<sup>202</sup> Henkikirja Ou:57, 1315, Ou:66, 35, 119.

Gustaf Paldanius menehtyi toisella matkallaan sairaalassa Antwerpenissä elokuussa 1861 purjehtiessaan parkki Franzenin mukana. Sairaalaan joutumisen syynä on voinut olla esimerkiksi onnettomuus tai kulkutauti. Kuolema katkaisi merimiesuran myös 18-vuotiaalta oululaiselta merimiehen pojalta Isaac Kiiskilältä. Hän kuoli ensimmäisellä matkallaan kesäpurjehduksella Pietarissa.<sup>203</sup>

#### 7.4 Karanneet

Suomalaisten merimiesten karkaaminen alukseltaan oli hyvin yleistä. Pestautuessaan merimies oli tehnyt sopimuksen laivanvarustajan kanssa ja merimiesvalan vannoessaan luvannut palvella ja totella kapteenia aluksella, mutta usein ulkomaisten laivojen korkeammat palkat, seikkailunhalu tai krympparin puheet vetivät enemmän puoleensa tai huono kohtelu antoi sysäyksen lähteä ja miehiä karkasi aluksilta. Sitoutuminen tietyn isännän palvelukseen määräajaksi oli käytäntönä myös maalla. Piikoina tai renkeinä työskentelevät sitoutuivat vuodeksi tiettyyn taloon, eikä pestausaikaa helposti lyhennetty. Edes naimisiin meno ei välttämättä oikeuttanut vaihtamaan työnantajaa kesken vuoden. Merimiehet olivat sitoutuneet alukseensa sen matkan ajaksi. Ulkomaisessa rahtiliikenteessä alukset olivat tavallisesti pois kotisatamasta kaksi tai kolme, joskus neljäkin vuotta. Kesken pestinsä karanneet merimiehet rikkoivat lakia ja tekemäänsä työsopimusta ja yleensä heidät etsintäkuulutettiin. Jos he jäivät kiinni, heidät palautettiin laivalle ja odotettavissa oli yleensä rangaistus.<sup>204</sup>

Merimiehiä yritettiin estää karkaamasta säätämällä rangaistuksia. 1850-luvulle asti oli voimassa laki, jonka mukaan karannut merimies oli tuomittava viikoksi tai kahdeksi vesileipävankeuteen tai piiskattavaksi. Näiden rangaistusten ei kuitenkaan uskottu riittävän, joten 50-luvun alussa tuomittiin merimiehiä kuuden vuoden sotapalvelukseen tai yleisiin töihin. Tästä johtuen useat merimiehet eivät uskaltaneet palata kotimaahansa vaan jäivät pysyvästi ulkomaille. Helpotusta karkureiden palaamiseen toi vuonna 1856 annettu julistus, jonka mukaan merimies armahdettiin, jos hän palasi vapaaehtoisesti kotimaahansa. Lehdistössä käsiteltiin myös mahdollisuutta muuttaa rangaistus sakoiksi.<sup>205</sup>

1860-luvun alussa kiinnitettiin huomiota rangaistusten lisäksi myös karkaamisen syihin. Katsottiin, että suomalaisilla laivoilla epäkohtina olivat vaatimaton ruoka ja

<sup>203</sup> OMHA Bb:7, 86, 103, 14, HisKi, Oulu, kastetut, Kiiskilä.

<sup>204</sup> Kaukiainen 1998, 228, Pykkänen 2006, 76, 79, 86, Vainio-Korhonen 2006, 118-120.

<sup>205</sup> Hautala 1967, 110-111.

alhaiset palkat. Ulkomaan satamissa saatettiin suomalaiselle merimiehelle tarjota kaksin- tai kolminkertaista palkkaa. Myös se nähtiin epäkohdaksi, että merimies joutui sitoutumaan laivaan useaksi vuodeksi. Vuonna 1865 luovuttiin sotapalvelus- tai pakkotyörangaistuksesta ja palattiin vesi-leipävankeusrangaistukseen. Seuraavan vuosikymmenen alussa säädettiin karkaamisesta korkeintaan puolen vuoden vankeusrangaistus. Vapaaehtoisesti palanneita rangaistaisiin vain sakoilla. 1870-luvulla tehtiin parannuksia muuan muassa laivojen ruokavalioihin ja perustettiin merimiesten eläkekassa. Juuri perustettu Suomen Merimieslähetysseura ryhtyi ottamaan selvää ulkomaille kadonneista merimiehistä.<sup>206</sup>

Karkaamaan houkuttelivat vilkkaat ulkomaiset satamat, kuten Englannin Lontoo, Liverpool ja Cardiff tai Pohjois-Amerikan New York ja Pensacola. Niistä oli helppo saada pesti uudelle alukselle. Suomalaisen merenkulun painopisteen siirtyessä yhä enemmän kansainväliseen rahtipurjehdukseen karkaaminenkin yleistyi. Valtakunnallisesti kauppalaivojen merimiehistä karkasi noin 6 – 8 prosenttia ja Oulu ja Raahe johtivat karkaustilastoja. Karkaaminen Itämeren satamissa ei juuri kannattanut, joten kaupungit, joista tehtiin pitkiä ulkomaanpurjehduksia, olivat alttiimpia karkaamisille. Pitkillä purjehduksilla myös merimiehen siteet kotimaahan ja merimieshuoneen kurinpitoon höltyivät.<sup>207</sup>

Merimiesten karkaamisen edistämiseksi oli olemassa oma "ammattikunta", krympparit eli runnarit. Krymppareiden toiminta juontaa juurensa Englannin merisodista, jolloin krympparit pitivät huolta siitä, että laivasto sai tarpeeksi purjehdustaitoisia miehiä. He houkuttelivat tai pakottivat etenkin purjeiden käsittelyyn tottuneita nuoria miehiä laivaston palvelukseen. Krymppareiden toiminta oli laitonta, mutta laajalti harjoitettua. He saattoivat tekosyyn varjolla tulla alukselle tapaamaan miehistöä ja houkutella heitä karkaamaan lupauksella paremmasta pestistä ja paremmista ansioista. Jos merimies lähti krympparin matkaan, tämä vaati palveluksistaan suuria summia ja velkaantunut merimies oli krympparin armoilla. Jos merimies ei maksanut vaadittuja summia joutui hän yleensä pahoinpidellyksi tai muuten hankaluuksiin.<sup>208</sup>

Aiemmin mainittu kapteeni J.H. Huovisen komentama Oulun suurin alus 355 lästin parkkilaiva Ukko lähti 20. syyskuuta 1858 kohti Pohjanmerta ja eteni edelleen varustajalta saatujen ohjeiden mukaan. Ukon 22-miehininen miehistö harveni ja vaihtui

<sup>206</sup> Hautala 1967, 112-114.

<sup>207</sup> Hautala 1967, 101-109.

