

Työläisperhe hajallaan

1800-luvun merityön vaikutukset kotisatamassa¹

Suomalaisen yhteiskunnan teollistuminen oli 1800-luvun alkupuolella vielä vähäistä eivätkä erilaiset palkkatyövaihtoehdot olleet yleisiä pääasiassa maatalouden sekalaisista ansiomahdollisuuksista ja vuokratiljelystä eläneen työväestön keskuudessa. Merityö alkoi houkuttaa sekä kaupunkilaisia että maalta satamakaupunkeihin muuttaneita miehiä laivanvarustusteollisuuden kasvun myötä 1830-luvulta alkaen. Kasvanut merimiesväestö muutti vanhojen porvariskaupunkien sosiaalista panoraamaa, sen perhe- ja kotitalousrakenteita jo ennen teollisuustyöväestön kasvun aiheuttamaa suurta muutosta 1800-luvun lopussa. Tässä artikkelissa tarkastelen, miten kauppamerenkulun alalla työskentely vaikutti perhe-elämään kotisatamassa.

Merimiesperheet olivat kaupunkien ensimmäisiä palkkatyöläisperheitä. Miehen työ merillä ja kaukana kotoa loi perheisiin omat sosiaaliset ja taloudelliset erityispiirteensä. Perhe oli lähes koko ajan hajallaan tai vaarassa hajota lopullisesti. Toisaalta työläisavioliittoon ja kotitalouteen ei vielä edes liittynyt sellaisia yhdessä elettyyn, sukupuolittuneeseen tehtäväjakoon, lastenkasvatukseen ja kodinhoidon ympärille rakentuvaan perhe-elämään liittyneitä ominaispiirteitä, jotka 1800-luvun loppupuolen ydinperheideologia vakiinnutti myös ihanteellisen työläisperheen malliksi.² Vaikka perhe perustettiin kiintymyksestä, se oli pitkälti tienaavien, työtätekevään säätyyn kuuluneiden osapuolten yhteenliittymä, ja tienaaminen saattoi merkitä väliaikaista tai pysyvää eroa perheenjäsenistä niin aikuisille kuin joskus lapsillekin.

Perheenjäsenten fyysisen erilläänolon vuoksi merimiestaloudet muistuttivat aiempien vuosisatojen sotilasperheitä. Tällaisissa kotitalouksissa sukupuolten välisten suhteiden ja patriarkaalisuuden normeja ja ihanteita koeteltiin käytännössä. Merihistorioitsija Merja-Liisa Hinkkanen on huomauttanut osuvasti, että merimiesten vaimojen itsenäisyys ei merkinnyt niinkään muihin naisiin nähden vapaampaa asemaa, vaan itsenäisyys oli luonteeltaan olosuhteiden pakottamaa, ja siitä teki epänormaalia ympäröivä patriarkaalinen ja miehen kotitalouden pääksi olettava perhekasitys.³

Erityisesti 1830-luvulta eteenpäin merimiesten työ alkoi muistuttaa yhä enemmän siirtotyötä. Satamakaupunkien laivanvarustajat saattoivat kasvavassa määrin laajentaa liiketoimintaansa Itämeren ulkopuolelle, erityisesti rakennuttamiensa laivojen käyttämiseen ulkomaisessa rahtiliikenteessä Atlantilla ja Välimerellä. Työ erotti miehen perheestä jopa useaksi vuodeksi. Merimiesten työsopimusten kestoa rajoitettiin ensimmäisen kerran 1873 merilaissa kahteen vuoteen. Sitä ennen työntekijä sitoutui työhönsä laivalla kotisatamasta lähdön ja sinne paluun väliseksi ajaksi.⁴

Merimiehet kuuluivat säätyasemansa puolesta 1800-luvun loppupuolelle asti voimassa olleen laillisen suojelun järjestelmän velvoittamaan palveluspakon alaiseen väestöön. Merimiehet kuitenkin muodostivat kaupunkien käsityöläiskisällien ja sekatyömiesten tavoin pienehköjä, lähinnä ydinperheen ympärille rakentuneita, itsenäisiä kotitalouksia. Harva asui useamman sukupolven yhteistaloudessa tai palkollisten tapaan isännän (kapteenin tai laivanvarustajan) kanssa samassa talossa.⁵ 1700-luvun lopulta lähtien palkollisen ja isännän välinen suhde oli muuttumassa siten, että patriarkaalinen työnantaja ei enää vastannut kokonaisvaltaisesti alaisensa koko elämämpiiristä, maineesta ja ajasta. Myös merimiehet olivat osa uudenlaista palkollistyövoimaa, joka vaihtoi työsuorituksen ja työajan palkkaan ja eli perheineen muutoin irrallaan työnantajansa taloudesta.⁶ Patriarkaalisen työntekijä-työnantajasuhteen luoman kokonaisvaltaisen kontrollin ja vastuun sijasta sekä usein myös sukuverkostojen kaltaisten turvaverkkojen puuttuessa nuoret merimiestaloudet tarvitsivat toisenlaisia

sosiaalisia siteitä. Esiteollisen ajan vähävaraiselle väestölle esimerkiksi naapurusto saattoi merkitä sukua tärkeämpää sosiaalista turvaa.⁷

Kysyn artikkelissani, miten merimiesten työ vaikutti heidän perheidensä arkeen 1800-luvun suomalaisissa satamakaupunkiyhteisöissä. Keskityn länsirannikolle ja erityisesti 6 000–7 000 asukkaan Poriiin. Jos miesten osana oli se, että työ erotti heidät selkeimmällä mahdollisella tavalla perheestä, kotiin jääneet naiset löysivät itsensä lasten kanssa usein modernia yksinhuoltajuutta muistuttavista tilanteista. Omana aikanamme työn ja perheen yhdistämisestä keskustellaan esimerkiksi miesten ja naisten työssäkäynnin, osa-aikaisten työskentelymahdollisuuksien ja perhevapaiden viitekehyksessä. 1800-luvun merimiesperheille työn ja perheen yhteensovittaminen merkitsi lähinnä sitä, että toisen osapuolen työ lähtökohtaisesti hajotti perheen ja saattoi merkitä perheen toisen aikuisjäsenen menehtymistä työtehtävissä. Lähestyn tätä aihetta sekä tarkastelemalla merimiesavioliittojen esiintyvyyttä että pohtimalla merimiesten perheiden luonnetta ja erityispiirteitä omassa ajassa tapausesimerkkien kautta.

Lähdeaineistona käytän Porin merimieshuoneen⁸ arkiston merimiesmatrikkeleita, Turun ja Porin läänin henkiveroluetteloita eli henkikirjoja sekä kirkonkirjoista Uudenkaupungin, Rauman, Porin ja Kristiinankaupungin vihittyjen parien sekä kastettujen lasten luetteloita. Erityistä näkökulmaa tarjoavat miehen ulkomailta karkaamisen tai katoamisen vuoksi laaditut avioerohakemukset oikeuspöytäkirjaliitteineen. Joitakin tapausesimerkkejä lisävalottavat aineistot, joita tuottivat kaupungin oikeusistuimet (raastuvanoikeus, kämnerinoikeus) ja hallinto eli kaupunkien kunnallisuudistukseen 1873 asti maistraatiksi kutsuttu elin. Näiden yksilöiden ja instituutioiden kohtaamisista kertovien lähteiden avulla hahmotan merimiesperheiden ja työn yhteensovittamiseen liittyviä erityispiirteitä. Perheen hajoamiseen johtaneet ääritapaukset, eli tässä yhteydessä leskeytymiset ja avioerot, kertovat käänteisesti tulkittuna myös niin sanottua tavallista avioliitto- ja perhe-elämää eläneistä saman sosiaaliryhmän edustajista, mutta eivät ole vain poikkeuksia vaan osa tutkittavan ryhmän tyyppillistä elämäntapaa. Makrotason vertailukohtaa tuovat ensimmäiset Suomen Virallisten Tilastojen väkiluku- ja

elinkeinotilastot 1860–1870-luvulta. Erilaisten asiakirjalähteiden informaation palasia yhdistelemällä ja rinnakkain tarkastelemalla pyrin hahmottamaan tutkimuskohteesta kokonaiskuvaa. Ajatuksena on, että yksittäinen lähdemerkintä tai asiakirja täydentää toinen toistaan. Yksilöä, avioparia tai perhettä käsittelevät dokumentit tai yksityiskohdat liittyvät lähteitä yhdistelevässä metodissa aina itseään laajempiin ajallisiin ja paikallisiin asiayhteyksiin, vaikka ensisijainen pyrkimys onkin tavoittaa yksilöiden ja perheiden elämänkaaren varrelta merkityksellisiä vaihteita ja tekijöitä.

Isommassa mittakaavassa lähteitä yhdistelevä metodi pyrkii valottamaan varhaisten palkkatyöläisperheiden asemaa 1800-luvun muuttuvassa yhteiskunnassa sekä perheyksikön merkitystä tuon ajan perheille itselleen. Purjemerenkulun ajan merimiesten perheellisyyttä tai merityön vaikutuksia perhe- ja paikallisyhteisöön on tutkittu hyvin vähän siihen nähden, kuinka merkittävä työllistäjä kaupparenkulku oli 1800-luvun suomalaisissa satamakaupungeissa. Jari Lybeckin väitöskirja Rauman merimiesväestöstä sekä Kristiina Syrjäsuon pro gradu -tutkielma kahdesta turkulaisesta merimiesperheestä ovat muutoin rikkaassa merimiesväestöä käsittelevässä sosiaalishistoriallisessa tutkimusperinteessä harvoja töitä, joissa merimiesten perheellisyys on huomioitu.⁹ Tutkimustehtäväni on täyttää tätä aukkoa. Aloitan tehtäväni tarkastelemalla ensin, kuinka tavallista työn ja avioliiton yhdistäminen 1800-luvun merimiehille oli.

Esiteollisen ajan merimiehet – naimattomia vai naimisissa?

Merihistoriassa kiinnostus tavallisia merimiehiä eli miehistön jäseniä kohtaan on ollut suurta. Niin kotimaisessa kuin kansainvälisessäkin tutkimuksessa luonnehdinnat merimiesväestöstä ovat kuitenkin tyyppillisesti hahmotelleet merimiehen lähes ylihistorialliseksi arkkityypiksi naimattoman ja sosiaalisista suhteista irrallaan eläneen nuoren miehen. Näitä piirteitä on selitetty sillä, että suurin osa merimiehistä aloitti uransa hyvin nuorena, 10–20-vuotiaana ja että merimiehen

ura oli välikulkuammatti raskaan ja vaarallisen, lähinnä vain nuoren miehen fysiikalle soveltuvan, työn luonteen takia.¹⁰ Ennalta ennustamattoman pitkät erot, keho palkka, jyrkkä sosiaalinen hierarkia sekä laivapäällystön ehdoton kuri on nähty soveltuneen huonommin aikuisille miehille, joilla oli perhe elätettävänä kuin nuorille seikkailijoille. Nuoret alistuivat tällaisiin työolosuhteisiin vain väliaikaisesti kunnes ammattitaidon ja iän karttumisen toisi lisää varaa valita muiden työvaihtoehtojen väliltä ja asettua maihin. Tällaisen miehlikuvan soveltaminen merimiesväestöön kaikkina aikoina, oli kyse sitten purje- tai höyrylaiva-ajasta, jättää huomiotta kaksi seikkaa. Ensinnäkään nuoruus ei välttämättä merkinnyt samaa asiaa kuin naimattomuus ja toiseksi ennen teollistumista erilaisia vaihtoehtoisia työskentelymahdollisuuksia ja ”urapolkua” ei välttämättä ollut kaikille tarjolla.

