

Ulkomaalaiset alukset ja paikalli- set toimintamallit

**Viipuri, Hamina ja suomalainen
merenkulku 1700-1800-luvuilla**

JARI OJALA, ANTTI RÄIHÄ, PETRI KARONEN

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan ulkomaalaisten laivojen merkitystä Suomen ulkomaankaupassa 1700–1800-luvuilla. Meritse kulkeneen Suomen viennin ja tuonnin kokonaiskuva on ollut kyseisellä ajanjaksolla pitkään vaikeasti hahmotettavissa, sillä ulkomaalaisen tonniston merkitys erityisesti Kaakkois-Suomen ulkomaankaupassa on saanut aiemmin vain vähän huomiota.

Tämä artikkeli keskittyy Viipurin ja Haminan merenkulkuun 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alkupuolella, joiden tarjoamien esimerkkien avulla tutkitaan ulkomaalaisten alusten merkitystä laajemmin Suomen¹ merenkululle. Tutkimus tarjoaa uusia näkökulmia sekä suomalaisen että kansainvälisen ulkomaankaupan ja merenkulun historiaan, sillä varsinkin Viipuri oli yksi Pohjois-Euroopan tärkeimmistä sahatavaran vientisatamista läpi 1700- ja 1800-lukujen. Äskettäin digitoitujen ja tietokantamuotoon vietyjen Tanskan Juutinrauman tullitilien avulla voidaan tutkia Itämeren ja Pohjanmeren välistä merenkulkua keskiajan lopulta aina 1800-luvun puoliväliin. Aiemmin Juutinrauman tullitilejä² on ollut mahdollista käyttää joko massiivisena arkistoaineistona tai 1790-luvulle ulottuvien lähdejulkaisujen avulla. Digitaalisen tietokannan avulla tutkimus voidaan ulottaa aina vuoteen 1857, jolloin tullin periminen Juutinraumassa lopetettiin.³

Viipuri ja Hamina sijaitsivat 1812 asti niin sanotussa Vanhassa Suomessa. Viipuri siirtyi Venäjän alaisuuteen Uudenkaupungin rauhassa vuonna 1721 ja Hamina Turun rauhan jälkeen vuonna 1743. Näin ollen Viipuri ehti olla lähes sadan vuoden ja Hamina noin seitsemänkymmenen vuoden ajan Ruotsin lainsäädännön ja tiukan valvonnan sijaan venäläisten asetusten ja lainsäädännön alaisuudessa. Suomalaista 1800-luvun merenkulkua ja ulkomaankauppaa käsi-

tellyt tutkimus on korostanut sekä sisäisten (esimerkiksi Suomen ulkomaankaupan rakenteellinen muutos ja siirtyminen Ruotsin alaisuudesta Venäjän hallintaan) että ulkoisten seikkojen (kuten protektionistinen yleiseurooppalainen tullipolitiikka) aiheuttamia muutoksia merenkulkuun ja kaupankäyntiin. Näkökulmat ovat painottaneet sitä, että tuontikiellot ja purjehdussäännöt johtivat tuonti- ja vientituotteiden kuljettamiseen suomalaisilla laivoilla.

Tässä artikkelissa rakennetaan kokonaiskuvaa Suomen 1700-luvun lopun ja 1800-luvun alkupuolen merenkulun viennistä Juutinrauman tullitilastojen sekä paikallishistoriallisten aineistojen avulla. Viipurin ja Haminan osalta tutkimuksessa hyödynnetään myös kaupunkien maistraattien vuosina 1812–1813 Viipurin läänin järjestämiskomitealle laatimia selvityksiä kaupunkien merenkulusta ja yleisestä elinkeinopoliittisesta tilanteesta. Samoin tutkimuksessa on käyty läpi esimerkiksi Viipurin ja Haminan laivamittakirja-aineistoja. Laivamittakirjoihin merkittiin yksityiskohtaiset tiedot aluksista, jotka vierailivat kaupungeissa ensimmäistä kertaa. Näiden perusteella on mahdollista saada tietoa muun muassa kaupunkien meriliikenteen painopisteiden muutoksista laivojen kotisataman mukaan. Viipurin osalta on hyödynnetty myös Kaarle Soikkelin kokoamaa laajaa lähdejulkaisua *Viipurin kaupungin tuonti ja vienti vuosina 1710–1812* (osat I–V).

Aiemman 1800-luvun suomalaista merenkulkua käsittelevän tutkimuksen mukaan Viipurin alueen puutavaliikenne siirtyi 1840-luvun kuluessa ulkomaisten, lähinnä englantilaisten alusten hoitoon. Ulkomaalaisilla laivoilla oli kuitenkin tärkeä merkitys Suomen ulkomaankaupassa ja merenkulussa jo 1820–1830-luvuilla – ja jo sitäkin aiemmin. Osoitamme, että kaakkaisen (Vanhan) Suomen kaupunkien meriliikenteessä varsinkin englantilaisten alusten rooli oli jo varhain keskeinen samalla, kun paikalliset porvarit keskittyivät laivanvarustuksen sijaan ensisijaisesti kasvattamaan omistamiensa sahalaistosten tuotantoa. Kehitykselle on eri selityksiä, kuten esimerkiksi se, että Venäjä ei suojellut ulkomaankauppaansa 1700-luvun alkupuolella purjehdussäännöillä. Sen vuoksi venäläisillä laivoilla ei ollut keisarikunnan ulkomaankaupassa vastaavanlaista suosituimmuusasemaa kuin esimerkiksi kotimaisilla aluksilla oli Englannissa ja Ruotsissa. Vertaaminen Länsi-Suomeen osoittaa paikallisten toimintamallien poikenneen toisistaan, sillä läntisessä Suomessa merenkulku pyrittiin hoitamaan omilla aluksilla. Ulkomaankaupan rakenteellinen muutos tervasta sahatavaraan merkitsi myös Suomen kaupallisen painopisteen siirtymistä 1800-luvun kuluessa Pohjanmaalta Suomenlahden pohjukkaan Viipuriin ja Haminaan.⁴

NORMATIIVINEN SÄÄTELY: OMAN ASEMAN TURVAAJA VAI VALTAKUNNAN HEIKKOUDEN LÄHDE?

Ruotsissa vuonna 1724 voimaan tullut tuoteplakaatti (*produktplakat*) vastasi perusperspektiiviltään Englannin vuosien 1651 ja 1660 purjehdussääntöjä.⁵ Kuten Englannissa, myös Ruotsin purjehdussäännön tavoitteena oli ohjata tuontikauppa kotimaan alusten käsiin. Määräyksellä pyrittiin ennen muuta turvaamaan suolan tuonti Ruotsin valtakun-

taan. Tuoteplakaatti määräsi, että ulkomaisten laivojen tuontirahdit saivat käsittää vain kyseisten valtioiden omia tuotteita. Muu tuonti oli kiellettyä tai tehty tulleilla kannattamattomaksi, eikä purjehtiminen painolastissa ruotsalaisiin satamiin hakemaan lastia ollut ymmärrettävästi taloudellisesti kovin kannattavaa. Näin myös vientikauppa ohjautui ruotsalaisten kauppiaiden käsiin.

