

OIVA TURPEINEN

## Suolaa ja diplomatiaa

### Suomalaisten kokemuksia Krimin sodasta

**Toisin kuin toisen maailmansodan aikana Suomessa sovellettiin 150 vuotta sitten kysynnän ja tarjonnan tosiasiaa suolakaupasakin. Vallitsi markkinatalous. Sama sääntö pätee myös molempien sotien jälkeisiin kausiin: 1940-luvun lopulla taloutta kontrolloitiin kovalla kädellä mutta ei Itämaisen sodan jälkeisinä vaikeina vuosina. Oolannin sota ei ollut kauhea mutta silti se oli tärkeä virstanpylväs niin Suomelle kuin koko Euroopalle. Ahvenanmaan demilitarisoinnin myötä Pohjan tilanne vakiintui pitkälle tulevaisuuteen.**

■ Haminan rauhan jälkeisissä selvittelyissä Suomesta muodostui jos nyt ei aivan so-tilaallista tyhjiötä, niin kuitenkin autonominen alue, jossa oli normaaleina vuosina melko vähän miehitysjoukkoja, venäläistä sotaväkeä. Taisteluista tarpeekseen saanut Suomi ei napissut eikä kapinoinut ratkaisua vastaan. Vähäinen vieras armeija herätti vähemmän paha verta suomalaisissa kuin suuri miesmäärä. Sotaväen majoitukseen ei aiheuttanut erityisen paljon ongelmia. Venäjä taas tarvitsi sotajoukkojaan muilla rintamilla.

Autonomian aika kuitenkin osoitti, että kriisitilanteissa Suomeen pystyttiin tuomaan nopeasti venäläisiä sotajoukkoja. Napoleonin taltuttamisen jälkeen ensimmäinen paha kriisi osui 1820-luvun lopulle. Venäjä alkoi mitellä voimiaan Turkin kanssa keväällä 1828. Englanti vastusti Venäjän vaikutusvallan kasvua Balkanilla. Sota Englannin ja Venäjän välillä näytti todennäköiseltä. Pietarissa oli pantu huolestuneena merkille, että Ruotsissa oli voimistunut liike saada Suomi takaisin. Englannin salainen diplomatia löi lisää löylyä lupailamalla Ruotsille

Suomea, jos se liittyisi mukaan sotaan. Ruotsin kuningas puhui venäläisystävällisyydestä, mutta Pietari piti sitä perinteisenä juonena eli puhua rauhan aatteesta mutta samalla hautoa sotaa.

Kenraalikuvernööri Zakrevski piti tilannetta hälyttävänä ja vaati Venäjältä lisäjoukkoja Suomeen Ruotsin mahdollisen hyökkäyksen varalta. Suuriruhtinaskunnassa oli hänen mielestään aivan liian vähän venäläistä sotaväkeä, ja sekin oli hajallaan. Zakrevskin mielestä Suomeen oli siirrettävä osia Kronstadtin 23. divisioonasta ja Pietarista Donin kasakkarykmentti. Kaikki Suomen strategisesti tärkeät paikat oli miehittävä. Erityisen huolissaan Zakrevski oli Ahvenanmaan jääkäripataljoonasta, joka helposti hyökkäyksen seurauksena saattaisi joutua turmioon.

Sodan varjo väistyi viimeistään 1829, mutta jo seuraavana vuonna huolestuneisuus kasvoi kun Ranska osoitti, että se ei ollut vielä saanut vallankumouksesta tarpeekseen. Kiperä tilanne pulpahti esiin myös 1831, kun kapinoivat puolalaiset olivat vaatimassa muutakin kuin jokapäiväistä leipää ja 1848, kun Pariisissa punottiin vallankumousta, vieläpä keskellä talvea. Seuraavana vuonna Venäjä näytti mahtiaan maailmalle. Unkarin kapina kukistettiin verisesti.

### Sota tulee

Tämä kaikki oli kuitenkin vasta esinäytöstä. Syksyllä 1853 Venäjä ja länsimaat ajautuivat vastakkain. Seuraavan vuoden 1854 alussa sota oli tosiasia. Julkisuudessa Venäjä lähti uskonsotaan Turkkiä, Ranskaa ja Englantia ja lopulta Sardiniaakin vastaan. Länsivallat eivät voineet propagandassaan vetää samaisesta narusta, kun muslimien ja kristittyjen uskonopeissa oli vielä pikkueroja.

Suomessa tajuttiin tilanteen vakavuus. Talvella 1854 salaneuvos paroni Lars Gabriel von Haartman laati salaisen lisäsuunnitelman Suomen rannikkoalueen puolustuksen lujittamiseksi. Sen keskeinen ajatus oli vapaaehtoislaivaston muodostaminen. Kahdenkymmenen laivan tehtävänä oli puolustaa rannikkoaluetta ja saaristoa Han-

gon ja Eckerön välisellä osuudella. Jokaisessa aluksessa olisi yksi tai kaksi tykkiä ja komentajan lisäksi 7–10 hengen miehistö.

Hangon ja Koiviston välille tuli muodostaa tykkilaivasto, joka käsittäisi 64 venettä. Koko vahvuus olisi kaksi prikaatia, molemmissa kaksi pataljoonaa. Jokaisessa veneessä olisi 35 soutajaa ja sen ohella kunkin prikaatin reservinä olisi 80 henkeä, joista saataisiin miehistöä mahdollisten tappioiden peittämiseksi. Soutajien palveluaika olisi viisi kuukautta, toukokuun alusta syyskuun loppuun. Tykkiveneiden komentajiksi tulisivat suomalaiset.

Keisari hyväksyi semmoisenaan Haartmanin ehdotuksen Pietarissa 22. maaliskuuta 1854, ja siitä annettiin majesteetin allekirjoittama salainen reskripti. Rahoittajana oli Suomi. Ministerivaltiosihtööri Armfelt toimitti Nikolain vahvistaman suunnitelman aseuksineen kenraalikuvernöörin tehtäviä hoitavalle Rokassovskille, joka Suomessa olevien sotajoukkojen komentajana oli näidenkin uusien sotilasyksiköiden ylivalvoja. Rokassovski viestitti asiasta senaatille. Suunnitelmista siirryttiin pikavauhdilla toimiin – ja niin salainen kuin asia olikin, tihkui siitä tietysti tietoja monille tahoille.<sup>1</sup>

Maalis-huhtikuun vaihteessa 1854 kypsyi Pietarin meriministeriössä suunnitelma yksityisten suomalaisten omistamien höyrylaivojen mahdollisesta käyttämisestä sotatarkoituksiin erityisesti hinaustehtävissä. On mahdollista, että idean isä oli meriministeri Menshikov, jonka kenraalikuvernöörin tehtäviä Suomessa hoiti Rokassovski. Ministeriö oli saanut tietoja Suomen höyrylaiva-yhtiön Pietarin asiamieheltä viidestä höyryaluksista. Nämä olivat Furst Menschikoff, Storfursten, Murtaja, Valamo ja Viborg. Ministeriö halusi nyt tietää, millä ehdoilla alukset voitaisiin antaa sotavoimien käyttöön. Asialla oli tietysti kiire; Rokassovskin olisi lausuttava oma kantansa asiaan.

Aluksia käytettäessä sotatarkoitukseen oli otettava huomioon useita eri tekijöitä. Molempien alusten polttoaineena oli kivihiili, jonka varastopaikkoina olivat Helsinki ja Turku. Yhteensä varastossa oli kuitenkin vain noin 5 000 tynnyriä kivihiiiltä. Sota-ajan oloissa laivojen miehistön vuokraaminen

olisi erittäin ongelmallista, jopa mahdotonta. Niin ikään vastuukysymykset olivat pulmallisia. Vahinkojen varalta alukset pitäisi vakuuttaa täydestä arvostaan. Laivojen elegantti sisustus saattaisi kärsiä pahoja vaurioita miehistö- ja rahtikuljetuksissa. Vahingoilta ei välttyttäisi siinäkään tapauksessa, mikäli aluksista tulisi sairaaloita.<sup>2</sup>

Neuvoteltuaan Venäjän merivoimien kanssa Suomen hallitus antoi suuriruhtinaskunnan tullilaitokselle sota-ajan erityisohjeet 23. maaliskuuta 1854. Näiden tarkoituksiksi mainittiin Suomen suojaaminen vihollisen hyökkäyksiltä odotettavissa olevien sotaoperaatioiden aikana.