<sup>208</sup> Hautala 1967, 110, Rodger 1997, 140-141.

matkan aikana. Vuonna 1859 aluksen käydessä New Yorkissa sieltä karkasi neljän päivän aikana viisi miestä. Alukselta poistui tällöin luvatta timpuri, matruusi ja kolme jungmannia. Yksi heistä, Petter Heikkinen, oli purjehtinut samana kesänä ensimmäistä kertaa kokkina kuunari Toivolla lyhyen kesäpurjehduksen ja pestautunut syksyllä "oikean" laivan miehistöön. Lisäksi saman vuoden kesäkuussa yksi jungmanni uloskirjautui tai uloskirjattiin. Hän palasi kotiin seuraavan vuoden syyskuussa.<sup>209</sup>

New York veti edelleen puoleensa, koska Ukon käydessä siellä kahta vuotta myöhemmin, kesäkuussa 1861, alukselta karkasi neljä miestä: matruusi, jungmanni, kajuuttavahti ja kokki. Jungmanni Isak Roininen oli purjehtinut kerran aiemmin lyhyen kesäpurjehduksen kokkina ja kokki Niklas Moilanen oli ensimmäisessä pestissään. Kajuuttavahti Petter Henrik Petrell oli purjehtinut jo aiemmin. Ilmeisesti kajuuttavahti ja kokki pitivät laivalla jonkin verran yhtä, koska karkasivat yhdessä, vaikka olivatkin kovin erilaisista lähtökohdista laivalla. Ehkäpä omalla laivalla oli karkaamiseen johtavia syitä tai ulkomaiset alukset tai Amerikka houkuttelivat. Karkaajilla saattoi olla jo uusi pesti sovittuna ennen oman aluksen jättämistä.<sup>210</sup>

Ukko kävi saman vuonna myös Lontoossa, jossa laivan perämies uloskirjautui alukselta ja samoin pesti päättyi kalajokelaiselta puolimatruusilta, joka joutui kolmeksi kuukaudeksi vankilaan varastamisen takia. Yksi matruusi oli Ukon matkan aikana siirtynyt oululaisen parkki Ahdin miehistöön.<sup>211</sup>

Moilasan vaiheista tämän jälkeen ei tiedetä, mutta Petrell purjehti muutaman vuoden ulkomailla ja oli myös matruusina oululaisessa priki Jalossa. 20-vuotiaana, vuonna 1863, hän suoritti perämiehentutkinnon Kristiinankaupungissa lähtien purjehtimaan 293 lästin parkki Albionin perämiehenä. Kolmea vuotta myöhemmin Petrell suoritti merikapteenin tutkinnon Oulussa, mutta ei ilmeisesti kuljettanut laivoja.<sup>212</sup>

Viidestäkymmenestäkahdesta tarkastelussa olevasta kokista karkasi jossain uransa vaiheessa 22 henkilöä eli noin 42 prosenttia. Takaisin palasi ainoastaan kolme henkilöä. Syynä tähän oli rangaistusten pelko, siteiden höltyminen kotimaahan ja tietenkin se, että aineisto ei kerro karanteenien kohtaloista. Karkaaminen ei välttämättä merkinnyt merimiesuran päättymistä kotimassa, mutta suurimmalla osalla näin kävi, vain harva palasi takaisin kotikaupunkiinsa.

---

<sup>209</sup> OMHA Bb:7, 87, 102.

<sup>210</sup> OMHA Bb:7, 102.

<sup>211</sup> OMHA Bb:7, 102.

<sup>212</sup> OMHA Bb:7, 187, Snellman 1974, 104, 225.

Kokkeina aloittaneita ja karanneita yhdistää se, että heillä oli takanaan lyhyitä kesäpurjehduksia ja he karkasivat ensimmäiseltä pitkältä, yli vuoden kestäneeltä purjehdukseltaan. Kuudella karanneella nuorella miehellä jo ensimmäinen kokin pesti vei Itämeren ulkopuolelle ja he karkasivat viimeistään kolmen vuoden sisällä pestautumisestaan. Ulkomailtakin sai pestin paremmin, jos oli jo jonkun verran kokemusta merimiehen työstä. Olisi ollut ensikertalaiselta nuorelta mieheltä yltiöpäinen teko karata vain muutaman kuukauden purjehduskokemuksen jälkeen. Sen sijaan oli yleistä, että nuori mies aloitti kokkina kesäpurjehduksella, jatkoi yhdestä viiteen kertaan jungmannina tai puolimatruusina lyhyillä purjehduksilla ja pestauduttuaan ensimmäiselle pitkälle purjehdukselle karkasi.

## 7.5 "Oikeat merimiehet"

Karanneiden ohella oli paljon heitä, jotka eivät karanneet. Oikeaksi merimieheksi voitiin lukea jo jungmannit, mutta oikeastaan heidät, jotka etenivät puolimatruuseiksi ja matruuseiksi.

Viidestäkymmenestäkahdesta kokkeina aloittaneista yhdeksän nuoren miehen tie vei miehistöön ylemmäksi kuin jungmanniksi. Yksi päätyi puolimatruusiksi, kuusi matruusiksi, yksi kirvesmieheksi ja yksi puosuksi. Heidän lisäksi kahden miehen tie vei alipäällystään.<sup>213</sup>

Pitkän linjan merimies tuli 18-vuotiaasta Johan Fredrik Kurvisesta. Isä Georg toimi muun muassa merimiehenä, työmiehenä ja kirvesmiehenä. Johanin Fredrikin veli, kolmea vuotta nuorempi Carl Herman, lähti merille ensi kertaa samana vuonna 1858. Ensiksi mainittu oli todennäköisesti purjehtinut jo aiemmin.<sup>214</sup>

Johan Fredrik pestautui ensin kokiksi 86 ½ lästin priki Aaltoon, joka teki kesäpurjehduksen Kööpenhaminaan. Seuraavana kesänä hän pestautui jungmannina 120 lästin priki Jaloon, joka purjehti Pohjanmerelle ja oli vuoden pois kotisatamasta palaten Ouluun elokuussa 1860. Kurvinen vietti talven Oulussa ja sai seuraavana kesänä jungmannin pestin 291 lästin parkki Pallakselle. Pallaskin purjehti ensin Pohjanmerelle ja siitä varustajan ohjeiden mukaan eteenpäin. Pallas purjehti kaksi vuotta ja palasi Ouluun heinäkuussa 1863. Jungmanni oli hankkinut tarpeeksi taitoja ja purjehduskokemusta saadakseen puolimatruusin paikan suuresta 266 lästin parkki

<sup>213</sup> OMHA Bb:7, 160, 181, RMHA Bb:3, 143, 442, RMHA Bb:4, 80, Henkikirja Ou:57, 1362, Ou:66, 94, Ou:76, 97, 103, Ou:86, 577, TKA Kib:83 nro 198 utgående.

<sup>214</sup> OMHA Bb:7, 95, 100, HisKi, Oulu, kastetut, Kurvinen Carl.

Patriasta, joka lähti jo puolitoista kuukautta Pallaksen paluun jälkeen kohti etelää ja Pohjanmerta. Puolimatruusin palkkakin oli puolet parempi kuin jungmannin. Tällä kertaa Kurvinen palasi Ouluun seuraavan kerran Patrian mukana elokuussa 1865.<sup>215</sup>

Tätä seuraavalta ajalta tuhoutuneet pestauskirjat eivät anna tietoa merimiehestä, mutta maistraatin henkikirjat kertovat merimies Johan Kurvisen asuvan kotonaan isänsä työmies Georg Kurvisen, äitinsä ja täysi-ikäisten sisartensa kanssa. Hänet siis merkittiin henkikirjoihin lapsen statuksella, vaikka 30 vuoden ikänsä puolesta hän olisi voinut jo vuokrata huoneen ja perustaa oman talouden. Henkikirjat mainitsevat edelleen vuonna 1875 merimies Johan Kurvisen palvelevan matruusina Onnilla ja vuonna 1880 matruusina Leonardilla. Johan Kurvinen siis oli pitkän linjan merimies. Hänen veljensä Carl purjehti myös aktiivisesti vuoteen 1862 asti, ensin muutamalla lyhyellä kesäpurjehduksella ja sen jälkeen suurella parkilla ja fregatilla. Tämän jälkeen tiedot hänestä loppuvat, mutta on mahdollista, että myös hänestä tuli pitkän linjan merimies, oikea ”tervakoura”.<sup>216</sup>