Kokonaisuudessaan määräys kannusti ruotsalaisia kauppiaita investoimaan omaan aluskantaan ja vahvistamaan siten Ruotsin merivaltaa. Tuoteplakaatti oli suunnattu erityisesti vahvoja merivaltoja Englantia ja Hollantia vastaan. Lisäksi 1700-luvun alun ruotsalaisen lainsäädännön mukaan ulkomaisten alusten vienti- ja tuontitullit olivat viisikymmentä prosenttia korkeammat kuin kotimaisten alusten. Vuosisadan lopulle tullessa puulastissa ruotsalaissatamista lähteneiden ulkomaisten alusten tullimaksut olivat liki kolme kertaa korkeammat kuin Ruotsin lipun alla purjehtineiden laivojen. Vaikka tuoteplakaatin taloudelliset edut jäivät lopulta vähäisiksi, sillä myös muut maat suojelivat ulkomaankauppaansa tiukoilla säädöksillä, kulki Ruotsin ulkomaankaupasta 1770-luvulla lähes yhdeksänkymmentä prosenttia kotimaisilla köleillä, kun vastaava osuus oli 1730-luvulla noin puolet.⁶

Jo aikalaiset näkivät ongelmia Ruotsin tuoteplakaatin toiminnassa. Ruotsin vuoden 1765–1766 valtiopäivillä Anders Chydenius hyökkäsi valtakunnan protektionistista ulkomaankauppapolitiikkaa vastaan. Chydenius esitti, että tuoteplakaatti hyödytti pelkästään suurkauppiaiden kauppahuoneita, kun se suojaasi heidän liiketoimintaansa. Tämä oli Chydeniuksen mukaan valtion näkökulmasta haitallista, sillä ulkomaankauppa rajoittaneet säännöt nostivat tuontitavaroitten kuluttajahintoja ja laskivat Ruotsin vientituotteiden kysyntää suurten rahtikustannusten vuoksi. Julkaisemassaan pamflettissa Chydenius korosti, että ulkomaisten

alusten tarjoamien halvempien rahtien hyödyntäminen olisi valtiolle edullista.⁷ Kritiikki Ruotsin tuoteplakaattia ja purjehdussääntöjä kohtaan on ollut toistuvaa myös Chydeniuksen jälkeen. Esimerkiksi ruotsalainen taloushistorian professori Eli F. Heckscher kutsui tuoteplakaattia Ruotsin merkantilistisen 1700–1800-lukujen merenkulun ”perustuslaiksi”.⁸ Kritiikistä huolimatta purjehdussäännön todellisista vaikutuksista on ollut vaikeaa saada kokonaiskuvaa.⁹ Aiheuttiko tuoteplakaatti Chydeniuksen esittämällä tavalla ongelmia ulkomaankauppaan? 1800-luvun alkupuolen suomalainen ulkomaankauppa tarjoaa mahdollisuuden arvioida uudelleen merkantilistisen lainsäädännön vaikutusta, sillä ruotsalainen lainsäädäntö ei ollut käytännössä voimassa vanhan Suomen alueella, kun taas läntisessä Suomessa tuoteplakaatti vaikutti toimintaan aina 1800-luvun puoliväliin saakka.

Vanhan Suomen kaupunkien ulkomaankauppa kukoisti 1700-luvun jälkipuoliskolla ennen 1780-luvulta alkanutta sodan ja erilaisten rajoitusten aikakautta. Venäjällä oli annettu 1731 uusi tariffi ja meritullisääntö (*Kejslerliga Ryska Tariffen och Siö-Tull Reglementet*), jotka rajoittivat tuontia ja suosivat vientiä. Säännön mukaan vientitulli oli mahdollista vähentää neljäsosaan tariffissa määrätystä. Oikeus koski niitä Venäjän alamaisia, jotka rahtasivat tavaroita omilla laivoillaan. Haminan porvaristo pyysi 1744, että Hallitseva senaatti vahvistaisi kaupungille keisarillisen tariffin ja meritullisäännön, mihin Hallitseva senaatti suostuikin. Haminalaiset laivanvarustajat eivät kuitenkaan – ilmeisesti siksi, että laivat oli valmistettu keisarikunnan sijaan Pohjanmaalla – saaneet nauttia samoista eduista kuin muut Venäjän alamaiset (*Ryska undersåtare*), sillä porvariston kertoman mukaan tullimaksujen tilityksissä ei tehty eroa sen kesken vietiinkö tavaraa ulko-

maille omilla vai vieraila laivoilla.¹⁰

Venäjällä tuli voimaan 1782 uusi tariffi, jonka mukaiset kotimaisten alusten alennukset tullimaksuissa olivat aiempaa pienempiä. Niiden mukaisesti vientitullista sai hyvitystä jatkossa 3/8 ja tuontitullista 1/8. Lisäksi laivojen miehistöstä oli oltava vähintään puolet venäläisiä.¹¹ Hieman myöhemmin, 1700- ja 1800-lukujen taitteessa, Venäjällä vahvistui pyrkimys kasvattaa omaa meriliikennettä ja laivastoa. Sen seurauksena tullihelpotuksia alettiin myöntää vain keisarikunnan ja ulkomaiden välillä seilanneille, käytännössä uusille (ikä korkeintaan neljä vuotta) Venäjällä rakennetuille aluksille tai sellaisille laivoille, jotka olivat purjehtineet Venäjän lipun alla yhtäjaksoisesti vähintään kahdeksan vuotta. Tullialennukset riippuivat myös laivan koosta ja matkan määränpäästä. Nämä määräykset eivät kannustaneet 1700–1800-luvun taitteessa Viipurin ja Haminan porvaristoa hankkimaan omaa tonnistoa. Haminassa oli vuosina 1804–1810 vain yksi kaupungissa rakennettu 36-lästin¹² Antony Naht nuoremman omistama Elisabet-laiva, joka sekin joutui 1810 englantilaisten saaliiksi matkalla Pietarista Preussin Kolbergiin.¹³

Vaikka Vanha Suomi liitettiin vuonna 1812 osaksi Suomen suuriruhtinaskuntaa, ei ruotsalainen vuoden 1724 tuoteplakaatti tullut koskaan täydellisesti voimaan kaakkoisen Suomen alueella. Ennen kaikkea kyse oli siitä käytännön syystä, ettei alueen kaupunkien aluskanta olisi pystynyt yksinkertaisesti suorittamaan varsinkaan kasvavaa Itämeren ulkopuolista vientiä. Muualla Suomessa tuoteplakaatti menetti merkityksensä 1800-luvun puoliväliin tultaessa ja lopullisesti se lakkautettiin Krimin sodan myötä 1850-luvulla.¹⁴ Ruotsissa määräys kumottiin 1857, vaikka se oli käytännössä menettänyt merkityksensä jo 1820-luvulta eteenpäin tärkeimpien merivaltojen sopies-

sa kaupankäynnistään keskinäisillä kauppasopimuksilla. Purjehdussäännösten purkamisen seurauksena norjalaiset, hollantilaiset, englantilaiset ja suomalaiset alukset ottivat haltuunsa erityisesti Ruotsin vientikaupan pohjoisissa satamissa. Tämä puolestaan johti Ruotsissa rahtihintojen laskuun sekä viennin lisääntymiseen – aivan kuten Anders Chydenius oli esittänyt sata vuotta aiemmin.¹⁵

VANHAN SUOMEN PERINTÖ

Vanhan Suomen yhdistämisen aikaan sekä Viipurilla että Haminalla oli pieni kaupapalaivasto, kun niitä verrataan 1780-luvun huippuvuosiin. Venäjällä suosittiin kotimaista laivaliikennettä Katariina Suuren hallituskauden alusta vuonna 1762 alkaen. Koko valtakunnassa 1780-luvun alussa voimaantullut uusi tariffi kannusti myös viipurilaisia ja haminalaisia porvareita oman aluskannan kasvattamiseen, mutta huomattavasti merkittävämpi vaikutus oli 1780 puhjenneella Englannin ja Hollannin välisellä sodalla. Se romahdutti hollantilaisten valtaseman Itämerellä ja johti hollantilaisten alusten ”liputtamiseen” näennäisesti varsinkin haminalaisten omistukseen Venäjän lipun alle. Tämä tarkoitti sitä, että alukset nimellisesti omistaneet haminalaiset kauppiat saivat palkakseen pienen provision, mutta käytännön toiminta jatkui entisellään laivojen hollantilaisia kapteeneita myöten. Haminan laivaston nopea kasvu taittui jo 1784 Hollannin ja Englannin sopiessa rauhasta. Haminan oma laivasto koki kovia alusten jäädessä sodan jalkoihin Kustaa III:n sodan aikana 1780–1790-lukujen taitteessa.¹⁶

Viipurissa saavutettiin vastaavanlainainen merenkulun huippu 1780-luvulla, jolloin kaupunkiin saapui vuosittain Tanskan salmien läpi laivoja jopa kaksi kertaa enemmän kuin 1800-luvun taitteessa. Viipurin kaup-

palaivasto romahti 1790-luvun viimeisinä vuosina. Viipurin laivasto käsitti 1810-luvulle tultaessa kaikkiaan vain viisitoista alusta, kantavuudeltaan hieman alle 450 lästiä. Aluskannasta kaljuutit (2 kappaletta) ja jahdit (4 kappaletta) soveltuivat Itämeren liikenteeseen (Pietari, Tallinna, Riiika, Helsinki, Turku), skuutit (4 kappaletta) rannikkoliikenteeseen (Pietari ja Suomen kaupungit) ja lotjat (7 kappaletta) vain lähiliikenteeseen. Haminan osalta tilanne oli vastaava, sillä sen laivaston lästiluku ylsi vuonna 1812 yhteensä hädin tuskin kahteen sataan.¹⁷