On mahdollista, että kulkurimaisen poikamies-seilorin arkkityyppi liittyy erityisesti 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alkupuolen maailmaan. Työvoiman rationalisointi ja työtahti laivoilla kovenivat todistetusti vuosisadan loppua kohti, ja samaan aikaan palkat laivoilla jäivät selvästi jälkeen mantereen lisääntyneistä ansiomahdollisuuksista.¹¹ Merimiesammattin mieltämisellä väliaikaiseksi hanttihommaksi näyttäisi olevan kytköksensä myös sukupuolten ja perheen muutuviin roolimalleihin. 1890-luvun Lontooseen sijoittuvissa tutkimuksissaan kanadalainen merihistorioitsija Valerie Burton esittää, että poikamies-merimiehen myytti luotiin paljolti 1800-luvun lopun teollistuneessa yhteiskunnassa, jossa työmarkkinat, työvoima ja tuottavuus uudelleenorganisoiitiin samaan aikaan, kun porvarillinen, miehen perheenaläjäytyteen perustuva ydinperhemalli vakiintui. Juuri tässä viitekehyksessä raskas ja epäsäännöllinen työ kaivoksissa, satamissa ja laivoilla muotoutui kulttuuriseksi vastakohtaksi lähellä kotia suoritettavalle ammattityölle, perheen elättämiselle ja ainoastaan avioliittoon rajoittuneelle miehen seksuaalisuudelle. Samaan aikaan tämä ihanne tuli tosiasiasa uhatummaksi yhä useampien ammattien erottaessa selkeästi kodin ja työn. Jopa 46 prosenttia Lontoon merimiehistä oli Burtonin laskelmien mukaan naimisissa ja perheellisiä.¹² Näkemys merimiehestä perheenisän antiteesinä

koski myös mielikuvia menneisyyden merimiehestä, sillä esimerkiksi merimieslähetytys koki tekevänsä moraalista puhdistustyötä satamissa ikaikaisesti vallinnutta perhe-elämää uhannutta moraalista rappiota vastaan. Ajan sosiaalireformistinen kirjallisuus poimi merimiesesikuvansa raffaavimmista ja kärjistetyimmistä naistenmiehistä, juopoista ja riitapukareista.¹³

Mitä vahvemmin miehen perheenelättäjämalli vakiintui yhteiskuntaan oikeanlaisena rationaalisen kotitalous- ja kulutusyksikkönä, sitä vahvemmaksi kävi niiden ammattien kulttuurinen stereotypia, joissa tämä ideaali oli vaikea tai mahdoton saavuttaa.

Merihistorioitsijat ovatkin havahtuneet ehdottamaan, että merimiesten perheellisyttä ja naimisissa oloa tulisi tutkia erityisesti varhaisempina vuosisatoina, koska nuoruus ja naimattomuus saattavat antaa vallitsevan, mutta sittenkin liian kapean ja yleistävän kokonaiskuvan merimiesväestöstä. Manon van der Hejden ja Danielle van den Heuvel tuovat ilmi, että varhaismodernin ajan Hollannin merimiesten naimattomuus on otettu aikaisemmin lähes itsestäänselvyytenä, koska palkat olivat todella matalia riittämään useamman henkilön elättämiseen. Lisäksi laivastoon tai Itä- ja Länsi-Intian kauppakompaniaan pestautunut sai varautua hyvin suurella todennäköisyydellä menettämään henkensä matkalla. Naimattomuus on ollut oletusarvo myös siksi, että hollantilainen merityövoima koostui paljolti Itämeren ja Pohjanmeren alueelta tulleista siirtolaisista eikä heidän siviilisäätynsä ole ollut selvitettävissä.¹⁴ Van der Hejden ja Van den Heuvel onnistuivat kuitenkin osoittamaan, että pitkän ajanjakson tarkastelussa 1600-luvulta 1800-luvulle vähintään 20 prosenttia tavallisista merimiehistä oli naimisissa.¹⁵

Merimiesten avioliittojen yleisyyttä esiteollisen ajan Itämerellä ja Suomessa on syytä suhteuttaa näihin tutkimustuloksiin. Liian alhaisista palkkaa ja huonoja työskentelyolosuhteita koskevat argumentit sopivat erityisen hyvin pohjoismaalaiseen 1800-luvun kauppamerenkulkuun, sillä kansainvälisesti ottaen suomalaisten ja ruotsalaisten laivojen palkkaus oli 1800-luvun kauppamerenkulun alinta kastia. Parempien palkkojen houkutus ja epäinhimillisiksi koetut laivaolo-

suhteet olivat suurimpia syitä siihen, miksi miehistön karkaaminen oli huipussaan pohjoismaisilla laivoilla.¹⁶

Taulukossa 1 kuvaan merimiesten naimisissa olon yleisyyttä Porissa kahden eri aineiston avulla, vuoden 1850 henkikirjaotoksen sekä Porin merimieshuoneen kahden perättäisen matrikkelin avulla. Ensimmäinen matrikkeleista kattaa vuodet 1842–1848 ja jälkimmäinen 1848–1860. Jokaisesta miehestä tehtiin henkilöprofiili matrikkeliin, kun hän kirjautui ensimmäistä kertaa merimieshuoneeseen ja otti vastaan pestin laivalla. Se, että ensimmäinen matrikkeli täyttyi nimistä jo kuudessa vuodessa, kun taas kakkosnide riitti 12 vuodeksi, kertoo merenkulun kiihkeimmän kasvupiikin osumisesta juuri 1840-luvulle. Matrikkeleissa esiintyy myös samoja nimiä, mikäli oli kyse henkilöistä, joiden merimiesurasta tuli huomattavan pitkä.

Taulukko 1. Naimisissa olleet merimiehet Porissa henkikirjojen ja merimieshuoneen matrikkeliin mukaan.

	Lukumäärä	%
Naimisissa olleet merimiehet 1850 henkikirjan mukaan	247	71 %
Naimisissa olleet merimiehet merimieshuoneen matrikkeli I mukaan (c. 1842-1848)	411	42%
Naimisissa olleet merimiehet merimieshuoneen matrikkeli II mukaan (c. 1848-1860)	228	31%

Lähteet: TMA Porin merimieshuoneen arkisto: matrikkelit Ac:1–2. Turun ja Porin läänin henkikirjat 1850.

On todennäköistä, että henkikirja on lähteenä jokseenkin vinoutunut, mitä tulee naimattomien ja naimisissa olleiden merimiesten suhteeseen. Sen mukaan kaupungissa kannettiin henkiveroa vain

103 naimattomalta merimieheltä (29 prosenttia kaikista henkikirjoitetuista merimiehistä).¹⁷ He olivat yleensä joko vuokralaisiksi tai alivuokralaisiksi henkikirjoitettuja yhden hengen kotitalouden muodostaneita tai vanhempiensa kotitalouteen henkikirjoitettuja nuoria miehiä. On mahdollista, että kaikissa kotitalouksissa poikien nimekkeeksi ei epähuomiossa kirjoitettu merimies-ammattinimekettä, vaikka he sellaisia olisivat olleet. Mahdollista on myös että naimattomia merimiehiä yksinkertaisesti jäi henkikirjoittamatta, jos he olivat henkikirjoitushetkellä – eli vuodenvaihteessa – merillä ja heiltä puuttui vakituinen asuinpaikka. Tätä tukee vastaava havainto Raumalta, missä vuosien 1845–1860 välillä kymmeniä, vuonna 1865 jopa 139 merimiestä henkikirjoitettiin merimieshuoneen kiinteistöön. Joukossa oli myös joitakin perheellisiä.¹⁸ Merimieshuone toimi tyypillisesti jonkun kauppiaan tai laivanomistajan kotona eikä siis ollut sellainen virasto tai merimiesten työläisasuntola, missä toistasataa henkilöä olisi voinut fyysisesti majoilla.

Henkikirjoittamatta jääneiden merimiesten tapauksessa oli usein kyse ilman vakituista asuinpaikkaa olevista maansisäisistä siirtolaisista. Porilaisista merimiehistä pro gradunsa tehnyt Jarmo Rannaste havaitsi, että myös Porissa merenkulkijoiden keskuudessa esiintyi vastaavaa vakituiseen – tai ainakin virallisen – asuinpaikan puutteta. 1850-luvun alussa Turun ja Porin läänin kuvernööri kiinnitti nuhteissaan Porin maistraatille huomiota siihen, että kaupungissa majoili merimiesväestöä, jota ei ollut viety virallisesti seurakunnan muuttaneiden kirjoihin.¹⁹ Merimieshuoneen matrikkeleja voidaan pitää henkikirjoille hyvää vertailukohtaa tarjoavana lähteenä, vaikka merimiehen siviilisäädyn kirjaaminen naimattomasta avioituneeksi ei välttämättä aina ollut ajantasaista. Olihan matrikkelin päätarkoitus palvella ennen muuta työuraa koskevien merkintöjen kirjaamista ja työvoimareserviä koskevaa kirjanpitoa. Matrikkeleista tehtyjen laskelmien perusteella voidaan havaita, että avioliitot olivat aavistuksen verran tavallisempia merenkulun ensimmäisinä, kukoistavimpina vuosikymmeninä kuin 1850- ja 1860-luvulla, jolloin laivanvarustus alkoi hiipua Krimin sodan 1853–1856 jälkeen. Joka tapauksessa 30–40 prosentin välimaastoon asettuvat lukemat osoittavat, että

huomattava osa merimiehistä jakoi samaan aikaan perhe-elämän ja vaarallisen siirtotyöammatin. Sekä perheelliset että perheettömät miehet lähtivät työnhakuun, kun merimieshuoneella jaettiin pestejä seuraavaksi lähtevään alukseen.²⁰

Merityön vetovoimaa kuvaa, että vuosien 1815–1875 aikana ulkomaankaupan palveluksessa työskentelevien merimiesten määrä kasvoi jopa 319 prosenttia, kun Suomen väestö samaan aikaan kasvoi 77 prosenttia. Merenkulku oli 1800-luvun puolivälissä eniten työllistävä elinkeino, vaikka merimiesten absoluuttinen lukumäärä oli koko väestöön (1,8 miljoonaa henkeä vuonna 1865) nähden toki marginaalinen, 0,4 prosenttia, rajoituksensa vain satamakaupunkien väestöön. Vuonna 1865 koko maassa merimiehiä laskettiin olevan 7 442 henkilöä, joista lähes puolet Turun ja Porin läänissä.²¹

Purjemerenkulun työn luonne ja lainalaisuudet koskettivat paitsi mainittua noin 7500 miestä, myös välillisesti huomattavaa määrää naisia, lapsia ja muita perheenjäseniä. Tämä käy ilmi esimerkiksi 1870-luvun väestön elinkeinorakennetta kuvaavista tilastoista. Vuonna 1870 Helsingissä, Turussa, Viipurissa ja Oulussa merimiesten tuloilla eli yhteenlaskettuna 980 naista ja 353 miespuolista lasta tai muuta ruokakunnan jäsentä 549 merillä työskentelevää miestä kohden. Yhden merimiehen tuloilla eli siis keskimäärin 2,4 henkilöä (Taulukko 2, s. 86).

