

Suomen talonpoikaispurjehtijat ja heidän aluksensa Ruotsin-ajan lopussa.

Kirjoittanut

EINO JUTIKKALA

L ä h t e e t

Kaupunkiprivilegioiden kaudellakin maaseudulla harjoitettu porvarillinen elinkeino, talonpoikaispurjehdus on historiantutkijoille tuttu pääasiallisesti sitä säätelevistä asetuksista taikka kaupunkien sitä vastaan tähdätyistä ja kihlakuntien sitä puolustavista valtiopäivävalituksista. Suurella vaivalla voidaan eriluontoisista tilikirjoista poimia hajanaisia tietoja joltakin paikkakunnalta lähteneistä aluksista tai Tukholmaan saapuneista lasteista, mutta kun talonpoikaispurjehtijain laivat ja laivaosuudet eivät olleet vakinaisen veron objekteja, on yleiskuvan saaminen koko maan maalaisaluksista tilapäisveroluetteloiden varassa. Vanhimmat koko Suomea koskevat, julkaistut numerotiedot ovat tiettävästi vasta REININ *Statistisk teckningin* v. 1843 ilmestyneessä painoksessa, ja siinäkin talonpoikaislaivat on ryhmitetty vain läänittäin.¹ Pitäjittäin kerättyjä, mutta osittain horjuvia ja ristiriitaisia tietoja on saatavissa Böckerin kokoelmista. Parhaan, ellei ehkä ainoankin lähdeaineiston tarjoaa tällöin se Ruotsin kuninkaan kaikkien alamaisten omaisuuden arviointi, joka v. 1800 maksettavaksi säädettyä veroa varten suoritettiin.²

Veroa koskevan asetuksen analysointi ja itse arvioimisasiakirjain tarkastelu osoittaa tässä lähdesarjassa joitakin puutteita ja aukkoja,³ mutta niitä ei näytä ilmenevän maaseudun laivanomis-

¹ G. REIN, *Statistisk teckning af storfurstendömet Finland*, 2 painos. 1843, s. 63.

² Maaherrain kirjeisiin liittyvässä kokoelmassa Ruotsin Valtakunnanarkistossa.

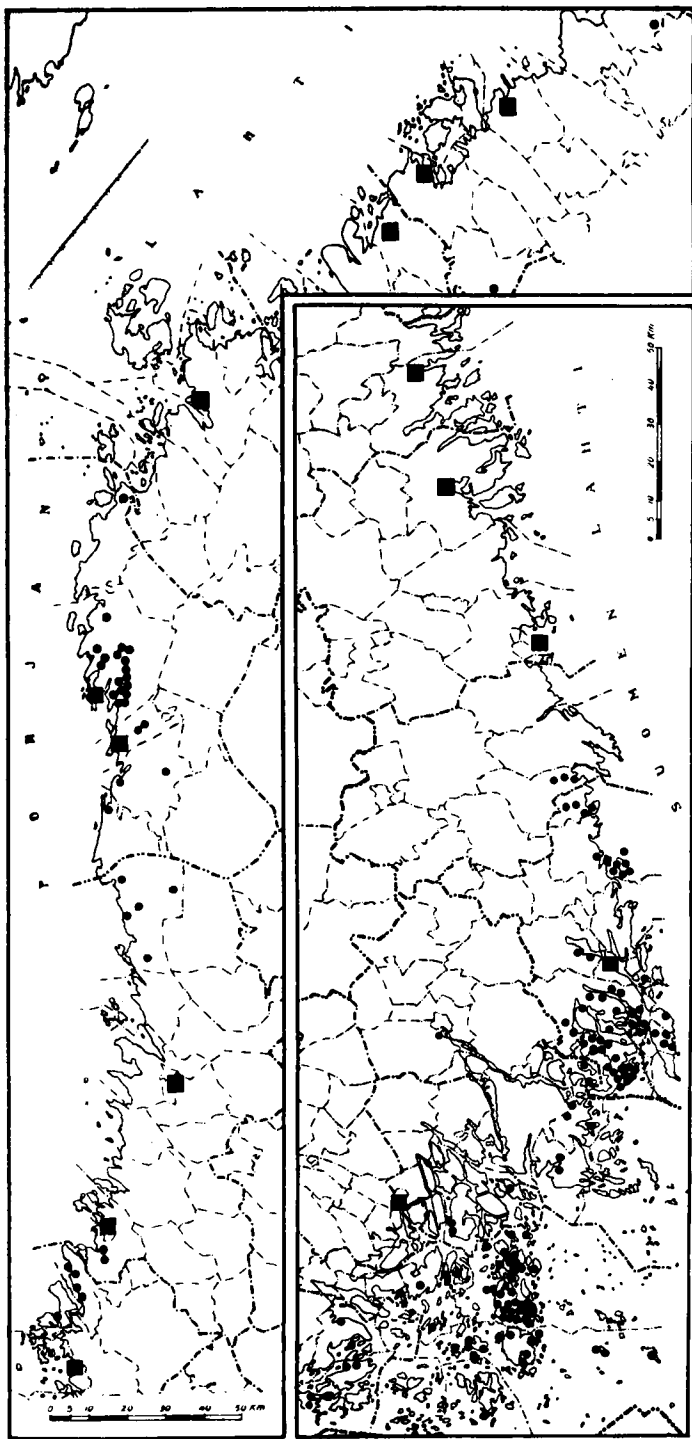
³ JUTIKKALA, Suomen varallisuussuhteet Ruotsin-ajan päättyessä. *Hist. Aika-*kauskirja 1949. n:o 3.