Käsitys Vanhan Suomen kaupunkien sahatavaran vientimääristä 1800-luvun alussa on jossain määrin epäselvä. Sigurd Nordenstrengin tulkinnan mukaan ”Haminan meriliike oli edellisellä venäläisellä aikakaudella tyystin loppunut liikanaisen sääntöilemisen vaikutuksesta. Viipurissa oli käynyt samoin. Suomeen yhtymisen jälkeisinä vuosikymmeninä oli Haminassa vain purjeveneitä, lotjia, kaljaaseja ja jahteja. Ruotsalainen asetus täysvapaudesta ja voimaantunut 1724 tuotantojulistus vaikuttivat Viipurin läänissä epäedullisilta, koska ne lamauttivat ulkomaisten laivojen käyntiä sikäläisissä satamissa.”¹⁸ Viipurin läänin järjestämiskomitealle toimittamissaan kirjelmissä sekä Viipurin että Haminan maistraatit kuvasivat aiemmin kukoistaneen merenkulun lamaantuneen täysin 1700-luvun lopun ja 1800-luvun alun aikana. Haminan maistraatin mukaan surkeaa tilanteeseen (”*At dena Stad, som i äldre tider haft en icke obetydligt seglation, nu är aldeles i saknad*”) oli neljä keskeistä syytä: (1) jatkuvat sodat ja nousevat rahtimaksut, jotka tekivät merenkulun mahdottomaksi; (2) ylimetsänhoitajan viraston perustaminen Venäjällä, minkä vuoksi metsät olivat siirtyneet ”joutilaisuuden tilaan”, koska laudantuotanto oli täytynt lopettaa; (3) vuoden 1798 puutavaran vientikielto Venäjällä; ja (4) vuonna 1800 annetut



Höyrylaiva Viipurin satamassa 1860-luvulla. Kuva: Museoviraston Kuvakokoelmat.

entistäkin epäedullisemmat purjehdusmääräykset. Venäjän kaikkiin kuvernementteihin oli ulotettu vuonna 1798 ylimetsänhoitajan johtama metsähallinto-organisaatio, jonka tehtävä oli etsiä, hoitaa ja valvoa valtakunnan merivoimien laivanrakennukseen soveltuvia tammi- ja lehtimetsäkuusikoita. Samaan aikaan sahatavaran vienti ulkomaille kiellettiin keisarillisella ukaasilla. Muutos aiempaan oli suuri, sillä Katariina II hallintoaikana (1762–1796) metsät oli nähty ennen kaikkea sahateollisuuden vientituotteiden raaka-aineena.¹⁹

Viipurin maistraatti jakoi haminalaisten tavoin kriittiset mielipiteet kaupunkien merenkulun tilasta. Viipurilaisten näkökulma oli kuitenkin hieman erilainen, sillä maistraatin mielestä oli tärkeää, että alueen sahailtokset saadaan jälleen toimintaan. Maistraatin selvityksen mukaan 1700-luvun lopun ankarat sahaus- ja puutavaran vientikiellot ja metsien käyttöä valvoneen Viipurin kuvernementin metsäviraston perustaminen olivat lopettaneet käytännössä täysin Viipurin

ulkomaankaupan. Kieltojen ulottumattomissa olleesta transito-kaupasta, jossa Viipurista rahdattiin 1800-luvun alussa maailmalle Savosta lähtöisin ollutta puuta, viipurilaiset eivät maininneet kuitenkaan mitään. Edelleen, johtuen Viipurin ulkomaankaupan tyrehtymisestä joutuivat sen kauppiat maistraatin mukaan eriarvoiseen asemaan muun Suomen kauppiaiden kanssa, sillä nämä saivat tuoda omilla aluksillaan tullitta suolaan ulkomailta.²⁰

Kun maistraattien selvityksiin yhdistetään Yrjö Kaukiaisien näkemys, jonka mukaan Vanhan Suomen yhdistämisen jälkeen Suomen sahatavaran vienti lisääntyi huomattavasti, mikä johti kotimaisen tonniston määrän kasvattamiseen, jää avoimeksi se, kuka kuljetti Viipurista ja Haminasta maailmalle rahdatun sahatavaran. Viipurin ja Haminan maistraattien painottamat erilaiset näkökulmat herättävät myös kysymyksen, miksi Haminan porvaristo korosti ennen kaikkea sääntelyn ja muiden tekijöiden haitallista vaikutusta purjehdustoimintaan,

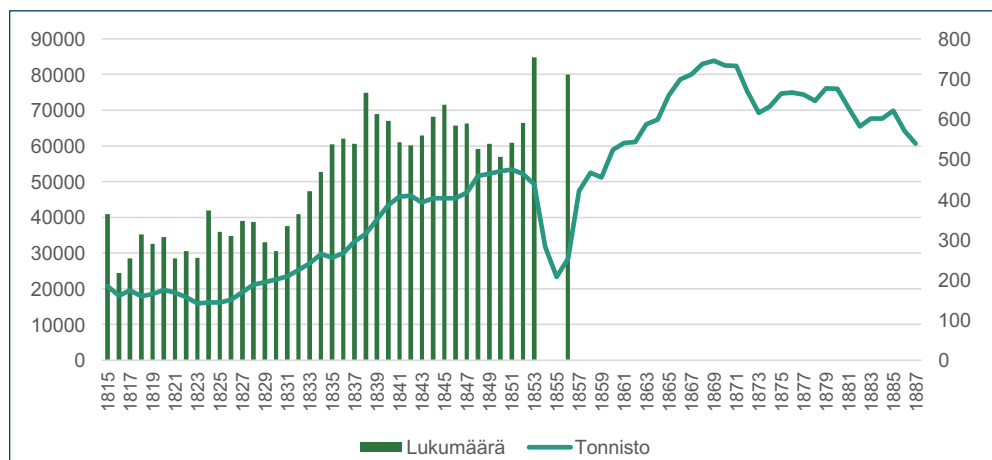
kun taas viipurilaisten huomio keskittyi ensisijaisesti sahalaitosten saattamiseen jälleen toimintaan. Vastaus liittyy todennäköisesti siihen, että samalla kun viipurilaiset porvarit olivat paitsi investoineet sahalaitoksiin, heillä täytyi myös olla tiedossa markkinat ja kuljetusyhteydet, joiden avulla he pystyivät toimittamaan sahatavaraa maailmalle. Vaikka myös haminalaisten porvareiden sahainvestoinnit olivat mittavia, Vanhan Suomen 1700–1800-lukujen taitteen lähes kahdeksastakymmenestä sahasta vain noin kuudesosa sijaitsi Haminan vaikutuspiirissä.²¹

VIIPURIN JA HAMINAN KAUPPA-MERENKULKU 1800-LUVUN ALKUPUOLELLA

Maa- ja kansainvälisen merenkulun kasvun vanavedessä Suomen vienti kymmenkertaistui vuosien 1815–1870 välisenä aikana. Kehitykseen vaikutti kansainvälisen kaupan kasvun lisäksi keskeisesti se, että Englanti kumosi omat purjehdussään-

tönsä vuonna 1849²², mikä mahdollisti suomalaisen puutavaran massiivisen laivaamisen Britanniaan. Juutinrauman tullitiedot osoittavat, että merenkulku Suomesta tai Suomeen oli varsinkin 1830-luvulla suurempaa kuin kotimaisen tonniston kasvu. Tämä voi johtua yhtäältä siitä, että ulkomaiset laivat kuljettivat yhä enenevässä määrin suomalaisia rahteja tai toisaalta siitä, että suomalaisalukset hoitivat pääasiassa Itämeren ulkopuolisia kuljetuksia. Lisäksi on myös mahdollista, että suomalaisalukset hoitivat merenkulkua suuremmissa määrin Itämeren alueella eikä niiden liikennöinti siten kirjautunut Juutinrauman tullitietoihin.