Huomattavin perheellisyyden vaikutus oli Oulussa, missä 174 merenkulkijaa elätti tilastojen mukaan 433 naispuolista ja 154 miespuolista henkilöä eli keskimäärin 3,4 henkeä merimiestä kohti. Koska naiset esiintyvät väkilukutauluissa, henkikirjoissa tai kirkonkirjoissa usein ilman omaa ammattinimekettä, perhe tai kotitalous näyttää elävän yksinomaan merimiehen tuloista. Elätettävänä oloa tulee luonnollisesti tarkastella tässä yhteydessä sillä varauksella, että tilastoissa esiintyvillä naisilla, lapsilla ja merimiesten iäkkäillä vanhemmilla saattoi olla myös omia toimeentulokeinoja. Jo ensimmäisiin tilastoihin tosin kirjattiin virallisesti ammattia harjoittaneet naispuoliset, esimerkiksi ravintoloitsijat, passaajat ja kaupustelijat, mutta siinä ei luonnollisesti voitu ottaa huomioon niitä epävirallisia, ei-ilmoitettuja tilapäisiä tulonhankkimiskeinoja, joita taulukossa mainituilla naisilla

Taulukko 2. Merimiehen tuloilla elävät henkilöt (miehiä, naisia) Helsingissä, Turussa, Viipurissa ja Oulussa 1870.

	Matruuseja ja merimiehiä itse ammatinharjoittajina	Elätettäviä perheenjäseniä ilman muuta toimeentulokeinoa		Suoraan tai välillisesti merimiehen toimeentulosta eläneitä		
		m	n	m	n	yht.
Helsinki	118	37	106	155	108	263
Turku	232	155	416	387	423	810
Viipuri	25	9	16	34	16	50
Oulu	174	152	414	328	433	761
Yht.	549	353	952	904	980	1884

Lähteet: SVT 1870, VI:3, Toinen jakso.

ja muilla perheenjäsenillä hyvin suurella todennäköisyydellä oli. Joka tapauksessa suhdeluku antaa käsityksen perheellisyyden merkityksestä merenkulussa vielä alan kukoistuskauden loppupuolellakin, 1870-luvulla. Seuraavassa luodaan tarkempi silmäys merimiesten avioliittomarkkinoihin ja perheen perustamiseen.

Nuorten merimiesperheiden sukupolvi

1830–1860-luvuilla avioituneet merimiehet ja heidän kihlattunsa olivat syntyneet lähinnä 1800-luvun ensimmäisistä vuosista 1830-luvulle ulottuvana aikana. Vaikka joukko periaatteessa kattaa kaksi sukupolvea, tämä väestönosa koki elämänsä aikana sukupolvikemuksen kaltaisia, aikaan, paikkaan ja sosiaaliseen tilaan sidoksissa olevia ilmiöitä. Heitä yhdisti polveutumisen maaseudun tilattomasta väestöstä, kaupungin työläisistä tai käsityöläisistä, pientä osaa porvareista. Osaa yhdisti muutto ympäröivistä maalaispitäjistä kaupunkiin, useimpia vaimon työskentely piikana ennen avioliittoa. Laajemmassa

mielessä 1800-luvun alkupuolella syntyneitä sukupolvia leimasi, kuten Antti Häkkinen muotoilee, lapsuus Suomen sodan (1808–1809) varjossa sekä sitä seurannut yleinen taantuma-aika 1830-luvulla koettuine katovuosineen. Eliniän odote oli runsaasta väestönkasvusta huolimatta jatkuvasti laskeva, lapsikuolleisuus suurta eikä elämän yleinen epävarmuus sallinut suunnitella elämää kovin pitkällä tähtäimellä eteenpäin.²² Miten tällaisten elämänehtojen keskelle syntynyt työväestö käyttäytyi kaupungin avioliittomarkkinoilla?

Taulukossa 3 on seurattu merimiesväestön esiintyvyyttä vihittyjen pariin kokonaiskuviossa viiden vuoden välein Porissa, Raumalla, Uudessakaupungissa ja Kristiinankaupungissa ajanjaksolla 1830–1865. Vaikka kaikissa kaupungeissa laivanvarustus kasvoi merkittävästi 1800-luvulla, ne eivät olleet kaikilta osin samankaltaisia. 6000–7000 asukkaan Porissa väestö oli ammattirakenteeltaan eriytyneempää kuin merellisten elinkeinojen läpikotaisin leimaamissa Kristiinankaupungissa ja Uudessakaupungissa, joissa väkeä asui hieman alle 3000 henkeä. Vastaavan kokoluokan Raumalla taas merenkulun parhaat vuosikymmenet koettiin hieman myöhemmin, ja ne jatkuivat vielä vuosisadan vaihteeseen. Raumalta saatavissa olevat kirkonkirjat ovat puutteellisia, mutta merimiesväestön yli 20 prosentin osuus vihityissä 1850-luvulta alkaen viittaa huomattaviin lukemiin myös myöhemminä ajanjaksoina. Kaikkein ”merellisimmältä” vihittyjen luetteloita verrattaessa vaikuttaa Uusikaupunki, missä papit saivat 1840-luvulta alkaen vihkiä keskimäärin lähes joka toisen tai kolmannen parin merimiehenä ja hänen morsiamenaan. Myös Kristiinankaupungissa merityön vaikutus avioliittomarkkinoilla näkyi äkillisenä nousuna 1840-luvulla. Luvuissa ovat mukana kaupunkeja ympäröineiden maaseurakuntien tiedot, mikä tarkoittaa, että morsiuspareissa on paitsi kaupungin myös maaseudun sosiaaliryhmien edustajia.²³ Maaseudun ja kaupungin yhteistarkastelusta huolimatta merimies-sulhaset morsiamineen muodostavat kaikilla paikkakunnilla suurimman yksittäisen avioitujien sosiaaliryhmän.

Taulukko 3. Merimiesavioliittojen määrä ja osuus kaikista solmituista avioliitoista Porissa, Raumalla, Uudessakaupungissa ja Kristiinankaupungissa, 1830–1865.

	P meri- mie- het	P kaikki	%	R meri- mie- het	R kaik- ki	%	K meri- mie- het	K kaik- ki	%	U meri- mie- het	U kaik- ki	%	Yht. (%)
1830-1834	67	305	22%				14	61	23%	31	95	32%	24%
1835-1839	83	278	30%				13	73	18%	17	81	21%	26%
1840-1844	117	445	26%	2	91	2%	54	125	43%	44	113	39%	28%
1845-1849	83	390	21%	13	111	12%	26	95	27%	69	143	48%	26%
1850-1854	93	412	23%	21	95	22%	22	83	27%	47	122	39%	26%
1855-1859	71	464	15%	20	86	23%				59	123	48%	22%
1860-1865	53	428	12%							78	132	59%	23%
Yht.	567	2722	21%	56	383	15%	129	437	30%	345	809	43%	25%

Lähteet: Arkistolaitoksen digitaaliarkisto <http://digi.narc.fi/digi/> Porin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, vihittyjen luettelo 1830–1865 I Eb:1; Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto, vihittyjen luettelot 1793–1890; Suomen Sukututkimusseuran HisKi-tietokanta <http://hiski.genealogia.fi/hiski/Siamma?fi>
P=Porri, R=Rauma, K=Kristiinankaupunki, U=Uusikaupunki

Avioliittotilastojen käyttöä voisi kritisoida siitä, että ne eivät kerro mitään avioitumisen jälkeisestä ajasta, toisin sanoen siitä jatkuiko miehen merimiesura avioitumisen jälkeen ja vaikuttiko merenkulku tosiasiallisesti avioparin ja perheen elämään. Vertailemalla avioitumisaikankohtaa, merimiesmatrikkeliin välittämää kuvaa merityöurasta sekä isälle merkittävää ammattitatuusta lasten kastetietojen yhteydessä käy ilmi, että vain pienelle osalle merimiehistä avioliiton satama merkittiin välitöntä ankkurin heittämistä merimiesuran suhteen. Jotkut ryhtyivät merimieheksi vasta avioitumisen tai lastensaannin jälkeen toimittuaan aikaisemmin esimerkiksi renkinä tai kisällinä. Sisarusarjoittain kastetietoja katsottaessa isän status saattoi myös vaihdella merimiehen ja muun ammatinharjoittajan nimekkeen välillä. Meri-

miehen pestejä siis otettiin vastaan tilanteen tullen, ja uuden lapsen syntymä eli ruokittavien suiden lisääntyminen saattoi hyvinkin olla syy ilmaantua vuosien tauon jälkeen uudelleen merimieshuoneelle pestinottoon.

Läheskään kaikissa tapauksissa merimiehen ammattistatus ei ollut pysyvä: aiemmin merimieheksi kirjattu henkilö saattoi myöhemmin esiintyä kaupungin työmiehenä tai maatalouden päivätyöläisenä, ja myöhemmin uudelleen merimiehenä. Luvialla 1811 syntynyt Henrica Grönholm avioitui Porissa kaupungin ajurina toimineen Anders Nyholmin (s. 1793) kanssa 1830-luvun alussa. Kolmen ensimmäisen, vuosina 1835, 1837 ja 1840 syntyneiden lasten kastetiedoissa Anders esiintyi edelleen ajurina, mutta 1841 ja 1843 syntyneiden lasten kasteessa, 48–50-vuotiaan isän status oli muuttunut merimieheksi. Tämä oli huomattavan korkea ikä merimieheksi ryhtymiselle. Päätös lähteä merille herättää kysymyksen siitä, oliko kypseässä pakkoratkaisu muiden töiden ehtyessä ja lapsikatraan kasvaessa, toisin sanoen, oliko merimieheksi ryhtyminen itsessään merkki toimeentulokriisistä. Anders eli kuopuksen syntymän jälkeen enää viisi vuotta ja kuoli 1847 hengenahdistukseen, mikä koettelemus viimeistään aiheutti perheelle ja 36-vuotiaana leskeksi jääneelle Henricalle ongelmia.