Arvostetun, kokeneen merimiehen puosun pestin sai Pähl Tervo. Pudasjärveltä kotoisin oleva Tervo työskenteli Raahessa pormestarin renkinä ennen merille lähtöään. 18-vuotiaana hän pestautui kokiksi 52 lästin kuunari Idalle, joka suuntasi kohti Pohjanmerta. Ida kuitenkin palasi talveksi Vaasaan. Seuraavan kesänä 1859 Tervo pestautui jungmanniksi samalle alukselle, jonka miehistö kävi hakemassa Vaasasta. Purjehdus ei kestänyt kovin pitkään, koska saman vuoden syyskuussa Tervo pestautui jungmanniksi hiukan pienemmälle kuunari Wilkkaalle ja kävi sen mukana Lyypekissä. Tervo vietti talven Raahessa ja meni sen aikana naimisiin. Seuraavana kesänä hän teki Wilkkaan mukana uudelleen matkan Lyypekiin.<sup>217</sup>

Varmemmat ansiot ympärivuotisella purjehduksella saivat Tervon pestautumaan syyskuussa 1860 288 lästin parkki Tapion miehistöön. Tällä kertaa hän sai puolimatruusin pestin, vaikka kuukausipalkka olikin ruplan huonompi kuin viimeisellä purjehduksella Wilkkaan miehistössä. Palkka oli kuitenkin perheellisen miehen palkan suuruinen, kahdeksan ruplaa kuukaudessa. Tapion matka lienee kestänyt muutaman vuoden, koska syyskuussa 1863 Tervo pestautui matruusiksi tutulle kuunari Wilkkaalle ja kävi sen mukana Riikassa. Talven hän kaiketi vietti maissa Raahessa. Seuraavana keväänä Tervo lähti taas merille lähtien Kronstadtin, jossa 247 lästin priki Tähti odotti miehistöä. Vastoinikäymisiäkin mahtui Tähdän matkaan, sillä se haaksirikkoutui 22.

<sup>215</sup> OMHA Bb:7, 95, 112, 157, 192.

<sup>216</sup> Henkikirja Ou:66, 70, Ou:76, 97, Ou:86, 578, OMHA Bb:7, 100, 108, 119, 159.

<sup>217</sup> RMHA Bb:3, 123, 133, 154, 168.

päivä maaliskuuta vuonna 1866 Yarmouthissa Kanadassa. Pestauskirja ei kerro mahdollisista miehistövahingoista haaksirikon yhteydessä. Miehistö lienee palannut Raaheen, koska seuraavana kesänä, kesäkuussa 1867, Tervo pestautui matruusina 346 lästin priki Ahtolle, joka haki lastin Oulusta ja purjehti sen jälkeen edelleen valtamerille. Ahton miehistö ei pysynyt kovin kauaa samana. Syys-lokakuussa 1867, varmaankin heti ensimmäisellä käynnillä Lontoon satamassa, alukselta karkasi kymmenen miestä. Mahdolliset erimielisyydet päällystön ja miehistön välillä tai suuren sataman houkutukset vetivät puoleensa. Lähtijöissä olivat konstaapeli, matruusi, puolimatruusi, kuusi jungmannia ja kokki. Alukselle jäivät perämies, kirvesmies, kaksi matruusia, joista Tervo oli toinen ja yksi jungmanni. Perheelliset miehet karkasivat perheettömiä harvemmin, koska karanteenin merimiehen perhe saattoi joutua taloudellisiin vaikeuksiin, jos perheen elättäjän palkkatulot loppuivat. Ehkä Tervo ajatteli perhettään ja jäi laivaan.<sup>218</sup>

Ahton matka kesti todennäköisesti muutamia vuosia. Tervo ehti olla ehkä hetken Raahessakin ennen pestautumistaan kesäkuussa 1871 337 lästin priki Kaleroon. Vuonna 1874, 35-vuotiaana kokeneena merimiehenä Tervo sai puosun pestin 266 lästin Hermeksellä. Hänen palkkansa oli kasvanut jatkuvasti purjehduskokemuksen karttuessa. Pusona hänen palkkansa oli 70 markkaa kuukaudessa. Laivan kirvesmiehellä ja yhdellä matruusilla oli sama palkka. Sen sijaan konstaapelille maksettiin 75 markkaa ja perämiehelle 100 markkaa kuukaudessa. Tervon tiedetään toimineen puosuna vielä muutamia vuosia myöhemmin. Viimeinen merkintä hänestä löytyy vuodelta 1887, jolloin hän uloskirjautui Norma-nimisestä aluksesta. Vuonna 1902 hän ilmeisesti hankki vielä purjehtimiseen oikeuttavan passin ja palasi kotiin vuonna 1903. Hän siis purjehti vielä 64-vuotiaana.<sup>219</sup>

Merimiehen työ vei miehen pitkiksi ajoiksi pois kotoa. Vuonna 1865 Tervon oltua viisi vuotta naimisissa henkikirjat mainitsevat hänen asuvan vuokralla vaimonsa Marian ja kahden alaikäisen poikansa kanssa. Työnteko kannatti, koska viisi vuotta myöhemmin Tervo oli saanut hankittua oman asunnon, jossa hän asui vaimonsa ja kahden poikansa kanssa. Ainakin toinen pojista seurasi isää merille. Vuonna 1860 syntynyt August Paulsson Tervo lähti ensimmäiselle purjehdukselleen 15-vuotiaana vuonna 1875 ja karkasi vuonna 1879. Tuliko hän takaisin, sitä eivät lähteet kerro.<sup>220</sup>

<sup>218</sup> RMHA Bb:3, 175, 259, 264, 342.

<sup>219</sup> RMHA Bb:4, 5, 80, Jari Ojalan arkisto, taulukko Ba1, vertailu, rivi 90.

<sup>220</sup> Henkikirja Ou:57, 1389, Ou:66, 113, Jari Ojalan arkisto, taulukko Ba1, vertailu, rivi 511.

## 7.6 Palkkaus

Merimiesten palkka kohosi taitojen ja iän karttuessa. Hierarkiassa matalimmalla olevat kokit, kajuuttavahtit saivat pienintä palkkaa ja oppilaille ei edes yleensä maksettu palkkaa, he saivat hyötyä opetuksen muodossa. 15-vuotias poika oli vielä puolikasvuinen ja hänelle maksettiin puolikasvuisen miehen palkkaa, joka oli yleensä sama kuin naisen palkka. Täysikasvuiseksi hänet katsottiin vasta 19 – 20 -vuotiaana. Maatalouden vuosipalkkollisilla palkka koostui yleensä pestirahasta, rahapalkasta ja vaatteista. Vuonna 1878 maataloustöissä toimivan miehen kuukausipalkka kesäisin oli rupliksi muutettuna noin kahdeksasta kymmeneen hopearuplaa ja naisen viidestä seitsemään ruplaa. Vuonna 1860 sahatyömiehen palkka oli 10 – 11 ruplaa kuukaudessa. Pestautuessaan merimiehet saivat pestirahan ja palkka määriteltiin kuukausipalkkana, jota merimies saattoi nostaa satamassa tai määrätä osan siitä esimerkiksi vaimon nostettavaksi. Vuoden 1805 palkollissääntö oli lakkauttanut enimmäispalkkataksat ja työntekijä ja työnantaja saattoivat sopia palkasta vapaasti. Merimies sopi palkastaan pestaushetkellä merimieshuoneessa laivanvarustajan ja merimieshuoneen asiamiehen läsnä ollessa. Kokeneet merimiehet, jotka eivät olleet akuutissa rahapulassa, saattoivat hyvin pitää puolensa, mutta rahattomien oli otettava pesti pienemmälläkin palkalla. Merimiesten palkkoihin vaikutti myös työllisyystilanne. Työvoiman ylitarjonnan aikaan palkat olivat pienempiä ja päinvastoin.<sup>221</sup>

Suurin osa tarkastelussa olevista pojista ja nuorista miehistä oli ensikertalaisia, mikä näkyi myös palkassa. Oppilaille ei pääsääntöisesti maksettu ollenkaan palkkaa. Yhdelle oppilaalle maksettiin palkka perheen hankalan sosiaalisen tilanteen vuoksi: perheen äiti oli kuollut vuotta aiemmin ja isälle jäi monta lasta huollettavaksi. Yhteiskunta lienee näin tukenut perhettä hankalassa tilanteessa.