Juutinrauman läpi purjehtineiden alusten määrä kasvoi kaikkiaan kolminkertaiseksi satavuotiskaudella 1700-luvun puolivälistä 1800-luvun puoliväliin. Suurinta kasvu oli 1820-luvulta 1850-luvulle, jolloin alusten määrä tuplaantui. Kansainvälisen liikenteen rahtimaksujen lasku erityisesti Napoleonin sotien jälkeen nopeutti kaupan kasvua ja kiihdytti siten merenkulun kapasiteetin tarvetta.²³ Viipurin merkitys Suomen vien-



Kuvio 1. Juutinrauman läpi purjehtineet Suomesta lähteneet tai Suomeen suunnanneet alukset (oikea akseli, 1815–1887) ja suomalaisten kaupunkien yhteenlaskettu tonnisto (vasen akseli, 1815–1887). Lähde: Soundtoll Registers Online -kokoelma(Soundtoll.nl). Kansallisarkisto, senaatin kirjediaarit, kaupunkien vuosikertomukset 1815–1859; Suomen Virallinen tilasto, kauppalaivasto 1860–1887. Ks. myös Ojala & Rähä 2017, 32.

Kaupunki	Laivojen lukumäärä	Ulkomaiset, %	% kaikista laivoista
Viipuri	4 074	87	35
Pori	1 196	9	10
Kristiinankaupunki	976	18	8
Oulu	888	17	8
Helsinki	834	15	7
Kokkola	705	5	6
Turku	570	8	5
Pietarsaari	435	4	4
Vaasa	398	7	3
Hamina	377	66	3
Muut	1 269	19	11
Yhteensä	11 722	40	100

Taulukko 1. Juutinrauman läpi purjehtineet suomalaisalukset kaupungeittain jaoteltuna vuosina 1815–1856. Lähteet: Ojala & Riihå 2017, 39, STRO (soundtoll.nl).

tikaupalle tulee hyvin esiin, kun asiaa tutkitaan Juutinrauman tullitietojen kautta. Kaikista Suomesta lähteneistä Tanskan salmien läpi vuosina 1815–1857 purjehtineista laivoista 35 prosenttia oli lähtenyt matkalleen Viipurista (ks. taulukko 1). Samaan aikaan Juutinrauman läpi Suomeen purjehtineista laivoista suuntasi kolmannes (33 %) Viipuriin. Matkojen määrissä mitaten Viipurin osuus Suomen vientiliikenteestä oli ajanjaksolla kolminkertainen verrattuna toiseksi suurimpaan kaupunkiin Poriin, jonka osuus Juutinrauman läpi suuntautuneesta kokonaisviennistä oli noin kymmenen prosenttia. Vertailtaessa ulkomaisten ja kotimaisten alusten määriä huomataan, että Viipurista lähteneistä laivoista oli liki 90 prosenttia ulkomaisia. Haminan meriliikenne on oma mielenkiintoinen lukunsa, sillä vaikka sen osuus Juutinrauman läpi purjehtineista, Suomen satamista lähteneistä laivoista oli ajanjaksolla vain muutama prosentti, oli kaupungista lähteneistä laivoista kaksi kolmasosaa ulkomaalaisia. Pohjanmaan kaupungeissa – Oulua lukuun ottamatta, jossa ulkomaalaisten laivojen osuus oli seit-

semäntoista prosenttia – vastaava osuus jäi alle kymmenesosaan kyseisistä kaupungeista kaikkiaan lähteneistä laivoista.

Viipurin ja Haminan vientikaupassa tapahtui nopeita muutoksia 1700-luvun lopussa ja 1800-luvun alussa. Tästä kertoo esimerkiksi se, että Viipurin vuosittainen puutavaravienti laski kolmessa vuosikymmenessä 150 000 toltista (v. 1780) 5000 tolttiin²⁴ (v. 1811). Vienti kasvoi 1800-luvun alkupuolella nopeasti, sillä vuonna 1815 Viipurista vietiin jo lähes 40 000 toltia lautoja ja lankkuja. Tämän jälkeen määrä pysyi pitkään varsin vakiona, vaikka oma poikkeuksensa oli vuosi 1835, jolloin Viipurista laivattiin maailmalle noin 135 000 toltia puutavaraa. 1840-luvun kuluessa kaupungista vietiin puutavaraa keskimäärin 75 000 toltia vuodessa.

Viipurissa kävi 1820-luvulla keskimäärin kahdeksankymmentä laivaa vuodessa, joista oli noin puolet englantilaisia. Esimerkiksi vuonna 1824 kaupunkiin saapui ja sieltä lähti 86 laivaa. Niistä oli englantilaisia vajaa neljäkymmentä, ruotsalaisia yhdeksän ja tanskalaisia kahdeksan. Muita ulkomaalaisia

laivoja vieraili kyseisenä vuonna kaupungissa vain yksittäisiä kappaleita. Seuraavalla vuosikymmenellä Viipuriin saapuneiden ja sieltä lähteneiden laivojen määrä nousi keskimäärin sataan vuosittaiseen laivaan. Juutinrauman kautta kohti länttä kulki vuonna 1831 reilut kahdeksankymmentä Viipurista lähtenyttä laivaa, joista oli seitsemänkymmentäseitsemän englantilaisia. Laivat tulivat yleensä pohjalastissa Viipuriin, josta ne veivät rahtinsa Länsi-Eurooppaan. 1840-luvulla kaupungissa kävi enimmillään vuodessa lähes kolmesataa laivaa. Läpi 1800-luvun alkupuolen ajan oli kaikista laivoista keskimäärin puolet englantilaisia.²⁵

Viipurin oma kauppalaivasto kasvoi 1820-luvun kuluessa, kun esimerkiksi Tschuffin kauppahuoneelle valmistui yli 200-lästinen fregatti. Seuraava vuosikymmen oli kuitenkin vaikea, eikä edes kaupungin laivaston suurin alus, reilut 80-lästinen kuunari, kelvannut valtameripurjehdukseen. Hackmannin kauppahuoneella oli 1840-luvulle tultaessa kuitenkin käytössään laivoja liki tuhannen lästin vetoisuudelta. Viipurin laivastoon kuului 1840-luvun loppupuolella kaksitoista suurempaa laivaa, jotka välittivät etäisempää ulkomaan liikennettä sekä yhtä monta laivaa Itämerellä purjehdusta varten.²⁶ Haminassa kaupungin aluskannan kasvu kiihtyi vasta 1800-luvun kuluessa pidemmälle, ja 1830-luvun lopussa sen neljäntoista aluksen suuruisen kauppalaivaston yhteenlaskettu lästiluku oli hieman yli 1500 lästiä. Muutamaa vuotta myöhemmin laivojen lukumäärä oli pudonnut seitsemääntoista ja lästiluku reiluun 1100 lästiin. Haminan laivastoon kuului 1850-luvun jälkipuoliskolle tultaessa seitsemän alusta (yhteensä 629 lästiä). Haminan laivasto koostui pääasiassa kuunareista, jotka soveltuiivat hyvin Itämeren liikenteeseen. Laivastoon ei kuulunut parkkeja enää 1840-luvun puolivälin jälkeen ja fregattejakin oli enimmillään vain muutamia kappaleita.²⁷

PERINTEISIIN NOJAUTUMINEN VAI UUDEN OMAKSUMINEN?

Viipurin ja Haminan laivamittakirjat kertovat osaltaan siitä, minkämaalaiset laivat hoitivat kaupunkien meriliikennettä. Viipurissa mitattiin vuosina 1814–1818 yhteensä neljäkymmentä seitsemän alusta, joista yksikään ei ollut ulkomaalainen. Asiakirjojen mukaan mittauksia tehtiin vuonna 1814 reilut kaksikymmentä kappaletta ja vuonna 1818 vain yksi. Ulkomaalaisuus on tullut laivojen laivamittakirjoissa mainitun kotisataman ja rakennuspaikan mukaan. Seuraavat, 1830-luvulta käytössä olevat laivamittausasiakirjat osoittavat, että yhteys Englantiin oli tiivis.