tusten kohdalla. Ei ole mitään syytä olettaa, että yhden talonpojan alusosuus olisi sen paremmin jätetty verottamatta kuin toisenkaan, vaikka tietenkin jokin kokonaiskuvan kannalta merkityksetön laiminlyönti on voinut tapahtua. Lähteissä olevia aukkoja tuntuu ensi silmäyksellä paljastavan se havainto, että useimmissa pitäjissä ei verotettujen laivaosuuksien summista kerry tasaista lukua. Mutta laivakuntien ei suinkaan tarvitse olla pitäjänsisäisiä, vaan ulkopitäjäläisilläkin on voinut olla niissä osuuksia, eikä siis tällä perusteella ole aihetta väittää veroluettelon tietoja epäluotettaviksi. Erityisesti tulee kysyneeksi Lohtajalla, josta mainitaan pelkästään laivan viidenneksen omistaja ja jonka naapuripitäjissäkään ei ollut ketään muuta talonpoikaispurjehtijaa, ovatko muut neljä viidesosaa jääneet verotusviranomaisille ilmoittamatta. Todennäköisempänä selityksenä pitäisimme tässä tapauksessa sitä, että Mutkalammin Ainalin rikas isäntä on ollut osakkaana jossakin kokkolalaisessa laivayhtiössä. Kaupungeissa veroluettelo vain harvoin mainitsee porvarin laivanomistuksen suuruuden, ja sen raha-arvo tavallisesti sisältyy tämän irtaimen kauppavarallisuuteen, joten maaseudun tietoja ei voida kombinoida kaupungeista saataviin.

Satakuntaa koskevat tiedot ovat osittain, mutta vain osittain, käyttökelvottomat sen vuoksi, että siellä yksi osakas on maksanut veron koko laivakunnan puolesta; tiedämme siis, että osakkaita on ollut useita, mutta emme tunne heidän määräänsä eikä osuuksia ilmaisevia murtolukuja.

Purjehtijain ja alusten maantieteellinen ryhmittäminen

Talonpoikaispurjehdus rajoittui pääasiallisesti kahteen merenrannikon osaan: Ahvenanmaahan (276 laivanosakasta t.-omistajaa) ja Rymättylästä Siuntioon ulottuvalle Itämeren ja läntisen Suomenlahden rannikkovyöhykkeelle (141 laivanosakasta t.-omistajaa). Näiden alueiden ulkopuolella oli vain hajanaisia pesäkkeitä Kustavissa, Pyhämaalla, Rauman maaseurakunnassa, Merikarviassa, Lapväärtissä ja Närpiössä sekä pari yksinäistä laivanomistajaa etäällä pohjoisessa. Kaikkiaan tapaamme haja-alueilla ainoastaan 37 laivanosakasta t.-omistajaa, lukuun ottamatta Rauman maaseurakuntaa ja Merikarviaa, joissa laivoja oli 6 ja joista osakkaiden lukua ei tunneta, mutta voitaneen arvioida pari—kol-



Maaseudun laivanomistajat tai laivaosundenomistajat Suomen mannermaakunnissa v. 1800. Satakuntaan nähden vrt. tekstiä. Kolmea tilattomaan väestöön kuuluvaa laivosakasta (2 Korppoosta, 1 Kemiöstä) ei ole voitu sijoittaa kartalle.