Vaikka vihittyjen merimiesten joukossa oli sellaisia vanhempina avioituneita miehiä kuten neljäntäkymmenettä ikävuottaan lähestynyt Anders Nyholm, suurin osa avioituvista merimiehistä oli 20–30-vuotiaita eli samassa iässä, jolloin heidän merimiesuransa oli aktiivisimmallaan. Tällainen oli esimerkiksi Henrican toinen puoliso, jonka hän löysi itseään 15 vuotta nuoremmasta, 22-vuotiaasta merimies Johan Henric Ahlskogista vain vuosi leskeksi jäämises-tään joulukuussa 1848. Henrica itse oli tuolloin 37-vuotias neljän elossa olevan lapsen äiti. Seuraavana keväänä tuore uusperheen isä otti jungmannin pestin Välimerelle suuntaavassa aluksessa, minkä jälkeen hän palasi kotiin seuraavan kerran yli vuoden kuluttua heinäkuussa 1850. Pitkän matkan jälkeen hän jäi syystä tai toisesta pois pestuutilaisuuksista, kun syksyllä jäätyvältä Itämereltä pois pyrki-viä aluksia miehitettiin. Kotona vietetyn talven jälkeenkin hän otti seuraavan pestin vasta kesällä 1851. Tämä matka olisi ollut jälleen

pitkä, mutta Johan Henric päätti sen omaehtoisesti karkaamalla ja katoamalla kokonaan kapteenin, laivanomistajan ja Henrican tietoisuudesta Lontoossa tammikuussa 1852. Yhteisiä lapsia ei Henrican kanssa ollut ehtinyt syntyä. Henrica ei päätynyt koskaan hakemaan avioeroa hänet hylänneestä miehestään. Hän todennäköisesti yritti hankkia tuloja sekalaisilla töillä kuten kaupustelulla, leivonnalla, pyykinpesulla, hoitolasten pidolla tai kotiteollisuutena harjoitetulla kehuulla. Yhteen keinoista hän oli turvautunut myös ensimmäisen miehensä eläessä koettaessaan tienata luvattomalla kaupankäynnillä eli kaupalla ”epäilyttävien ihmisten kanssa”, mutta oli jäänyt kiinni.²⁴ Kaupungeissa maistraatit myönsivät rajatulle joukolle vähävaraisia naisia erillislupia pienimuotoiseen kauppaan ja käsityöammattikuntien ulkopuolisiin elinkeinoihin. Henrican ei kuitenkaan onnistunut tarttua tähän mahdollisuuteen.

Merimiesten ja heidän kihlattujensa ensimmäinen avioliitto oli usein nuorten ihmisten naimakauppa. Porvarintytär Lovisa Eskolin oli 19-vuotias ja merimies Johan Alexander Arxell 21-vuotias, kun he astuivat avioon kesäkuussa 1833. Lapsi Carl Johan syntyi yhdeksän päivää häiden jälkeen. Kaksi vuotta myöhemmin Lovisa oli 21-vuotias merimiehen leski, joka oli menettänyt 23-vuotiaan miehensä merelle.²⁵ Tarina oli samankaltainen lukemattomissa merimieskotitalouksissa.

Ensimmäisen avioliiton ajankohta 20 ja 30 ikävuoden välillä noudattelee samaa linjaa kuin Pirjo Markkolan väitöstudiumuksessaan esittämät laskelmat Tampereen tehdastyöväestön avioitumisistä sekä keskimääräinen avioitumisikä 1800-luvun Suomessa ylipäättään. Tampereella työläisnaisten keskimääräinen avioitumisikä liikkui 1850-luvulta 1890-luvulle vaihtelevasti noin 26–28 ikävuoden paikkeilla kun taas työläismiesten avioitumisikä nousi jatkuvasti vuosisadan loppua kohti hieman alle 25 ikävuodesta lähemmäs 28 ikävuotta. Markkolan aineistossa ilmeni selkeästi usein erityisesti naisten kohdalla omien tulojen ja ammattitaidon hankinnasta johtuvaa avioitumisen lykkäämistä yli 30 ikävuoden.²⁶ 1800-luvun puolivälin porilaisen merimiesväestön keskuudessa ei tällaista henkisen ja aineellisen ”kapiokirstun” haalimista ennen avioliittoa ole

havaittavissa. Sitä vastoin monet porilaiset merimiesavioparit olivat vain kahdenkymmenen ikävuoden tienoilla papin eteen astuessaan. Naiset olivat merimiehen vaimoksi ryhtyessään yleensä piikoja tai kotona asuvia tyttäriä, miehet usein ammattitaidottomien merimiesten eli kokkien, jungmannien ja puolimatruusien vakansseilla purjehtineita.²⁷ Perheitä ei läheskään aina perustettu tässä mielessä ”valmiiden” kotitalousresurssien pohjalle.

Vuonna 1901 ilmestyneessä sosiologian klassikkoteoksessaan *Poverty: a study of town life* Seebohm B. Rowntree esitti mallinsa työläisperheiden elämänkaaren eri vaiheisiin liittyvästä köyhyydestä ja sen torjumismahdollisuuksista. 1890-luvun lopun Yorkiin perustuvassa tutkimuksessaan hän kuvaili työläisnaisten ja -miesten pyrkivän säästämiseen ja, mikäli mahdollista, kiinteän omaisuuden hankkimiseen ennen avioliiton ja kotitalouden muodostamista. Työläisen elämässä aika ennen avioitumista oli hänen mukaansa vaihe, jossa oli mahdollista nousta köyhyysrajan yläpuolelle ja varautua perheen perustamisen mukanaan tuomiin kuluihin. 1800-luvun puolivälin merimiesväestö näyttää istuvan huonosti Rowntreen malliin. Toisaalta myös Rowntreen otannassa (vuodet 1898–1899) työläiset avioituivat enimmäkseen alle 25-vuotiaina – ammattitaidottomat työläiset säännönmukaisesti ammattitaitoisia hieman nuorempina. Rowntree katsoi, että ammattitaitoisilla työläisillä oli ammattitaidottomia enemmän kykyä laskelmointiin ja suunnitteluun ja juuri he pyrkivät tekemään kotitalouden perustamiseen liittyviä ”investointeja”.²⁸ 1800-luvun puolivälin suomalaisilla työläisperheillä ei ollut muita kattavia keinoja tulevaisuuden varalle kuin sitoa mahdollinen ylijäävä pääoma tai yksityisiltä kaupunkilaisilta saatu laina kiinteään asuntoon tai kotieläimeen. Myös Porin merimiesväestöstä on erotettavissa sellaisia perheitä, jotka omistivat talon, pitivät vuokralaisia tai kotieläimiä tai teetättivät sivutoimenaan kuormanajoa hevosella. Nämä olivat lähes poikkeuksetta ammattitaitoisia merimiehiä, lähinnä laivatimpureita, konstaapeleja tai pitkän uran tehneitä pursimiehiä eli puosuja. 70 prosenttia merimiesperheistä asui kuitenkin vuokralaisina, alivuokralaisina tai järjesti asumisensa muulla tavoin.²⁹ Heille vastaavia lisätuloja toi asukkien tai alivuokralaisten

pito, mutta suuri osa eli Rowntreen mallin vastaisissa ”epävalmiissa” olosuhteissa: miehen lähtiessä merille vastavihitty vaimo saattoi yhä asua ja työskennellä piikana kaupungissa tai lähimaaseudulla tai jäädä asumaan pientä, jaettua vuokrahuonetta. Rowntreen aikalainen Frederic LePlay nimesi tällaisen urbaanin työväestön perheenperustamistavan epävakaaan perheen malliksi. Sille ominaista oli avioliiton solmiminen niin pian kuin mahdollista, mutta myös jälkeläisten itsenäistyminen niin pian kuin mahdollista.³⁰

On sinänsä mielenkiintoinen kysymys, keille kotitalouden perustaminen oman asunnon ja muun kiinteän omaisuuden pohjalle näyttäytyi ylipäättään mahdollisena vaihtoehtona. Siihen, että merimiehistä talonomistajia olivat usein lähinnä juuri ammattitaitoiset merimiehet, saattoivat vaikuttaa monet asiat kuten ikä, parempi tulotaso tai yksinkertaisesti sellainen maine ja tunnettuus kaupunkiyhteisössä, että toiset kaupunkilaiset myönsivät alkupääomaan tarvittavaa lainaa. Työläisperheet erosivat toisistaan näiden mahdollisuuksien suhteen merkittävästi, ja ammattitaidon lisäksi eroja aiheuttivat monet subjektiiviset ja yhteisöelämään liittyvät tekijät.³¹ Valmiudet säästämiseen ja pitkän tähtäimen suunnitteluun kotitaloutta perustettaessa paranivat selkeästi vasta 1800-luvun jälkipuoliskolla, kun palkkatulojen säästäminen ja lainansaanti institutionaalistuivat säästöpankki- ja säästökassatoiminnan myötä.

Katkonainen ja muuntuva perhe-elämä

Yksi huomattavimmista ilmiöistä merimiesavioliitoissa oli, että iso osa niistä jäi lyhytaikaisiksi. Erityisesti jos katsotaan sitä aikaa, jonka mies ja vaimo viettivät fyysisesti samassa paikassa, saattoi yhteistä avioliittoelämää kertyä joissain tapauksissa vain muutamia kuukausia. Isak Wilhelm Luhr palasi kesän kestäneeltä Lontoon matkalta syyskuussa 1852. Lokakuussa hän oli jo lähdössä talvipurjehdukselle Välimerelle, mutta kuukausi kahden pestin välillä ehdittiin käyttää tehokkaasti ja avioliitto työmiehen tytär Gustava Wilhelmina Wahlbergin kanssa solmittiin kiireesti 5.10.1852 juuri ennen merimatkan

alkua. Tämän jälkeen pariskunta ei kohdannut toisiaan, sillä Gustava kuoli keuhkotautiin samana syksynä.³² Pelkän solmimishetken mittaiseksi jäänyt merimiesavioliitto ei ollut tavaton. Luhr solmi 1858 uuden avioliiton, mutta jatkoi purjehdusta aina 1862 asti. 15-vuotisen merimiesuransa aikana hän oli kotona kaikkien pestien välisen tauot yhteenlaskettuna vain noin 300 päivää, mikä tarkoitti muutamia viikkoja, korkeintaan hieman yli kuukautta vuodessa.³³

Merenkulun vaikutus satamakaupungin väestöön näkyi myös siinä, että huomattava osa leskistä oli verrattain nuoria. Se näkyi myös uusien avioliittojen kautta muodostetuissa uusperheissä. Ruokakunnan muutosten kokijoita olivat ennen muuta alaikäiset lapset, jotka joissain tapauksissa saattoivat olla molemmat biologiset vanhempansa menettäneitä ja äiti- tai isäpuoltaan näiden uusiin avioliittoihin seuranneita. Osa leskistä ja karanneiden merimiesten vaimoista jäi kuitenkin vaille uutta vihkimistä, joten uusi avioliitto ei voinut toimia yksinäisten naisten ainoana selviytymisstrategiana. Merimiehen leski Gustava Ahlholm ja merimiehen vaimo Albertina Rosenlöf asettuivat pienine lapsineen saman katon alle asumaan Poriin tontille 82 Koulukadun ja Isouusikadun risteyksessä. 1850-luvun alussa noin 27-vuoden iässä leskeksi jäänyt Gustava Ahlholm solmi uuden avioliiton vasta vuonna 1864 suolanmittaaja Karl Gustaf Sundqvistin kanssa. Juuri hänen tapauksensa on tyypillinen esimerkki uutta avioliittoa edeltäneistä muunlaisista selviytymiskeinoista, joista yksi oli yhteisasuminen ja asumiskustannusten minimoiminen toisten yksinäisten naisten kanssa.³⁴

Se, että kaikki hylätyt ja leskeksi jääneet naiset eivät päätyneet heti uusiin naimisiin, käy hyvin ilmi Porin henkikirjoista. Niiden mukaan naisten, eli leskien ja karanneiden merimiesten vaimojen, johtamia kotitalouksia oli 1830-luvulta 1860-luvulle noin viidennes kaikista merimieskotitalouksista (taulukko 4). Merimiestaloutta johtavia naisia oli vuotta 1840 lukuun ottamatta henkikirjoissa määrällisesti enemmän kuin naimattomia merimiehiä. Ruokakunnan päänä olevien naisten osuus kasvoi koko ajan siten, että 1830 vaimojen ja leskien ruokakuntia oli 18 prosenttia kaikista merimiesruokakunnista, mutta 1860 jo 29 prosenttia. Kaikkiin porilaisiin ruokakuntiin

(1505) suhteutettuna ne merkitsivät kahdeksaa prosenttia (119) vuonna 1850.³⁵

Taulukko 4. Merimiesruokakunnat 1830–1860 (ruokakuntien lukumäärä)

Ruokakunnan muodostaja	1830	1840	1850	1860
Naimisissa oleva merimies	109	192	247	231
Naimaton merimies (poika tai yksinasuva)	21	87	103	111
Merimiehen vaimo tai leski	30	71	119	141

Lähteet: Turun ja Porin läänin henkikirjat 1830–1860.