Kaikkien majakoiden valaisu kahta lukuun ottamatta olisi kiellettyä. Poikkeuksen tekivät vain Norrskärin ja Enskärin majakat Pohjanlahdella, mutta jos havaittaisiin vihollisen lähestyvän, nämäkin majakat oli heti sammutettava. Järjestely merkitsi myös sitä, että Ruotsin ja Eckerön välinen postitie suljettiin.

Samalla määrättiin, että ulompana Suomenlahdella, Porkkalanniemellä, Ahvenanmaalla ja Signilskärissä olevat luotsipaikat siirrettiin läheisille saarille tai mantereelle. Poikkeuksen muodosti vain Pellingen luotsipaikka Glasholmenilla. Ahvenanmaan pohjoisosan ja Pohjanlahden luotsipaikat jäivät toimintaan mutta ehdolla, että vihollisen lähestyessä niistäkin poistuttiin välittömästi. Niin ikään kaikkien purjehdusväylien merimerkit oli luotsi- ja majakkalaitoksen määräyksestä heti poistettava.<sup>3</sup>

Muihinkin varotoimiin ryhdyttiin. Niinpä kruununkyydillä kuljetettiin Suomen pankista kolmantena, viidentenä ja seitsemäntenä päivänä huhtikuuta 1854 Hämeenlinnan rahatoimikamariin kulta- ja hopearahaa. Sen arvoksi laskettiin hopeassa lähes 2,2 miljoonaa ruplaa. Tällainen mahtava mammonaläjä ei mahtunut aivan pieniin astioihin. Kultarahat, joita oli 25 005 kappaletta,

1. Kenraalikuvernöörin kanslian arkisto (lyh. KKK), salaiset aktit 325/1854, kotelo 25: Na tshjot dopolnitelnyh merah k oborone pribrezhja Finljandii (lisätoimista Suomen rannikon suojelemiseksi). Kansallisarkisto.

2. KKK, salaiset aktit 325, lehdet 1–32.

3. Kiertokirje 23.3.1854 aktissa KKK, salaiset aktit 325.

pantiin rautakirstuun. Hopearahat sullottiin 292 astiaan.

Toisena sotavuonna 1855 katsottiin Hämeenlinna liian vaaralliseksi kalleuksien säilytyspaikaksi. Bomarsundin valloitus ja sen räjäyttäminen ilmaan merkitsi uusia uhkia Suomelle. Yleisesti oltiin sitä mieltä, että vihollinen tekisi maihinnousun ja yrittäisiin tunkeutua Hämeen kautta Pietariin. Silloin saattaisivat Hämeenlinnassa olevat Suomen pankin varat ja muut kalleudet joutua vihollisen käsiin. Niinpä kenraalikuvernöörin tehtäviä hoitava kenraaliluutnantti Rokassovski – laajoine erikoisvaltuuksineen – ja Suomen hallitus laativat varasuunnitelman tämän varalta. Salaisessa kirjelmässä Hämeen läänin kuvernöörille annettiin elokuun jälkipuoliskolla 1854 toimintaohjeet. Jos vihollinen ylittäisi läänin rajan, arvotavara olisi heti kuljetettava kruununkyydillä Mikkeliiin. Kuljetusten varmistamiseksi olisi mahdollisuuksien mukaan otettava sotilasosasto.<sup>4</sup>

Jo aiemmin eli 1. helmikuuta 1854 senaatti esitti salaisen selonteon Rokassovskille. Se huokui syvää huolestuneisuutta. Miten Suomen merenkulku ja kauppalaivasto selviytyisivät sodan oloissa? Samalla kysymys liittyi kiinteästi elinkeinoelämään ja mahdollisen kadon sattuessa elintarvikehuoltoon. Hallitus arvioi Suomen kauppalaivaston määräksi 470 alusta, missä luvussa eivät olleet mukana maalaisalukset. Laivaston lästimäärä oli noin 54 000 ja miehistö 6 000 henkeä. Suurten rahtikustannusten takia suuri osa laivastosta toimi ulkomailla ja kuljetti rahtia ulkomaan satamien välillä. Tästä saivat suomalaiset varustamot sievoiset voitot. Varsinkin vuonna 1853 rahtihinnot olivat nousseet pilviin, jollaista ennen kymmeneen vuosiin ei ollut koettu. Niinpä kauppalaivastosta vain mitätön osa oli talvehtinut Suomessa. Ulkomailla oli noin 220 laivaa, joiden lästimäärä oli 32 000 ja miehistön luku 3 500.

Senaatti toi painokkaasti esiin Rokassovskille laivanvarustamojen näkemyksen. Euroopan poliittisen tilanteen järkkyyessä Venäjän ystävälliset suhteet ajautuisivat kriisiin jonkun suuren läntisen merivallan kanssa. Sotakin leijui ilmassa. Niinpä siinä tilan-

teessa oli vaarana, että suomalaiset alukset Venäjän lipun suojassa joutuvat hyökkäysten tai kaappausten kohteeksi.

Tämä ei ollut vain hallituksen heittäämä huoli. Finanssiministeri von Haartman mainitsi, että muutamat laivavarustamot olivat jo ilmaisseet hänelle huolensa. Niin ikään oli tuotu esiin, että parhaillaan mietittiin keinoja, kuinka voitaisiin välttyä näkyvissä olevista suurista tappioista, joita lopulta koituisi koko maalle sodan syttyessä. Tällöin oli nostettu esiin mahdollisuus siirtää laivat jonkin puolueettoman vallan lipun suojiin. Varustamojen tekemien selvitysten mukaan tällaisen pakoportin voisi tarjota vapaakaupunki Hampuri, jossa laivat voitaisiin muodollisesti myydä hampurilaiselle ja kapteeni hankkisi porvarioikeudet niin, ettei hänen tarvinnut luopua vastaavasta oikeudesta Suomessa. Sitä varten tarvittiin vain papintodistus hyvämaineisuudesta ja viiden vuoden takuiden luovuttaminen kaupungille.

Suunnitelman toteuttamiseksi tarvittiin yhteistyötä Venäjän kanssa. Asiasta piti neuvotella Venäjän Hampurin pääkonsulin kanssa kuten muidenkin ulkomailla toimivien konsulien kanssa. Tarkoitus oli, että suomalaiset alukset voisivat Hampurin puolueettoman lipun suojassa jatkaa purjehtimista Hampurista ulkomaille ja myös Suomeen.

Finanssipäällikkö von Haartmanin esille nostama asia oli senaattoreiden mielestä todella tärkeä. Ulkomailla – pääosin Itämeren ulkopuolella – olevien suomalaisten laivojen yhteisarvo laskettiin noin kolmeksi miljoonaksi hopearuplaksi. Jos Venäjä ajautuisi sotaan Englannin ja Ranskan kanssa, oli todella vaarana, että Venäjän lipun suojassa purjehtivat alukset kaapattaisiin. Laivat pakotettaisiin siirtymään puolueettomien maiden satamiin. Näin satamissa olevat alukset menettäisivät mukavat rahtitulot. Yksityisille koitua tuntuva tappio olisi samalla menetys myös kaikille, kun maan vienti suurelta osin estyisi. Suomi saisi kärsiä monien ulkomaisten tuotteiden puutteesta; jo nyt niiden hinta oli merkittävästi noussut. Ja kun suomalaisia laivoja kaapattaisiin, osa kauppalaivojen miehistöstä pa-

kotettaisiin tai houkuteltaisiin toimimaan tiennäyttäjinä Itämerellä ja Suomenlahdella, jos sota syttyisi. Samalla Suomi mahdollisesti ikiajoiksi menettäisi suuren osan parhaista merimiehistään, kun he joutuisivat vierailta mailta etsimään elantoaan.

Hallitus näki velvollisuudekseen helpottaa varustamojen selviytymistä tässä vaikeassa tilanteessa, etenkin kun Hampurin senaatti oli ilmoittanut, ettei se aseta esteitä suunnitelman toteuttamiselle, siis siirtymistä Hampurin lipun suojiin. Niinpä toivottiin kenraalikuvernöörin myötävaikutusta ja anottiin, että Hänen Korkeutensa vaikuttaisi ratkaisemaan tämän maan kaupan ja merenkulun kannalta tärkeän kysymyksen. Kenraalikuvernöörin tulisi luottamuksellista kanavaa käyttäen kääntyä keisarikunnan valtiokanslerin puoleen ja tämän edelleen piti ottaa yhteyttä Venäjän konsuleihin.