Kajuuttavahtien palkka vaihteli yhden ja kolmen hopearuplan välillä. Yleisimmin palkka oli kaksi ja puoli ruplaa. Ikää enemmän palkkaukseen vaikuttivat todennäköisesti pojan kyvyt ja se kuinka paljon hänestä olisi apua laivalla, ei niinkään pojan ikä tai sosiaalinen lähtökohta. Yhdelle kajuuttavahdille ei maksettu ollenkaan palkkaa. Hänen tapauksensa muistuttaa kovin huutolaislapsen kohtaloa. Ehkäpä työskentelyn vastineeksi hän sai ylläpidon aluksella ja sen katsottiin oleva riittävä korvaus.

Kokkien palkat vaihtelivat kahden ja seitsemän ruplan välillä. Yleisin kokin

<sup>221</sup> Pylkkänen 2006, 76, 78, 82, Kaukiainen 1998, 82-83, Vattula 1983, 407, 422, 470.



kuukausipalkka oli kolme ruplaa. 27 henkilöä eli noin 70 prosenttia ensikertalaisista teki sopimuksen tällä palkalla. Ensikertalaisten palkat vaihtelivat kahden ja neljän ruplan välillä, aiemmin purjehtineiden kahden ja puolen ja seitsemän ruplan välillä. Ensikertalaiset kokit, jotka olivat vielä alaikäisiä, ylsivät korkeintaan kolmen ruplan ansioihin. Aiemmin purjehtineet alaikäiset saattoivat saada neljä ruplaa. Viidestä seitsemään ruplaa tienasivat yli 20-vuotiaat aiemmin purjehtineet.

Samoilla aluksilla purjehtineet jungmannit tienasivat kolmesta kahdeksaan ruplaa kuukaudessa. Itämerenpurjehduksella jungmannien ansiot olivat hiukan parempia kuin valtameripurjehduksella. He tienasivat keskimäärin noin kuusi ruplaa kuukaudessa. Valtameripurjehduksilla keskipalkka oli noin neljä ruplaa. Ensikertalaisille jungmanneille maksettiin kahdesta puolesta neljään puoleen ruplaa kuukaudessa.<sup>222</sup>

Puolimatruusien palkat vaihtelivat kuudesta kahteentoista ruplaan ja matruusien palkat kahdeksasta ruplasta viiteentoista ruplaan. Heille maksettiin aikuisen miehen palkkaa. Puolimatruusien ja matruusien palkoissa on nähtävissä samantapainen ero pitkien ja lyhyiden purjehdusten välillä, pitkällä maksettiin keskimäärin hiukan pienempää palkkaa kuin lyhyillä. Perämiesten ja kapteenien kohdalla asia oli päinvastoin. Lyhyiden kesäpurjehdusten kapteenien palkka oli 15 ruplaa kuukaudessa. Perämiehet saivat saman verran elleivät enemmänkin, jos olivat kapteenia kokeneempia. Pitkillä purjehduksilla kapteenien palkka oli 18 ruplaa ja perämiehet saivat 17 – 20 ruplaa kuukaudessa. Siviilisäädyn ja pestin lisäksi ansioihin vaikutti kokemus. Samalla aluksella ollut nuorempi ja naimaton matruusi saattoi tienata enemmän kuin vanhemmat naimisissa olevat matruusit. Tässä lienevät vaikuttajana olleet kokemus ja taito.<sup>223</sup>

Vieraspaikkakuntalaisilla aluksilla maksettiin parempaa palkkaa kuin oululaisilla aluksilla. Björköläisen aluksen kapteeni ja perämies tienasivat kummatkin 30 ruplaa kuukaudessa ja kokin palkka oli yhdeksän ruplaa. Haminalaisella aluksella Seuralla kapteenin palkka oli 25 ruplaa, perämiehen 20 ruplaa ja kokin viisi ruplaa.<sup>224</sup>

---

<sup>222</sup> OMHA Bb:7, 86-93, 96-105.

<sup>223</sup> OMHA Bb:7, 86-93, 96-105.

<sup>224</sup> OMHA Bb:7, 91-92.

## 8. Päättäntö

Vuonna 1858 merille lähteneet 75 kokkia, oppilasta ja kajuuttavahtia olivat pääasiassa nuoria, puolikasvuaisia miehiä ja poikia, joilta ei vielä odotettu aikuisen työpanosta. Ajan tavan mukaan ammatti opittiin työssä oppimalla ja kokeneempaa opastajaa seuraamalla, joten merimieheksi aikovat pojat seurasivat kokeneempia merimiehiä ja saivat heiltä opetusta. Kajuuttavahdit ja oppilaat suorittivat pieniä avustusluontoisia askareita ja oppilaille lisäksi opetettiin merenkulkua merikoulun opintoja varten. Kokit olivat heitä muutaman vuoden vanhempia ja heiltä odotettiin oma-aloitteista ruoan valmistusta.

1800-luvulla ammattiin harjaantuminen aloitettiin yleensä 15 – 20 -vuotiaana ja suurin osa tutkimusaineiston nuorista miehistä olikin tämän ikäisiä. Kajuuttavahdit ja oppilaat olivat pääasiassa 12 – 15 -vuotiaita ja kokit vanhempia. Neljäntoista ikävuoden korvilla poika kävi rippikoulun, pääsi ehtoolliselle ja 15-vuotiaasta piti alkaa maksamaan henkirahaa. Viidentoista vuoden ikä toimi esiteollisessa yhteiskunnassa monessa mielessä vedenjakajana. Täysikasvuiseksi aikuiseksi mies katsottiin vasta kahdenkymmenen ja kolmenkymmenen ikävuoden välissä ja usein naimisiinmeno päätti nuoruuden ja aloitti aikuisuuden. Aikuisen miehen kuukausipalkka vaihteli kahdeksasta ruplasta ylöspäin ja nuoret merimiehet ansaitsivat tämän verran vasta puolimatruuseina tai matruuseina eli lähes täysinoppineina merimiehinä.

Nuoren kotoalähtö ei yleensä ollut kerralla tapahtuva hetki vaan ennemminkin useita vuosia kestävä prosessi, jonka aikana nuori lähti välillä pois kotoa ja palasi ajoittain takaisin. Työnantajaa vaihtamalla nuori saattoi vaikuttaa palkkatasoonsa ja kohteluunsa, oppia uusia työtapoja ja laajentaa sosiaalista verkostoaan ja saada yhteiskunnallista statusta. Merille lähtö olikin usealle pojalle nuoruuden välivaihe ennen aikuistumista ja paikoilleen asettumista. Vain murto-osa pojista pestautui aukottomasti ensipestistä lähtien. Usein poika pestautui muutamaksi kuukaudeksi kesäaikaan ja jatkoi talvella koulunkäyntiä. Seuraava pesti saatettiin ottaa vasta seuraavana kesänä tai vuosien päästä.

Lähtöpäätökseen vaikuttivat vetävät ja työntävät syyt. Työntäviin syihin voidaan laskea elannon hankkimisen pakko, perheen sosiaaliset jännitteet, vanhempien asettamat velvoitteet ja kaupungin köyhäinhoitopolitiikka. Oulussa ja Raahessa oli käytössä huutolaisjärjestelmä, jossa köyhän lapsen elatus ja huoltajuus annettiin sille, joka lupasi huolehtia lapsesta pienimmällä korvauksella. Merikaupungin aluksissa tarvittiin jatkuvasti uutta miehistöä, joten oli luonnollista, että vähävaraisia poikia passitettiin

laivalle merimiehen ammattia oppimaan ja palkaksi he saivat ruoan, vaatteet ja ammattitaidon. Porvariston keskuudessa lähdön syynä ei ollut taloudellinen pakko, vaan monen kauppiasperheen pojan koulutukseen kuului merillä oloa, vaikka pojasta olisikin tarkoitus kouluttaa kauppias.