Pohjoismaisen väestönkasvun yksi piirre 1800-luvulla oli, että myös yksinelävien naisten määrä kasvoi. Leskeys ei ollut välttämättä pelkästään lyhyt välivaihe vanhan ja uuden avioliiton välillä, vaan pysyvästi yksinjääneitä nuoria ja vanhoja oli yhä enemmän. Uhka yksinelävien naisten päätyemisestä yhteisöjen köyhäinavun taakaksi johti osittain naisten toimeentulomahdollisuuksien lisääntymiseen.³⁶ Porilaiset merimiesten lesket ja yksinjääneet vaimot olivat osa tätä naisjoukkoa. Monille yksinolosta tuli pysyvää tai vuosien mittaista.

Toisaalta hyvin monet naislesket pyrkivät uuteen avioliittoon. Myös niille karanneiden merimiesten vaimoille, jotka päätyivät hakemaan avioeroa miehen hylkäämisen perusteella, uusi avioliitto oli selkeästi tärkein syy hakea eroa: Porissa vähintään 44 miehensä karkaamisen perusteella avioeroa hakenutta vaimoa 58:sta solmi uudet naimakaupat samana tai seuraavina vuosina eron astuttua voimaan.³⁷ Eron saamisessa meni kuitenkin kauan, pisimmillään 20 vuotta, joten uusi avioliitto ei ollut välttämättä välitön ja ainoa yritys selvitä. Taulukosta 5 huomataan, että leskivaimot solmivat määrällisesti ja suhteellisesti eniten uusia avioliittoja juuri Turun ja Porin läänissä: vuonna 1877 leskinaisten avioliittoja oli yhteensä 378 eli noin 15 prosenttia kaikista samana vuonna solmituista liitoista. Uudelleen

avioituvia naisleskiä oli Turun ja Porin läänin avioliittomarkkinoilla miesleskiä huomattavasti enemmän: Turun ja Porin läänissä samana vuonna vain 212 miesleskeä solmi uuden avioliiton, kun taas naisia oli edellä mainitut lähes neljäsataa. Tämän piirteen voi katsoa joltuneen osittain merenkulun leskiksi jättämien naisten näkyvyydestä uudelleenavioitumistilastoissa. Vastaava tilanne oli Turun ja Porin läänin ohella ainoastaan Kuopion läänissä, jossa leskimiehiä avioitui 189 ja -naisia 272. Kaikissa muissa lääneissä uudelleenavioituneita miesleskiä oli selvästi naisia enemmän, ja miesten edellytykset uuden avioliiton solmimiseksi näyttävätkin yleisesti ottaen naisia paremmalta.

Taulukko 5. Leskivaimojen solmimat avioliitot lääneittäin 1877.

Lääni	Leskivaimo ja naimaton mies	Leskivaimo ja leskimies	Kaikki solmitut avioliitot yht.	Leskivaimojen avioliittojen osuus kaikista solmituista avioliitoista
Uudenmaan	81	42	1543	8%
Turun ja Porin	306	72	2556	15%
Hämeenlinnan	91	57	1751	8%
Viipurin	140	89	2327	10%
Mikkelin	39	25	1168	6%
Kuopion	184	88	2093	13%
Vaasan	113	122	2985	8%
Oulun	135	72	1693	12%
Yht.	1,089	567	16,116	10%

Lähteet: SVT 1879. Taulukko 4, S. 4.

Pelkästään läänitasoisen tilastoaineiston perusteella on toki mahdollon erotella, mikä oli merenkulun välillinen ja välitön osuus naisleskien avioitumisluvussa. Turun ja Porin läänissä sen voi nähdä ainakin osatekijäksi, sillä juuri tässä läänissä myös merimiesväestöä oli eniten. Muiden satamakaupunkeja käsittävien läänien, eli Viipurin, Uudenmaan, Vaasan ja Oulun lääneissä naisleskien uudelleenavioituminen oli ainoastaan samaa luokkaa sisämaan läänien kanssa. Kuitenkin Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan rannikolla merenkululla oli suora vaikutus toiseen perheiden hajoamiseen liittyvään ilmiöön, avioerojen yleisyyteen.³⁸ Merenkulun vaikutus naisleskien määrään ja heidän uudelleenavioitumiseensa piiloutuikin siten ainakin osittain läänitasoiseen tilastoon, joka käsittää sekä maaseudun että kaupunkien asukkaat.

Taulukosta voi tehdä sen päätelmän, että kaikissa lääneissä Vaasaa lukuun ottamatta naislesket avioituivat selvästi useammin naimattoman miehen kuin leskimiehen kanssa. Tämäkin suhdeluku oli suurin Turun ja Porin läänissä. Naislesken uusi sulhanen oli poikamies 4,25 kertaa useammin kuin avioliiton jo kokenut leskimies. Tämä johdattaa tulkitsemaan, että uudelleen avioituneet lesket eivät välttämättä olleet iäkkäitä naisia vaan miehensä jo avioliiton alkutaipaleella menettäneitä. Uusi puoliso löytyi samanikäisistä tai jopa itseä nuoremista kandidaateista kuten edellä Henrica Grönholmin tapauksessa. Monelle leskelle uusi avioliitto oli taloudellinen välttämättömyys, joten sulhasta ei välttämättä ollut varaa valita. Naimattomia miehiä oli Suomen kaupungeissa naimisissa olleita (ja leskimiehiä) enemmän.³⁹ Nuori, terve ja työkykyinen puoliso oli yhtä kaikki toivottu kumppani perheenelättäjäksi. Toisaalta perhe-elämä saattoi yhä jatkaa muodonmuutoksiaan uuden avioliiton jälkeen, kuten Henricakin tuli kokemaan uuden miehensä kadottua Lontooseen.

Esiteollinen työläisavioliitto – viheliäistä riskipeliä?

Miksi niin monet naiset menivät naimisiin merimiehen kanssa, vaikka odotettavissa oli pitkiä eroja ja epävarmuutta puolison jälleennä-

kemisestä? Yksi vastaus kysymykseen on, että merimiesavioliitto oli avioliitto muiden joukossa. Valtaosa merimiesten morsiamista tuli itsekin kaupungin tai maaseudun alimmista sosiaaliryhmistä joten merimiesväestöstä valittu sulhanen edusti omaa sosio-ekonomista viiteryhmiä, työtätekevää säätyä. Kaupungeissa eli paljon naimattomia naisia aviottomine lapsineen. Myös merimiesten vaimoissa oli vihkihetkellä “naiseksi” tituleerattuja. Avioliitto, jopa epävarma ja etäsuhteeseen perustuva, nosti naisen statusta verrattomasti naimattomaan kohtalosisarensa nähden.

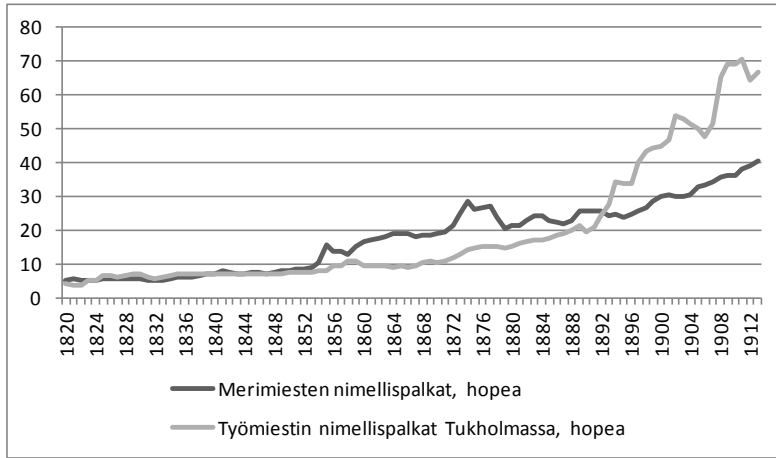
Paitsi että avioliitto oli esiteollisessa yhteiskunnassa sosiaalinen normi, se myös loi muiden turvaverkkojen puuttuessa taloudellisen ja sosiaalisen turvan edellytykset. Vaikka naimisissa olo paransi statusta, köyhimmille ihmisille avioliitto ei kuitenkaan automaattisesti tuonut parannusta taloudelliseen tilanteeseen, koska perheen perustamisesta seurasi luonnollisesti lisää ruokittavia suita. Kuten John R. Gillis on kuvaillut, yhteiskunnan vähäväkisimpien avioliitto oli “viheliäinen yhtiökumppanuus” (*‘a kind of dogged comradeship’*), jossa kaksi henkilöä meni yksiin ja teki sopimuksen saadakseen rahat riittämään ja tehdäkseen elämästä siedettävää. Se ei yleensä ollut sellainen kahden suvun unioni kuin sosiaalisesti korkeammassa asemassa oleville ja maataomistavalle väestölle, vaan päätös oli kahden puolison välinen.⁴⁰

Jotta ymmärrettäisiin tilannetta, jossa myös naiset ja perheelliset miehet ottivat vastaan vaarallista ja perheet hajottavaa merityötä, on katsottava, miltä ansaintamahdollisuudet Suomessa muutoin näyttivät. Vain viisi prosenttia väestöstä asui kaupungeissa 1800-luvun alkupuoliskolla eivätkä kaupungit tarjonneet huomattavassa määrin työpaikkoja ennen sahateollisuuden ja muiden teollisuuden alojen kasvua 1870-luvulta alkaen.⁴¹ Erityisesti epäitsenäisen väestön ammatillinen rakenne oli vielä hyvin eriytymätön. 1800-luvun alkupuolen ja puolivälin Suomessa hyvin suuri osa työmarkkinoilla olevista hankki tulonsa sekalaisilla ja epäsäännöllisillä keinoilla lähinnä maataloustyön parissa, missä alityöllisyys oli kuitenkin aika ajoittain kroonista. Työ tehtiin usein ruokapalkalla ja muilla luontoiseduissa maksetuilla palkkiolla. Kasvanut työntekijämäärä ei enää kyennyt

nostamaan riittävässä määrin tuotantoa ja siten takamaan riittävää elantoa.⁴²

Merimiehen ammatti takasi tulot, jotka olivat – ainakin pesti kerrallaan ja mikäli perheenisä pysyi hengissä ja laivan palveluksessa karkaamatta – verrattain säännölliset. Kaikilla aviomiehillä ja isillä ei välttämättä ollut varaa valita, lähteäkö merille vai ei. Ajankohdana vielä voimakkaasti vaikuttanut laillisen suojelun järjestelmä ja palveluspakko velvoittivat lisäksi epäitsenäisen väestön edustajia ottamaan vastaan työtä jonkun isännän alaisuudessa, ja suojeluksen hankkimisen sosiaalinen kontrolli oli verrattain voimakasta etenkin kaupunkiyhteisössä.