Kun Hampurin merkitys tässä juonessa oli niin tärkeä, oltiin valmiita vastalahjaan. Keisarin olisi sallittava, että nämä entiset suomalaisalukset, jotka nyt purjehtivat Hampurin lipun suojissa, vapautettaisiin 50 prosentilla korotetusta tavaroiden tullimaksusta, josta oli säädetty asetuksella 9. syyskuuta 1845. – Näiden piirustusten pohjalta toimittiin ja tämä tärkeä asia hoitui huhtikuun alkuun mennessä 1854.<sup>5</sup>

Tarkkoja tietoja ei ole käytettävissä, miten tämä muodollinen kaupanteko onnistui. August Schauman, joka ilmeisestikään ei ollut tietoinen mainitusta sotajuonesta, kirjoittaa:

”Ennen kuin vihollislaivat saapuivat Suomen rannikoille, kohtasi jo Suomen kauppalaivastoa sotavaurio. Laskettiin lähes kolmas neljäsosan tästä laivastosta olleen sodanjulistusten aikana omien aluevesien ulkopuolella ja näistä huomattava osa Englannin vesillä tai sen määräysvallan alaisissa satamissa. Laivanvarustamot koettivat sen vuoksi kiiruhtaa laivojensa kotiinpaluuta tai saada ne ulkomaiden merisatamissa puolueettomien lippujen alaisiksi tai, missä mitään muuta keinoa ei ollut, saada ne myydyksi siedettäviin hintoihin. Maaliskuun kuluessa ilmoitettiin jo yli 20 suomalaisen laivan tulleen myydyksi. Mutta kahden

seuraavan kuukauden aikana oli vielä suurempi joukko laivojamme, englantilaisten risteilijäin valtaamina milloin missäkin valtameren osassa, joutunut auttamattomasti vihollisen saaliiksi.

Kotona olevat laivat saivat levätä rauhassa satamissaan. Kaikki meriliikenne muihin maihin oli ehkäisty. Suomenlahdelle ja Pohjanlahdelle ei yksikään venäläinen lippu uskaltanut mennä. Koko sotalaivasto pysyi levollisesti Kronstadtin ja Viaporin tykkien turvissa. Suuri linjalaiva puolustuspuotteriksi Kustaanmiekan salmen sisäsuulle; toinen niin ikään Särkän salmeen. Ainoastaan saariston sisäreittejä saattoivat pienehköt purret hiiviskellä eteenpäin; täten voitiin ainakin kaupunkien välttämättömien halkojen ja ruokatavarain yms. tyydyttää.”<sup>6</sup>

Kun sota Venäjän ja länsivaltojen välillä oli tosiasia keväällä 1854, Englannin ulkoministeri lordi Clarendon julisti hallituksensa periaatteet. Tarkoitus oli lievittää haittoja, joita koituisi yksityisille henkilöille ja heidän omaisuudelleen. Asia koski paitsi Venäjää samalla myös Suomea. Niinpä Englannin satamissa olevat kauppalaivat saivat kuusi viikkoa armonaikaa, joka laskettiin sodan julistuksesta. Sen kuluessa laivat saivat purkaa ja ottaa tavaraa Englannin satamissa ja purjehtia rauhassa määrättyyn paikkaan. Niiden oli kuitenkin tarvittaessa pysyttävä se osoittamaan, milloin ja mistä laivan lasti oli otettu.

### Välttämätön suola

Tämä määräaika loi jännitystä ja pani vauhtiakin kuljetuksiin. Huhtikuun 14. päivänä 1854 saapui onnellisesti kuusi laivaa Viaporin luokse. Yksi näistä, Alma, jatkoi matkaansa suolalastissaan Porvooseen. Viisi muuta pääsivät seuraavana päivänä sahattua väylää myöten Helsingin eteläsatamaan. Kolmessa laivassa oli suoloja ja kahdessa

4. Mainittu akti 325.

5. KKK, salaiset aktit 319/1854, kotelo 25: Na tshjot mer k ohraneniju finjandskih kupetsheskih sudov po slutshaju voiny (toimenpiteitä Suomen kauppalaivaston turvaamiseksi sodan syyttymisen varalta).

6. August Schauman (1967) *Kuudelta vuosikymmeneltä I.*, Porvoo, 73–74.

kahvia, sokeria ja muuta ulkomaan tavaraa. Pääkaupungissa voitiin huokaista helpotuksesta: ”Ei siis näistä tavaroista nyt puutetta ole.”

Mainituista suolalaivoista Helsinkiin tuli yksi Espanjasta Cádizin kaupungista. Alus ei ollut tavannut Hankoniemen jälkeen yhtään vihollisen sotalaivaa. Sen sijaan kun mainittu porvoolainen laiva Alma oli saapunut Cádizista suolalastissaan, se oli Riian lahdella Dagerortin tienoilla pysäytetty. Englantilaisalus oli tarkastanut lastin ja päästänyt Alman jatkamaan matkaansa. Samalla oli sanottu, että Venäjän ja siten Suomenkin laivat saivat vapaasti kulkea 10. toukokuuta, mikäli niillä ei ollut sotatavaraa, kuten ruutia, patruunoita, lyijyä tai salpietaria. Mainitun Alman mukana tuli myös kolmen suomalaisen kauppalaivan miehistö. Alukset oli hiljattain myyty ulkomailla. Vastaavan kuuden viikon ajan saivat purjehtia myös englantilaiset ja ranskalaiset laivat Mustallamerellä. Määräaika alkoi 7. toukokuuta Itämerellä ja Vienanmeren satamissa silloin, kun merenkulku niissä alkoi.<sup>7</sup>

Ahvenanmaan kauppamiehet arvioivat jo huhtikuussa 1854, että olisi liian uhkarohkeaa hakea suolaa Turusta. Vihollislaivat saattaisivat ottaa kiinni suola-aluksen tuhoisin seurauksin. Sen takia anottiin, että suola voitaisiin ilman ylimääräistä tullia nousta omaa tarvetta varten Itämeren ja Pohjanlahden ulkomaisista satamista. Senaatti suostui 12.4. anomukseen, mutta rajoitti määrän 30 tynnyriin kertareissulta. Suola piti tullata normaalisti.<sup>8</sup>

Pian tämän jälkeen Ahvenanmaan pahin suolan puute poistui, kun laivuri Müller joutui huhtikuun jälkipuolella etsimään suojaa vihollisaluksilta Eckerön kappelin ja Hammarlandin pitäjän välissä sijaitsevasta Marsundin satamasta. Hänellä oli tuota välttämättömyystarviketta muhkea annos, noin 3 000 tynnyriä.

Müller oli halukas myymään lastista suolaa Ahvenanmaan viranomaisille tarpeen mukaan. Maakunnan kuvernööri Furuhjelm ehdotti, että suola – sen hinta oli rajussa nousussa – ostettaisiin kruunulle ja pantaisiin varastoon. Siitä myytäisiin edelleen kuluttajille. Senaatti ja kenraalikuvernööri

hyväksyivät ratkaisun, ja niin suolapulma alueella ratkaistiin.<sup>9</sup>

Jo ennen määräaikaa eli 10. toukokuuta liittoutuneiden alukset pysäyttivät useita suomalaisia laivoja. Jos kaikki oli sääntöjen mukaista, eikä kuljetettu sotatavaraa, matkaa saatiin jatkaa. Kun aseiden hinta oli noussut pilviin, monella laivalla oli suuri houkutus ostaa näitä ulkomailta ja myydä Venäjän armeijalle kalliilla hinnalla. Suuri voitto kiihotti. Kun turkulainen alus Freja palasi suolalastissa Espanjasta, löysivät englantilaiset tarkastuslaivat siltä kaksi laivatykkiä ja huomattavan määrän ruutia. Laiva vietiin Portsmouthin satamaan, ja miehistö päästettiin vapaaksi. Myöhemmin Englannin hallitus päättäisi, mitä laivalle tapahtuisi.

Samantapaisen kohtalon koki 11. huhtikuuta raumalainen Dido, joka oli tulossa 2 000 tynnyrin suolalastissa Suomeen, ja kokkolalainen Patrioten 17. huhtikuuta (900 tynnyriä suolaa). Laivat vietiin Tanskan vesiltä Lontooseen.

Loviisalainen kapteeni Serlachius kirjoitti, että hänenkin laivansa Fidentia joutui 9. huhtikuuta kiinni otetuksi Hiidenmaan saaren luona. Hänet vietiin laivan ja miehistön kanssa ensin Tanskaan. Siellä päästettiin miehistö vapaaksi. Sen sijaan kapteeni, perämies ja kokki vietiin Englantiin. Ainakin yli kymmenen suomalaista suolalaivaa koki huhtikuussa 1854 saman kohtalon.