Merille lähtöön vetäviä syitä olivat mielenkiinto merimiehen ammattia kohtaan, seikkailunhalu, suvun perinteet merimiesuralla ja toisaalta halu koulutukseen, ansioihin, arvostukseen, yhteiskunnalliseen statukseen ja itsenäisyyteen vanhemmista. On ajateltu, että nuori lähti kotoa, jos lähtö toisi hänelle tulevaisuudessa enemmän hyötyä kuin kotiin jääminen. Tosiasiassa usein kysymys ei ollut lopullisesta jäämisestä tai lähtemisestä vaan lähtemisen ajankohdasta.

Lähes kaikissa yhteisöissä on nähtävissä pyrkimys sosiaaliseen nousuun. Jos taloudellisia resursseja jäi yli päivittäiseen elantoon tarvittavien lisäksi, ne ohjattiin mielellään poikien koulutukseen. Poika koulutettiin isänsä sosiaalista statusta vastaavaan ammattiin tai mielellään hiukan ylemmäs. Merille lähteneiden poikien sosiaalisista lähtökohdista saadaan viitteitä tarkastelemalla heidän isiensä ammatteja. Pojat tulivat yhteiskunnan kaikista sosiaalisista kerroksista ja pysyivät isiensä säädössä. Vain yksi alemmasta porvaristosta lähtöihin ollut poika kouluttautui perämieheksi eli nousi selvästi synnyinsäätynsä yläpuolelle.

Nuorten oppilaiden, kajuuttavahtien ja kokkien ura oli pitkälti polkuriippuvaista ja ensimmäinen pesti näytti suunnan tulevaisuudelle. Varakkaammista sosiaaliryhmistä tulevat pojat pestautuivat oppilaiksi ja kajuuttavahdeiksi ja heidän oli merikoulun kautta mahdollisuus yletä alipäällystään ja päällystään eli konstaapeleiksi, perämiehiksi ja kapteeneiksi. Toisen ryhmän kajuuttavahtien ja oppilaiden keskuudessa muodostivat vähävaraiset alemmista sosiaaliryhmistä tulleet pojat, joilla oli joku erityinen syy lähteä nuorina merille. Sellainen saattoi olla esimerkiksi elannon hankkimisen pakko, muutokset perheen kokoonpanossa, köyhäinhoidollinen toimenpide tai muu erityinen syy. Ero yläluokkaisten ja alemmista sosiaaliryhmistä tulevien kajuuttavahtien ja oppilaiden kesken aluksella tehtiin muun muassa erilaisella majoituspaikalla ja sillä, kuka poikaa neuvoi ja kuritti. Yläluokkaiset pojat majoittuivat päällystön tiloihin kajuuttaan ja muut pojat saivat makuupaikkansa miehistön tiloista keulaskanssista ja he olivat miehistöön kuuluvien merimiesten koulutettavissa ja kuritettavissa. Keulaskanssin ja tavallisten merimiesten maailma saattoi jäädä yläluokkaisille pojille vieraaksi, mikä edelleen lisäsi juopaa tulevien päällystön jäsenten ja miehistön välissä.

Seitsemästäkymmenestäviidestä pojasta ja nuoresta miehestä noin kymmenesosa

pestautui aluksi oppilaiksi, kaksi kymmenystä kajuuttavahdeiksi ja loput kokeiksi. Myöhemmin nähdään, että kuudesosa pojista lopetti merimiesuransa ensipesteihin. Kolmasosa jatkoi jungmanniksi asti, mutta jungmanneista vain puolet pestautui puolimatruusiksi ja ylempiin pesteihin. Kymmenesosasta pojista tuli päällystön jäseniä ja hiukan harvempi päätyi alipäällystään. Jungmannien kanssa yhtä suuren yksittäisen ryhmän muodostavat näin ollen ne, jotka karkasivat eivätkä palanneet takaisin, heitä oli noin kolmasosa kaikista aloittaneista. Kymmenesosan ura päättyi kuolemaan.

Laivalle meno vaati nuorelta pojalta sopeutumista. Laivalla vallitsi selvä hierarkia pestien, iän ja kokemuksen mukaan. Ylimpänä hierarkiassa olivat päällystön jäsenet, välissä alipäällystö ja alimpana miehistö. Vastatulleet nuoret pojat sijoittuivat hierarkiassa miehistön häntäpäähän. Totaalisten laitosten tunnuspiirteet: yhteisön eristäytyminen omaksi pieneksi yhteiskunnakseen, jyrkkä sosiaalinen kerrostuneisuus ja säädöksin vahvistettu, vaikeasti ylitettävä kuilu johtajien ja johdettavien välissä pitivät hyvin paikkansa aluksella. Hierarkia toteutui aluksella yksisuuntaisina komentosuhteina, fyysisenä kurituksena ja kiusantekona. Vanhemmat miehistön jäsenet opettivat nuorille pojille heidän paikkansa kiusanteon välityksellä. Uusi tulokas haluttiin nopeasti yhteistyökykyiseksi ja siihen pyrittiin tahdon murtamisella ja rangaistuksilla. Kun uusi tulokas on yhteistyökykyinen hänet mahdollisesti initoitiin miehistön joukkoon kuuluvaksi. Initoinnin lisäksi tärkeitä etappeja nuoren miehen tiellä oikeaksi merimieheksi olivat muun muassa Juutinraunman läpi ja päiväntasaajan yli purjehtiminen.

Patriarkaalisen käytännön mukaan kapteenilla oli ehdoton valta aluksella ja merimiehen oli nurkumatta toteltava kapteenia. Merimiehet kuuluivat laivanvarustajan ja häntä edustavan kapteenin alaisuuteen samoin kuin palvelijat isäntänsä alaisuuteen. Palvelija sitoutui palveluksen ajaksi isännän ehdottoman auktoriteetin ja määräysvallan alle ja oli velvollinen täyttämään isännän pyynnöt ja käskyt. Palvelijan tuli olla rehellinen, ahkera ja luotettava ja isäntä oli velvollinen huolehtimaan palvelijan elatuksesta, tarjoamaan ruoan, vaatteet ja sovitun palkan. Isännän tuli kohdella palvelijaa hyvin, mutta mikäli palvelija ei totellut, oli isännällä oikeus kurittaa häntä kotikuriperiaatteen mukaan. Päällystön ja miehistön välissä oli usein konflikteja, jolloin kapteenin tai perämiehen harjoittama kuritus saattoi venyä yli sallitun rajan ja toisaalta miehistö saattoi niskoitella, suorittaa annetut tehtävät laiskasti tai karata. Jos poika ei sopeutunut laivan sääntöihin ja todellisuuteen tai ei suoriutunut annetuista tehtävistä, ensimmäinen pesti saattoi jäädä viimeiseksi. Nuori poika joutui siis sopeutumaan

uudenlaiseen yhteiskuntaan, hierarkiaan ja sääntöihin astuessaan laivaan. Joillekuille sopeutumattomuus laivaelämään on voinut olla syy pestautumisen jäämiseen yhteen kertaan.

Nuoria merimiehiä oli moninkertainen määrä täysoppineisiin matruuseihin, timpureihin ja puosuihin verrattuna, joten kaikki merille lähteneet eivät jääneet merimieheksi. Moni poika jatkoi jungmanniksi, mutta päätyi sen jälkeen muihin töihin, tarkasteluaineistossa heitä oli kolmasosa. Avioituminen ja perheen perustaminen oli yksi syy jättää merimiehen liikkuva elämä ja asettua paikoilleen. Moni merillä käynyt työskentelikin myöhemmin kaupungin työmiehenä tai muussa alemman porvariston ammatissa.