Vuosikymmenen puolivälissä Viipurissa mitattiin 52 aiemmin kaupungissa käymätöntä alusta, joista oli noin viisi kuudesosaa ulkomaalaisia (44 alusta). Ulkomaalaisista laivoista oli puolestaan kolmekymmentä englantilaisia. Vuonna 1837 Viipurissa mitattiin 65 aiemmin kaupungissa mittaamattomia alusta. Näistä oli ulkomaalaisia 45 (≈ 70 %), joista oli edelleen englantilaisia 31 laivaa. Seuraavana vuonna kaupungissa mitattiin 95 alusta, joista oli ulkomaalaisia liki kolme neljäsosaa (70 alusta). Näistä oli englantilaisia laivoja 45. Muutamaa vuotta myöhemmin, vuonna 1844 Viipurissa mitattiin 87 alusta, joista oli ulkomaalaisia reilut neljä viidesosaa (70 alusta). Mitatuista 59 oli englantilaisia laivoja.²⁸

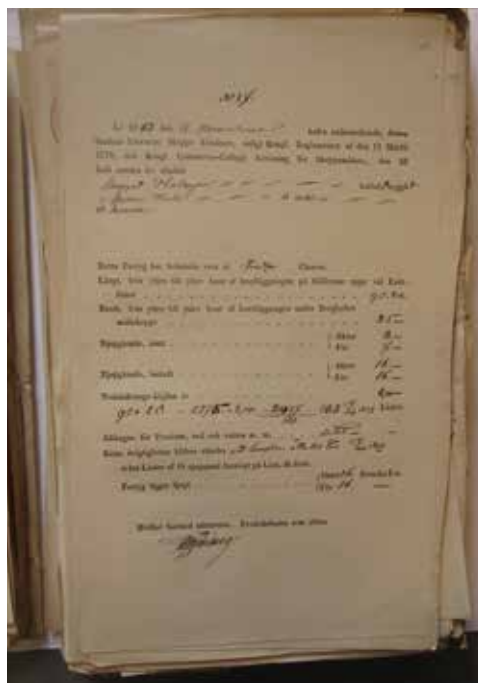
Haminan osalta on käytössä vastaavia laivamittakirjoja 1830-luvun puolivälistä eteenpäin. Määrällisesti mittauksia tapahtui Haminassa huomattavasti Viipuria vähemmän, eikä englantilaisilla laivoilla ollut vastaavaa valtaosuutta Haminassa mitattujen laivojen keskuudessa. Haminassa mitattiin vuosina 1834–1838 reilut kahdeksankymmentä aiemmin kaupungissa käymätöntä alusta. Niistä oli ulkomaalaisia 19 kappaletta (≈ 23 %). Mitatut alukset olivat 1830-luvun puolivälissä kooltaan yleisesti varsin pieniä,

vaikka mukaan mahtui myös esimerkiksi 120-lästinen priki *Comet* Englannin Sunderlandista ja Haminan oma ylpeys, 230-lästinen fregatti *Sovindo*. Enimmillään ulkomaalaisia aluksia kävi kyseisellä ajanjaksolla Haminassa vuonna 1836, jolloin kaikkiaan mitatuista kolmestatoista aluksesta oli seitsemän ulkomaalaisia (joista viisi norjalaisia). Vuosina 1843 ja 1846–1847 Haminassa mitattiin yhteensä vajaat seitsemänkymmentä alusta, joista oli ulkomaalaisia reilut neljäkymmentä prosenttia (27 alusta). Näistä suurin osuus oli englantilaisilla aluksilla, joita oli ulkomaalaisista aluksista kolmannes (9 laivaa). Haminassa vuonna 1851 mitatuista laivoista (18 alusta) ei ole mainittu enää niiden kotisatamaa, mutta alusten nimen ja rakennuspaikan perusteella voidaan päätellä, että laivoista oli kaksi kolmannesta (12 alusta) ulkomaalaisia. Haminassa vieraili läpi 1830- ja 1840-lukujen aluksia Englannista, Norjasta ja Hollannista, sekä myös muutamia laivoja Ruotsista ja Preussista.²⁹ Viipurissa ja Haminassa mitatut laivat olivat ennestään tuntemattomia kaupungeissa, joten mittauksen suorittaminen kertoo paitsi ulkomaalaisten laivojen osuudesta kaupunkien meriliikenteessä myös ulkomaan suhteista ja niiden mahdollisista muutoksista ja jatkuvuuksista.

Viipuriin saapui vuosina 1804–1812 kaikkiaan 932 laivaa. Eniten aluksia saapui vuonna 1804, jolloin niitä tuli yli 250. Tämän jälkeen alusten määrä laski tasaisesti. Suurin pudotus tapahtui heti vuonna 1805, kun Viipuriin saapui vain reilut 150 alusta. Vähimmillään kaupunkiin saapui alle neljäkymmentä alusta vuonna 1810, minkä jälkeen lukumäärä nousi vuonna 1812 liki seitsemäänkymmeneen alukseen. Viipuriin saapuneista laivoista oli vielä vuonna 1807 liki neljäkymmentä kappaletta lähtöisin Englannista. Sen sijaan vuosina 1808–1811 kaupunkiin ei saapunut yhtään laivaa Englannista. Sama kehityssuunta koski myös

saksalaisia, tanskalaisia ja ruotsalaisia laivoja, vaikka niiden määrät olivatkin huomattavasti englantilaisia aluksia pienempiä. Suomalaisten alusten osuuden kehitys oli sen sijaan juuri päinvastainen vuodesta 1808 eteenpäin. Venäläisten laivojen osuus oli Viipuriin vuosina 1804–1812 saapuneiden alusten joukossa ylivoimainen (esim. vuonna 1804 kaupunkiin saapui 192 venäläistä alusta). Osuus pieneni kuitenkin tasaisen jyrkästi, sillä vuonna 1812 Viipuriin saapui enää reilut kolmekymmentä venäläistä alusta.³⁰

Kansainvälisten rahtimarkkinoiden kasvu 1820-luvun jälkipuoliskolta alkaen heijastui myös Suomen merenkulkuun. Usko parempaan tulevaisuuteen sai suomalaiset investoimaan kasvavassa määrin omaan aluskantaan, ja 1828 Suomen rannikkokaupunkien yhteenlaskettu tonnisto oli noussut vuoden



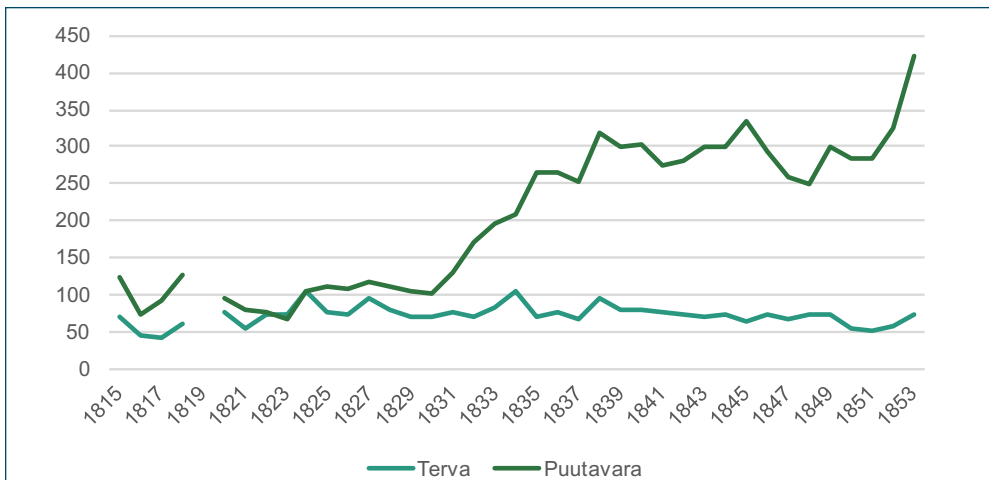
Britannian Hullista Suomeen purjehtinut fregatti *Halcyon* mitattiin Haminassa 1851. Kuva: Haminan raastuvanoikeuden arkisto, Laivamittakirjat (1833–1870).