Toukokuussa jatkui sama suolakaruselli. Helsinkiläinen alus Augusta jäi loukkuun mentyään piiloon Tammisaaren satamaan. Vihollinen otti kiinni myös kaksi vaasalaisista laivaa (Themis, Vesta), aluksen Neljä Veljeä Udestakaupungista ja Bolinan Torniossa. Oululainen Primus jäi satimeen yrittäessään paeta Ahvenanmaan saariston satamaan. Kaikilla näilläkin laivoilla oli suolalasti. *Suomettaren* mukaan *Helsingfors Tidningar* puhui ”aina itkusilmin näistä otetuista laivoista”. *Suometar* lohdutteli: ”Kun emme voi kauppalaivojamme puolustaa, niin vähän se itku ja muu muriseminen auttaa!”

Loppuisiko Suomesta suola? Ei loppuisi: ”Moni ehkä luulee Suomeen kohtakin ilmestyvän kovan suolanpuutoksen, kuin vihollinen näin on ottanut suolalaivamme;

mutta olemme kuulleet maamme kauppiailta toki nykyään vielä löytyvän, jos sitten tosi lienee, suolavaroja hyvin kahdeksi ja jopa kolmeksi vuodeksi. Se tuo vaan on että suolain hinnat luonnollisesti kallistuvat, niin kuin muutkin ulkomaan tavarat, kaupan liikkeen sodassa sortuessa. Sen tähden on paras, jos niin voi, ostaa ajoissa suoloja ja muita tarpeellisia ulkomaan tavaroita.” Suolajen kerrottiin Helsingissä maksavan vajaat viisi hopearuplaa tynnyri.<sup>10</sup>

Suolapula oli kuitenkin uhkaamassa. Eri puolilta maata kantautui huolestuttavia tietoja. Elokuussa 1854 kerrottiin Kokkolan seudulla saadun valtavasti silakoita ja hailia. Osa pantiin takaisin mereen. Syyksi sanottiin suolan puutetta. Pietarsaareissa lie-nee suolatilanne ollut parempi, koska ”meidän kaupungissa ovat kalastajat ostaneet kaikki tyhjät kalatynnyrit, niihin suolatak-sensa rikkaita saaliitansa, joita eivät suin-kaan he aivo merelle laskea”.

Niinpä senaatti kenraalikuvernööri Rokassovskin esityksestä päätti 13. syyskuuta, että suojatullia alennettaisiin neljästäkymmenestä kahteenkymmeneenviiteen hopeakopeekkaan tynnyriltä. Alennusta sai yhtä lailla oman kuin vieraan maan kauppias. Lisäksi säädettiin, että jokaisella maa-seudullakin asuvalla oli oikeus vuoden 1854 loppuun asti Itämeren ja Pohjanlahden ulkomaisista satamista omilla tai muiden aluksilla tuoda suoloja ilman määrärajoituksia. Niin ikään laillisesti tullattua suolaa saatiin maallakin vapaasti kaupata 31.12.1854 saakka.

Suolan tullin alentaminen ja vapaa maakauppa lienevät lisänneet sen saatavuutta ja poistaneet puutetta. Kun alkutalvesta ei ollut vielä paljon lunta, mutta rekikelit olivat jo mainiot, kuskattiin suolaa sisämaahan ja etelään. Joulukuun alussa 1854 todettiin Kuopiosta, miten oli ollut kova liike suolan perään. Matkamiehiä oli suola-kuormain kanssa tullut Oulusta ja mennyt sinne samaa ainetta hakemaan, vieden tulla mennessänsä.<sup>11</sup>

Suolaongelma oli jotenkin hallinnassa aina syyskesään saakka 1855. Mutta liittou-  
tuneiden laivaston paljon tehokkaampi sulku 1855 kuin edellisessä alkoi vähitel-

len purra. Suolan hinta oli rajussa nousus-  
sa ja ajoittain siitä oli puutetta.

## Suolan hinnan suuret alueelliset erot

Omassa sarjassaan on kiintoisa kansallisru-noilija Johan Ludvig Runebergin kannan-  
otot. Hänen kirjoituksensa toukokuussa  
1855 osoittaa, ettei edes suolan hinnan kuu-  
sinkertaistuminen murtautunut hänen lojaali-  
suuttaan Venäjään:

”Mitä tulee sotaan, niin, katsoen siihen, että  
varustukset tänä vuonna ovat verrattain  
suuremmat kuin mennä vuonna, näyttää  
toivo sen loppumisesta olevan vielä kauka-  
na. Nytkin uuden keisarimme aikana meillä  
on ilo nähdä viranomaisen pitävän suurta  
huolta Suomen asujaimiston sotataakan  
keventämisestä. Nuo suunnattomat sotatar-  
peitten kuljetukset toimitetaan nyt suureksi  
osaksi kruunun hevosilla ja sotajoukoille  
annetut ankarat käskyt heidän noudatetta-  
vansa käytöksen suhteen tekevät majoituk-  
sen niin helpoksi kuin mahdollista. Kaiken  
sen tunnemme ja tunnustamme kiittollisuu-  
della. On kuitenkin itsestään selvää, että  
monet huolet ja monet kieltämykset ovat  
seurauksena nykyisestä asemastamme.

*Tuntuwimmin painaa jo nyt suolan puute,  
joka esim. Porvoossa on nostanut tynnyrin  
hinnan aina 12 hopearuplaan. Tämä hinta  
on birmuinen, nimittäin kuusi kertaa*

7. Oiva Turpeinen (2003) *Oolannin sota. Itämainen sota Suomessa*, Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi. Viisiosaisen sarjan *Suuriruubinaan Suomi* ensimmäinen osa (lähdeviittein varustettu käsikirjoitus on tal-  
lennettuna Helsingin yliopiston kirjastossa). *Suometar* 15.4.1854 n:o 15 (Helsingistä), 21.4.1854 n:o 16 (Hel-  
singistä) ja 12.5.1854 n:o 19 (Pietarista).

8. KKK 78/1854: O snabzhenii Alandskih obyvatelej solju.

9. BD 21/497 FE 39/508 1854. KKK 78/1854.

10. *Suometar* 12.5.1854 n:o 19, 19.5.1854 n:o 20 ja 2.6.1854 n:o 22. Baltiasta kuului myös laivojen kiinni-  
ottoja (*Suometar* 2.6.1854): ”Libaun kaupungin sata-  
masta Kuurinmaalla on Englannin Kapteeni Kooper  
Key toukokuun 4. päivänä ottanut 8 sotalaivaa. Hän  
tuli kahdella ruuvilaivalla ja uhkasi ampua kaupun-  
kia, jos ei satamassa olevat laivat 3 tunnin sisällä hän-  
nelle annettaisi. Ne luvattiin antaa ja 10 venettä 200  
miehen kanssa kävi ne noutamassa.”

11. *Suometar* 20.10.1854 n:o 42 (Suolain keskihinnat),  
18.9.1854 n:o 37 (Pietarsaaresta. Suolain kauppa ja  
tulli) ja 15.12.1854 n:o 50 (Kuopiosta).





*Suolatynnyreitä käsitellään Viipurin sisäsatamassa  
1850-luvulla. Mikael S. Erassin maalaus.  
Labden historiallinen museo. Kuva: Matti Ruotsalainen.*



*tavallista korkeampi, mutta onneksi se ei vielä ole niin suuri kaikkialla maassamme* (kursiivi OT). Useat muut tavarat, joita ei valmisteta kotimaassa, ovat nousseet viidelläkymmenellä, jopa sadallakin prosentilla. Siltä, joka elää määrätystä palkasta, kysytään taitoa hoitaa asioitaan semmoisissa olosuhteissa.”<sup>12</sup>

Orimattilasta lähetti J. S. Arvela pienen välähdyksen *Suomettareen* pitäjän tilanteesta lokakuun alussa 1855. Kuvaus on kiintoisa:

”Sudet ovat vahinkoja tehneet, mutta ei niin paljon kuin edesmenneinä vuosina. Ovat paikka paikoin ottaneet eläimiä joka kuudennesta talosta. Sotajoukkoja on paljon kulkenut pitäjämme läpi. Ransporttia olemme yhtenään saaneet tehdä. Silakasta ja suoloista on suuri valitus; suoloista on nyt maksettu 12 ruplaa hopeassa.”