Suurin osa tarkastelussa olevista nuorista miehistä aloitti kokkeina ja kouluttautui miehistön pestien kautta merimieheksi. Kokkeina aloittaneiden oli mahdollista edetä urallaan miehistön joukossa, mutta päällystään siirtyminen oli heille lähes mahdotonta. Kokkeina aloittaneet pojat etenivät jungmannin ja puolimatruusin pestien kautta matruuseiksi tai arvostetuiksi timpureiksi ja puosuksiksi, jotka olivat kokeneiden merimiesten pestejä ja vaativat erityistaitoja.

Tarkasteluaineistossa korkeimmalle kokkeina aloittaneiden joukosta ylenivät itämerilaivurit, mutta valtameripurjehtijoilla heidät laskettiin alipäällystään kuuluviksi. Kolmiluokkaisen merikoulun alin luokka valmisti itämerilaivuriksi, jolla oli oikeus purjehtia aluksen päällikkönä Itämeren alueella. Merikoulun kaksi ylempää luokkaa, perämies- ja merikapteeniluokat, vaativat niin hyvät perustiedot matematiikassa ja muissa kouluaineissa, että useimmiten vain säätyläistön kotiopetusta saaneilla pojilla oli edellytyksiä selviytyä niitä. Ylemmillä luokilla opetuskielenä oli useimmiten ruotsi, joka oli säätyläistön kotikieli.

Kymmenesosasta pojista tuli päällystön jäseniä. Aloittaneita säätyläispoikia oli kaksinkertainen määrä tähän verrattuna, joten kaikki säätyläispojatkaan eivät viihtyneet merillä, vaikka heillä olikin hyvät tulevaisuudennäkymät päällystössä. Useat kauppiassukujen pojat toimivat myöhemmin kauppiaina, joten merillä käynti saattoi olla heille vain osa koulutusta. Osa säätyläispojista lopettikin uransa aloituspesteihin tai alipäällystään eli konstaapeleina.

Karkaaminen oli suomalaisilla aluksilla todellinen ongelma. Tarkasteluaineistossa kolmasosa pojista karkasi, valtakunnallisten tilastojen mukaan karkaajia oli noin 6 – 8 prosenttia kauppalaivastojen miehistön lukumäärästä ja Raahe ja Oulu johtivat karkaustilastoja. Karkaamiseen altistivat huono ruoka, kova kuri ja

ulkomaisten alusten paremmat palkat. Ulkomaisissa satamissa merimiehiä houkuttelivat karkaamaan krympparit, jotka lupasivat paremman pestin, mutta käytännössä saattoivat miehen usein velkasuhteeseen itseensä. Samoin kuin maalla työskentelevä palkollinen, merimies oli sidottu isäntäänsä eli kapteeniin ja laivanvarustajaan pestinsä ajaksi. Karkaaminen oli näin ollen laitonta ja siitä oli säädetty rangaistuksia. Yleensä nuoret pojat pestautuivat aluksi muutamalle lyhyelle kesäpurjehdukselle ja saatuaan pestin ensimmäisen kerran Itämeren ulkopuolelle purjehtivalle alukselle, he karkasivat. Vain harva karannut palasi takaisin kotimaahansa.

Nuorten miesten ja poikien tekemät purjehdukset suuntautuivat Itämeren satamiin tai Pohjanmerelle ja sieltä edelleen määräysten mukaan valtamerille. Tutkimuksen tarkastelujakso alkaa muutama vuosi Krimin sodan loppumisen jälkeen vuodesta 1858. Sodan loputtua Pohjanmaan merikaupunkien tonnistot olivat pienentyneet romahdusmaisesti ja laivavarustus aloitettiin uudelleen. Merimiehet pääsivät matkaan uusilla laivoilla tai sodan tuhoilta säästyneillä pienillä aluksilla. Suurin osa pojista oli ensikertalaisia ja useimmat heistä osallistuivat kesän aikana tehtäville lyhyille Itämeripurjehduksille. Reilu kolmasosa pojista osallistui pitkille valtamerille suuntautuville purjehduksille. Valtameripurjehtijat olivat poissa kotisatamasta yleisimmillään kaksi vuotta ja kuljettivat rahtia Välimeren, Mustanmeren, Kaukoidän tai Pohjois- ja Etelä-Amerikan satamiin.

Krimin sodan päättymisen jälkeistä aikaa voidaan luonnehtia ”kauppavapauden” ajaksi merkantilistisen kauppapolitiikan vähitellen väistyessä. Mahdollisuudet vapaaseen ulkomaakauppaan olivat paremmat kuin aikaisemmin. 1800-luvun lähestyessä loppuaan suomalaisen purjemerenkulun näkymät alkoivat huonontua. Rahtimarkkinoilla oli ylitarjontaa kalustosta, rahtihinnat laskivat, eivätkä suomalaiset purjealukset pystyneet kilpailemaan höyryalusten kanssa. Suomessa investoiminen suuria pääomia vaativiin höyryaluksiin jäi vähäiseksi. Yhä useampi merimies siirtyi ulkomaille purjehtimaan tai jäi maihin ja etsiytyi muihin töihin.

Tutkimus on rajattu loppumaan vuoteen 1863, koska Oulun merimieshuoneiston arkistot ovat osittain tuhoutuneet sen jälkeiseltä ajalta. Oululaisista ja raahelaisista merimiehistä on kuitenkin saatavissa tietoja eri asiakirjoista ja lähteiden aukkoja on mahdollista paikata muilla lähteillä. Tuhoutuneiden otto- ja päästökatselmuskirjojen tietoja voidaan korvata julkisen vallan tai yksityisluontoisilla asiakirjoilla.

Yksityisluontoisia ovat esimerkiksi kauppahuoneiden, kuten Sovion, Antmanin, Snellmanin tai Bergbomin, varustamoiden ja Merivakuutusyhdistyksen asiakirjat.

Merimiehiä koskevia julkisen vallan asiakirjoja on esimerkiksi maistraatin pöytäkirjoissa ja meripasseissa. Meripassin antamisen ja aluksen saapumispäivän perusteella tietoja voi etsiä maistraatin pöytäkirjoista. Meripassien myöntäminen lopetettiin vuonna 1874 ja sen jälkeiseltä ajalta tietoja on löydettävissä senaatin arkistoista, jonne on tallennettu merimieshuoneiden vuosittain senaattiin lähettämät raportit. Oulun kaupungin tullikamarin tiliasiakirjoista on myös löydettävissä tietoja merimiehistä. Tiliasiakirjojen tärkein anti ovat miehistöluettelot, joita löytyy aluksia koskevien asiakirjojen liitteistä. Karanneiden merimiesten tapauksista tietoja löytyy merimieshuoneen kirjekonsepteista ja maistraatin, raastuvanoikeuden ja kaupunginviskaalin asiakirjoista. Suomalaisia merimiehiä purjehti paljon ulkomailla, joten heistä on tietoja myös ulkomaisissa arkistoissa. Kyseisten aineistojen läpikäyminen valottaa edelleen nuorten merimiesten, kokkien, kajuuttavahtien ja oppilaiden, myöhempiä vaiheita.<sup>225</sup>

---

<sup>225</sup> Kuorilehto 2007, 86-92, 95-96.