1815 tasolle. Tonnisto ylitti 30 000 lästiä 1830-luvun puolessa välissä ja 50 000 lästiä 1850-luvulle tultaessa. Kun Suomen rannikkokaupunkien kauppalaivastoja tarkastellaan suhteellisten osuuksien kautta, huomataan, että Pohjanmaan kaupungit pitivät hallussaan yksin noin kolmannesta Suomen tonnistosta vuosina 1815–1853. Viipurin läänin kaupunkien (Viipuri ja Hamina) osuus kasvoi ajanjaksolla suhteellisesti merkittävästi, mutta prosentuaalisesti se oli kokonaistonnistosta vain muutaman prosentin luokkaa. Suomalaisen merenkulutonnon kasvu oli 1800-luvun alkupuolella nopeampaa kuin viennin kasvu. Viipurin osalta voidaan havaita, että huolimatta sen tonniston kaksinkertaistumisesta 1820-luvun puolivälistä vuosisadan puoliväliin tultaessa, ei sen osuus juurikaan noussut vientikuljetuksista. Kuten Yrjö Kaukiainen toteaa, Viipurin ja Haminan laivastojen pysyminen kaupunkien harjoittamaan vientiin nähden pieninä edusti tiettyä perinnesidonnaisuutta.³¹

Viipurin ja Haminan meriliikenteessä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia 1800-luvun kääntyessä jälkipuoliskolle. Haminan

maistraatin 1863 laatiman kaupungin tilaa koskeneen selvityksen mukaan Haminaan saapui edellisenä vuonna reilut sata laivaa ja lähti noin kymmenen laivaa vähemmän. Kaupungista lähteneistä aluksista oli yli puolet (49 alusta) ulkomaalaisia. Näin ollen Haminan kauppalaivasto ei ollut edelleenkään riittävän suuri huolehtimaan kaupungista laivatun sahatavaran rahtaamisesta maailmalle.³²

Suomen ulkomaankaupassa tapahtui 1800-luvun alkupuolella rakenteellinen siirtymä tervasta kohti sahatavaraa. Sama kehitys on havaittavissa myös Juutinrauman tullin terva- tai puutavaralastissa vuosina 1815–1853 ohittaneiden Suomesta lähtöisin olleiden alusten lukumäärissä (ks. kuvio 2). Suurin muutos ajoittui 1830-luvun taitteeseen, kun puutavaraa kuljettaneiden alusten määrä kasvoi nopeasti.³³ Vanhan Suomen näkökulmasta muutos oli tapahtunut kuitenkin jo aikaisemmin 1700-luvun kuluessa, jolloin sahatavara muodostui tervan ja pien sijaan tärkeimmäksi ulkomaankaupan tuotteeksi. Sisäisten tekijöiden merkitys, kuten hollantilaisen hienoteräisen



Kuvio 2. Juutinrauman tullin terva- tai puutavaralastissa ohittaneiden Suomesta lähtöisin olleiden alusten lukumäärä vuosina 1815–1853. Lähde: Soundtoll Registers Online -kokoelma (Soundtoll.nl). Ks. myös Ojala & Riihinen 2017, 34.



Haminan satama 1900-luvun alussa. Postikortti, kustantaja Koltar. Kuva: Museoviraston Kuvakokoelmat.

sahaustekniikan rantautuminen alueelle ja Venäjän politiikka metsätaloustuotteiden ulkomaankauppaa kohtaan vaikutti väistämättä kehityskulkuun. Tervaa oli laivattu jo 1780-luvulta eteenpäin Viipurista ja Haminasta niin vähän, että sen vienti ulkomaille oli kielletty paikoin kokonaan. Sen sijaan terva tuli toimittaa amiraliteetin varastoihin Venäjän laivaston käyttöön. Haminasta vietiin 1820-luvulta 1850-luvulle ulottuvana ajanjaksona vuosittain enimmillään reilut 3 500 tynnyriä tervaa. Viennin huippu sijoittui 1820–1830-lukujen taitteeseen, sillä vuosisadan puoliväliin tultaessa määrä oli enää vain joitain kymmeniä tynnyrejä vuodessa. Viipurissa lasku oli vieläkin nopeampi, sillä 1820-luvun alun huippuvuosien noin 2800 tynnyristä päädyttiin jo vuosikymmen myöhemmin vain muutamiin kymmeneen kaupungista vietyihin tervatynnyreihin.³⁴

MERENKULKU JA ULKOMAALAISET ALUKSET

Viipurin ja varsinkin Haminan 1700-luvun lopun ja 1800-luvun alun merenkulun ja ulkomaankaupan volyymin arviointia vaikeuttaa tilastoaineiston vajavaisuus, mitä voidaan osin paikata Juutinrauman tullitilien tiedoilla.³⁵ Ulkomaankaupan kokonaiskuva on silti vaikea rakentaa, sillä toisin kuin Ruotsissa, missä vuoden 1724 tuotepilakaatin on tulkittu vaikuttaneen ulkomaankaupaan, ei Vanhan Suomen kaupunkien osalta ole mahdollista vetää yhtä suoraa johtopäätöksiä. Kuten edellä on käynyt ilmi, Venäjällä ei ollut vastaavanlaista ”perustuslakia” oman ulkomaankauppansa suojaamiseksi. Sen vuoksi Viipurin ja Haminan laivanvarusteluun vaikuttivat paitsi annetut tariffit ja tullimääräykset, myös esimerkiksi hollantilaisien laivojen näennäinen ”liputtaminen” haminalaisiksi 1780-luvulla.

Tilanne oli epäselvä jopa aikalaisille kuten Haminan maistraatin kertomus osoittaa. Sen mukaisesti vuonna 1744 kaupungille vahvistettu vuoden 1731 venäläinen tariffi tehnytkään eroa sen kesken, rahdattiinko kaupungista tavaraa maailmalle omilla vai ulkomaalaisilla laivoilla. Selvää on kuitenkin, etteivät venäläiset säädökset kannustaneet viipurilaisia ja haminalaisia porvareita panostamaan pitkäjänteisesti oman aluskannan kasvattamiseen. Viipurin ja Haminan maistraattien Viipurin läänin järjestämiskomitealle laatimien merenkulkua ja kaupankäyntiä koskeneiden selvitysten erilaiset painotukset viittaavat siihen, että porvareiden toiminta- ja ajatusmaailmat olivat osin toisistaan poikkeavat. Haminalla voidaan tulkita olleen Viipuria vahvemmat omalla laivastolla suoritettujen merenkulun perinteet. Hamina oli myös Ruotsin valtakunnan tärkein sahatavaran vientisatama ennen kaupungin siirtymistä Venäjän alaisuuteen. Kun molemmat kaupungit kuuluivat Turun rauhasta eteenpäin keisarikunnan alaisuuteen, oli Hamina taloudellisessa toiminnassa Viipurin pikkuveli.

Viipurin ja Haminan vientikaupan tutkiminen vuoden 1812 jälkeen on haastavaa, sillä lähteiden antamat tiedot ovat osin vaikeasti yhdistettäviä. Viipurin vienti kasvoi jo parissa vuodessa noin 40 000 tolttiin, vaikka samaan aikaan kaupungin oma aluskanta kykeni hoitamaan käytännössä vain lähialu-

eiden liikennettä. Viipurin laivamittakirjat eivät myöskään osoita, että kaupungissa olisi käynyt suurta määrää ulkomaalaisia laivoja. Paremminkin tilanne oli täysin päinvastainen. Samaan aikaan vuosina 1815–1856 kaikista Suomesta lähteneistä Juutinrauman läpi purjehtineista laivoista kuitenkin suurin lukumäärä tuli Viipurista. On kuitenkin ilmeistä, että Suomen taloudellinen painopiste siirtyi vuoden 1812 jälkeen nopeasti Pohjanmaalta ja tervakaupasta Kaakkoiseen Suomeen ja sahatavarankauppaan. Myöhempien laivamittakirjojen antama tieto tukee myös selkeästi näkemystä, jonka mukaan ulkomaalaisilla laivoilla oli täysin keskeinen asema Viipurin ja Haminan ulkomaankaupassa.