meksikymmeneksi. Yksityisistä pitäjistä oli talonpoikaispurjehtijoita eniten sillä seudulla, mihin myöhemmin syntyi purjelaivoistaan kuuluisa kaupunki, Maarianhamina: Jomalassa (58) ja Lemlandissa (50). Vuoden 1830 vaiheilla, mistä lähtien tietoja Ahvenanmaan talonpoikaisaluksista on säännöllisesti ollut saatavissa, oli Lemland ensimmäinen Ahvenanmaan merenkulkupitäjästä; miltei joka talonpojalla oli siellä hallussaan laiva tai ainakin laivanosa.¹ Pohjanmaan talonpoikaispurjehduspitäjinä mainitsee myös BÖCKER v. 1815 kirjoittamassaan Vaasan läänin kuvauksessa Närpiön ja Lapväärtin.² Enimmillä mannermaakuntien purjehtijoillakin oli talonsa saarilla, niemekkeillä tai merenlahtien rannoilla. Monet pohjalaiset samoin kuin muutama Merikarvian ja pari Degerbyn (Inkoon) laivanvarustajaa asui kuitenkin siksi etäällä rannasta, että heillä tuskin oli valkamaa omilla tiluksillaan; pisin matka satamaan oli purmolaisella prikinomistajalla Sissbackalla. Muutamat sisämaanasukkaat, kuten Siuntion Pikkala ja saman pitäjän Sunnanvikin Vintas, kenties myös Lapväärtin puskamarkkilaiset, lienevät jokea myöten päässeet talonsa luo. Köyhillä ulkosaarilla, joiden asukkailla ei ollut muuta oman talouden tuotetta kuin kalaa vietävänä, oli sekä Ahvenanmaalla että mannermaakunnissa melko harvoja laivanvarustajia. Toisaalta heitä ei ollut paljonkaan Varsinais-Suomen pitkien saaristoväylien saartamalla rannikolla, ei esimerkiksi lainkaan Sauvo-Karunassa, missä LAURIKKALA vielä 1780-luvun perunkirjojen avulla on heitä löytänyt.³

Kolmea vuosikymmentä myöhemmin oli Böckerin tietojen mukaan Uudellamaalla, missä purjehdusta oli alettu harjoittaa myös maakunnan itäosissa, talonpoikaisaluksia 59—61, Varsinais-Suomessa 99—114, Ahvenanmaalla 96, Satakunnassa 13, Etelä-Pohjanmaalla 26—32 ja Pohjois-Pohjanmaalla 11.⁴

Alusten maantietellinen ryhmittäminen ei ole sama kuin niiden omistajien, vaikka oletammekin laivan kotipaikan olleen siinä pitäjässä, missä sen enimmät osakkaat asuivat. Talonpoikaispurjehduksen levinneisyysalueet tietenkin jäävät samoiksi, piirrämepä ne kartalle omistajain tai alusten mukaan, mutta laivaluvun osoittama elinkeinon voimakkuus eri merenkulkuseuduilla ei vaihtele

¹ G. KÄHRE, Den åländska segelsjöfartens historia, 1939, s. 44, 47.

² Underrättelser från K. Finska Hushållningssällskapet II 2, s. 50.

³ SAINI LAURIKKALA, Varsinaissuomalaisten talonpoikaispurjehduksen kulttuuri-merkityksestä 1700-luvulla, Turun Hist. Arkisto X, s. 167—170.

⁴ Böckerska samlingen. Valtionarkisto.

samassa suhteessa kuin talonpoikaispurjehtijain määrä. Eroavuus johtuu laivanomistuksen erilaisista muodoista (ks. seur.). Ahvenanmaan talonpoikien mannermaakuntiin, nimenomaan Varsinais-Suomeen ja Pohjanmaahan verrattuina vähäiset laivaosuudet selittävät sen, että Itämeren—Suomenlahden rannikkovyöhykkeellä oli miltei yhtä monta (90) alusta kuin Ahvenanmaalla (96) ja että niitä Pohjanlahden piirissä oli 43. Maan kaikista laivanomistajista oli ahvenanmaalaisia 62 % ja lounaisrannikon talonpoikia vajaat 30 %, mutta laivoista omistivat ahvenanmaalaiset vain 42 %. Eri pitäjistä tuli ehdottomasti suurin laivaluku Nauvon osalle (33), toisena oli Närpiö (19) Lemlandin kiistellessä vasta kolmannelta sijasta Korppoon ynnä siihen luetun Houtskarın kanssa (kummasakin 17 alusta) ja Jomalan viidennestä sijasta Tenhola-Bromarvin kanssa (15).