## Lähteet ja kirjallisuus

### Arkistolähteet

Oulun maakunta-arkisto (OMA):

Oulun merimieshuoneen arkisto (OMHA)  
Bb:7 Ottokatselmuskirja Nro. 11 1852 – 1863

Raahen merimieshuoneen arkisto (RMHA)  
Bb:3 Pestauskirja 1852 – 1870  
Bea:3 Nimi- ja merkintäluettelo 1852 – 1864

Oulun kaupungin tullikamarin arkisto (TKA)  
Klb:83 ja Klb:84 tilitoitteet saapuneista ja lähteneistä laivoista 1864

Jari Ojalan kokoama taulukko kaupunkien lästimääristä. Taulukon tiedot on otettu laivakalentereista, kaupunkihistorioista, Suomen Virallisesta Tilastosta, Senaatin talousosaston kirjediaareista ja akteista tai ne on arvioitu tai laskettu.

Sukutukijoiden keräämät matrikkelitiedot raahelaisista merimiehistä. Jari Ojalan arkisto, taulukko Ba1, vertailu.

### Digitaaliset arkistolähteet

Arkistolaitos, digitaaliarkisto, Oulun läänin henkikirjat (henkikirjat)

Ou:2 henkikirja 1810 – 1810  
Ou:47 henkikirja 1855 – 1855  
Ou:52 henkikirja 1860 – 1860  
Ou:57 henkikirja 1865 – 1865  
Ou:66 henkikirja 1870 – 1870  
Ou:76 henkikirja 1875 – 1875  
Ou:86 henkikirja 1880 – 1880

Suomen Sukututkimusseuran HisKi Historiakirjat-tietokanta:

Raahen seurakunta: (HisKi, Raahen):  
<http://hiski.genealogia.fi/hiski/3is34w>  
hakuja tehty kastetuista, vihityistä, haudatuista ja kaikista sukunimen perusteella.

Oulun tuomiokirkkoseurakunta: (HisKi, Oulu)  
<http://hiski.genealogia.fi/hiski/3is34w>  
hakuja tehty kastetuista, vihityistä, haudatuista ja kaikista sukunimen perusteella.

Suomen sukututkimusseuran Merimieshaku-tietokanta (Merimieshaku)

<http://www.genealogia.fi/hakem/merimiehet/indexs.htm>  
hakuja tehty sukunimen mukaan.

Helsingin yliopiston ylioppilasmatrikkelit 1640-1852 (Yo-matrikkelit)

<http://www.helsinki.fi/ylioppilasmatrikkeli/hakulomake.php>  
hakuja tehty sukunimen mukaan.



## **Painettu aikalaisaineisto**

Laivakalenterit (Lk):

- 1842: Finlands Skepps-calender för år 1842. Utgifven af Carl Gustaf Wolff. Wasa.  
1848: Finlands Skepps-calender för år 1848. Utgifven af C. Gust. Wolff. Wasa.  
1850: Finlands Skepps-calender för år 1850. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Wasa.  
1851: Finlands Skepps-calender för år 1851. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Wasa.  
1852: Finlands Skepps-calender för år 1852. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Wasa 1852.  
1853: Finlands Skepps-calender för år 1853. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Uleåborg.  
J.W. Lillja & co. (1856): Finlands Skepps-calender. Åbo: På eget förlag.  
1858: Finlands Skepps-calender för år 1858. Jemte Förtecning öfver de, under kriget 1854 och 1855, af fienden tagne och förstörde fartyg.. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Wasa.  
1863: Finlands Skepps-calender för år 1863. Jemte Förtecning å Ryska General-Konsuler, vice Konsuler och Konsular-Agenter å de fleste utländska orter. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Wasa 1863.  
1864: Finlands Skepps-calender för år 1864. Jemte Förtecning å Ryska General-Konsuler, vice Konsuler och Konsular-Agenter å de fleste utländska orter. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Wasa 1864.  
1867: Finlands Skepps-calender för år 1867. Jemte Förtecning å Ryska General-Konsuler, vice Konsuler och Konsular-Agenter å de fleste utländska orter. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Nikolaistad 1867.  
1869: Finlands Skepps-calender för år 1869. Jemte Förtecning å Ryska General-Konsuler, vice Konsuler och Konsular-Agenter å de fleste utländska orter. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Nikolaistad 1869.  
1872: Finlands Skepps-calender för år 1872. Jemte Förtecning å Ryska General-Konsuler, vice Konsuler och Konsular-Agenter å de fleste utländska orter. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Nikolaistad 1872.  
1873: Finlands Skepps-calender för år 1873. Jemte Förtecning å Ryska General-Konsuler, vice Konsuler och Konsular-Agenter å de fleste utländska orter. Utgifven af Carl Gust. Wolff. Nikolaistad 1873.  
1874: Finlands Sjöfartskalender. 1874. 1:sta årgången. Utgifven af Magnus Kjellman. Helsingfors 1874.  
1875 & 1876: Finlands Sjöfartskalender. 1875 & 1876. Andra årgången. Utgifven af Magnus Kjellman. Helsingfors 1875.  
1877: Finlands Sjöfartskalender. 1877. Tredje årgången. Utgifven af Magnus Kjellman. Åbo 1877.

Palkollissääntö 1805 (palkollissääntö 1805):

Kongl.Maj:ts Nådiga Lego=Stadga För Husbönder och Tjenstehjon. Gifwen Stockholms Slott den 15 Maji 1805.

<http://koti.mbnet.fi/~jarvipj/dokumentit/palkollissaanto1805.htm>.

## **Aikalaiskirjallisuus**

Wacklin, Sara, Sata muistelmaa Pohjanmaalta. Oulu 1989. (4.painos)

## **Tutkimuskirjallisuus**

Frigren, Piritta, ”Kaupungin wierustalla”. Porin kaupungin rajojen ulkopuolella asuneiden kaupunkilaisuus ja alueen aikalaisulottuvuudet 1852-1864. Jyväskylä 2009.

Hautala, Kustaa, Merimiesten karkaaminen suomalaisilta laivoilta 1800-luvulla. Porvoo, 1967.

Hautala, Kustaa, Oulun kaupungin historia III 1809-1856. Oulu, 1975.

Hautala, Kustaa, Oulun kaupungin historia IV 1856-1918. Oulu, 1976.

Heikkinen, Antero, Ihminen historian rakenteissa. Mikrohistorian näkökulma menneisyyteen. Helsinki 1993.

Herndon, Ruth Wallis ja Murray, John E. (toim.), Children Bound to Labor. The Pauper Apprentice System in Early America. Ithaca 2009.

Häggman, Kai, Perheen vuosisata. Perheen ihanne ja sivistyneistön elämäntapa 1800-luvun Suomessa. Helsinki, 1994.

Jutikkala, Eino, Suomen talonpojan historia, Helsinki, 1958.

Kaukiainen, Yrjö, A history of finnish shipping, Lontoo 1993.

Kaukiainen, Yrjö, Laiva Toivo, Oulu. Helsinki, 1998.

Kekkonen, Sanna, Isällistä oikeutta – Sysmän kartanon patriarkaalinen järjestys 1800-luvun alkupuoliskolla. Teoksessa Einonen, Piia, Karonen, Petri (toim.) Arjen valta. Suomalaisen yhteiskunnan patriarkaalisesta järjestyksestä myöhäiskeskiajalta teollistumisen kynnykselle (v. 1450 – 1860). Helsinki, 2002.

Laakso, Veikko, problem och resultat i forskning kring lanthantverket under 1700-talet. Teoksessa Heino, Ulla, Vainio-Korhonen, Kirsi (toim.), Fundera tar längsta tiden, sa skräddarn då han sydde byxor, Turku 1997.

Lamberg, Marko, Prosopografian mahdollisuuksia, teoksessa Lamberg, Marko, Lahtinen, Anu, Niiranen, Susanna (toim.), Keskiajan avain, Helsinki, 2008.

Leimu, Pekka, Pennalismi ja initaatio suomalaisessa sotilaselämässä. Kansatieteellinen arkisto 33. Helsinki 1985.