Se, että Viipurin ja Haminan aluskanta ei kasvanut vuoden 1812 jälkeen osoittaa, ettei tuoteplakaatti tullut voimaan Viipurin läänissä samassa mittakaavassa, kuin mikä sen vaikutus oli muualla Suomessa. Anders Chydeniuksen kriittiset teesit plakaattia kohtaan pätevät näin ollen Viipurin ja Haminan osalta, sillä kaupungit hallitsivat Suomen suuriruhtinaskunnan puutavaravientiä ulkomaalaisten alusten välityksellä. Täten oli ilmeinen etu, että kaupungit olivat olleet 1700-luvulla ja 1800-luvun alussa Venäjän – joskaan ei kaupunkien näkökulmasta aina niin edulliselta vaikuttaneen – tulli- ja ulkomaankauppapolitiikan alaisuudessa.

VIITTEET

- 1 Kirjoittajat ovat tietoisia Suomi-käsitteeseen liittyvistä anakronismin vaaroista, mutta tekstin luettavuuden vuoksi tässä ”Suomi” voi eri yhteyksissä tarkoittaa Ruotsin Suomea (aika ennen 1809), Vanhaa Suomea (1721–1812) tai Suomen suuriruhtinaskuntaa (vuodesta 1809 ja lopulta vuodesta 1812 eli Vanhan Suomen liittämisen jälkeinen aika).
- 2 Sound Toll Registers Online (STRO) <http://www.soundtoll.nl>; STRO projektista ks. Gøbel 2010; Scheltjens & Veluwenkamp 2012, 301.
- 3 Bang, N. E., & Korst, K. 1930; Johansen 1983;

- Juutinrauman tullin asiakirjat ovat olleet aiemmin tutkijoiden käytössä Tanskan kansallisarkistossa, mutta ne ovat olleet verrattain työläitä käyttää. Aiemmassa suomalaisesakin tutkimuksessa niitä on hyödynnetty jonkin verran, ks. esim. Åström 1988; Ojala 1999; Ahonen 2005.
- 4 Ahvenainen 1984, 54–58; Åström 1988, 41; Kaukiainen 2008, 208; Kaukiainen 2012, 347; Karonen 2013a, 96–97; Ojala & Riihå 2017.
 - 5 Clapham 1910, 480–501; Barbour 1930, 261–290; Davis 1962, 306–308; Farnell 1964, 439–454; Palmer 1990, passim; Heikkinen 1994, 86, 88–89.
 - 6 Ruotsin merkantilistisesta lainsäädännöstä ja merenkulusta ks. erityisesti Heckscher 1936, 675–676; Heckscher 1949, 669–678; Ahlström 1995, 180–198; Carlén 1997, 247–252; Magnusson 2012, 139–141; Högberg 1969, 28; Åström 1988, 41.
 - 7 Anders Chydenius, Källan Til Rikets Wan-Magt 1765, http://www.chydenius.net/historia/teokset/r_kallan.asp (luettu 30.11.2017); ks. myös Magnusson 2012; Nurmiainen 2012, 321–325; Virrankoski 1986, 136–144.
 - 8 Heckscher 1922, 164.
 - 9 Ks. esim. Layton 1981, 72–73.
 - 10 Kansallisarkisto (KA) (Helsinki), Viipurin läänin järjestämiskomitean arkisto (VJA), Saapuneet asiakirjat (Haminan maistraatilta 2.5.1812), [...] endast fierde delen af den Tariffen utsatte export Tullen erlades [...] Tull afgiftes beräkande och erläggande någon skillnad emellan egna och utländska skepp ej utgjordes, utan för den med egna fartygg utskepade och inhämtade warordensama i Tull afgift fordrades och måste betalas; Nordenstreng & Halila 1975, 91.
 - 11 KA (Helsinki), VJA, Saapuneet asiakirjat (Haminan maistraatilta 2.5.1812), [...] skulle för framtiden [...] för ugående waror med tre åttonde delen och för inkommande med en åttode del af den i Tariffen utsatte Tull afgiften, då minst hälften af skepps besättning borde wara Ryska undersåtare, godtgöras.
 - 12 Lästi = 2,45 (dw)tonnia.
 - 13 KA (Helsinki), VJA, Saapuneet asiakirjat (Haminan maistraatilta 2.5.1812).
 - 14 Harmaja 1920, 6, 856–859; Åström 1988, 13, 41; myös Ojala 2015, 212–223.
 - 15 Layton 1981, 72–73; Magnusson 2012, 140; Ojala & Riihå 2017.
 - 16 Nordenstreng 1910, 344, 411–412, 502–504; Kaukiainen 2012, 347–349.
 - 17 Ruuth 1908, 612–613; Ruuth & Kuujo 1981, 66; Karonen 2013c, 402–404; KA (Helsinki), VJA, Saapuneet asiakirjat (Viipurin maistraatilta 27.1.1813); 1700 luvun tilanteesta tarkemmin Karonen 2013b, (erityisesti alaluku ”Ulkomaankaupan volyymi ja merenkulku” sekä liitetaulukko 7 (s. 518–519) samassa teoksessa); STRO <http://dietrich.soundtoll.nl/www/index.php?lang=en> (Field ’Port of destination’, ’Port of departure’, standard value ”Wyborg”).
 - 18 Nordenstreng 1912, 652; Karonen 2013c, 406–409.
 - 19 KA (Helsinki), VJA, Saapuneet asiakirjat (Haminan maistraatilta 2.5.1812); Kallio 1901, 215–216; Paaskoski 1997, 22–23; Tasanen 2004, 161–167.
 - 20 KA (Helsinki), VJA, Saapuneet asiakirjat 1812–1813 (Viipurin maistraatilta 18.2.1813), [...] mästa delen af sägqvarnarne genom inrättningen af Forstmästeriet här i Länet, blifwit helt och hållit ur stånd satte, att framdeles blifwa i wärcksamhet; så kan ock denna omständighet icke annors än anses för den förnämsta orsak till utländska handelns aftagande; ks. Ahvenainen 1984, 57; Kaukiainen 2008, 191; Karonen 2013c, 406–409; Kuisma 2015, 54–57.
 - 21 Kaukiainen 2008, 191–192; Karonen 2013c, 406.
 - 22 Palmer 1990; Ahonen 2005.
 - 23 North 1958, 537–555; Harley 1988, 851–876.
 - 24 Toltti = 12 kpl (ns. redusoitu toltti on 0,47 kuutiometriä). Tolttiin sahatavaraa kului arviolta 2–3 puuta/runkoa.
 - 25 KA (Helsinki), VJA, Saapuneet asiakirjat (Viipurin maistraatilta 22.4.1812, 8.2.1813); Ruuth 1908, 807–808; Ruuth & Kuujo 1981, 66.
 - 26 Ruuth 1908, 809; Ruuth & Kuujo 1981, 69.
 - 27 KA (Mikkeli), Haminan maistraatin arkisto, Kertomukset kaupungin tilasta (1839); Nordenstreng 1912, 654–659.

- 28 KA (Mikkeli), Viipurin maistraatin arkisto, Laivamittakirjat.
- 29 KA (Mikkeli), Haminan maistraatin arkisto, Laivamittakirjat.
- 30 KA (Mikkeli), Kaarle Soikkelin kokoelma, V osa, 5, 7, 11–12, 19, 21; Karonen 2013c, liitetäulukko 4 (s. 514–515).
- 31 Kaukiainen 2008, 201–204, 208.
- 32 KA (Mikkeli), Haminan maistraatin arkisto, Kertomukset kaupungin tilasta (1863); Nordenstreng 1912, 658–659.
- 33 Kaukiainen 2006, 132–134; Åström 1988, 60, 188–189.
- 34 Hannula 1957, taulu 6; Ahvenainen 1984, 121–124; Kuisma 1993; Kaukiainen 2012, 347.
- 35 Kaarle Soikkelin keräämissä Viipuria koskevissa vienti- ja tuontiluvuissa ei 1780-luvun alun jälkeen ilmoiteta yksittäisten tavaraierien kuten tervan tai suolan hintatietoja kuin satunnaisesti, mikä vaikeuttaa kokonaiskuvan muodostamista.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Lähteet

Kansallisarkisto (KA) (Helsinki)
Viipurin läänin järjestämiskomitean arkisto (VJA), Saapuneet asiakirjat.
Kansallisarkisto (KA) (Mikkeli)
Haminan maistraatin arkisto, Kertomukset kaupungin tilasta.
Haminan maistraatin arkisto, Laivamittakirjat.
Viipurin maistraatin arkisto, Laivamittakirjat.
Kaarle Soikkelin kokoelma.