Pietarsaaresta kerrottiin 26. lokakuuta 1855, miten Suomessa taisteltiin suola-asioiden kanssa. Niinpä ruotsalainen kaksimastoinen laiva sulusta huolimatta puikahti Pietarsaaren satamaan täydessä suolalastissa, ja kun se oli tyhjennetty, pantiin tilalle rukiita. Osasyynä siihen, että laiva tuli aivan satamaan asti, eikä lastia vaihdettu merellä, johdettiin siitä, että alus oli saanut karilla pohjakosketuksen. Se oli pakko korjata. Toisen, lyypekkiläisen laivan, sanottiin odottavan Ruotsin aluevesillä tilaisuutta livistää Pietarsaaren satamaan.

Suoloista pyydettiin Pietarsaaresta neljä ja puoli ruplaa, enimmillään ehkä viisikin, mikä hinta tähän aikaan – niin korkea kuin se tavanomaiseen tasoon verrattuna oli – sijoittui silti kohtuulliseen asteikkoon. Kauppojen valikoimasta vitsailtiin: ”Muuten voi melkein sanoa, että kauppapuodissamme puute on etevin kalu.” Lisäksi muistutettiin, että ”pienistä rahoista on kova puute.”<sup>13</sup>

Syksyllä 1855 vertailtiin suolan hintaa eri puolilla Suomea. Jo yksinomaan läänikohtaiset erot olivat valtavat. Halvimmalla sai sitä Oulun läänissä, vähän yli viidellä ruplalla tynnyrin. Vaasan läänissä se oli jo noin kolmannesruplan kalliimpaa ja saman ver-

ran lisää hintaan oli pantava Turun ja Porin läänissä. Sisämaassa suola oli paljon kalliimpaa, Kuopion läänissä yhdeksän ja puoli ruplaa tynnyri ja Hämeen läänissä täydet kymmenen ruplaa. Uudellamaalla suolatynnyri oli peräti yksitoista ruplaa ja kahdeksan kopeekkaa. Mutta sekään ei ollut vielä katto, vaan Viipurin läänissä hinta lähenteli jo kahtatoista ruplaa ja Mikkelin läänissä kirjattiin huippu eli kaksitoista ruplaa ja kaksitoista kopeekkaa.

Suolan hintaerot kertovat, kuinka tavattoman hyvin liittoutuneiden merisulku piti vuoden 1855 purjehduskaudella. Suolaa saatiin pääasiassa Ruotsista. Tämä selittää senkin, miksi suolan tynnyrihintaa oli kaupunkivertailussa halvinta juuri Torniossa, vain kolme ruplaa ja kolmekymmentä kopeekkaa. Raahessa hinta oli kaksikymmentä kopeekkaa kalliimpi. Uudessakaarlepyyssä suolatynnyristä joutui maksamaan jo neljä ruplaa. Mutta tämä ei ollut mitään eteläisen Suomen hintoihin verrattuna. Huippua edusti Heinola, jossa Tornioon verrattuna tynnyri maksoi lähes nelinkertaisesti, nimitäin kaksitoista ja puoli ruplaa. Tasan kaksitoista ruplaa oli suolatynnyri Mikkeliissä, Savonlinnassa, Sortavalassa, Viipurissa, Hamminassa ja Loviisassa. Heinä-elokuun vaihteessa 1855 kirjoitettiin Viipurista, miten suoloja on tuotettu ja tuodaan Pohjanmaan kaupungeista. Samalla todettiin – korkeasta hinnasta huolimatta (tai ehkä sen ansiosista) – että suoloista ei ollut puutetta.

Parikkalasta kerrottiin puolestaan elokuussa 1855, miten sitä kautta oli kuljetettu suoloja Käkisalmeen, ja niitä oli saatu halvalla hinnalla, nimittäin vaihtokaupalla puunkuoriin. Leiviskällä puunkuorta saatiin 10 naulaa suoloja, mutta kun kauppiat älyisivät petoksen tässä vaihtokaupassa, rupeivät he olemaan enemmän varuilleen suolain annissa. Toisaalta mainostettiin, että Parikkalan kuori oli parempaa kuin muissa pitäjissä, sillä se otettiin nuorista pajuista.

Viipurissa oli ilmeisesti syksyllä 1855 jonkinlainen suolakriisi ainakin köyhän väestöosan keskuudessa, sillä suolatynnyri maksoi huikeat 12 ruplaa. Niinpä kaupunginhallitus määräsi 1 000 tynnyriä myytäväk-

si vähitellen 10 ruplaan. Kuitenkin Oulun joulukuun markkinoilla oli väkeä aina Viipurista saakka ja ihmiset riensivät huonon kelin aikaankin oululaisilta kauppamiehiltä tätä tärkeää tavaraa hakemaan. Kun Oulussa suolan tynnyrihinta oli kuusi ruplaa, sai Viipuriin viejä rahtauspalkkaa saman verran. Silti siellä tuote kävi kaupaksi kuin kuumille kiville. Mikkelin syysmarkkinoilta suolatynnyri maksoi myös 12 ruplaa. Kuopion syysmarkkinoilta sai suolatynnyrin vajaalla kymmenellä ruplalla, mutta tavara loppui jo toisena markkinapäivänä. Porvoossa suolan markkinahinta oli puolestaan 11 ruplaa tynnyri.

Ahvenanmaan suolatynnyrin hintaa ei tuolloin mainittu erikseen. Voisi ajatella, että ehkä Ruotsin läheisyyden takia sieltä jollakin konstilla sulusta huolimatta saatiin suolaa. Seuraava pieni uutinenkin viittaisi siihen:

”Marraskuun 10. päivänä oli Ahvenanmaan vesillä yksi vene purjehtinut kumoon. Kaksi miestä hukkui, ja kolmas mies pelastettiin tässä onnettomassa tilaisuudessa. Sodan tähden ei ole täällä markkinoita pidetty, eikä niitä ole kaivattukaan, sillä ne eivät ole ennenkään matkaan saattaneet muuta kuin ajan ja rahan tappiota.”<sup>14</sup>

Pietarsaaresta 7. joulukuuta 1855 lähetetty viesti *Suomettareen* on monella tapaa valaiseva. Todettiin jo saapuneen tukevan talven ja sen mukana kaupungissamme jo nähtiin ylimalaisia Kangasniemeltä ja Mikkelistä saakka. Ne täällä kävivät suoloja hakemassa samoin kuin menneenäkin talvena ja toivat tullessansa muutamia maastavaroita, kuten palvilihaa. Suolan hinta on täällä noussut ja ”ylenee luultavasti vieläkin talvempana”. Portugalin suolasta eli karkeammasta lajista maksetaan viisi hopearuplaa tynnyriltä ja Liverpoolin suolasta 50 kopeekkaa vähemmän. Kirjoittaja arveli Kokkolassa hinnan kivunneen kuuteen ruplaan.

Kirjeen lähettäjän mukaan kun sydänmaan miehet Savosta ja muualta kaupunkiin tulevat, niin he kuulostelevat tavallisesti suolojen hinnat ja poikkeavat sitten

korttieriin sille kauppamiehelle, jolta aikovat suolat ostaa. Jos nyt talonpojalla on maantavaroita muassansa myytävänä, niin kauppamies eli porvari vie ne kaikki keli-hinnalla ja uhkaa hänelle ei myydäkään suoloja, jos talonpoika muka omat tavaransa muulle myy isompaan hintaan. Moista säikähtämistä kirjoittaja piti virheenä. Kyllä kaupungista suoloja sai, jos ei yhdeltä niin toiselta. Moni kuitenkin suostuu kauppaan porvarin kanssa ja saa palvilihasta leiviskältä vain 40–50 kopeekkaa, kun siitä torilla irtoaisi jopa 70 hopeakopeekkaa.

Hän neuvoikin, etteivät talonpojat ollenkaan menisi porvarien luo korttieriin, vaan muille kaupunkilaisille, jopa krouviinkin eli kapakoihin, joissa tosin maksetaan 10 kopeekkaa vuorokaudelta mutta kumminkin saadaan käydä vapaata kauppaa, porvarien puijaamatta. Suoloja kyllä sai ostaa mistä hyvänsä, jopa merikapteeneiltakin, ja ”yleensä on täällä niin monta tuhatta tynnyriä, ettei loppumisesta ole pelkoa”. Kirjoittaja tiesi, että сувella saatiin tuotua Ruotsista suolaa, ja edelliseltä vuodeltakin oli vielä varastoja, ”koska kauppiaat viime talvena ylensivät hinnan, nähdessensä niitten kelpaavan.”