Lext, Gösta, Mantalskrifning i Sverige före 1860. Göteborg, 1979.

Möller, Sylvi, Kokkolan kaupungin historia, 3. osa, ajanjakso 1808-1878. Porvoo, 1970.

Nikula, Oscar, Kaupunkilaitos 1721-1875. Teoksessa Suomen kaupunkilaitoksen historia 1, keskiajalta 1870-luvulle. Vantaa 1981.

Nygård, Toivo, Väestöryhmät ja niiden asema yhteisössä, teoksessa Viita, Ossi (toim.), Raahen tienoon historia II. Raahen kaupungin ja Salon pitäjän eli Saloisten, Pattijoen ja Vihannin historia isonvihan jälkeen 1860-luvulle. Jyväskylä, 1995.

Nygård, Toivo, Patriarkaalisuus 1600- ja 1700 -lukujen palkollislainsäädännössä. Teoksessa Einonen, Piia, Karonen, Petri (toim.) Arjen valta. Suomalaisen yhteiskunnan patriarkaalisesta järjestyksestä myöhäiskeskiajalta teollistumisen kynnykselle (v. 1450 – 1860). Helsinki, 2002.

Ojala, Jari, Tuhannen purjelaivan kaupunki. Jyväskylä 1996.

Ojala, Jari, Patriarkan kuolema, teoksessa Einonen, Piia, Karonen, Petri (toim.), Arjen valta. Suomalaisen yhteiskunnan patriarkaalisesta järjestyksestä myöhäiskeskiajalta teollistumisen kynnykselle (v.1450-1869), Helsinki, 2002.

Ollila, Anne, Mitä mikrohistoria on?, teoksessa Mäkinen, Katriina, Rossi Leena (toim.) Rakkautta, ihanteita ja todellisuutta, Turku 1996.

Paulaharju, Samuli, Wanha Raahe. Helsinki, 2004. (3. painos)

Peltonen, Matti, Carlo Ginzburg ja mikrohistorian ajatus, teoksessa Ginzburg, Carlo, Johtolankoja, kirjoituksia mikrohistoriasta ja mikrohistoriallisesta metodista, Tampere 1996.

Peltonen, Matti, Mikrohistoriasta. Tampere 1999.

Pitkänen, Kari, Väestörakenteen muuttuminen ja väestönkehitys, teoksessa Jutikkala Eino, Kaukiainen Yrjö, Äström Sven-Erik (toim.), Suomen taloushistoria 1. Agraarinen Suomi. Helsinki 1980.

Pulma, Panu, Turpeinen, Oiva, Suomen lastensuojelun historia. Kouvola 1987.

Pylkkänen, Anu, Naispalvelijoiden oikeudellinen asema 1664-1922, teoksessa Rahikainen, Marjatta, Vainio-Korhonen, Kirsi (toim.), Työteliäs ja uskollinen. Naiset piikoina ja palvelijoina keskiajalta nykypäivään. Helsinki, 2006.

Rantatupa, Heikki, Kauppa ja kaupankäynti, teoksessa Viita, Ossi (toim.), Raahen tienoon historia II. Raahen kaupungin ja Salon pitäjän eli Saloisten, Pattijoen ja Vihannin historia isonvihan jälkeen 1860-luvulle. Jyväskylä, 1995.

Rodger, N.A.M., Officers and Men, teoksessa Hattendorf, John B. (toim.), Maritime history, vol. 2, The Eighteenth Century and The Classic Age of Sail, Malabar 1997.

Rosenström, Marika, Fartyget, himlen och havet Helsinki, 1996.

Rossi, Leena, Koulun kautta merille. Ammattikasvatus Suomen merenkulkuoppilaitoksissa 1813-1988. Helsinki 1994.

Snellman, P.W., Oulun laivoja ja laivureita vuosina 1816-1875. Kopisto, Aarne (toim.) Oulu 1974.

Soininen, Arvo M., Vanha maataloutemme. Maatalous ja maatalousväestö Suomessa perinnäisen maatalouden loppukaudella 1720-luvulta 1870-luvulle. Historiallisia tutkimuksia 96. Helsinki 1974.

Vattula, Kaarina (toim.), Suomen taloushistoria 3, historiallinen tilasto, Helsinki 1983.

a) Toivanen, Pekka, Opetus ja kulttuuri. Teoksessa Viita, Ossi (toim.), Raahen tienoon historia II. Raahen kaupungin ja Salon pitäjän eli Saloisten, Pattijoen ja Vihannin historia isonvihan jälkeen 1860-luvulle. Jyväskylä, 1995.

b) Toivanen, Pekka, Laivanrakennus. Teoksessa Viita, Ossi (toim.), Raahen tienoon historia II. Raahen kaupungin ja Salon pitäjän eli Saloisten, Pattijoen ja Vihannin historia isonvihan jälkeen 1860-luvulle. Jyväskylä, 1995.

Tuulasvaara, Jaakko, Suur-Kalajoen historia, 2. Isostavihasta pitäjän jakoon. Kokkola, 1960.

Vainio-Korhonen, Kirsi, Käsien tehty – miehelle ammatti, naiselle ansioiden lähde. Käsiyötuotannon rakenteet ja strategiat esiteollisessa Turussa Ruotsin ajan lopulla. Helsinki, 1998.

Vainio-Korhonen, Kirsi, Kaupunkilaispiikojen elämää 1770-luvun Turussa. Teoksessa Rahikainen, Marjatta, Vainio-Korhonen, Kirsi (toim.), Työteliäs ja uskollinen. Naiset piikoina ja palvelijoina keskiajalta nykypäivään. Helsinki, 2006.

Verboven, Koenraad, Carlier, Myriam, Dumolyn, Jan, A Short Manual to the Art of Prosopography, teoksessa K.S.B. Keats-Rohan (toim.), Prosopography Approaches and Applications, A Handbook, Oxford 2007.

Vilkuna, Kustaa H.J., Arkielämää patriarkalisessa työmiesyhteisössä. Rautaruukkilaiset suurvalta-ajan Suomessa. Helsinki, 1996.

Vilkuna, Kustaa H.J., Ruukinomistajan vallan ulottuvuudet. Teoksessa Einonen, Piia, Karonen, Petri (toim.) Arjen valta. Suomalaisen yhteiskunnan patriarkalisesta järjestyksestä myöhäiskeskiajalta teollistumisen kynnykselle (v. 1450 – 1860). Helsinki, 2002.

Vilkuna, Kustaa H.J., Katse menneisyyden ihmiseen. Valta ja aineettomat elinolot 1500-1850. Helsinki 2010.

Wirilander, Kaarlo, Herrasväkeä. Suomen säätyläistö 1721-1870. Helsinki, 1974.

### **Lehtiartikkelit**

Kuorilehto, Markku, Oulun merimieshuoneen arkiston aukko ja sen korvaaminen Oulun kaupungin asiakirjoilla. Julkaisussa Genos 78(2007):2, s. 86-92, 95-96.

a) Sammallahti, Leena, Poika lähtee merille: suomalaisen merimiehen elämänkaaren tarkastelua. Julkaisussa Suomen Antropologi 13(1988): 1, s. 12-23.

b) Sammallahti, Leena, Suomalaisen merimiehen ensireissu. Julkaisussa Kotiseutu 1(1988), s. 19-27.

### **Internet-lähteet**

Eniro, Kartat ja reitit, Reittihaku (Eniro)  
<http://kartat.eniro.fi/>

Arkistolaitos, Portti-sivusto, Henkikirjat  
<http://wiki.narc.fi/portti/index.php/Henkikirjat>

Puffert, Douglass, Path Dependence, sivustolla EH.net, Economic History Association,  
<http://eh.net/encyclopedia/article/puffert.path.dependence>.