Mahdollisesta toimeentulon pakosta ja olosuhteiden välttämättömyydestä huolimatta merille lähtö ei välttämättä ollut kurjista kohtaloista kurjin, mitä palkkaan tulee. Jari Ojalan, Pirita Frigrenin ja Jari Elorannan ruotsalaisten ja suomalaisten merimiesten ja samaan aikaan Tukholmassa maksettujen sekatyömiesten palkkojen vertailu osoittaa, että merenkulun kasvun parhaimpina vuosikymmeninä ja vielä höyrylaivateollisuuden alkaessa (1840-luvulta 1880-luvun loppuun) merimiesten palkat löivät keskimäärin laudalta mantereella maksetut palkat. Kuvio 1 perustuu kirjoittajien tutkimustuloksiin. Tutkimuksessa käytetyt merimiesten palkkatiedot pohjautuivat 10 merimieshuoneen pestausaineistoihin ja ne sisälsivät satojatuhansia niin ammattitaidottomien kuin ammattitaitoisten merimiesten palkka- ja henkilötietoja. Kuvioista nähdään, että 1820-luvulta 1840-luvun loppuun saakka merimiesten ja kaupunkityöläisten palkat noudattelivat lähes samaa tasoa, mutta 1850-luvulta alkaen merillä maksettiin selvästi enemmän. 1890-luvulle tullessa mantereen palkat taas nousivat nopeasti meripalkkoja selvästi paremmalle tasolle, vaikka yleinen palkkojen kasvu kosketti meriklusteriakin. Samaan aikaan merityölle vaihtoehtoisia ansaintamahdollisuuksia alkoi kaupungeissakin olla yhä enemmän.



Kuvio 1. Merimiesten nimellispalkat Ruotsissa ja Suomessa ja työläisten nimellispalkat Tukholmassa 1753–1913 (hopeassa).

Lähteet: Ojala, Jari, Frigren, Pirita and Eloranta, Jari (2014), *Lönade det att gå till sjös? Arbetars löner till sjös och på land i 1800-talets Sverige och Finland. Historisk Tidskrift* 134:3 (2014), 434–461.⁴³

Kirjoittajat osoittavat Pohjanlahden rannikon kauppamerenkulun palkat jopa paremmiksi kuin samaan aikaan Lontoon ja Amsterdamin metropoleissa teollisuustyöläisille maksetut palkat. Huomio on mielenkiintoinen, sillä kansainvälisillä meritömarkkinoilla pohjoismaisten laivojen palkkaus oli alinta luokkaa.⁴⁴ Laivalla ollessaan miehellä oli myös asunto ja ruoka, joskaan ei tasoltaan parhain mahdollinen. Perhetaloudelle tästä koitui säästöä: miehen poissa ollessa muu perhe saattoi syödä pienemmin kustannuksin ja esimerkiksi asua pienemmässä asunnossa. Merimieheksi ryhtymiseen sisältyi myös sosiaalisen nousun ja periaatteessa jopa laivapäälystöön asti kouluttautumisen mahdollisuus ammattitaidon karttuessa. Nämä tekijät huomioon ottaen merimieheksi ryhtyminen saattoi siis olla myös perheelliselle varteenotettava vaihtoehto.

Toiset naisista menivät naimisiin vastaavassa tilanteessa kuin edellä mainittu 19-vuotias Lovisa Eskolin, juuri ennen lapsen syntymää.

Huomattavan usein naimisiinmenon ajankohta rytmittyi purjehduskausien vuotuisrytmin mukaan. Itämerelle ja korkeintaan Englantiin asti menevät, vain muutamia kuukausia matkallaan viiptyvät laivat lähtivät yleensä loppukeväästä tai kesällä, kun taas Itämeren ulkopuolelle lähtevät laivat, jotka olivat poissa vuoden ympäri tai kauemmin, lähtivät tyypillisesti syksyllä, vaikka toki poikkeuksia-kin tehtiin Itämeren jäätilanteen salliessa. Huomattavan monessa tapauksessa avioliitto solmittiin syksyllä, juuri ennen laivan lähtöä talveksi kuten edellä mainittujen Isak Wilhelm Luhrin ja Gustava Wilhelmina Wahlbergin tapauksessa.

Avioituminen ennen miehen lähtöä oli rationaalista: mikäli nainen huomasi olevansa raskaana, lapsi ei syntynyt aviottomana. Pika-avioituminen pestien välillä tarkoitti sitä, että kihlaus ja kuulutukset oli hankittava viivyttelämättä tai ne oli hankittu jo edellisen koto-naolon aikana. Papit vastustivat periaatteessa pitkiä kihlausajoja, mutta merimiesten kohdalla sietokykyä piti kasvattaa. Merimiesten perheissä kirkollisiin perhejuhliin liittyi muitakin poikkeuksia. Tavan mukaan lasten kastetilaisuudessa yleensä vain isä oli läsnä ja hän oli vastuussa kummien hankkimisesta, jos synnyttänyttä äitiä ei ollut vielä ehditty kirkottaa.⁴⁵ Merimiesperheissä taas oltiin säännöllisesti tilanteessa, jossa mies ei ollut paikalla, kun lapset syntyivät ja nämä kastettiin. Kummien valinta ja kasteen järjestäminen olivat siis vaimon vastuulla.

Avioliittosopimus merimiehen kanssa oli naisille kannattava myös siksi että toisin kuin missään muussa tuon ajan ammatissa, nainen saattoi valtakirjaa eli vetoseteliä vastaan nostaa työnantajalta (laivanvarustajalta) puolet tai kolmasosan miehen kuukausipalkasta. Vetosetelien haluttavuudesta kertoo esimerkiksi se, että jotkut naiset onnistuivat saamaan niitä merimiehiltä jo pelkän kihlausaikeen perusteella.⁴⁶ Merimiehen vaimon institutionaalinen asema konkreetisoitui myös oikeudessa saada merimieshuoneelta avustusta leskeyden tullen. Lisäksi avioliitto yleensä vapautti vaimot palveluspakon edellyttämästä laillisen suojeluksen hankkimisesta, vaikka taloudelliset olosuhteet eivät olisikaan käytännössä antaneet mahdollisuutta olla ottamatta työtä vastaan.

Miehille sen sijaan avioliiton solmiminen maihin jääneen naisen kanssa merkitsi toki omien tulojen vähenemistä perheen kustannuksella – 1800-luvun alkupuolen ja puolivälin merimiehille kuten ei vielä muillekaan työläisille maksettu niin sanottua perhepalkkaa. Kotona oleva vaimo merkitsi kuitenkin paikalla olevaa edustajaa ja asioista huolehtijaa kotona ja paikallisyhteisössä. Myös miehelle avioliitto merkitsi statuksen kohennusta. Vaimo piti vuokra-asunnon varattuna tai huolehti omistetusta talosta ja peri vuokraa mahdollisilta vuokralaisilta. Miehen palattua kotiin vaimo huolehti oletusarvoisesti pyykistä, ruuasta ja muusta hyvinvoinnista sen sijaan että nämä palvelut olisi pitänyt ostaa joltakulta kaupungissa eläneeltä naiselta. Kuten Sari Mäenpää kirjoittaa brittiläisillä matkustajalairoilla 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa palvelleita naisia käsittelevässä väitöskirjassaan, purjemerenkulun aikakaudella naisten rooli oli merenkulussa ylläpitäjän rooli. Tämä tarkoitti joko kotitaloudesta huolehtimista tai palveluksia satamissa.⁴⁷ Koska suomalaisissa satamissa näitä palvelusten tarjoajia oli paljon vähemmän kuin suurkaupunkien satamissa, väitän, että suomalaiset merimiehet ostivat näitä palveluja välillisesti avioliittosopimuksin. 1800-luvun merimiesavioliitto oli sosiaalista, taloudellista ja emotionaalista riskipeliä, mutta oman aikansa työläisväestölle sillä oli omat hyvät puolensa.

Perheen ja työn yhdistämistä – vaihtelevin seurauksin

Avioliitto ja perheellisyys olivat tyypillisiä 1800-luvun alkupuolen ja puolivälin suomalaisille merimiehille. Toisille merimiesura ja avioliitto olivat kaikkea muuta kuin lyhytaikaisia läpikulkuelämänvaiheita. Gustaf Fredrik Bergnäs seilasi 28 vuotta, 20-vuotiaasta 48-vuotiaaksi. Hän meni naimisiin 24-vuotiaana, ja avioliitto Clara Lovisa Bergnäsillä kanssa kesti 21 vuotta vaimon 1874 tapahtuneeseen kuolemaan asti, jolloin Gustaf Fredrik oli 45-vuotias, yhä aktiivisesti seilaava merimies. Liitosta syntyi neljä lasta. Hänen pitkä uransa päättyi kolme vuotta myöhemmin, kun hän kuoli Kalkutassa karattuaan laivasta 1877. Hän eli elämänsä loppuun asti sekä merimiehelle että

aikakauden työläisperheelle ominaiseen tapaan, jossa yhdistyivät sekä työtehtävien että perhekokoonpanon joustaminen tienaanisen varmistamiseksi.⁴⁸

Suomalaiset satamakaupungit tarjoavat kiinnostavia elämäntarinoita perhe-elämän ja merityön yhdistämisestä. Erityisesti kaupparenkulun kasvun vuosikymmenet 1830- ja 1840-luvulla toivat yhä enemmän merimiehiä perheineen pikkukaupunkien sosiaaliseen korkokuvaan. Yhä useampi vihitty pariskunta oli merimies morsiamineen. Ennen teollisten ja metsätalouden työpaikkojen huomattavaa kasvua merille meno oli varteenotettava ansaintamahdollisuus niin naimattomille kuin avioliitossa olleille miehille. Monet merimiehet olivat nuoria aloittaessaan uransa laivoilla, mutta jotkut ottivat pestin vasta avioitumisen ja perheen perustamisen jälkeen. Monet myös avioituivat 1800-luvun alkupuoliskon työväestön tapaan nuorina, reilusti alle 30-vuotiaina.

Merimiehet ja merimiesten vaimot edustavat esiteollisen ajan työläiskotitalouksia kaupungeissa. Vaikka he kuuluivat palveluspakon alaiseen väestöön, he asuivat erillään työnantajansa kotitaloudesta muodostaen omia kotitalousyksiköitään toisin kuin palkolliset. Muodollisesti, erilaisissa väestöluetteloissa, nämä kotitaloudet olivat pieniä, usein ydinperhemuodostelman ympärille rakentuneita, mutta arkipäivässä merimiesten vaimot asuivat hyvin monenlaisissa ruokakuntamuodostelmissa miesten poissa ollessa. Kotitalouden rajat ylittyivät sukulaisten, asukkien, kasvattilasten, köyhäinhoidon elättien tai muiden asukkaiden majaillessa saman katon alla tai merimiesperheiden jäsenten ollessa itse jotakin edellä mainituista.