Mikkelistä suolaa haettiin maaseudulle. Mutta maalaispitäjäläisiä matkasi suoraankin Pohjanlahden rantamaille. Ristiinasta kirjoitettiin tammikuussa 1856: ”Puheena on täällä vaan sota ja suolojen kalleus. Suolat, joita tänne on vedetty ja yhä vaan vede-

12. Werner Söderhjelm (1908) *Johan Ludvig Runeberg. Hänen elämänsä ja runoutensa. Muutamia runoilijan muotokuvia*, toinen osa, suomentanut Juhani Aho, Helsinki, 347–48 (Juhani Ahon käännöstä on vähän stilisoitu). Söderhjelmin teksti perustuu tässä kohdin pääasiassa J. E. Strömborgin tutkimukseen *Biografiska anteckningar om Johan Ludvig Runeberg, I–III ja IV: 1–2*, 1927–31. On kiintoisaa havaita, että Lauri Viljasta (*Runeberg ja hänen runoutensa II*, Porvoo 1948, erityisesti 309–14) – toisin kuin Runebergiä – suolaasiat eivät enää kiinnostaneet.

13. *Suometar* 12.10.1855 n:o 41 (Orimattilasta) ja 9.11.1855 n:o 45 (Pietarsaaresta 26.10.).

14. *Suometar* 7.12.1855 n:o 49 (suolain hinnat), 10.8.1855 n:o 32 (Viipurista), 31.8.1855 n:o 35 (Parikkalasta), 5.10.1855 n:o 40 (Viipurista), 11.1.1856 n:o 2 (Oulusta 22.12.1855), 8.2.1856 n:o 6 (Oulusta 26.1.), 12.10.1855 n:o 41 (Mikkelistä 1.10.), 26.10.1855 n:o 43 (Kuopiosta ja Porvoosta), 7.12.1855 n:o 49 (suolain hinnat) ja 14.12.1855 n:o 50. Ahvenanmaalta.

tään Kokkolasta ja Pietarsaaresta, maksavat noin 12 ruplaa tynnyri.” Lähipitäjästä, Hirvensalmelta, uutiset olivat samantapaiset, ”suoloja vedetään paljon Kokkolasta ja Pietarsaaresta”.

Hailuodosta 12. joulukuuta 1855 lähetetty kirje kertoo, että saarelaiset olivat eläneet jännittäviä aikoja:

”Kesä ja syksy on taas, Jumalan avulla, täälläkin onnellisesti loppunut. Rukiita saatiin paremmin puolin; mutta kevät-kylvöjä vahingoitti pouta, niin kuin kuuluu muuallakin. Vihollisesta ei meillä suurta haittaa ollut, sitten kuin se kesäkuussa täällä teki pieniä pahojansa. Elokuun 13. päivänä kävi tosin toinenkin laiva edustallemme, jossa tarttui matalaan ja parin tunnin työllä vaivoin irtipäästyänsä pyrki Oulua kohden, mutta meni taas matalain väliin umpiperään, josta täytyi takaisin palata pois aavalle merelle.”

Vihollisen poistuttua ja jäiden tultua toimittiin. Niinpä 1. joulukuuta 1855 Hailuodosta lähti useita hevosia jauhokuormineen jäitä myöten Tornioon, josta palattiin suolalasti mukana. Kirjoittajan mukaan hailuotolaiset olivat lapsuudesta asti karaistuneet ja oppineet välttämään pahinta puutetta:

”Sen tähden kokevat suolojakin, joita täällä paljon tarvitaan, jo hankkia tulevaisuutta; koska tietymättömältä näkyy, jos ja mitenkä niitä silloin saataisiin. Viimeinkin on jo jää niin vahvistunut, että sitä rantavesillä kulkea saattaa. Marraskuun 21. päivänä vietiin vielä posti veneellä Siikajokeen, mutta 25. päivänä tuotiin se jalan jäätä myöten takaisin. Vielä 30. päivänä hukkuu heikolla paikalla, josta tuuli oli ensimmäisen jään poisvienyt, kaksi mannermaan hevosta, jotka Siikajoelta tänne tulossa olivat.”

Pian lukijalle selvisi, miksi Hailuodossa niin paljon suoloja tarvittiin. Silakkaa ja muutaakin kalaa oli tullut rutkasti. Marraskuun 23. päivänä oli nimittäin muuan pieni nuotta saanut parhaan saaliin miesmuistiin: peräti seitsemän hevoskuormaa isoja ahvenia ja vähän päälle säynäviä samasta apajasta.

Päivää myöhemmin sai vielä toinen samoilta vesiltä neljä hevoskuormaa kalaa.

Heti kun saatiin kuulla, että kauppasulku Itämeren satamissa oli päättynyt, pyrittiin kilvan kauppatoimiin sulan veden aikana. Pakkanen teki kuitenkin tepposensa. Joulun aikana 1855 saapui Suomen satamiin kauppalaivoja, joilla oli kaikenlaista tavaraa mutta erityisesti suoloja. Ja mikä oli tulos. Hinta putosi Helsingissä kahdeksaan ruplaan tynnyriltä. Tallinnassa, jossa jäätillanne oli paljon parempi, oli todellinen suolatungos. Satamaan saapui 21. joulukuuta peräti 27 laivaa. Niistä peräti 17 alusta oli yksinomaan suolalastissa.

Raumalaiselle laivalle oli vähällä käydä ohraisesti Gävlessä. Kapteeni J. W. Walenius ja hänen laivansa Mentor, joka oli tulossa suolalastissa, menetti ohjauskykynsä ja ajelehti ilman apua jäämassojen seassa. Muona oli lopussa ja laivaväki paleltumassa, kun viime hetkillä apuun tuli luotsialus viiden hengen miehistön kanssa. He pääsivät häidin tuskin laivaan, saivat sen ankkuriin ja pelastivat nälkäiset ja kylmän kangistamat merimiehet.

Turun satamassa oli myös kova vilske. Sinne tuli useita ruotsalaisia laivoja, joilla oli ongelmia pakkasen kanssa joulun tienoilla. Vastaavasti turkulaiset aluksen kappailivat jäiden kanssa Ruotsin saaristossa. Onneksi uudenvuoden aikoihin ilmat lauhituivat. Satoi räntää, jopa vettä.

Paljon pahemmin kävi Petolahden viidelle miehelle, kun he marraskuun myrskyssä 1855 lähtivät Ruotsin puolelta suolan haakuun. Kun he lähtivät lännenpuolelta kotia suolapaatin kanssa, iski niin kova myrsky, että keskellä Kurkkua Pitkänluodon ja Sappiluodon välillä alus kaatui. Vuorokauden värjöteltään tavattomassa kylmyydessä kaksi miehistä suistui 6. marraskuuta veteen ja hukkuu; sen sijaan kolme muuta onnistuttiin pelastamaan.<sup>15</sup>

Kuopion markkinoilta 15.–18. tammikuuta 1856 raportoitiin, että väkeä ja tavaraa oli lujasti. Suoloja oli tuotu markkinoille yli 3 000 tynnyriä. Hinta tynnyriltä oli kahdeksan ja puolen hopearuplan paikkeilla. Oulussa samoihin aikoihin sai vastaavan määrän kuudella ruplalla.

Suolaa ja muitakin tavaroita kuljettivat talonpojat välillä todella pitkiä matkoja. Talvella 1856 kerrottiin Kärämäestä, miten rahtia ajettiin Oulusta Kuopioon. Hanketta ei kuitenkaan pidetty erityisen hyvänä: ”Siitä ei paksuksi liho, eikä tasku talonpojan, eikä ruumis ruunaparan.”

Helmikuussa 1856 valitettiin Tohmajärveltä, miten sodan rasitukset ovat tuntuneet raskaana kaukana korpipitäjässään. Erityisesti valitettiin suolan kallista hintaa. Moni oli joutunut hakemaan tarpeensa aina Oulusta asti. Kirjoittaja lisäksi: ”Kummako sitten että rauha on toivottava ja kysymys siitä kova.” Etelämpänä oli vielä suurempi aihe toivoa rauhaa. Sulkavalta viestitettiin nimittäin, että suolatynnyri maksoi niin tavattoman paljon kuin viisitoista hopearuplaa, mikä osoittaa, miten pahassa kuljetuskatveessa – suoranaissessa pussissa – kyseinen pitäjä oli.