L a i v a k u n n a t j a a l u s t e n k o k o

Laivojen kokonaismäärää ei tosin yksikköluvun tarkkuudella voida ilmoittaa, koska maakunnittainkaan laskien ei päädytä aivan tasaisiin kokonaislukuihin; poikkeumat johtuvat, kuten on mainittu, siitä, että jokin osuus mahdollisesti on jäänyt verottamatta tai että talonpojilla on ollut osuuksia kaupunkilaisten laivoissa ja päinvastoin. Kaikkiaan oli verotettuja aluksia noin 230 (täsmällisesti sanottuna 229 $1\frac{1}{2}$), ja 124 omistajaa hallitsi yksinään laivaa. Loput 105 laivaa (46%) kuului laivakunnille. Maakuntien väliset eroavuudet omistustavassa ovat erittäin silmään pistävät: Satakunnassa ei ollut ainoatakaan yksityisen kokonaisuudessaan omistamaa alusta, Ahvenanmaalla niitä oli vain 17 (18%) ja Uudellamaalla 12 (43 %), kun sen sijaan Pohjanmaalla jokainen laiva (lohtajalaista epäselvää tapausta lukuunottamatta) oli yhden miehen hallitsema ja Varsinais-Suomessa 70 eli 95 % laivoista. Juuri tämän vuoksi Varsinais-Suomen ja Pohjanmaan 107 laivanomistajalla oli yhteensä enemmän laivoja kuin Ahvenanmaan 276:lla. Eri suuruisista osuuksista olivat Ahvenanmaalla neljännekset tavallisimmat (128 omistajaa), ja niinkin pieniä osuuksia kuin kahdeksanneksia oli 35:llä. Vaikka Uudenmaan aluksista miltei toinen puoli kuului yksinomistajille, oli sikäläistenkin purjehtijain suuri enemmistö (61:sta 49) laivakuntain osakkaita. Täällä olivat kolmannekset suosituimpia osuuksia (20 omistajaa), ja vastaavasti oli pikkuosuuksista kuudennes tavallisin. Sekä Ah-

Talonpoikaispurjehtijat ja heidän aluksensa v. 1800.

	Laivan tai laivaosuuksien omistajia	Näistä						Koko laivan omis- tajia	Laivoja kaik- kiaan ¹
		1/2	1/3	1/4	1/6	1/8	muita osia		
Saltvik	18	7	7	2	—	—	1(3/8), 1(3/8)	—	7
Sund	16	6	3	3	—	—	1(2/3)	3	8
Vårdö	17	6	3	5	—	1	1(7/12)	1	7
Finström	28	—	5	5	—	15	1(3/4), 1(3/8)	1	8
Geta	14	1	—	7	—	6	—	—	3
Hammarland	31	3	3	20	—	4	1(1/16)	—	8
Eckerö	9	1	—	8	—	—	—	—	2 ^{1/2}
Jomala	58	—	5	40	4	7	—	2	15
Lemland	50	8	12	22	2	2	1(3/8)	3	17
Lumparland	20	8	1	6	—	—	1(3/4)	4	11
Föglö	7	1	3	—	—	—	—	3	4 ^{1/2}
Kumlinge	8	—	8	—	—	—	—	—	4
Ahvenanmaa	276	41	50	128	6	35	4(3/8), 1(2/3), 1(7/12), 2(3/4), 1(1/16)	17	96 ^{17/48}
Pyhämaa	4	—	—	—	—	—	—	4	4
Taivassalo	7	—	—	—	—	—	—	7	7
Rymättylä (ja Merimasku)	5	—	—	—	—	—	—	5	5
Korppoo	18	—	1	—	—	—	—	17	17
Nauvo	34	—	—	—	—	—	1(2/3), 1(3/4)	32	33
Parainen	3	—	1	—	—	—	—	2	2
Kemiö	6	—	2	2	—	—	—	2	3
Särkisalo	3	—	2	1	—	—	—	—	1
Halikko	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Varsinais-Suomi	81	—	6	3	—	—	1(2/3), 1(3/4)	70	74 ^{1/6}
Tenhola ja Bro- marv	36	6	17	1	6	—	—	6 ²	17
Pohja	5	1	—	—	—	1	1(2/3), 1(1/16)	1	2
Karjaa	4	—	—	—	1	2	—	1	1
Inkoo	12	1	3	4	2	—	—	2 ³	5
Siuntio	4	1	—	—	—	—	1 (epävarma) ⁴	2	3
Uusimaa	61	9	20	5	9	3	1(2/3), 1(1/16), 1(epä- varma)	12	27 ^{11/16}

¹ Useimmissa pitäjissä ei saada summaksi tasaista kokonaislukua, mutta tässä se on yleensä pyöristetty sellaiseksi. Maakunnittaiset summat on sen sijaan tarkoin laskettu vaakasuorista sarakeista.

² Näistä yhdellä lisäksi 1/2 laivaa.

³ Näistä toisella lisäksi 1/6 laivaa.

⁴ Kuutinosuuksia 133 1/3 riksin arvosta. Puuttuu loppusummista.

	Laivan tai laivosuuk-sien omistajia	N ä i s t ä Laivaosuuksien omistajia						Koko laivan omistajia	Laivoja kaik-kiaan
		1/2	1/3	1/4	1/6	1/8	muita osia		
Rauman pitäjä . .	?							—	1 ¹
Merikarvia	?							—	5
Satakunta	?							—	6
Lapväärti	5	—	—	—	—	—		5	5
Närpiö	19	—	—	—	—	—		19	19
Pietarsaaren pitäjä	1	—	—	—	—	—		1	1
Lohtaja	1	—	—	—	—	1(1/8)		—	—
Pohjanmaa	26	—	—	—	—	1(1/8)		25	25 ¹ / ₈
Koko maa (ilman Satakuntaa)	444 ¹							124	229 ¹ / ₈

¹ Osakkaista 2 merkitty kartalle.

venanmaalla että Uudellamaalla tapaamme kerran niin vähäisen osuuden kuin 1/16, ja kummassakin samoin kuin Varsinais-Suomessa näemme yhdistettyjä osuuksia (3/8, 7/12, 2/3 jne), jotka olivat varmaan syntyneet kaupan, myötäjäisten tai sivuperinnön tietä.

Ahvenanmaalaisten talonpoikien liittyminen laivakunniksi silloin kun varsinaissuomalaiset ja pohjalaiset mieluummin halusivat naapureista riippumattomina hallita laivaansa, on jo sinänsä huomionarvoinen tosiasia. Jos alukset Ahvenanmaalla osoittautuisivat suuremmiksi kuin Varsinais-Suomessa tai Pohjanmaalla, olisi itsenkunkin merenkulkijatalonpojan tosiasiallinen laivaomaisuus kuitenkin eri maakunnissa ollut likipitäen samansuuruinen, ja erilainen omistustapa olisi aiheutunut vain pyrkimyksestä jakaa isojen laivojen hankintakustannukset monek-miehen osalle. Vaikka emme olekaan ryhtyneet laskemaan kaikkien ahvenanmaalaisten tai toisaalta mannermaakuntien maalaislaivojen keskimääräistä hintaa, koska se omistusta ilmoittavien erinimittäjäisten murtolukujen vuoksi olisi ollut melko työlästä ja koska laivoille veronpanossa merkityt raha-arvot saattavat olla mielivaltaisia ja varmasti ovat umpimähkäisiä, on yleinen vaikutelma se, että alukset eivät Ahvenanmaalla olleet sen suurempia kuin Varsinais-Suomessakaan. Ja laskutoimituksia suorittamattakaan havaitsee, että Pohjanmaalla, missä yksinomistus oli vallitsevana, alukset olivat tilavammat kuin missään muualla. Lapväärtissä arvioitiin kolme kuuttia 1000 pan-

kinriksiin ja neljäs 1200 pankinriksiin, Närpiössä muudan kuutti 900 ja toinen 1000 pankinriksiin; se alus, josta Lohtajan Ainali hallitsi viidennestä, oli niin ikään 1000 riksin hintainen, ja Ylipurmon Sissbackan Hansilla oli 2000 pankinriksin arvoinen priki. Etelä-Suomessa sen sijaan kuuttien, jahtien ja kaljaasien arvot vaihtelivat 100:sta 700 pankinriksiin, ja muutamia talonpoikaispurjehtijoita verotettiin vain »kajuuttaveneestä» tai »taativeneestä» (ståtbåt). Varsinais-Suomen merenkulkijoilla oli siis tosiaankin suurempi omaisuus aluksiinsa kiinnitettynä kuin ahvenanmaalaisilla, ja pohjalaisilla isännillä, joiden laiva monesti oli paljon kalliimpi kuin talo, vielä suurempi kuin ensiksi mainituilla. Pitkä purjehdus Tukholmaan avomerta myöten, johon oli rannikkovesien mataluuden ja karisuuden vuoksi turvaututtava¹ ja kenties vientitavaran laatu on Pohjanmaalla vaatinut isompia aluksia ja tekee siten teknilliseltä kannalta ymmärrettäväksi niiden suuren vetävyyden; mutta kun Pohjanmaalla alusten korkeista hankintakustannuksista huolimatta ei esiintynyt tarvetta liittyä laivakunniksi, voi selityksenä olla vain sikäläisten laivanvarustajatalonpoikien rikkaus.

Alusten lästimääristä ei ole ainoatakaan tietoa. Lapväärtistä ja Närpiöstä on ilmoitettu, montako syltä halkoja kukin laiva veti. Lapväärtin kalleimmaksi arvioitu kuutti kykeni ottamaan 60 sylen lastin, mikä vastaisi vähintään 20 lästin kantavuutta.² Muiden kuljetuskyky oli jonkin verran pienempi. SAMUELSSON³ on todennut, että vuosina 1805—10 tukholmalaisissa perunkirjoituksissa lästiä vastaava laivaosuus arvioitiin 15—20 pankinriksiin. Mutta perunkirjoitusarvot ovat varmaan hiukan käyviä hintoja alhaisemmat, ja Loviisan kaupungin taksoitusperusteiden selostuksen mukaan kaupunkilaisten kotimaassa purjehtivat alukset oli merkittävä 20—30 riksin hintaisiksi lästiltä.⁴ Laskien 25 riksin mukaan etelä-suomalaiset talonpoikaisalukset olisivat jääneet alle 30 lästin

¹ E. E. KAILA, Pohjanmaa ja meri 1600- ja 1700-luvulla, s. 260—264.

² Halkolastista ei ole aivan helppo laskea lästimäärää, koska ensinmainitun suuruutta ei rajoittanut paino vaan sen vaatima tila. Maist. V. MATTILA on kirjoittajalle ilmoittanut, että suurin määrä halkoja lästiä kohden, minkä hän on tavannut 1600-luvulla itäsuomalaisten talonpoikaispurjehtijain aluksissa, on 3 syltä. Tätä lukua on siis pidettävä maksimina, ja koska talonpojilla oli taipumus ilmoittaa lästimäärät jonkin verran todellisia alhaisemmiksi verojen vuoksi, voi se olla hiukan maksimia suurempikin.

³ K. SAMUELSSON, Den ekonomiska betydelsen för Stockholm av Finlands förlust. Skr. utg. av sjöhistoriska samfundet 6, 1945, s. 38, 39.

⁴ JUTIKKALA, Varallisuussuhteet, s. 180.

kantavuuden, mutta Pohjanmaan talonpojilla olisi ollut useita 30—40 lästin laivoja. Yli 50 lästin kantavia avoimia aluksia ei talonpojilla voimassaolleiden asetusten mukaan ollut lupa käyttää.

Talonpoikaispurjehtijat

Vakiintunut termi talonpoikaispurjehdus ei ole aivan oikea: täsmällisempää olisi käyttää sanaa maalaispurjehdus, mutta sana-kiista on joutava, koska esiintyy vain harvoja tapauksia, joissa ei ole asianmukaista puhua talonpoikien aluksista. Näin on laita ensinnäkin maaseudun säätyläisten ollessa laivanomistajia. Kartanot kuljettivat omilla aluksillaan tuotteitaan Ruotsin puolelle, ja niiden laivat on edellä esitetyissä laskelmissa otettu mukaan jo siitäkin syystä, että täsmällistä rajaa kartanon ja talonpoikais-talon välille ei enää vuonna 1800 voida vetää. Maalaisäätyläisten laivat olivat saman kauppalainsäädännön alaisia kuin talonpoikienkin, joskin aatelisprivilegiot takasivat rälssimiehille sekä kotimaan-että ulkomaankaupassa monia porvarillisia oikeuksia,¹ joiden merkitys lienee käytännössä ollut vähäpätöinen, koska vain harva aatelinen maanomistaja harjoitti merenkulkua. Aateliset tai aate-littomat kartanot eivät kuuluneet laivakuntiin, vaan omistivat yksinään aluksensa, ja jokin varsinaisen talonpoikaispurjehdus-alueen ulkopuolellakin sijaitseva kartano, kuten Halikon Joensuu harjoitti merenkulkua. Kaikkiaan tähän ryhmään kuuluvia laivan-omistajia oli alun toistakymmentä. Sen sijaan rautaruukkien omis-tamia aluksia ei ole sisällytetty tilastotauluihimme.

Toiseksi laivoja tai laivaosuuksia hallitsivat maaseudun tilat-tomat. Sikäli kuin nämä olivat lampuoteja taikka taloissa kirjoilla olevia omia poikia, heidät hyvällä syyllä voidaan lukea talonpojis-toon. Mutta joukossa on myös muutamia renkejä ja käsityöläisiä sekä kippareita, ja viimeksi mainitut saivat ilmeisesti elantonsa juuri merenkulun harjoittamisesta omalla aluksellaan. Tällöin ei enää ole kysymyksessä maatalouteen liittyvä sivuaskare kuten varsinaisessa talonpoikaispurjehduksessa, vaan pikemminkin maa-seudulla harjoitettu porvarillinen elinkeino.

Maalaispurjehtijain valtava enemmistö oli kuitenkin talonpoi-kaisia isäntämiehiä. Laivan tai laivaosuuden omistus sekä meren-kulun tuottamat tulot ja siinä hankittu kokemus sekä näköpiirin avartuminen korottivat heidän sosiaalista arvoasemaansa, jota

¹ MODÉE, Utdrag utur alle Publique handlingar I, s. 474, 473.

Varsinais-Suomessa¹ ja Uudellamaalla samalla monesti pönkitti rusthollin hallitseminen. Heidän kotiensa sisustus oli uudenaikaisempi ja monipuolisempi kuin heidän naapuriensa pirttien ja vierastupien, ja sitä koottaessa oli enemmän pantu painoa edustavuuden ja seurallisuuden vaatimuksiin.² Ahvenanmaan 276 maalaispurjehtijasta 28 eli noin kymmenes osa oli velkaantuneita, näistä neljä vähintään koko laivaosuutensa arvosta, mutta velkaantuminen tuskin oli sen yleisempää kuin maakunnan merenkulkua harjoittamattomienkaan talonpoikien keskuudessa. Uudellamaalla oli 19 eli noin 31 % maalaispurjehtijoista velkaisia. Kun kuitenkin talonpoikaispurjehdus täällä vanhastaan kukoisti juuri rautaruukkipitäjissä, Tenholassa, Inkoossa ja Pohjassa, joissa väestö yleisesti oli ottanut luottoa ruukinpatruunoilta,³ ei korkea velkaantumisprosentti suinkaan osoita, että alustenomistajat laivaosuuksia hankkiessaan olisivat joutuneet poikkeuksellisiin taloudellisiin vaikeuksiin. Varsinais-Suomessa ja Pohjanmaalla ei veroluetteloissa, joissa kuitenkin tällä kohdalla saattaa olla aukkoja, ainoallekaan maalaispurjehtijalle ole merkitty velkoja. Muutamilla merenkulki-joilla oli huomattavia rahavaroja, esim. Tenholan Vättlaxin Dragonin isännällä lähes 600 pankinriksiä ja Lohtajan Mutkalammin Ainalilla 800 pankinriksiä. Ja vaikka Ahvenanmaalla laivoja omistettiin vain osina, jopa pienempinä osina kuin mannermaakunnissa, on talonpoikaispurjehduksen välitöntä ja välillistä vaikutusta varallisuuteen nähtävissä siinä, että tällä pienviljelysseudulla yli sata maanviljelijää kohosi vähintään 1000 riksin arvosta verotettujen henkilöiden muodostamaan omaisuusryhmään.

¹ Vrt. LAURIKKALA, mk., s. 184—191.

² LAURIKKALA, mk., s. 177—183.

³ Vrt. G. NIKANDER, Vuoriteollisuus ja manufaktuurit. Suomen Kulttuurihistoria III, s. 26, 27, ja JUTIKKALA, Varallisuussuhteet, s. 186.