Joillekin naisille avioliitto merimiehen kanssa jäi lyhyeksi, ja usein avioliitto solmittiin sinä lyhyenä ajanjaksona, jona mies oli maissa pestien välissä. Merimiesavioliitot myös päättyivät muita avioliittoja todennäköisemmin naisten leskeyteen ja jopa aikalaisille harvinaiseen avioeroon merimiesten karattua tai kadottua ulkomaisissa satamissa. Seurauksena oli kasvavassa määrin yksinäisten naisten johtamia kotitalouksia, yksinhuoltajuutta, uusia avioliittoja ja uusperheitä – nykytermein ilmaistuna. Avioliitto merimiehen kanssa toi naimattomaan naiseen verrattuna taloudellista turvaa ja paremman statuksen, mutta

sen kääntöpuolena tuli riski aseman menettämisestä. Merimiehelle taas perhe ja avioliitto toimivat emotionaalisena siteenä kotiin, mikä ohella perheen läsnäolo paikallisyhteisössä merkitsi konkreettista hyvää kotitaloudesta huolehtimisen ja merityövoiman huoltamisen muodoissa.

Lähdeviitteet

- 1 Artikkelin perustuu tekeillä olevaan Suomen historian väitöskirjaani ”Merimiesten vaimojen ja leskien sosiaalinen ja taloudellinen asema Porin paikallisyhteisössä, 1830–1870.” Haluan toimittajien ohella kiittää Sami Suodenjokea artikkelikäsitelmän kirjoituksen huolellisesta lukemisesta ja kommentoinnista.
- 2 Markkola 1994, erit. 131–192.
- 3 Hinkkanen 2003, 177–190.
- 4 Ks. esim. Hautala 1967, 112–113; Lybeck 2012, 35–36.
- 5 Käsitys merimiesperheiden kotitalousmuodostelmista perustuu henkikirjalähteisiin. Turun ja Porin läänin henkikirjat 1845–1865.
- 6 Ks. esim. Rahikainen 2006, 29.
- 7 Esim. Piilahti 2007, 15.
- 8 Merimieshuoneinstituutio perustettiin 1748 Ruotsin valtakunnan valtiopäivien kauppalaivureita ja laivaväkeä varten laaditulla ohjesäännöllä Tukholman merimieshuoneesta. Instituution tuli valvoa kaikkea kauppamerenkulkuun liittyvää ja tukea merenkulkijoiden sosiaalista asemaa jakamalla avustuksia leskille, orvoille ja entisille merimiehille. 1752 annetulla asetuksen nojalla jokaiseen ulkomaankauppaa harjoittamaan oikeutettuun tapulikaupunkiin tuli perustaa merimieshuone. Ks. esim. Hoffman 1974, 12.
- 9 Lybeck 2012; Syrjäso 2000. Lisäksi Hanna Hagmark-Cooperin haastatteluaineiston perustuva väitöskirja (2008) 1900-luvulla eläneistä merimiesten vaimoista lukeutuu tähän pieneen tutkimusten joukkoon joskin eri tutkimusajankohdallaan.
- 10 Esim. Ahlström 1988, 511–534; Earle 1997, 73–92; Palmer & Williams 1997, 93–118; Kaukiainen 1997, 101–110; Lybeck 2012, passim.
- 11 Esim. Ojala 1999, erit. 160–161, 204, 223.

- 12 Burton 1991, 187; Burton 1999, 84–101. Ks. myös Nutting 2010, 329–345.
- 13 Hinkkanen 1992, 63–79.
- 14 Van der Heijden & Van den Heuvel 2007, 296–309. Ks. myös esim. Bruijn 1997, 25–34.
- 15 Van der Heijden & Van den Heuvel 2007, 296–309.
- 16 Ojala, Pehkonen & Eloranta 2013, 122–140.
- 17 Henkivero oli siviilivero-tyyppinen maksu, joka kannettiin kaikilta 15–63-vuotiailta (1865 alkaen 16–63-vuotiailta) työkykyisiltä miehiltä ja naisilta Veroluettelot laadittiin vuosittain vuodenvaihteessa taloittain, ja talojen isännät tai vuokranantajat olivat periaatteessa velvollisia ilmoittamaan kaikki asukkaat ja alustalaisensa. Tutkimuksessa on osoitettu, että henkikirjoista jäi aina jonkin verran pois esimerkiksi köyhintä väestöä tai statusnimekkeitä muuteltiin. Esim. Happonen 2009, 28–30, passim.
- 18 Turun ja Porin läänin henkikirjat, Rauman henkikirjat 1845–1865.
- 19 Rannaste 1982, 6–7.
- 20 Yrjö Kaukiaisen mukaan Oulussa kaupunkilaiset huomasivat pestausilanteen olevan käsillä merimieshuoneen katolla liehuvasta lipusta. Pestauspäivä oli yleensä sunnuntai. Kaukiainen 2000, 81–82. Ks. myös Paulaharju 1925, 256–260.
- 21 Väestö jaettuna sukupuolen, iän ja siviilisäädyn mukaan. Suomenmaan virallinen tilasto. VI. Väkiluku-tilastoa. Ensimmäinen vihko. Suomen Väestö Joulukuun 31 p. 1865. Helsinki Keisarillisen Senaatin kirjapaino 1870. Jatkossa SVT 1865. Luettu sähköisenä osoitteessa https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/67349/vara1_1865.pdf?sequence=1; Luettu 18.12.2014. Hoffman 1974, 32–35.
- 22 Häkkinen 2014, 13–35.
- 23 Maaseurakunnan mukaan lukeminen on mielekästä, sillä kyseessä on Kristiinanakaupunkia lukuun ottamatta yksi ja sama vihittyjen luettelo. Lisäksi 1800-luvun kaupungit olivat kiinteässä taloudellisessa ja sosiaalisessa yhteydessä lähialueidensa kanssa.
- 24 Tiedot Henrica Grönholmin elämänvaiheista perustuvat seuraaville lähteille: TMA Porin merimieshuoneen arkisto: matrikkelit Ac:1–2; Porin kaupunkija maaseurakunnan arkisto, vihittyjen luettelo 1830–1865 (I Eb:1), syntyneiden ja kastettujen luettelo, haudattujen luettelo; Kaupunkiseurakunnan rippikirja 1850–1855 (JK 376–377).
- 25 Porin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto. Vihittyjen luettelo 1830–1865 (I Eb:1); Syntyneiden ja kastettujen luettelo 1830–1855 (IC1:8); Kuolleiden ja haudattujen luettelo 1830C1855 (IF1:1).
- 26 Markkola 1994, 48–55.

- 27 Porin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto. Vihittyjen luettelo 1830–1865 (I Eb:1); Syntyneiden ja kastettujen luettelo 1830–1855 (I C1:8); Porin merimieshuoneen matrikkelit Ac:1–3.
- 28 Rowntree 1908, 137–140.
- 29 Turun ja Porin läänin henkikirjat 1830–1860.
- 30 Anderson 1980, 23.
- 31 Kuten Yrjö Kaukiainen huomauttaa, merimiesten ammattitaito tai ammattitaidottomuus määriteltiin purjelaiva-aikana pitkälti subjektiivisin ja työvoimakustannuksellisin perustein eikä alan yleisin kriteerein: ammattitaidottomia olivat ne, jotka pestattiin matruusin, timpurin tai pursimiehen (puosun) vakanssille, ammattitaidottomia taas kokeiksi, jungmanneiksi ja puolimaturuseiksi palkatut. Ammattitaitokysymystä sekoittaa myös se, että yhden miehen uralle mahtui pestejä eri vakansseilla ja joskus ammattitaidottoman merimiehen pesti saattoi seurata ammattitaitoisuutta ilmentävää pestiä. Kaukiainen 1991, 111.
- 32 Porin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto: kaupunkiseurakunnan kuolleiden ja haudattujen luettelo 1830–1855 (I F1:1).
- 33 Porin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto. Vihittyjen luettelo 1830–1865 (I Eb:1); Porin merimieshuoneen matrikkeli Ac:2 nro 990. Tarkkaa aikaa ei ole tässä mahdollista laskea, sillä pestauspäivä ei yleensä ollut sama kuin laivan reaalin lähtöpäivä.
- 34 Turun maakunta-arkisto (TMA), Porin maistraatin ja raastuvanoikeuden arkisto Cj:23 Porin maistraatin pöytäkirjat 29.3.1852 § 2; 3.4.1852 § 5 ja 21.4.1852 § 2.
- 35 Turun ja Porin läänin henkikirjat, Porin henkikirjat 1850.
- 36 Ågren 2009, 136; Bladh 1991, 22, 49–52.
- 37 Turun tuomiokapitulin arkkihiippakunnan arkisto. Avio- ja kihlauserohakemukset 1830–1890 F 1 (I)g: 2a – FI (I)g: 31a.
- 38 Ks. edellä Mahkonen 1980, 67–68.
- 39 SVT 1865.
- 40 Gillis 1984, 129–162.
- 41 Ks. esim. Vattula 1981, 49–61.
- 42 Sakari Heikkinen pitää alityöllisyyttä usein käytettyä liikaväestö-ongelmaa parempana terminä kuvaamaan 1800-luvun alkupuolen alhaisen ammattien eriytymisasteen leimaamaa tilannetta, jossa tuotanto ei enää kasvanut, vaikka sen parissa työskentelevien ihmisten määrä kasvoi. Kuvaus sopii hyvin 1800-luvun alkupuolen suomalaisiin maaseutuyhteisöihin, joissa vain harvat olivat nykymielessä kokonaisvaltaisesti työttömiä. Sen sijaan suurin osa otti osaa tuotannon johonkin vaiheeseen tiloilla tai harjoitti muita satunnaisia toimeentulokeinoja, mikä ei silti riittänyt turvaamaan riittävää elantoa. Heikkinen 1997, 71–74.