Kirjallisuus

Ahlström, Christian 1995. Spår av hav, yxa och penna, Historiska sjöolyckor i marinarkeologiskt källmaterial. Finska Vetenskaps-Societeten – Suomen Tiedeseura, Helsinki.

Ahonen, Kalevi 2005. From Sugar Triangle to Cotton Triangle. University of Jyväskylä.

Ahvenainen, Jorma 1984. Suomen sahateollisuuden historia. WSOY, Porvoo.

Bang, N. E., & Korst, K. 1930. Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783 og gennem Storebelt 1701-1748: 1. Tabeller over Skibsfarten. Gyldendal, København.

Barbour, Violet 1930. Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century. *Economic History Review*, 1930/2 (2), s. 261–290.

Carlén, Stefan 1997. Staten som marknadens salt, En studie i institutionsbildning, kollektivt handlande och tidig välfärdspolitik på en strategisk varumarknad i övergången mellan merkantilismen och liberalismen 1720–1862. Stockholm: Acta Universitatis Stockholmiensis.

Chydenius, Anders 1765, Källan Til Rikets Wan-Magt. Tryckt hos Direct. Lars Salvius, Stockholm. http://www.chydenius.net/historia/teokset/r_kallan.asp. (luettu 26.4.2018).

Clapham, John H. 1910. The Last Years of the Navigation Acts. *English Historical Review*, 1910 (25), s. 480–501.

Davis, Ralph 1962. The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. Macmillan, London.

Farnell, James E. 1964. The Navigation Act of 1651, the

First Dutch War, and the London Merchant Community. *Economic History Review* 1964/3 (16), s. 439–54.

Göbel, Erik 2010. The Sound Toll Registers Online Project, 1497–1857. – *International Journal of Maritime History* 2/2010 (22), s. 305–24.

Hannula, Seppo 1957. Haminan merenkulusta ja kaupasta vv. 1809–1878. Pro gradu – opinnäytetyö, Helsinki.

Harley, Knick C. 1988. Ocean Freight Rates and Productivity, 1740–1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed. *Journal of Economic History* 1988/4 (48), s. 851–876.

Harmaja, Leo 1920. Suomen tullipolitiikka Venäjän vallan aikana 1, vuoteen 1859. WSOY, Porvoo.

Heckscher, Eli F. 1922. Produktplakatet: Den gamla Svenska sjöfartspolitikens grundlag. Teoksessa Heckscher, Eli F. (toim): *Ekonomi och historia*. Stockholm.

Heckscher Eli F. 1936. Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa I:2. Albert Bonniers förlag, Stockholm.

Heckscher, Eli F. 1949. Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa II:2. Albert Bonniers förlag, Stockholm.

Heikkinen, Sakari 1994. Suomeen ja maailmalle – Tullilaitoksen historia. Tullihallitus, Helsinki.

Högberg, Staffan 1969. Utrikes handel och sjöfart på 1700-talet: Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808. Bonniers, Lund.

Johansen, Hans Chr. 1983. Shipping and trade between the Baltic area and Western Europe 1784–95. Odense University Press.

- Kallio, O. A. 1901. Viipurin läänin järjestämisestä muun Suomen yhteyteen. Weilin & Göös, Helsinki.
- Karonen, Petri 2013a. Jaetun alueen talouselämä. Teoksessa Kaukiainen, Yrjö & Marjomaa, Risto & Nurmiainen, Jouko (toim.): Viipurin Läänin historia IV. Vanhan Suomen aika, s. 68–107. Otava, Keuruu.
- Karonen, Petri 2013b. Viipurin läänin talouselämä hattujen sodasta 1780-luvulle. Teoksessa Kaukiainen, Yrjö & Marjomaa, Risto & Nurmiainen, Jouko (toim.): Viipurin Läänin historia IV. Vanhan Suomen aika, s. 246–266. Otava, Keuruu.
- Karonen, Petri 2013c. Talouselämä 1780-luvun jälkipuoliskolta Vanhan Suomen ajan loppuun. Teoksessa Kaukiainen, Yrjö & Marjomaa, Risto & Nurmiainen, Jouko (toim.): Viipurin Läänin historia IV. Vanhan Suomen aika, s. 394–415. Otava, Keuruu.
- Kaukiainen, Yrjö 2006. Foreign Trade and Transport. Teoksessa Ojala, Jari & Eloranta, Jari & Jalava, Jukka (toim.): The Road to Prosperity. An Economic History of Finland, s. 127–163. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Kaukiainen, Yrjö 2008. Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Kaukiainen, Yrjö 2012. Kymenlaakson 1700-luku. Teoksessa Kaukiainen, Yrjö (toim.): Kymenlaakson historia I. Jokilaakso ja rajamaa esihistoriasta 1810-luvulle. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Kuisma, Markku 1993. Metsäteollisuuden maa: Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620–1920. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Kuisma, Markku 2015. Venäjä ja Suomen talous 1700–2015. Siltala, Helsinki.
- Layton, Ian G. 1981. The Evolution of Upper Norrland's Ports and Loading Places 1750–1976. Umeå universitet.
- Magnusson, Lars 2012. Comment on The Source of Our Country's Weakness. Teoksessa Jonasson, Maren & Hyttinen, Pertti (toim.): Anticipating The Wealth of Nations: The Selected works of Anders Chydenius (1729–1803), s. 139–41. Routledge, London & New York.
- Nordenstreng, Sigurd 1910. Haminan kaupungin historia. Toinen osa. Venäjän valtaan yhtymisen aika (1742–1811). (Suom. Santeri Ivalo). Haminan kaupunki.
- Nordenstreng, Sigurd 1912. Haminan kaupungin historia. Kolmas osa. Suomeen yhtymisen aika. (Suom. Santeri Ivalo). Haminan kaupunki.
- Nordenstareng, Sigurd & Halila, Aimo 1975. Haminan historia II. Venäjän vallan alusta 1900-luvun alkuun (1742–n. 1900). Haminan kaupunki.
- North, Douglass C. 1958. Ocean Freight Rates and Economic Development 1750–1913. Journal of Economic History 1958/4 (18), s. 537–555.
- Nurmiainen, Jouko 2012. Kommentar till texterna 13–14. Teoksessa Jonasson, Maren & Hyttinen, Pertti (toim.): Anders Chydenius samlade skrifter. Band 1. 1751–1765, s. 321–325. SLS & Atlantis, Helsingfors & Stockholm.
- Ojala, Jari 1999. Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa. Purjemerenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700–1800-luvulla. Suomen Historiallinen Seura, Helsinki.
- Ojala, Jari 2015. Från svenskt till ryskt system: Det finska näringslivets samarbete med konsuler i utlandet på 1800-talet. Teoksessa Makko, Aryo & Müller, Leos (toim.): I främmande hamn: Den Svenska och svensk-norska konsultjänsten 1700–1985, s. 212–223. Academic Press, Lund.
- Ojala, Jari & Riihinen, Antti 2017. Navigation Acts and the integration of North Baltic shipping in the early nineteenth century. International Journal of Maritime History 2017/1 (29), s. 26–43.
- Paaskoski, Jyrki 2017. Vanhan Suomen lahjoitusmaat 1710–1826. SHS, Helsinki.
- Palmer, Sarah 1990. Politics, Shipping and the Repeal of the Navigation Laws. Manchester University Press.
- Ruuth, J. W. 1908. Wiipurin kaupungin historia II. Viipurin kaupunki.
- Ruuth, J. W. & Kuujo, Erkki 1981. Viipurin kaupungin historia IV. Torkkelin säätö, Helsinki.
- Scheltjens, Werner & Veluwerkamp, Jan Willem 2012. Sound Toll Registers Online: Introduction and First Research Examples. International Journal of Maritime History, 2012/1 (24), s. 301–330.
- Tasanen, Tapani 2004. Läksi puut ylenemään. Metsien hoidon historia Suomessa keskiajalta metsäteollisuuden läpimurtoon 1870-luvulle. Helsingin yliopisto.
- Virrankoski, Pentti 1986. Anders Chydenius. Demokraattinen poliitikko valituksien vuosisadalla. WSOY, Helsinki.
- Åström, Sven-Erik 1988. From Tar to Timber. Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade 1660–1860. Societas Scientiarum Fennica, Helsinki.