Varsin kiintoisa oli suolan hinnan kehitys Mikkelin markkinoilla 14.–15. maaliskuuta. Jos jo sodan uhka oli nostanut suolan hintaa, niin nyt rauhan tulo – sitä pidettiin yhä varmempana – oli painamassa vastaavasti alas. Markkinoiden alussa pyydettiin tynnyristä kahdeksan ruplaa, sitten seitsemän ja lopulta pohjalaiset myivät kuu-della ruplalla ja jopa sen allekin.

## Suolasirkus rauhan tultua

Heti rauhantulon jälkeen otettiin *Suomettaressa* 11. huhtikuuta 1856 suolakysymys koko laajuudessaan tarkasteltavaksi:

Sodallisuuden tuottama suolojen ja monen muun ulkomaan tavarankalleus ja ajanpäälle lähes loppuun uhkaava väheneminen vaikutti kohtuullisuutta, säästäväisyyttä ja omillansa aikaan pyrkimistä. Suola tosin on tärkein ja välttämättömin monesta muusta ulkomailta tuotavasta tavarasta, mutta kyllä se onkin meille suomalaisille tarpeen, että oppisimme sitä vähemmin ruumiissamme kuluttamaan.

Suomen talonpoikaisen kansan voit, lihat ja muut ruoka-aineet ovat useimmissa paikkakunnissa niin suolaisia, että kyllä katkeroittaa sen suuta, joka on oppinut vähemmällä aikoihin tulemaan. Niin tarpeel-

linen ja terveydelle välttämätön kuin suola on kaikelle elämälle sekä ruuan sulattamiseksi, että myös mätänemisen estämiseksi, niin vahingollinen on sen liika nauttiminen. Paitsi muihin tauteihin vaikutti se yskäänkin.

Kirjoittajan mielestä Suomessa oli paljon yskäisiä ihmisiä, ja eikö sen taustalla ollutkin juuri liian suolaisten ruokain nauttiminen.

Kovan väitteen tueksi esitettiin myös kiintoisia tilastoja, joiden mukaan missään muualla ei suhteessa väkilukuun syöty niin paljon suolaa kuin Suomessa. Niinpä vuonna 1843 Suomessa kulutettiin 211 138 tynnyriä suolaa eli keskimäärin jokaista henkeä kohden neljä kapallista. Koko Euroopassa, jossa oli väkeä noin 217 miljoonaa, syötiin suolaa noin 264 miljoonaa leiviskää; siis tuskin kahta kappaa henkeä kohti. Tilasto osoitti: ”Tässä se erotus seisoo. On siis hyvä, että sota opettaa meitäkin muiden mukaan, ja ehkä omaksi terveydeksemme, elämään vähemmällä suolalla. Kuin suola on ja pysyy aina ulkomaalta saatavana aineena, niin olisi se maallemme voitto, jos sitä ei tarvitsisi niin paljoa tuoda.”<sup>16</sup>

Tieto rauhan solmimisesta romahdutti lopullisesti suolan hinnan. Jos kauppias oli netonnut näyttävästi sodan alettua, niin nyt menetti se, jolla oli suuret suolavarastot. Kaikki odottivat niiden hinnan laskemista. Sen sijaan vientitavarat olivat nousussa. Tilannetta kuvaa hyvin Kristiinankaupungista keväällä 1856 lähetetty viesti:

Joka päivä neuvotellaan nyt suuria kauppa-asioita ja odotetaan vaan meren aukenemista niiden toimeen panemiseksi. Talonpojat saavat joka viikko kalliimman hinnan lankuistaan ja tervastansa. Suolan hinnat ovat laskeneet neljään ruplaan tynnyristä, vaan rahvas ei osta niitä sittenkään, toivossa että ne tulevat vieläkin huokeammiksi.

15. *Suometar* 21.12.1855 n:o 51, 15.2.1856 n:o 7 (Ristiinan pitäjältä, Hirvensalmelta), 4.1.1856 n:o 1 (Hailuoto 12.12.1855), 18.1.1856 n:o 3 (Itämereltä, Ruotsista), 18.1.1856 (Turusta) ja 4.1.1856 n:o 1 (Maalahdelta).  
16. *Suometar* 15.2.1856 n:o 7 (Kuopiosta), 8.2.1856 n:o 6 (Oulusta), 7.3.1856 n:o 10 (Kärämäeltä), 28.3.1856 n:o 13 (Tohmajärveltä), 8.2.1856 n:o 6 (Sulkavalta 18.1.), 4.4.1856 n:o 14 (Mikkelin markkinoilta) ja 11.4.1856 n:o 15. Mitä hyvää Suomelle sodasta on ollut?

Viipurissa suolatynnyrin hinta laski heti rauhahan tultua miltei puolella eli kuuteen ruplaan ja jotkut arvelivat, että kesällä suolatynnyri maksaisi enää kolme ruplaa. Pohjanlahden rantamailta Iisalmeen saapuneet matkamiehet toivat tullessaan miltei makean uutisen: suolatynnyrin hinta oli Oulussakin romahtanut neljään ruplaan. Mainittu viipurilainen arvelija osui kuitenkin osittain harhaan. Keskikesällä tuotiin Viipuriin peräti 60 000 tynnyriä suoloja. Niinpä Liverpoolin suolatynnyri maksoi kaupungissa enää kaksi hopearuplaa – ja tällöinkin kapoittain ostettuna.<sup>17</sup>

Esimerkkeinä tarkasteltakoon muutamia kauppiaita, joille sota aiheutti kolhuja ja eniten juuri suolabisneksessä.

Kolme turkulaista kauppiasta, Christer Trapp, C. J. Lundström ja Gustaf Lindblom eivät ilmeisestikään viettäneet vappua 1854 kaikkein iloisimmissa tunnelmissa. Merellä oli meininki mennyt kaikkea muuta kuin reiluksi. Kolme heidän omistamaansa laivaa, Åbo, Mentor ja Åland, oli suolalasteineen kaapattu.<sup>18</sup>

Aluksen kapteenit olivat miehistöineen normaalisti tehneet laivaselvityksen Helsingörissä. Niin ikään oli käyty Kööpenhaminan Venäjän konsulin puheilla, joka oli vakuuttanut olevan täysin turvallista purjehdita Turkuun, kunhan vain oltaisiin siellä viimeistään 9. toukokuuta. Tällöin päättyi sopimus Venäjän ja Englannin välillä; astuisivat voimaan sodan lait.

Näiden varmistusten jälkeen oli jatkettu matkaa 15. huhtikuuta Itämerellä, mutta englantilainen risteilijä pakotti laivat palaamaan Kööpenhaminan redille, jossa laivan miehistö päällystää lukuun ottamatta oli pakotettu menemään maihin. Vangittu päällystö ja laivat vietiin Englantiin. Siellä alukset takavarikoitiin.

Tämän kovan iskun takia kolme kauppiasta kääntyivät kenraalikuvernööri Rokasovskin puoleen. Laivat lasteineen olisi saatava palautetuiksi, miehistö kuljetettua Kööpenhaminasta Turkuun ja vahingot korvattava. Kaappaus kun oli tapahtunut yleisen oikeuskäytännön vastaisesti.

Viranomaiset pallottelivat asialla, mutta mitään nopeaa ratkaisua ei ollut. Miehistöä

tosin saatiin Suomeen Malmön ja Tukholman kautta, mutta korvausvaatimuksia laivoista ja lasteista puitiin pitkään sodan päätymisen jälkeenkin.

Raumalaisen kauppiaan S. J. Wesanderin kohtalo oli vieläkin kolkkompi kuin kolmen turkulaisen virkaveljensä. Toisin kuin näillä hänellä oli nähtävästi paljon enemmän pelissä. Hän oli saanut kapteeni Gustaf Wilhelm Holmbergiltä kaksi kirjettä (sähkölenätinyhteyttä ei ollut vielä Raumalle), joista toinen oli päivätty Kööpenhaminassa 4.4. ja toinen Fährösundissa 16. huhtikuuta.

Wesanderin laiva Dido oli valmistunut aivan äskettäin eli vuonna 1853. Sen rekisteritonnimäärä oli 212. Laivan lastina oli 2 000 tynnyriä suolaa, jonkin verran portviiniä ja 40 laatikkoa hedelmiä. Matka S:t Ybesistä Helsingöriin oli sujunut onnellisesti.

Kun kapteeni 2. huhtikuuta oli kuullut sodan syttyneen, hän kiiruhti Kööpenhaminan Venäjän konsulin puheille. Tämä oli vakuuttanut, että laivalla oli täysi oikeus jatkaa matkaa. Vieläpä täysin turvallisesti kotiinsa Raumalle 9.5. asti. Konsuli oli jopa kehottanut usean henkilön läsnä ollessa tekemään siten.

Matka jatkuikin 8. huhtikuuta, mutta kaksi päivää myöhemmin kaksi risteilijää pysäyttivät laivan Gotlannin eteläpuolella. Alus ja lasti tutkittiin, ja matka jatkui vapaasti. Mutta 11.4. oli höyrylaiva, jossa oli venäläinen lippu, lähestynyt raumalaista Didoa ja ottanut sen kiinni, jonka jälkeen molempiin aluksiin oli vaihdettu Englannin lippu. Nyt oli pakko kääntyä takaisin Fährösundiin, Kööpenhaminaan ja edelleen Englantiin. Kapteeni ja kaksi miehistön jäsentä otettiin mukaan vankeina.

Kauppias Wesander oli ymmärrettävästi järkyttynyt tapahtumasta. Hän anoi kenraalikuvernööriä ryhtymään toimiin laivan ja sen lastin palauttamiseksi tai menetysten – noin 20 000 hopearuplaa – korvaamiseksi.

”Tämä alus muodostaa melkein kaiken sen, mitä olen saanut aikaan yli kymmenen vuoden työllä ja säästöillä onnistunut hankkimaan ja nyt minulta, vaimoltani ja kolmelta alaikäiseltä lapseltani on kaikki ryövätty.” Tässä kiperässä tilanteessa kaup-

pias asetti toivonsa kenraalikuvernööriin. – Kuten edellisessä tapauksessa, niin nytkin voitiin vain kirjoitella kirjeitä; Venäjän diplomaattisuhteet Englantiin olivat poikki. Miehistö tosin saatiin Suomeen, mutta laivan ja lastin anastaminen pysyi tosiasiana, jota sitten setvittiin rauhan tulon jälkeen.

Samantapainen synkkä tieto tavoitti myös toisen raumalaisen kauppiaan. Hänen omistamansa laiva Carl, kapteenina C. B. Bäck, lähti Lissabonista 25. maaliskuuta lastinaan 3 200 tynnyriä suoloja. Kun laiva saapui Englannin kanaaliin, risteilijä pidätti aluksen ja pakotti menemään Plymouthin satamaan. Miehistö ja kapteeni vangittiin; laiva takavarikoitiin, jonka arvo lasteineen oli 25 000 hopearuplaa. Sallmén anoi kenraalikuvernööriltä toimia, jotta laiva lasteineen palautettaisiin tai korvattaisiin.<sup>19</sup>

Kenraalikuvernöörin kanslian arkistosta on saatavissa kiintoisia tietoja, miten kauppalavaston määrä kehittyi Suomen merikaupungeissa 1.1.1854–1.4.1856. Tätä tilastoa olen osin hyödyntänyt teoksessani *Oolannin sota*.<sup>20</sup>

## Ei kauhea vain hieman tuskainen

Oliko Oolannin sota sitten niin kauhea kuin tunnettu laulu toteaa? Näinhän ei ollut, mutta ei tarvitse käyttää paljonkaan mielikuvitusta, kun voi todeta, että siitä olisi voinut tulla tuskaisa koko Suomelle. Mikäli Suomi olisi joutunut sotatoimialueeksi, hävitys olisi hyvinkin saattanut olla tuhoisampaa kuin konsanaan isonvihan aikana tai 1808–09. Nyt kauppa kangerteli, mutta mitään tietoa ei esimerkiksi ole siitä, että kukaan olisi kuollut sotavuosina suolan puutteeseen. Onneksi pahoja katovuosiakaan ei ollut, joten viljahuolto toimi melko hyvin sodan oloissa. Kun taistelut päättyivät Venäjän entisten rajojen tunnustamiseen, on sodan merkitystä usein aliarvioitu. Tällöin on unohdettu, että Ahvenanmaan tekeminen Pariisin rauhan mukaisesti aseista vapaaksi alueeksi oli mitä tärkein tekijä koko Pohjolle. Ahvenanmaan Bomarsundin linnoitusta oli rakennettu vuosikymmeniä ennen Itämaista sotaa, ja siitä piti tuleman todellinen huipputukikohta Itämerelle. Tukholman kupeessa sijaitseva Venäjän

valtava asearsenaali herätti pelkoa. Kysyttiin, oliko Venäjän tähtäimessä Pohjola luonnolliset rajat valtamerta myöten, siis samaan tapaan kuin idässä.

Kun Bomarsund räjäytettiin ilmaan 2.9.1854, Ruotsin into liittyä sotaan väheni. Olihan pahin piikki poissa. Ruotsin hallitus ja ruotsalainen bisnesmaailma huomasivat myös, kuinka edullista oli puolueettomuuden käsitettä sopivasti laajentaen ammentaa hinkalokaupalla maallista mammonaa. Siitä tuli myös perinne, jota kunnioitettiin 20. vuosisadalla maailmanpalojen aikana. Autonominen Suomi oli myös jonkinlainen puskuri itää vastaan. Ruotsilla oli jo Oolannin sodan aikana 700 vuoden kokemus, että idän kanssa oli vaikea saada pysyviä rajoja. Siinä leikissä oli satojen vuosien aikana tuhlatu aikaa, miehiä ja rahaa. Niinpä Ruotsi niin Itämaisen sodan aikana kuin myöhemminkin kuunteli tarkkaan länsivaltojen laulut sotaan liittymisestä Venäjää vastaan, mutta ei vastannut huutoon vaan mieluummin rahasti. Sotarintamaan tulon palkkioksi oli luvattu Suomi, mutta minne olisi asetettava rajat. Ruotsin tulo Pietarin porteille olisi ollut Venäjälle todellinen uhka ja mahdollisesti uusien sotien aihe.

Aseeton Ahvenanmaa asetti selvät rajat Venäjän imperialismille lännessä. Vuoden 1856 jälkeen Venäjä suuntasi sotilaallisen katseensa Kaukasiaan ja Balkanille ja aivan erityisesti Keski-Aasiaan. Siellä riitti valloittamista. Kenraali toisensa jälkeen niitti laakereita ja kohosi sitä kautta Pietarin valtakoneiston huippueliittiin. Tosin Aasian suunnallakin löytyi vastus, nimittäin toinen imperialistinen suurvalta Iso-Britannia, pistämätön pallonjakaja, joka löi 1880-luvun puolivälissä jarrut Afganistanissa Venäjän

17. *Suometar* 18.4.1856 n:o 16, 25.4.1856 n:o 17 (Viipurista. Iisalmesta) ja 22.8.1856 n:o 34. Viipurista.

18. KKK 81/1854: O sudah, ih gruzah, ekipazhah i protshem, zahvatshennyh neprijatelem v more. Åbon kipparina oli G. A. Göös, Mentorin Adolf Magnus Eklund ja Ålandin Christian Wirén. Åbon suola oli Cádizista, Ålandin S:t Ybesistä ja Mentorin Torre Veijasta. Laivat olivat melko suuria: Mentor ja Åland, kumpikin 506 tonnia ja Åbo 600 tonnia.

19. KKK 81/1854.

20. KKK 264/1856. Kasatelno sostojanija flota kupetsheskago flota gorodov primorskikh Gubernii Finljandii po okontshanii voiny.

mahdolliselle etenemiselle lämpimän valtameren äärelle vähän samaan tapaan kuin militantti muslimimaailma taustavoimineen sata vuotta myöhemmin neuvostoimperialismille.

Saksan murjottua Ranskan 1870 Venäjä pyrki lujittamaan Pietarin lähialuetta. Alkoi vimmattu venäläistäminen ensin Baltian maissa ja vuodesta 1899 lähtien myös Suomessa. Lopputulos oli kuitenkin alueen valtioiden itsenäistyminen ensimmäisen maailmansodan mullistuksissa. Näin Ruotsi sai itsenäisestä Suomesta puskurin itää vastaan – ei asein vaan taitavalla politiikallaan ja diplomatiallaan. Ruotsi saattoi vaurastua ja kehittää kansalaisyhteiskuntaansa, kun samaan aikaan sen vuosisatainen vihollinen Venäjä sukelsi täydelliseen verenpunaiseen sekasortoon. ■