- 43 Artikkelissa on selitetty palkka-aineiston käyttötapaa ja lähdekriittisiä huomioita tarkemmin. Ks. erityisesti Ojala, Frigren & Eloranta 2014, 438–446. Kiitän Jari Ojalaa kuvion toteuttamisesta.
- 44 Ojala, Frigren & Eloranta 2014, 434–461.
- 45 Ks. esim. Uotila 2014, 197.
- 46 TMA Porin maistraatin ja raastuvanoikeuden arkisto. Maistraatin memoriaalipöytäkirjat 6.3.1837; 26.8.1837; 28.8; 3.9.1838.
- 47 Mäenpää 2002, passim., erit. 222, 239.
- 48 Ulvilan seurakunnan arkisto: vihittyjen luettelot 1813–1859 (I Eb:3). Porin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto: syntyneiden ja kastettujen luettelo 1830–1855 (IC1:8); HisKi-tietokanta: Pori:kuolleet; Porin merimieshuoneen arkisto: matrikkeli Ac:2. Nro 1138.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistolähteet

Turun maakunta-arkisto (TMA), Turku

Porin maistraatin ja raastuvanoikeuden arkisto

Kämnerinoikeuden pöytäkirjat 1830 (Co:29)

Maistraatin memoriaalipöytäkirjat 1837–1839 (Cm:5)

Maistraatin pöytäkirjat 1852 (Cj:23)

Porin merimieshuoneen arkisto

Merimiesmatrikkelit 1843–1930 (Ac:1-3)

Verkkolähteet

Arkistolaitoksen digitaaliarkisto <http://digi.narc.fi/digi/>

Porin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto

Kaupunki- ja maaseurakunnan vihittyjen luettelo 1830–1865 (I Eb:1)

Kaupunkiseurakunnan syntyneiden ja kastettujen luettelo 1830–855 (IC1:8)

Kaupunkiseurakunnan kuolleiden ja haudattujen luettelo 1830–1855 (IF1:1)

Kaupunkiseurakunnan rippikirja 1850–1855 (JK 376–377)

Turun ja Porin läänin henkikirjat

Porin ja Rauman henkikirjat 1845–1865 (T:47–T:86)

- Suomen sukututkimusseuran HisKi-tietokanta <http://hiski.genealogia.fi/hiski?fi>
- Turun tuomiokapitulin arkkihiippakunnan arkisto
Avio- ja kihlauserohakemukset 1830–1890 F 1 (I)g; 2a–FI (I)g; 31a
- Ulvilan seurakunnan arkisto
Vihittyjen luettelo 1813–1859 (I Eb:3)
- Uudenkaupungin kaupunki- ja maaseurakunnan arkisto
Vihittyjen luettelo 1793–1890
- Väestö jaettuna sukupuolen, iän ja siviilisäädyn mukaan. Suomenmaan virallinen tilasto. VI. Väkiluku-tilastoa. Ensimmäinen vihko. Suomen Väestö Joulukuun 31 p. 1865. (SVT 1865) Helsinki Keisarillisen Senaatin kirjapaino 1870. Luettu 18.12.2014 sähköisenä osoitteessa https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/67349/vara1_1865.pdf?sequence=1.
- Suomenmaan Wirallinen Tilasto VI:3, Toinen jakso. Väkiluku-tilastoa. Wäenlasku Maaliskuussa 1870 Helsingin, Turun, Wiipurin ja Oulun kaupungeissa (SVT 1870). Helsinki, Senaatin kirjapaino 1874. Luettu 1.12.2014 sähköisenä osoitteessa: <https://www.doria.fi/handle/10024/67272>.
- Suomenmaan Tilastollinen Vuosikirja 1879 (SVT 1879). Tilastollinen toimisto. Helsinki 1878. Luettu 18.12.2014 sähköisenä osoitteessa: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/67170/stv_1879.pdf?sequence=1.

Kirjallisuus

- Anderson, Michael (1980): *Approaches to the History of the Western Family 1500–1914*. Studies in Economic and Social History. Macmillan Publisher Ltd.
- Ahlström, Christian (1988): Sjömän i Helsingfors 1819–1849. Iakttagelser om levnadsvillkor och arbetsförhållanden. *Historisk Tidskrift för Finland* 73:3, 511–534.
- Bladh, Christine (1991): *Månglerskor: Att sälja från korg och bord i Stockholm 1819–1846*. Stockholmsmonografier 109. Stockholms stad.
- Bruijn, Jaap R. (1997): Career patterns. Teoksessa Paul C Van Royen, Jaap R. Bruijn & Jan Lucassen (toim.), *Those Emblems of Hell? European sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870*. Research in Maritime History no. 13. International Maritime Economy History Association, St. John's, Newfoundland, 25–34.
- Burton, Valerie (1991): The Myth of Bachelor Jack: Masculinity, Patriarchy and Seafaring Labour. Teoksessa Colin Howell & Richard J. Twomey (toim.), *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*. Academic Press, Fredrickton, New Brunswick, 179–198.
- Burton, Valerie (1999): Whoring, drinking sailor: Reflections on masculinity from the labor history of nineteenth-century British Shipping. Teoksessa

- Margaret Walsh (toim.), *Working Out Gender. Perspectives from Labour History*. Ashgate, Aldershot, 84–101.
- Earle, Peter (1997): English Sailors, 1570–1775. Teoksessa Paul C Van Royen, Jaap R. Bruijn & Jan Lucassen (toim.), *Those Emblems of Hell? European sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870*. Research in Maritime History no. 13. International Maritime Economy History Association, St. John's, Newfoundland, 73–92.
- Gillis, John, R. (1984): Peasant, Plebeian, and Proletarian Marriage in Britain, 1600–1900. Teoksessa David Levine (toim.), *Proletarianization and Family History*. Studies in Social Discontinuity. Academic Press, Orlando, 129–162.
- Hagmark-Cooper, Hanna (2008): *Avsked och återseende. Sjömansbustruns liv under 1900-talet*. Svenska Litteratursällskapet i Finland, Helsingfors.
- Happonen, Päivi (2009): *Kaksi todellisuutta? Kirkonkirjat ja henkikirjat Sortavalan kaupungin väestöllisen profiilin kuvaajina 1800-luvun alusta vuoteen 1940*. Yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja nro 96. Arkistolaitoksen toimituksia 8. Joensuun yliopisto, Joensuu.
- Hautala, Kustaa (1967): Merimiesten karkaaminen suomalaisilta laivoilta 1800-luvulla. Teoksessa Sven-Erik Åström, Yrjö Blomstedt & Ilkka Hakalahto (toim.), *Näkökulmia menneisyyteen. Eino Jutikkalan juhlakirja*. WSOY, Helsinki, 101–126.
- Heikkinen, Sakari (1997): *Labour and the Market. Workers, Wages and Living Standards in Finland, 1850–1913*. Commentationes Scientiarum Socialium 51. Helsinki.
- Hinkkanen, Merja-Liisa (1992): Expressions of Longing, Sources of Anxiety? The Significance of Contacts with Home for Finnish Sailors in London and Hull in the Late Nineteenth Century. Teoksessa Lewis R. Fischer & Walter Minchinton (toim.), *People of the Northern Seas*. Research in Maritime History. International Maritime History Association. Newfoundland, 63–79.
- Hinkkanen, Merja-Liisa (2003): Land amidst the Sea. Merchant Seamen and Port Towns in the Nineteenth Century. Teoksessa Marjaana Niemi & Ville Vuolanto (toim.), *Reclaiming the City*. Studia Fennica Historica. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki, 177–190.
- Hoffman, Kai (1974): *Merimieskirstusta eläkelaitokseen. Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936*. Merimieseläkekassan julkaisuja IV. Helsinki.
- Häkkinen, Antti (2014): Vuosisadat, sukupolvet, elämäkulut. Merkitysten analysoimisesta toiminnan tutkimiseen. Teoksessa *Työväestö ja hyvinvointi*. Toim. Matti Hannikainen. Väki Voimakas 27. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Tampere, 13–35.
- Kaukiainen, Yrjö (1997): Finnish and International Maritime Labour Markets in Age of Sail: Was there a Market? Teoksessa Paul C Van Royen, Jaap R. Bruijn & Jan Lucassen (toim.), *Those Emblems of Hell? European sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870*. Research in Maritime History no.

13. International Maritime Economy History Association, St. John's, Newfoundland, 101–110.
- Kaukiainen, Yrjö (1991): *Sailing into Twilight: Finnish shipping in an age of transport revolution 1860-1914*. Studia Historica. Suomen historiallinen seura, Helsinki.
- Kaukiainen, Yrjö (2000): *Laiva Toivo, Oulu*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Lybeck, Jari (2012): *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle*. Turun yliopisto, Turku.
- Lybeck, Jari (2012), *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle*. Turun yliopisto, Turku.
- Mahkonen, Sami (1980): *Avioero. Tutkimus avioliittolain erosäännösten taustasta ja tarkoituksesta*. Suomalainen lakimiesyhdistys, Helsinki.
- Markkola, Pirjo (1994): *Työläiskodin synty. Tamperelaiset työläisperheet ja yhteiskunnallinen kysymys 1870-luvulta 1910-luvulle*. Historiallisia tutkimuksia 187. Suomen Historiallinen Seura, Helsinki.
- Mäenpää, Sari (2002): *New Maritime Labor? Catering Personnel on British Passenger Liners, 1860–1938*. Julkaisematon väitöskirja. University of Liverpool.
- Nutting, P. Bradley (2010): Absent Husbands, Single Wives: Success, Domesticity, and Seminuclear Families in the Nineteenth-century Great Lakes World. *Journal of Family History* (35), 329–345.
- Ojala, Jari (1999): *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa. Purjemerenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700–1800-luvulla*. Bibliotheca Historica 40. Suomen Historiallinen Seura, Helsinki.
- Ojala, Jari; Pehkonen, Jaakko & Eloranta, Jari (2013): Desertions in nineteenth century Nordic Shipping: Modeling Quit Behavior. *European Review of Economic History* (17), 122–140.
- Ojala, Jari, Frigren, Pirita and Eloranta, Jari (2014): Lönade det att gå till sjös? Arbetars löner till sjös och på land i 1800-talets Sverige och Finland. *Historisk Tidskrift* 134:3, 434–461.
- Palmer, Sarah & Williams, David M. (1997): British sailors, 1775–1870. Teoksessa Paul C Van Royen, Jaap R. Bruijn & Jan Lucassen (toim.), *Those Emblems of Hell? European sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*. Research in Maritime History no. 13. International Maritime Economy History Association, St. John's, Newfoundland, 93–118.
- Paulaharju, Samuli (1925): *Vanha Raabe*. Helsinki.
- Piilahti, Kari-Matti (2007): *Aineellista ja aineetonta turvaa: Ruokakunnat, ekologistaloudelliset resurssit ja kontaktinmuodostus Valkealassa 1630–1750*. Bibliotheca Historica 106. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Rahikainen, Marjatta (2006): Kadonneen työn jäljillä. Teoksessa Marjatta Rahikainen ja Kirsi Vainio-Korhonen toim., *Työteliäs ja uskollinen. Naiset piikoina ja palvelijoina keskiajalta nykypäivään*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki, 7–31.

- Rannaste, Jorma (1982): *Porilainen merimies 1840-luvulta 1870-luvulle*. Suomen historian julkaisematon pro gradu. Turun yliopisto.
- Rowntree, Seebohm B. (1908): *Poverty: a study of town life*. Toinen painos. Mc Millan & Co. Limited, London.
- Saarinen, Juhani (1972): *Porin kaupungin historia III*. Pori.
- Syrjäsoo, Kristiina (2000): *Puosun pojat ja timpurin tyttäret. Merimiesperheiden elämää Turussa 1800-luvulla*. Kulttuurihistorian julkaisematon pro gradu. Turun yliopisto, Turku.
- Uotila, Merja (2014): *Käsityöläinen kyläyhteisönsä jäsenenä. Prosopografinen analyysi Hollolan käsityöläisistä 1810–1840*. Jyväskylä Studies in Humanities 237. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.
- Van der Heijden, Manon & Van den Heuvel, Danielle (2007): Sailors' families and the urban institutional framework in early modern Holland. *History of the Family* 12, 296–309.
- Vattula, Kaarina (1981): Perhetalous ja naisen työt. Teoksessa *Naisen historiallisuus: yhteiskunta–yksilö–sukupuoli*. Seminaariraportti. Yhteiskuntatieteiden tutkimuslaitos sarja B N:o 33/1981, Tampereen yliopisto, Tampere, 49–61.
- Ågren, Maria (2009): *Domestic Secrets: Women & Property in Sweden 1600–1857*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill.