

# LAIVANVARUSTUS HELSINGISSÄ 1700-LUVUN PUOLIVÄLISSÄ

*”Koska minä tšekäläisen kaljuutti laivan osavarustajana eniten olen tietoinen, kuinka vähän yhtymä on siitä ollut kiinnostunut, sitä viime aikoina parhaalla mahdollisella tavalla käyttämään, jopa niin että he eivät pitkään aikaan yhtä ainutta kertaa huolimatta monista sanomisista ja muistutuksista ole voineet kokoontua neuvottelemaan toimenpiteistä...”<sup>1</sup>*

Näin aloitti kaljuutti *Fred och Lyckan* laivuri Hans Bossen valituksensa laivan muita osakkaita kohtaan Helsingissä vuonna 1753. Tässä artikkelissa tutkitaan, pitkö Bossen valitus paikansa, eli minkälaista laivanvarustus ja merenkulku oli Helsingissä 1700-luvun puolivälissä.

Helsinki oli 1700-luvun alussa yksi Ruotsin Suomen puoleisista kolmesta tapulikaupungista, joten sen olisi pitänyt olla vilkas ulkomaankauppaa ja merenkulkua harjoittava kaupunki. Näin ei kuitenkaan ollut, vaan sen ulkomaankauppa ja elämä muutenkin 1720- ja 1730-luvuilla oli vaatimatonta isonvihan (1713-1721) tuhoista toipuvassa kaupungissa, jossa oli vain noin 1000 asukasta. Helsingiläisten kauppiaitten oli sijoitettava varansa kaupungin jälleenrakentamiseen, joten kalliiden laivojen hankinta oli käytännössä mahdotonta. Suurin osa helsingiläisten omistamista aluksista oli tuohon aikaan pieniä rannikkopursia, joilla purjehdittiin Tukholmaan ja Baltiaan. Haminalaiset kauppiaat olivat aktiivisempia ja perustivat Helsingin seudulle useita hienoteräisiä sahoja. Helsingiläiset kauppiaat olisivat halunneet pysyttäytyä vanhassa ja viedä yksinkertaisempia palkkeja ulkomaille. Valtiovallan kiellettyä palkkien

viennin laudoista tuli Helsingin ja koko Etelä-Suomen tärkein ulkomaanvientiartikkeli, minä se pysyi koko 1700-luvun.<sup>2</sup> Tärkein ulkomailta tuotu hyödyke oli suola, jota tuotiin Välimereltä, mutta satunnaisesti myös Tukholmasta.

Vuosina 1741-43 helsingiläisten elämää sekoitti pikkuvihana tunnettu uusi sota ja miehitys. Se ei aiheuttanut kuitenkaan suurempaa tuhoa, joten sodan jälkeen kaupunkilaiset saattoivat jatkaa elämäänsä pitkälti vanhalta pohjalta. Sodan jälkeen suurimpia muutoksia oli nyt Venäjälle luovutetusta Haminalasta muuttaneiden ihmisten asettuminen Helsinkiin. Haminalaiset kauppiaat toivat mukanaan muutaman suuren valtameripurjehtijankin, jotka muutaman vuoden käyttivät Helsinkiä kotisatamanaan. Suurin muutos oli 1748 aloitetut Viaporin linnoitustyöt Helsingin edustalla. Muutamassa vuodessa Helsingin ja sen lähiympäristön ihmismäärä moninkertaistui, mikä vilkastutti myös kauppaa ja sen myötä merenkulkua.

## Helsingin ulkomaanmerenkulun ja kauppalaivaston nopea kasvu

Ilman kaukopurjehdukseen käytettyjä entisiä haminalaisaluksia olisi Helsingin oma ulkomaanmerenkulku pikkuvihan jälkeen ollut lähes samanlaista kuin 1730-luvun lopussa. Purjehdus suuntautui Baltiaan ja muualle Itämeren alueelle, kuten Tanskaan ja Pommeriin. Sen jälkeen kun entiset haminalaisalukset eivät purjehdineet enää Helsinkiin, ei sinne tullut ennen vuotta



1749 yhtään alusta suoraan Välimereltä. Viaporin rakennustöiden aloittamisen jälkeen vuonna 1748 Helsingin ulkomaanmerenkulku lisääntyi huomasti. Kaupunkiin purjehti vuosittain aluksia niin Välimereltä, Länsi-Euroopasta kuin Itämeren alueelta. Helsingiläiset pystyivät nyt hoitamaan jopa Välimeren liikenteen omilla aluksillaan.<sup>3</sup>

Ulkomaanmerenkulku oli vilkasta Pommerin sotaan asti. Sitä lisäsivät vielä tukholmalaiset alukset, jotka toimittivat tavaraa linnoitustyömaalle ja purjehtivat sen jälkeen ilman lastia Baltiaan hakemaan ilmeisesti viljalasteja Tukholmaan. Baltian rinnalla Pommerin purjehdus muodosti merkittävän osan Helsingin ulkomaanmerenkulusta. Stralsundista tuotiin vuosittain useita laivalasteja viljaa. Pommerin sodan sytyttyä 1757 rakennustyöt keskeytyivät ja Viaporin varusväki laivattiin Pommeriin. Tämä johti siihen, että myös Helsingin ulkomaanmerenkulku väheni. Vähennys koski kuitenkin ensisijaisesti Itämeren purjehdusta, sen sijaan Välimeren merkitys lisääntyi. Helsingin ulkomaanmerenkulun voimakasta kasvua 1700-luvun puolivälissä kuvaa se, että vuosina 1745-49 Helsingistä ulkomaille lähti 111 alusta, joiden yhteiskantavuus oli noin 3800 lästiiä. Vuosina 1765-69 vastaavat luvut olivat 110 alusta ja noin 5600 lästiiä.<sup>4</sup>

Ulkomaanmerenkulkuun verrattuna Helsingin kotimaanmerenkulku oli huomattavasti vilkkaampaa. Kuitenkin ennen Viaporin rakennustöiden aloittamista myös tämä liikenne näyttää olleen vähäistä. Vuonna 1747 Helsinkiin saapui kotimaasta 23 alusta mutta 1749 aluksia tuli jo 54. Luvuissa eivät ole mukana helsinkiläisten omat alukset, joten todellisuudessa laivaliikenne oli huomattavasti vilkkaampaa. Vuonna 1749 Helsinkiin kotimaasta tulleiden alusten lästimäärä oli noin 700 lästiiä, yksistään Tukholmasta saapui tuolloin 13 alusta, joiden yhteislästimäärä oli 208. Näin kotimaanmerenkulku oli lästimääriltäänkin samantasoista kuin ulkomaanmerenkulku. Vuonna 1749 ulkomailta Helsinkiin saapuneiden 23 aluksen yhteinen lästimäärä oli 701.<sup>5</sup>

Ruotsin kauppa- ja merenkulupolitiikan kulmakivi oli 1700-luvulla vuoden 1724 tuoteplakaatti. Sillä kiellettiin ulkomaisilla aluksilla tapahtuva tuonti lukuun ottamatta kyseisen maan ja sen siirtomaiden omia tuotteita. Vientiä ulkomaisilla aluksilla vaikeutettiin tullipolitiikalla, ulkomaisilla aluksilla vietäessä tulleja korotettiin 50 %:lla. Korkeampien tullien li-

säksi ulkomaisille aluksille säädettiin myös muita maksuja, joilla niiden käyttöä pyrittiin estämään. Esimerkiksi lautojen viennistä aiheutuneet tullit ja muut vastaavat maksut olivat ulkomaisilla aluksilla vietäessä viisinkertaiset verrattuna täysvapailta ruotsalaisilla aluksilla tapahtuneeseen vientiin.<sup>6</sup>

Turvatakseen kohtuuhintaisen viennin ja tuonin oli tapuliikaupunkien porvariston hankittava mahdollisimman nopeasti uusia, suurehkoja aluksia. Hallitus auttoi myöntämällä porvaristolle erivapauden ostaa ulkomaisia aluksia ja saada niille täysvapaus eli täysi alennus tullimaksuista, mutta ainoastaan haminaiset pystyivät hollantilaisen rahoituksen turvin kunnolla hyödyntämään tätä. Helsingiläiset eivät tähän pystyneet, niinpä Helsingin kauppalaivasto muodostui 1730-luvun lopulla reilusta kymmenestä kannellisesta aluksesta sekä joukosta paikallisliikenteeseen tarkoitettuja avoveneitä. Suurimmat alukset olivat noin 30 lästin kantoisia.<sup>7</sup>

Joulukuussa 1744 porvariston yleisessä kokouksessa helsinkiläiset päättivät anoa oikeutta ostaa Hollannista yksi tai kaksi tammesta rakennettua laivaa ja saada niille samat oikeudet kuin Ruotsissa rakennetuille laivoille. Anomusta perusteltiin sillä, että Hollannista olisi ollut mahdollista saada lainaa ja lisäksi tammesta rakennetut laivat männystä rakennettuja kestävämpinä olisivat olleet parempia. Hallituksen vastaus anomukseen oli kuitenkin kielteinen. Jo ennen kielteisen päätöksen saamista Helsingin maistraatti anoi varastointivapautta Tukholmaan. Sieltä tavarat olisi kuljetettu Helsinkiin joko helsinkiläisten omilla tai muiden aluksilla. Tullit ja muut maksut olisi maksettu vasta perillä. Tähänkään anomukseen ei suostuttu, maksut oli suoritettava ensimmäisessä ruotsalaisessa satamassa.<sup>8</sup> Näin helsinkiläisten ainoaksi mahdollisuudeksi jäi itse hankkia suuri valtamerialus, jotta kaupungin kauppa olisi saatu kunnolla käyntiin.

Alkuun päästyään Helsingin kauppalaivaston kasvu olikin ripeää. Ruotsin kaupunkien oloista 1747 tehdyn selvityksen mukaan Helsingissä oli tuolloin vain 4 ulkomaanliikenteessä käytettyä alusta, yhteensä 318 lästiiä. Lisäksi kaupungissa oli muutamia kotimaanliikenteessä käytettyjä pieniä aluksia. Mutta jo 1751 kaupungissa oli yhteensä 34 alusta, joiden yhteenlaskettu kantavuus oli 1127 lästiiä.<sup>9</sup> Muutaman kaukopurjehdukseen käytetyn aluksen lisäksi helsinkiläiset olivat hankineet useita suuria limisaumaisia kuuttoja, jotka olivat erittäin

käyttökelpoisia kuljettaessa rakennustarvikkeita Viaporin linnoitustyömaalle. Linnoitustöiden alettua kauppiaiden oli mahdollisimman nopeasti saatava uusia aluksia. Tällöin alusten laatu ja kestävyys ei ollut niin tärkeää, Helsingissä yleiset lähes 50 lästin kannettomat kuutot eivät voineet kestää pitkäaikaista käyttöä.<sup>10</sup> Suhteellisen pienellä pääomasijoituksella oli mahdollista ansaita erittäin hyvin.

1750-luvun puolivälistä lähtien Helsingin kauppalaivastossa tapahtui merkittävä muutos, kun pienimpien alusten määrä väheni suurimpien kaukopurjehdukseen käytettyjen alusten määrän pysyessä suhteellisen vakaana. Helsingiläiset laivanvarustajat ryhtyivät keskittämään voimansa kaukopurjehdukseen ja siinä tarvittaviin aluksiin, vaikka osittain jatkoivat kuljetuksia kruunun laskuun. 1760-luvun lopulla helsingiläiset suuntasivat voimavarojaan yhä selvemmin suuriin aluksiin. Viaporin rakennustöiden ollessa pysähdyksissä riitti puutavaraa entistä enemmän ulkomaille, mikä lisäsi myös kuljetuksessa tarvittavan tonniston määrää. Vuonna 1772 87 % Helsingin kauppalaivastosta lästiluvun mukaan laskettuna muodostui vähintään 50 lästin aluksista. Samana vuonna oli valmistunut Helsingin siihen asti suurin laiva, 317 lästin Konung Gustaf III.<sup>11</sup>

## UUSIEN ALUSTEN HANKKIMINEN

Kun helsingiläiset laivanvarustajat olivat päättäneet hankkia uuden aluksen, oli heillä kaksi päävaihtoehtoa. He saattoivat joko ostaa valmiin aluksen esimerkiksi Pohjanmaalta tai rakentuttaa sen itse. Helsinkiin perustettiin oma kunnollinen laivatelakka vasta vuonna 1745. Ullanlinnassa sijainnut telakka oli jaettu omistajien kesken vastaaviin osuuksiin kuin alukset eli 32 osakkuuteen. Telakan rahallinen arvo ei ollut kovin suuri, vain muutama tuhat kuparitaaleria, mikä johtui osittain siitä, että telakka sijaitsi kaupungin maalla. Muutenkaan telakka ei ollut kovin monimutkainen laitos. Sen muodostivat muutamat rakennukset, rakennustelineet, piki- ja tiiliuunit sekä erilaiset tarvikkeet ja työkalut. Ullanlinnan telakan omistusrakenne muuttui pian, jo 1760-luvulla sillä oli enää muutama omistaja. Kauppias Johan Sederholm osti lopulta itselleen koko telakan.<sup>12</sup>

Oma laivatelakka oli välttämätön ja kiinteä osa aktiivisen laivanvarustustoiminnan harjoittamista Helsingissä. Osakkaat

hyötyivät siitä muutenkin kuin rakennuttamalla itse omia aluksia. Omien alusten lisäksi siellä korjattiin myös muita aluksia. Näistä korjaustöistä telakan osakkaiden oli mahdollista saada hyvä tuotto sijoituksilleen. Lisäksi siellä rakennettiin aluksia myös myyntiä varten ainakin pietarilaisille ostajille sekä Ruotsin kruunulle.<sup>13</sup>

1750-luvun lopulla kirvesmiehen palkka oli 2 kuparitaaleria päivässä. Telakan työntekijöiden tyytymättömyys palkkoihin olikin yleistä. Turussa ja Tammisaarella kirvesmiesten ja telakan omistajien erimielisyydet johtivat jopa kirvesmiesten lakkoiluun. Vuonna 1757 Helsingin telakalla työskennelleet kirvesmiehet ja 1760 töissä olleet matruusit ilmaisivat myös tyytymättömyytensä palkkoihin, mutta kumpikaan valitus ei johtanut mihinkään. Päinvastoin telakan osakkaiden edustaja H. J. Siliacks olisi halunnut vuonna 1760 lisätä työntekijöiden työaika 10 tunnista 12 tuntiin päivässä.<sup>14</sup> Palkat myös pysyivät vuodesta toiseen ennallaan pysyvien palkkaustaksojen takia muun hintatason kohotessa.

Palkkataksojen käytön lisäksi työkustannuksia pyrittiin pitämään kurissa antamalla laivanrakennus urakkatyöksi kirvesmiesryhmille. Helsingin telakan omistajat sopivat vuonna 1770 pohjanmaalaisten kirvesmiesten kanssa suuren laivan rakentamisesta Helsingissä. 20 kirvesmiehelle luvattiin kullekin 400 kuparitaaleria ja sepälle ja puusepälle 500 kuparitaaleria. Aluksen valmistuttua rakentajille luvattiin 360 kuparitaalerin lisäpalkkio jaettavaksi keskenään.<sup>15</sup>

## Muiden epäonni helsingiläisten onnena

Helsingiläisillä ja muilla Etelä-Suomen kaupunkien porvareilla oli valmiin aluksen ostamisen tai sen rakentamisen lisäksi myös kolmas tapa hankkia uusia aluksia. Suomenlahden rannikon karikkoisuus ja huonosti merkityt väylät aiheuttivat lähes vuosittain haaksirikkoja, joita sattui erityisesti ulkomaisille aluksille. Joskus haaksirikkoutunut alus myytiin julkisella huutokaupalla eniten tarjoavalle. Vaikka haaksirikkoutuneet alukset olivat usein pahoin vaurioituneita, oli niiden hankkiminen kannattavaa. Kaupungin telakalla suoritettujen korjaustöiden jälkeen laivanvarustaja tai -varustajat saivat käyttöönsä täysin merikelpoisen aluksen edullisesti. Kun Zacharias Govinius huusi

1754 Porkkalan lähellä haaksirikkoutuneen norjalaisen *Concordia* -laivan, hän maksoi siitä lasteineen vain noin 45 000 kuparitaaleria. Korjatun ja *Augustin Ehrensvärdiksi* nimetyn aluksen arvoksi voi laskea lähes 150 000 kuparitaaleria, joten todennäköisesti uudet omistajat saivat sen erittäin edullisesti huolimatta suurista korjauksista.<sup>16</sup> Myös ainakin 90 lästin kaljuuttilaiva *Fred och Lycka*, 100 lästin *Printz Carl*\*, kaljuutti *Anna Johanna* sekä huukarijacht *St. Johannes* olivat haaksirikkoutuneita ja huutokaupasta ostettuja aluksia.<sup>17</sup>

Kokonaisten alusten lisäksi helsinkiläiset hankkivat haaksirikkohuutokaupoista alusten takilan osia, köysistöä, purjeita ja sekalaista irtaimistoa kuten kompassseja. Näitä laivanvarustajat pystyivät hyödyntämään rakentaessaan ja korjattaessaan kaupungin telakalla muita aluksia. Erittäin usein ostajana esiintyi J. Sederholm, joka osti tarvikkeita todennäköisesti telakan osakkaiden laskuun. Esimerkiksi 1766 Sederholm osti kaikki 4 myytyä kruunun kaljuuttien takilaa. Yhteensä ne maksoivat lähes 20 000 kuparitaaleria.<sup>18</sup>

Helsingissä myytiin huutokaupalla myös ehjiä aluksia. Vuonna 1767 Viaporin linnoitustyömaa myi 3 suurehkoa alusta, joista kaksi oli rakennettu tammesta. Kun alukset lisäksi myytiin varusteineen, saivat niiden ostajat välttämättömien korjausten jälkeen erittäin käyttökelpoiset alukset edullisesti.<sup>19</sup> Helsinkiläiset laivanvarustajat hankkivat myös muualta käytyjä aluksia, kovin laajaa niiden käyttö ei kuitenkaan ollut.<sup>20</sup>

Alusten rakennuttaminen Helsingissä tai lähikunnissa tuli

todennäköisesti halvemmaksi kuin valmiin aluksen hankkiminen Pohjanmaalta. Kun alus rakennettiin Helsingissä tai lähitöillä, pystyivät Helsingin laivanvarustajat hyödyntämään omien sahojensa tuotteita. Samoin kaikkia muita laivanrakennuksessa tarvittavia materiaaleja oli hyvin saatavilla, esimerkiksi köysiin tarvittavaa hammppua sai helposti Baltiasta.<sup>21</sup>

## Kauppalaivaston modernisointi

Hollantilaiset olivat 1600-luvulla laivanrakennuksen edelläkävijöitä, mutta 1700-luvulla sen syrjäyttivät Englanti ja Ranska. Tällöin kehitettiin myös uusia alustyypppejä, kuten 2-mastoiset snau ja brigantiini sekä parkkilaiva 1700-luvun loppupuolella.<sup>22</sup>

Myös Helsingissä tapahtui isoja muutoksia alustyyppien osalta, kuten taulukosta 1 voidaan havaita.<sup>23</sup> Kuutot hävisivät Helsingin kauppalaivastosta 1760-luvun kuluessa. Niiden tilalle tulivat 1- tai 2-mastoiset jahdit. Siirtyminen kuutoista jahteihin oli yleinen ilmiö koko Ruotsissa 1700-luvun puolivälissä. Jahdit olivat helpompia purjehtia ja halvempia, lisäksi niihin mahtui suhteessa enemmän lastia kun kuuttoihin.<sup>24</sup> Myös vanhantyylisten kreijareiden käytöstä luovuttiin Helsingissä 1700-luvun puolivälissä. Niitä voitiin myös muuttaa modernimmiksi brigantiineiksi.<sup>25</sup>

Siirtyminen uusien alustyyppien käyttöön ei merkittävästi pienentänyt miehistötarvetta.<sup>26</sup> Tärkeämpää kuin hieman pie-

Taulukko 1. Helsingin kauppalaivasto alustyypeittäin vuosina 1750-52 ja 1770-72.

Vuosi laivatyyppi	1750 kpl/lästä	1751 kpl/lästä	1752 kpl/lästä	1770 kpl/lästä	1771 kpl/lästä	1772 kpl/lästä
laiva	1/220	2/271	2/290	3/541	4/592	5/509
snaulaiva	-	-	-	4/284	2/233	2/165
kaljuutti	1/90	1/90	1/90	1/60	-	-
kaljaasi	-	-	-	1/30	2/90	2/90
brigantiini	1/32	-	-	1/60	1/60	1/60
kreijari	1/65	1/65	1/65	-	-	-
jahti	7/146	7/177	7/177	3/57	3/57	4/73
kuutto	8/299	11/443	10/428	-	-	-
lotja	9/63	12/81	12/73	9/70	8/69	8/68

nempi miehistö olikin aluksen monikäyttöisyys: limisaumaisiksi rakennetut isotkaan kuutot eivät soveltuneet Itämeren ulkopuoliseen liikenteeseen toisin kuin yleensä tasasaumaisiksi rakennetut jahdit, joita pystyttiin tarpeen mukaan käyttämään jopa Välimeren liikenteessä.<sup>27</sup>

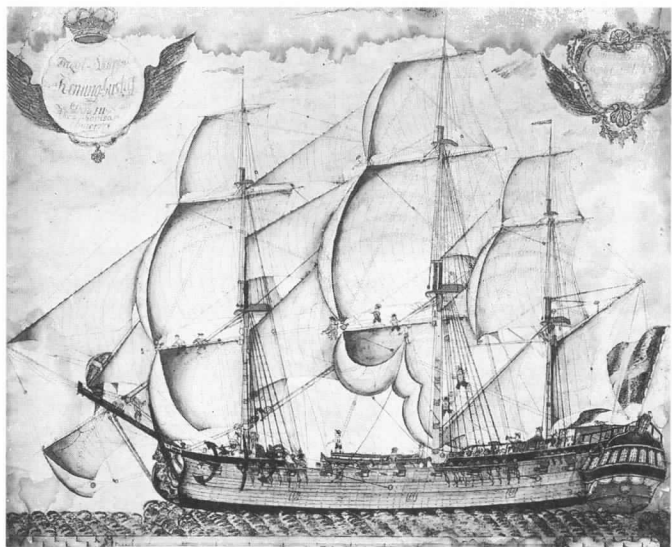
Vuonna 1774 Helsingin kauppalaivastoon ilmestyi ensimmäinen kuunari, samoin kaljaasit olivat 1700-luvun lopun uutuuksia. Helsingin kauppalaivastoon ne ilmestyivät 1760-luvulla. Alustyyppi oli peräisin Keski-Euroopasta.<sup>28</sup>

Helsingin suurimmat laivat olivat koko tutkitun ajan fregattitakilaisia laivoja,<sup>29</sup> joiden miehistömäärä pysyi suhteellisen vakiona 1740-luvulta ainakin 1770-luvun alkuun. Ilmeisesti puutavarankuljetukseen käytetyissä aluksissa suurimmat muutokset olivat tapahtuneet jo 1700-luvun alkupuolella. Myös helsinkiläiset laivat rakennettiin jo 1740-luvulla sen ajan kansainvälistä tasoa vastaaviksi.<sup>30</sup>

1760-luvun alussa Viaporin telakalla työskenteli kuuluisa Fredrik H. af Chapman, joka suunnitteli ja piirsi useita alustyyppejä laivastolle. Telakalla työskenteli runsaasti Pohjanmaalta kotoisin olevia kirvesmiehiä sekä Helsingin omia kirvesmiehiä. Heidän välityksellään Helsingin oma telakka sai todennäköisesti runsaasti vaikutteita Chapmanin toiminnasta, varsinkin kun Viaporissa työskennelleet pohjanmaalaiset 1770-luvun alussa rakensivat ainakin yhden aluksen helsinkiläisille varustajille Helsingissä.<sup>31</sup>

## Suhteiden ylläpitäminen alusten nimien avulla

Aluksen hankkimisen jälkeen omistajan tai omistajien oli keksittävä sille nimi. Tässä helsinkiläiset olivat hyviä taktikoijia. Suhteet keskusvallan virkamiehiin olivat erittäin tärkeitä laivanvarustajille ja varsinkin maaherra oli tärkeä linkki ulkomaankauppaa harjoittaneiden laivanvarustajien ja keskusvallan välillä.<sup>32</sup> Helppo tapa tehdä vaikutus maaherraan oli nimetä laiva hänen mukaansa. Jo Helsingin ensimmäinen varsinainen Espanjan-purjehtija sai nimensä kenraalikuvernööri von Rosenin mukaan. Maaherroista helsinkiläiset kunnioittivat Anders Johan Nordenskiöldiä ja Hans Hindrich Bojjea. Viaporin linnoitustöiden johtaja Augustin Ehrensvärd sai nimensä jopa kahden helsinkiläisen aluksen kylkeen. Sama ilmiö esiintyi myös Loivissa, jonka laivanvarustajat osoittivat kiitollisuuttaan maa-



Kuva 2. Vuonna 1772 valmistunut loviisalainen fregatti *Gustaf III* muistutti todennäköisesti hyvin paljon samanaikaisia helsinkiläisiä aluksia. *Gustaf III* oli 320 lästin kantoinen ja purjehti Välimerelle lähes vuosittain kunnes myytiin vuonna 1780 Espanjan Cadixissa. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo.

Figure 2. The Lovisa-based full-rigged ship *Gustaf III*, built in 1772, was probably quite similar to the ships based in Helsinki at the time. The *Gustaf III* of 320 lasts sailed to the Mediterranean almost every year. She was sold in Cadiz, Spain in 1780. Photo: The Helsinki City Museum.

herralle nimeämällä kaupungin ensimmäisen uuden Espanjan-purjehtijan *Wredeksi* maaherran mukaan.<sup>33</sup> Toki perinteisiä nimiä kuten *Swan*, *Nordstiernan* tai paikannimet esiintyi myös helsinkiläisillä laivoilla. Tämän tyyppisen nimen saaneet helsinkiläiset alukset olivat kuitenkin varsin pieniä, vasta 1760-luvun puolivälissä valmistunut Espanjan-purjehtija kastettiin *Helsingforsiksi*.<sup>34</sup>

Laivojen nimet olivat monesti muoti-ilmiöitä, jotka kulkeutuivat maasta toiseen. 1700-luvulla hyvin yleisiä olivat isänmaalliset nimet, laivoja nimettiin kuninkaiden ja kruununprinssien mukaan. Helsinkiläisten laivanvarustajien nopeasta tilannetajusta ja innostuksesta on osoituksena vuonna 1772 valmistunut suuri laiva, joka sai nimekseen *Konung Gustav III*. Vastaavasti toimittiin myös muualla. Vuonna 1772 valmistunut

loviisalainen laiva sai nimen *Gustav (III)* ja 1773 valmistunut turkulainen alus kastettiin *Libertas Gustavianaksi*.<sup>35</sup>

## Alusten rahoituksen hankkiminen

Hankittiin alus miten tahansa, se vaati suuria summia rahaa. Suurimmat alukset maksoivat 1700-luvun puolivälissä saman verran kuin suurimmat teollisuuslaitokset eli yli 100 000 kuparitaaleria. Pienen rannikkopurren sai noin 1000 kuparitaalerilla. Normaalikokoisien kauppasahan sai huomattavasti halvemmalla.<sup>36</sup> 1740-luvun loppupuolella harvalla helsinkiläisellä oli sellaisia rahamääriä käytössään.

Samoin kuin isovihan jälkeen Haminan kohdalla, hallitus myönsi vuonna 1748 Degerbyn eli Loviisan porvaristolle 20 000 hopeataalerin lainan alusten hankkimisen helpottamiseksi. Myös helsinkiläiset porvarit yrittivät saada valtiovallan tukea ainakin vuosina 1744 ja 1756. Molemmat yritykset kuitenkin epäonnistuivat, joten Helsingin laivanvarustajien oli hankittava itsenäisesti laivanvarustuksessa tarvitsemansa varat.<sup>37</sup>

1700-luvulla ei ollut mitään organisoitua kotimaista luotto-markkinatoimintaa modernissa merkityksessä. Lainaa saattoi kuitenkin saada esimerkiksi seurakunnilta. Tukholman suomalainen seurakunta oli myöntänyt helsinkiläiselle veromestari Burtzille 12 000 kuparitaalerin lainan. Veromestari oli helsinkiläisen *General Gouvernour von Rosenin* osakas, joten mahdollisesti hän tarvitsi lainan laivaosuuden hankkimiseksi. Pieneköjä summia saattoi lainata myös kaupunginkassasta. 1760-luvun lopussa kaupunki vaurastui jonkin verran, joten sillä oli varaa myöntää myös isompia lainoja. Vuonna 1768 myönnettiin suurin laina, 6000 kuparitaaleria kultaseppämestari Ekholmille, joka oli osakkaana eräässä kaupungin aluksessa.<sup>38</sup>

Helsingkiläisten perunkirjojen mukaan yleisin lainanlähde oli kuitenkin yksityishenkilöt ja eri kauppaliikkeet. Useat laivanvarustukseen osallistuneet helsinkiläiskauppiat olivat velkaa erityisesti tukholmalaisille. Myös ulkomailta hankittiin lainoja ja rahoitusta. Monet helsinkiläiset kauppiat rahoittivat toimintaansa erityisesti Amsterdamista saaduilla varoilla.<sup>39</sup>

Aluksen tai laivanosuuden hankkimista helpotti se, että koko kauppasummaa ei välttämättä tarvinnut maksaa kerralla. Muun muassa helsinkiläinen J. Lillgreen osti osamaksulla ruukin-

patruuna Kreyltä kokonaan omakseen 36 lästin vetoisen *Helsingfors Wapen* -jahdin. He sopivat maksun siten, että Lillgreen maksoi käsirahana 1800 kuparitaaleria sekä loput 2000 kuparitaaleria kahdessa erässä parin kuukauden välein Kreyln puolikkaasta osuudesta.<sup>40</sup>

Helsingkiläisten vaurastuessa muun muassa Viaporin linnoitustyömaan myötä oli alusten hankkiminen entistä helpompaa. Sederholmin saatavat linnoitustyömaalta olivat 1770-luvulla jo lähes 73 000 hopeataaleria. Kaupankäynnin vilkastuessa lisääntyivät myös kauppiaitten käytettävissä olevat varat. Voitot olivat lisäksi huomattavia, joten jos oli onnea ja taitoa, oli mahdollista saada muutamassa vuodessa suuria summia kasaan. Luonnollisesti saattoi käydä päinvastoin. Esim. G.W. Clayhills ja Zacharias Gowinius joutuivat suuriin taloudellisiin vaikeuksiin velkojensa takia.<sup>41</sup>

## LAIVANVARUSTUS KÄYTÄNNÖSSÄ

Laivanvarustustoimintaa sääteli 1700-luvulla jo vuodelta 1667 peräisin oleva merilaki. Kokonaisuutena laki oli puutteellinen ja sen varsin epämääräiset pykälät jättivät mahdollisuuden monenlaisiin tulkintoihin.<sup>42</sup> Vuoden 1667 merilain lisäksi laivanvarustajien piti 1700-luvulla ottaa huomioon monet asetukset ja säädökset, jotka säätelivät laivanvarustustoimintaa. Itse laivanvarustamoiden perusrakenteita ne eivät kuitenkaan koskeneet.

Vaikka laivanvarustusyhtymissä oli useita osakkaita mukana, eivät ne olleet osakeyhtiöitä nykyisessä merkityksessä. Paremminkin niitä voisi luonnehtia avoimiksi yhtiöiksi. Kun uusi yhtymä perustettiin, jaettiin laiva osakkeisiin eli osiin. Helsingin ensimmäiset suuret alukset oli jaettu 32 osaan, jolloin pienin yksittäinen osuus oli 1/32. 1760-luvulla, kun yksittäisellä aluksella ei enää ollut yhtä monta omistajaa kuin ennen, oli laivan jakaminen esimerkiksi viiteen osuuteen tavallista.<sup>43</sup>

Yhtymissä laivan varustamista koskevat päätökset tehtiin enemmistöpäätöksellä. Varustajilla oli päätöksiä tehtäessä äänivaltaa suhteessa omistusosuuksiin, joten enemmistöosuuden omistaja sai käytännössä päättää yksin laivan asioista. Todennäköisesti päävarustajalla oli kuitenkin erittäin suuri vaikutusvalta, koska hän oli yhteydessä aluksen kapteeniin ja tunsu aluk-

sen asiat parhaiten. Päävarustajan oli kuitenkin pyydettävä muilta osakkailta hyväksyminen tekemilleen päätöksille. Lai-  
vanvarustusyhtymän toiminta jatkui, kunnes alus tuhoutui tai se myytiin. Jos yksittäinen omistaja halusi myydä osuutensa, oli hänen ensin tarjottava sitä muille osakkaille.<sup>44</sup>

Yhtymän osakas oli velvollinen osallistumaan osuudellaan laivan kustannuksiin sekä saamaan osuutensa mahdollisesta voitosta. Toisaalta kukin osakas oli vastuussa varustamon veloista ja tappioista suhteessa kunkin omistusosuuteen. Varustustoiminnassa syntyneet velat eivät olleet sidoksissa osuuk-  
sien arvoon. Osakas saattoi siten joutua vastaamaan veloista, jotka ylittivät hänen alkuperäisen sijoituksensa alukseen ja sen varustamiseen. Myös jonkun osaomistajan konkurssi aiheutti ongelmia muille osakkaille. H.J. Tesche, joka omisti osuudet helsinkiläisistä *A.J. Nordenskiöld* sekä *Enigheten* laivoista teki konkurssin 1763. Tuolloin muiden osakkaiden oli vastattava myös hänen yli 8500 kuparitaalerin osuudestaan laivojen kuluista.<sup>45</sup>

## Laivanvarustustoiminnan riskit

Laivanvarustustoimintaan sisältyi 1700-luvulla erittäin suuria riskejä. Merikartat olivat puutteellisia ja reitit merellä huonosti merkittyjä, joten haaksirikkoja tapahtui usein. Suurin osa Suomenlahdella haaksirikkoutuneista aluksista oli Helsingissä tehtyjen meriselitysten perusteella enimmäkseen Pietariin purjeh-  
tineita hollantilaisia ja englantilaisia aluksia.<sup>46</sup>

Onnettomuudet olivat yleisiä myös helsinkiläisille aluksil-  
le, joten aluskannan vaihtuvuus oli suuri. Alus saattoi esiintyä Helsingin kauppalaivastossa vain muutaman vuoden ja kadota sen jälkeen liikenteestä. Esimerkiksi vuoden 1750 28 aluksesta oli 1753 jäljellä enää 14 ja samoin vuoden 1769 25 aluksesta oli 1772 enää 13 tai 15 jäljellä. Välttämättä tämä ei tarkoittanut aluksen tuhoutumista, vaan niitä voitiin myös myydä ja uudistaa, jolloin aluksen nimi saattoi vaihtua. Aluksia poistui käytöstä myös vanhuuttaan. Vanhoja käyttökelvottomia aluksia, varsinkin pieniä pursia jäi lojumaan satamaan, minne ne mätänivät.<sup>47</sup>

Laivoja myös upposi. Kaikki kolme entistä suurta hami-  
nalaisalusta tuhoutuivat vuosien 1745 ja 1753 välillä ja helsin-

kiläisten ensimmäinen oma Espanjan-purjehtija tuhoutui jo 1756. Näiden lisäksi useita pienempiä helsinkiläisaluksia tuhoutui. Erityisen paljon aluksia menetettiin 1750-luvun alussa, varsinkin vuonna 1752, jolloin Suomen etelärannikkoa pyyhki raju myrskytulva aiheuttaen suurta tuhoa.<sup>48</sup>

Vuosien 1744 ja 1772 välillä ainakin 21 helsinkiläistä alus-  
ta tuhoutui, mutta todennäköisesti todellinen määrä oli suurempi. Helsinkiläiset olivat varmastikin selvillä myös muiden naapuri-  
kaupunkien laivoille tapahtuneista suuremmista onnettomuuksista. Loviisalaiset menettivät kolme Espanjan-purjehtijaa muu-  
taman vuoden sisällä 1760-70-lukujen vaihteessa. Samoin tur-  
kulaiset menettivät 1740-50-lukujen taitteessa lukuisia aluksia, joista osa oli suuria Espanjan-purjehtijoita.<sup>49</sup>

Laivanvarustajien helpotukseksi kaikki alukset eivät koke-  
neet nopeaa tuhoa, joten osa aluksista oli pitkään käytössä. Esi-  
merkiksi helsinkiläinen Espanjan-purjehtija *Anders Johan Nordenskiöld* kuului kaupungin laivastoon vuodesta 1758 vuoteen 1786 asti. Haaksirikko ei aina merkinnyt aluksen täydellistä tuhoutumista, myös pienemmät onnettomuudet aiheuttivat ongelmia ja kuluja alusten varustajille.<sup>50</sup>

Haaksirikkojen lisäksi merirosvous tai alusten kaappaukset olivat vielä 1700-luvulla jossain määrin uhkana siitä huolimatta, että Ruotsi oli tehnyt rauhansopimukset Välimeren eteläpuolisten kaapparivaltojen kanssa 1730-luvulla. Kansainvä-  
listen merisotien aikana myös muut kaapparilaivat olivat uh-  
kaamassa ruotsalaisia laivoja. Helsinkiläiset alukset eivät muu-  
tamaa tapausta lukuunottamatta kärsineet kaappauksista, mut-  
ta uhka oli aina olemassa.<sup>51</sup>

## Alusten vakuuttaminen

Laivanvarustuksen riskiä pystyi pienentämään vakuuttamalla alukset ja niiden lastit. Merivakuutus oli tunnettu Ruotsissa 1600-luvun alkupuolelta lähtien, mutta 1700-luvulla vakuut-  
taminen yleistyi ja tuli helpommaksi kun ryhmä tukholmalai-  
sia kauppiaita perusti 1739 Ruotsin ensimmäisen merivakuu-  
tusyhtymän.<sup>52</sup> Sitä ennen ainoa keino vakuuttaa alus tai sen las-  
ti oli ottaa vakuutus ulkomaisesta yhtiöstä.

Tukholman vakuutuskomppaniasta huolimatta vakuutuksia otettiin 1700-luvulla kuitenkin edelleen ulkomaisista yhtiöistä.

Tärkeä syy ulkomaisten yhtiöiden käytön jatkamiseen oli se, että jakamalla vakuutus usean yhtiön kesken oli korvauksen saaminen onnettomuuden sattua varmempaa. Esimerkiksi alkujaan haminalaisesta *Enigheten* -laivasta oli 21/32 vakuutettu Hollannissa ja 11/32 Tukholmassa. Luottamusta yhteen ainoaan vakuutusyhtiöön heikensi vuoden 1763 kansainvälinen rahakriisi, joka aiheutti epävarmuutta myös vakuutusmarkkinoilla.<sup>53</sup>

Haminan kaikki ulkomaille purjehtivat alukset oli vakuutettu jo 1734. Helsingin osalta vakuutuksista on useita mainintoja 1750-luvun alusta lähtien. Todennäköisesti pienten alusten vakuuttaminen ei kuitenkaan ollut yhtä yleistä kuin suurempien.<sup>54</sup> Ilmeisesti kaikki Itämeren ulkopuolelle purjehtineet alukset vakuutettiin siitä lähtien, kun niitä hankittiin.

Alus voitiin jättää myös vakuuttamatta. Varustajat saattoivat näin säästää kustannuksia, mutta 1700-luvun puolivälissä se oli erittäin riskialtista. Tukholmalainen kauppias Pauli selitikin eräässä kirjeessään vuodelta 1773, kuinka *”yksi ainoa onnettomuus voi aiheuttaa enemmän vahinkoa kuin vakuutuksessa säästämällä voi koko elinaikana voittaa”*. Kuitenkin kun helsinkiläinen kaljuuttilaiva *Printz Carl* vaurioitui matkalla Königsbergistä Helsinkiin vuonna 1761, ei aluksen toinen osakas kauppias Johan N. Myhr ollut vakuuttanut osuuttaan. Aluksesta neljäsosan omistanut kauppias Pehr Schwartz puolestaan oli vakuuttanut osuutensa Hollannissa.<sup>55</sup>

Yleensä varustajat pyrkivät saamaan varsin korkeat vakuutusmaksut muilla keinoin mahdollisimman pieniksi. Seitsemivuotisen sodan (1756-63) aikana valtiolta järjesti saattuepalvelua ruotsalaisille aluksille, minkä vakuutusyhtiöt huomioivat halvempina vakuutusmaksuina. Helsinkiläiset varustajat pyrkivät hyödyntämään saattuepalvelua, mikäli se oli mahdollista. Kun aluksen kapteeni ei jostain syystä ollut purjehtinut saattueessa, vaativat varustajat häneltä hyvän selityksen.<sup>56</sup>

## LAIVANVARUSTUKSEN KANNATTAVUUDEN TAKAAMINEN

### Aluksen kapteenin hankkiminen

Vielä 1700-luvun alkupuolella Suomen kaupunkien laivanvarustajilla ei ollut paljonkaan valinnanvaraa alusten päälli-

köiden suhteen. Varsinkin suurimpien laivojen päällikköinä oli käytettävä ulkomaalaisia, joilla oli tarvittava ammattitaito suuren aluksen päällikkyyden hoitamiseksi. Muutama näistä lähinnä saksalaisista ja hollantilaisista merenkulkijoista asettui pysyvästi asumaan Suomen kaupunkeihin. He opettivat taitojaan kotimaisille merenkulkijoille ja näin laivanvarustajat saivat vähitellen myös oman kaupungin asukkaita suurimpien alustensa päälliköiksi.<sup>57</sup>

Kauppalaivureilta ei vaadittu mitään ammattitutkintoa ennen vuotta 1765. Vuoden 1765 määräyksen mukaan sekä kapteeneiksi että perämiehiksi haluavien oli suoritettava navigointikoe. Määräystä perusteltiin sillä, että näin välttyttäisiin taitamattomille kapteeneille sattuneilta haaksirikoilta. Helsingin maistraatti myös noudatti määräystä. Niinpä laivuri Ekholmia ei suostuttu merkitsemään merimieshuoneen rulliin ennen tutkinnon suorittamista, vaikka hän oli ollut helsinkiläisaluksen päällikkönä aiemmin. Kyseinen alus oli haaksirikoutunut, joten sen päällikkyyks oli ollut paremminkin haitaksi kuin hyödyksi Ekholmille.<sup>58</sup>

Pitkällisen koulutuksen jälkeen laivanvarustajat totesivat henkilön tarpeeksi kokeneeksi, jotta hänelle voitiin antaa vastuu valtamerialuksesta. Esimerkiksi helsinkiläisen Petter Heidenstrauchin ura eteni siten, että aluksi hän toimi laivamiehenä Itämerellä purjehtineessa aluksessa, jonka jälkeen hän oli valtamerialuksella matruusina ja myöhemmin perämiehenä. Vasta usean vuoden merikokemuksen jälkeen hänestä tehtiin valtamerialuksen päällikkö. Heidenstrauchin kohdalla hänen uraa auttoi todennäköisesti se, että hänestä tuli suurvarustaja J. Sederholmin lanko.<sup>59</sup>

Muutenkin aluksen kotikaupunkia kotipaikkanaan pitäviä pidettiin luotettavampina alusten päällikköinä kuin täysin ulkopuolisia. Tuttujen henkilöiden käyttöä valtamerialusten päällikköinä lisäsi heidän tärkeä merkitys tiedonvälittäjinä. Alusten kapteenien oli ammattinsa vuoksi seurattava Euroopan poliittista ja taloudellista kehitystä. Seuraamalla tapahtumia tarkasti päälliköt tiesivät, mitä kannatti viedä minnekin. Laivanvarustajat pyrkivätkin pitämään heidän luottamusta nauttineet laivurit palveluksessaan mahdollisimman pitkään.<sup>60</sup>

Kapteenin valinnan tärkeyttä lisäsi hänen suuri päätösvaltansa laivan asioihin. Apunaan hänellä olivat ulkomaisten satamissa olevat Ruotsin konsulit, asiamiehet sekä kauppahuo-

neet, joiden kanssa laivanvarustajat harjoittivat kauppaa. Kapteenien päätösvalta vaihteli suuresti, välillä hänelle oli etukäteen annettu yksityiskohtaiset ohjeet matkasta, mutta pidempiä matkoja varten ohjeet saattoivat olla joustavampia. Näin hän pystyi huomioimaan kulloisenkin tilanteen päätöksiä tehdessään. Hyvän kuvan kapteenille annetuista ohjeista antaa *General Gouverneur von Rosenin* kapteenin Thomas Matheisenin saamat 12-kohtaiset ohjeet, joiden ensimmäisessä kohdassa kapteeni velvoitetaan kaikin mahdollisin keinoin vahtimaan varustamon etua ja hyötyä. Juutinraumaan saavuttuaan hänen piti ostaa laivajolla edullisimpaan mahdolliseen hintaan, samoin sieltä piti ostaa täydennykset aluksen muonavaroihin. Loput ohjeet koskivat aluksen lastin myymistä, rahtien hankkimista ja paluulastin ostamista. Lopuksi kapteenia muistutettiin kirjoittamaan ahkerasti matkan vaiheista varustamolle.<sup>61</sup>

Palattuaan kotisatamaan aluksen päällikkö oli velvollinen esittämään varustajilleen aluksen tilit sekä muutenkin kertomaan matkasta. Jos varustajat eivät olleet tyytyväisiä laivurin toimintaan, saattoivat he korvata hänet toisella henkilöllä.<sup>62</sup>

## Kapteenien uskollisuuden varmistaminen palkkausjärjestelyillä

Helsingiläisten laivojen kapteenien kuukausipalkka oli 1740-luvun lopulla 150-180 kuparitaaleria. Päinvastoin kuin miehistön palkat, ei kapteenien varsinaisen rahapalkka noussut vaan pysyi ainakin vuodesta 1764 1770-luvun alkupuolelle saakka 150 kuparitaalerissa.<sup>63</sup> Kuukausipalkkaa suuremmat tulot hän saattoi saada aluksen kapteenille kuuluvasta kaplaakista eli osuudesta aluksella tienatuista rahtimaksuista. Muutaman rah-taussopimuksen perusteella kaplaaki oli Helsingissä 1700-luvun puolivälissä noin 3%, mikä merkitsi Itämeren liikenteessä olleen aluksen päällikölle muutaman sadan kuparitaalerin tu-loa matkaa kohden.<sup>64</sup>

Kaukoliikenteen aluksissa rahtimaksut olivat suuremmat ja siten myös kaplaaki tuotti huomattavasti enemmän. Kapteenien palkan pienuus 1760-luvulla johtui todennäköisesti tuolloin lisääntyneestä mahdollisuudesta rahdinkuljetukseen. Kaplaaki ja muut kapteenin saamat palkkiot<sup>65</sup> mahdollistivat pienemmän varsinaisen palkan maksamisen. Kun kapteenin peruspalkka oli

mahdollisimman pieni, merkitsi kaplaaki hänen ansiotasossaan paljon. Aluksen rahtitulot ja varsinkin voitto oli suuresti riip-puvainen kapteenin taidoista, joten hän pyrki saamaan niin kan-nattavia rahteja kuin mahdollista sekä muutenkin käyttämään alusta tuottoisasti. Näin hän turvasi samalla oman elintonsa.

Varustajien kannalta varmin keino taata aluksen päällikön uskollisuus ja pyrkimys aluksen kannattavuuden maksimointiin oli ottaa hänet kuljettamansa aluksen osakkaaksi. Helsingissä tätä keinoa hyödynnettiin suurimpien alusten kohdalla vielä 1750-luvun alussa, mutta ei enää 1760-luvulla. Ilmeisesti tuolloin laivojen päälliköiden uskollisuus pystyttiin takaamaan vielä 1750-luvun alussa, mutta ei enää 1760-luvulla. Ilmeisesti tuolloin laivojen päälliköiden uskollisuus pystyttiin takaamaan riittävän hyvin palkkaus- ja palkkiojärjestelyillä. Kokonaan käytännöstä ei luovuttu, varsinkin pienemmissä aluksissa kap-teeni otettiin edelleen osakkaaksi. Kovin yleistä se ei kuiten-kaan ollut. Säännöllisimmin näin menetteli J. Sederholm, aina-kin neljällä hänen aluksellaan päällikkö oli pienosakkaana.<sup>66</sup>

Kapteenin omistus ohjaamassaan aluksessa saattoi olla myös näennäinen. Aluksen varustaja oli muutamassa tapauksessa mahdollisesti ottanut päällikön osakkaaksi niin pitkäksi aikaa, kun kyseinen henkilö toimi laivan päällikkönä. Johan Seder-holm osti laivuri Mathias Matheisenilta 1/32 *Augustin Ehrens-värd (II)* -laivasta, kun aluksen päällikkyyks vaihtui. Samoin Anders B. Clase oli snaulaiva *Enighetenin* osakkaana niin kau-an, kun hän oli päällikkönä.<sup>67</sup>

Kapteeni saattoi myös itse haluta ohjaamansa aluksen osak-kaaksi. Jos hän luotti taitoihinsa ja merenkulun kannattavuuteen, olivat laivat hänelle tutuin sijoituskohde. Samalla hän sai lisää päätösvaltaa ohjaamaansa alukseen. Helsingissä näin men-tteli *Fred och Lycka* -laivan kapteeni Hans Bossen, joka lo-pulta omisti aluksesta 10/32. Moni kapteeni ryhtyikin laivan-varustajaksi maihin jäätyään.<sup>68</sup>

## Miehistön palkkaaminen

1700-luvun kauppa-aluksissa oli suuret miehistöt. Noin 200 lästin valtamerialus tarvitsi 20 hengen miehistön, pienessä ran-nikkopurussa pärjättiin muutamalla hengellä. Aluksen miehis-töstä yli puolen oli oltava vuoden 1731 täysvapausasetuksen mukaan ruotsalaisia. Myös kapteenin ja perämiehen oli oltava ruotsalaisia.<sup>69</sup> Periaatteessa olisi siis ollut mahdollista palkata myös ulkomaalaisia miehistöksi. Näin tehtiin vain silloin, kun

ruotsalaisia ei ollut saatavissa esimerkiksi osan miehistöstä karrattua ulkomaan satamassa tai osan kuoltua ulkomailla. Varustajien ei kannattanut palkata ulkomaalaisia heidän vaatimien korkeampien palkkojen vuoksi.

Vuonna 1748 perustettiin Tukholman merimieshuone, jonka alaisuuteen valtakunnan muiden tapulikaupunkien tuli kuulua. Vuonna 1752 sallittiin merimieshuoneiden perustaminen muihin tapulikaupunkeihin, mutta Helsinkiin se perustettiin vasta vuonna 1759. Merimieshuoneiden perustamisella pyrittiin mm. työ- ja palkkausolojen valvontaan. Valvontaa johtivat nimenomaan laivanvarustajat, sillä Helsingin merimieshuoneen ensimmäiseen johtokuntaan valittiin viisi laivanvarustajaa ja vain yksi kauppalaihuri. Merimieshuoneen merkitys korostui entisestään, kun se ryhtyi hoitamaan merimiesten pestasta laivoille. Vuonna 1765 Helsingissä vahvistettiin periaate, että kukaan ei saanut pestata väkeä, ennen kuin koko merimieshuoneen kirjoihin merkitty miehistö oli saanut paikat.<sup>70</sup>

Vuonna 1765 vahvistettu periaate, että ensin oli pestettava kaikki merimieshuoneen kirjoissa olevat merimiehet kannusti merimiehiä vaatimaan korkeampia palkkoja. Helsingin maistraatti päätti tuolloin, että kapteeni Sundman, jonka miehistö vaati korkeampia palkkoja, sai pestata väkeä mistä halusi. Näin miehistöön voitiin ottaa kokemattomia maalaisrenkejä ja alaikäisiä. Useampien kokemattomien merimiesten palkkaaminen oli tosin vastoin vuoden 1748 purjehdussääntöä, jonka mukaan alukselle sai pestata kerrallaan enintään kaksi kokemattonta laivamiestä. Turussa tällainen toiminta johtikin merimiesten valituksiin. Varustajat vastasivat moittimalla merimiehiä julkeiksi. Varustajien mukaan merimiehet olivat jäämällä mieluummin maihin *“pahasti vahingoittaneet merenkulkua, jonka varaan kuitenkin koko maan hyvinvointi perustuu”*. Maistraattien asettumisen niin Helsingissä kuin Turussakin laivanvarustajien puolelle tekee ymmärrettäväksi se, että raatimiesten joukossa oli laivanvarustajia. Merimiesten palkkavaatimukset koskivat näin heitä henkilökohtaisesti.<sup>71</sup>

Suomalaisten merimiesten palkat olivatkin kansainvälisesti hyvin alhaisia. Helsingiläisellä Espanjan-purjehtijalla matruusien palkka oli 1760-70-luvuilla 24-48 kuparitaalerialia. Esimerkiksi Englannissa matruusin kuukausipalkka oli 1760-luvun lopulla Ruotsin kuparitaalereissa laskettuna 63 taalerialia,

Hollannissa 81 ja Tanskassa 77 kuparitaalerialia. Ruotsissa se oli vain 42 kuparitaalerialia. Helsingiläisaluksilla maksettiin tavallisille merimiehille vielä pienempiä palkkoja kuin tukholmalaisilla aluksilla. Päälylystön kohdalla tätä eroa palkassa ei ollut. Näin helsingiläisen Välimerelle purjehtineen aluksen kokonaispalkkamenot olivat kuukaudessa huomattavasti pienemmät kuin tukholmalaisaluksilla.<sup>72</sup>

Miehistön alhainen palkkataso ruotsalaisaluksilla selittyi sillä, että heille oli suotu muita etuuksia, joista erittäin tärkeä oli miehistölle kuuluva vapaakuljetusoikeus. Kapteeni sai miehistöineen kuljettaa aluksella tietyn määrän rahtia omaan laskuunsa. Tullissa he saivat vapautuksen maksuista sen mukaan, mistä alus tuli. Helsingiläislaivoilla miehistön omaan laskuunsa tuoma lasti oli usein noin 15 % aluksen koko lastista.<sup>73</sup>

Miehistön vapaatuontioikeus rajoitti varustajien lastin määrää, mutta järjestelmä oli ilmeisen kannattava myös heille. Verattuna englantilaisiin aluksiin oli helsingiläisten vapaatuontioikeus huomattavasti suurempi.<sup>74</sup> Tämä mahdollisti osaltaan alhaiset palkat. Kun miehistön kuukausipalkka oli mahdollisimman pieni, ei pieni viivästyminen matkalla aiheuttanut mahdollisia lisäyksiä kuluihin. Toisaalta helsingiläisaluksilla oli mahdollista varsinkin 1760-luvun lopulla tuoda suolaa yli kaupungin oman tarpeen. Näin osa lastitilasta voitiin hyvin luovuttaa miehistölle ilman, että kauppiaita uhkasi puute myytävästä suolasta.

Varustajien oli tärkeää pitää merimiehet jollakin tavalla tyytyväisinä oloihinsa. Merimiesten saama kohtuuttoman pieni palkka tai muuten sietämätön kohtelu olisi todennäköisesti johtanut muutenkin yleisen karkuruuden moninkertaistumiseen. Useiden miesten karkaaminen kerralla laivalta saattoi aiheuttaa suuria ongelmia laivan käytön kannalta. Vaikka vuosittain muutama merimies karkasi laivoilta ulkomaiden satamissa, ei karkuruus ollut 1700-luvun puolivälissä hirvittävä suuri ongelma. Alasen arvion mukaan Turun, Helsingin ja Loviisan aluksilta karkasi vuosina 1764 - 1773 noin 50 miestä.<sup>75</sup> Laivanvarustajien oli kuitenkin otettava mahdollinen karkuruus huomioon. Heidän oli pyrittävä tasapainotilanteeseen, jossa miehistö pysyi tyytyväisenä mahdollisimman pienillä kustannuksilla.

## Purjehduskauden tehokas hyödyntäminen

Helsingin kuten muidenkin suomalaisten tapulikaupunkien alusten purjehdusmatkat jakautuivat 1700-luvulla kahteen ryhmään. Etelä-Euroopan purjehdusten kausi kesti syksystä keväeseen; kesäisin alukset olivat yleensä kotisatamassaan huollettavina. Espanjan-purjehtijat lähtivät matkaan yleensä syys- tai loka-kuussa, kun lasti oli lastattu, miehistö pestattu, kapteeni saanut ohjeensa ja laivan kaikki paperit olivat kunnossa. Itämeren liikenteessä olleiden alusten purjehduskausi kesti keväästä syksyyn, jonka aikana sama alus ehti tehdä useampia edestakaisia matkoja purjehduskohteesta riippuen.<sup>76</sup>

Kun pienimmät alukset syksyllä laitettiin talvikuntoon, saatiin isommilla aluksilla lähteä vielä talveksi Etelä-Eurooppaan. Esimerkiksi snau *Enigheten*ä käytettiin 1769 siten, että se kesäkuussa lähti Kööpenhaminaan. Sieltä alus palasi Gotlannin kautta Helsinkiin. Syksyllä alus lähti Lissaboniin. Tällä tavoin oli mahdollista käyttää alusta mahdollisimman tehokkaasti eikä siihen sijoitettu pääoma ollut tuottamattomana talvella. Haminan suuria aluksia hyödynnettiin näin jo 1730-luvulla. Tuolloin niillä tehtiin Etelä-Eurooppaan suuntautuneen matkan jälkeen vielä kesällä lyhyempi matka Amsterdamiin tai johonkin Itämeren satamakaupunkiin. Muissa kaupungeissa tällainen käytäntö yleistyi vasta 1750-luvulta lähtien. Alusten mahdollisimman tehokas hyödyntäminen muun muassa tällä tavoin mahdollisti pienemmät rahtimaksut ja siten paremman kilpailukyvn.<sup>77</sup>

## Säästäväisyyden maksimointi matkan aikana

Ruoka oli aluksilla 1700-luvulla yksinkertaista, pääasiassa se muodostui leivästä, herneistä ja kuivatusta kalasta. Tuoretta lihaa merimiehet saivat harvoin, yleensä sunnuntaisin. Satamissa laivaan hankittiin hieman vaihtelua ruokavalioon sekä tuoreita elintarvikkeita. Juomana oli kalja, ”laivajuoma” sekä viina. Päällystö nautti viinejä ja konjakkia, myös ruoka oli heillä hieman monipuolisempaa.<sup>78</sup>

Ruuan kulutus oli varustajien suuri huolenaihe. Turkulaisen *Nylands Wapn* -aluksen varustajat syytivät 1740-luvun lopulla aluksen kapteenia liiallisesta ruuan ja juomien hankkimisesta samoin kuin ulkopuolisen työvoiman käytöstä ja halkojen

kulutuksesta. Myös Helsingissä kaljaasilaiva *Fred ock Lyckan* päävarustaja, kauppias Sigfrid Ström halusi 1751 oikeudessa muutaman miehistön jäsenen kertovan, minkä verran vierasta työvoimaa aluksella oli käytetty, paljonko aluksella oli ollut kuivattua kalaa sekä minkä verran miehistö oli saanut tuoretta ruokaa. Tarkkoja tietoja miehistön jäsenet eivät pystyneet kertomaan, mutta tuoretta ruokaa he olivat saaneet pyhäisin.<sup>79</sup>

Ruokamenojen osuus aluksen kaikista menoista oli varsin suuri. Kymmenen kuukautta kestäneeltä matkalta Välimerelle ja takaisin ruokamenot muodostivat 20 % kokonaiskuluista. Saman laskelman mukaan ruokamenot olivat miestä kohden 60 kuparitaaleria kuussa. Itämerellä purjehtineilla aluksilla ruokamenot muodostivat myös noin viidenneksen kaikista kuluista.<sup>80</sup> Päällystön ruoka viineineen maksoi luonnollisesti huomattavasti enemmän kuin miehistön. Joka tapauksessa ruokamenot olivat kuukautta kohden samansuuruiset kuin miehistön palkkamenot. Näin nimenomaan ruokamenoissa oli myös mahdollista saavuttaa suuret säästöt ja toisaalta aiheuttaa huomattavat kulut.

## Rahdinkuljetus vai omien tuotteiden kuljetus tulonlähteenä

Vuonna 1771 ilmestyneen *Tankar om Svenska Sjöfarten*-kirjoituksen kirjoittaja katsoi rahtitulot tärkeiksi alusten kannattavuuden kannalta. Hän oli laskenut, että yksin Tukholman kaupunki tienasi vuosittain omilla laivoilla ulkomailta saatavilla rahtituloilla vähintään kuusi tynnyriä kultaa vuodessa.<sup>81</sup> Rahdinkuljetus oli tärkeää myös helsinkiläisille. Helsinkiläisten alusten käyttö muiden rahdinkuljetukseen esimerkiksi Välimerellä ei kuitenkaan ollut ongelmattonta. Yleisen rahtiilanteen ja merenkulun suhdanteiden lisäksi varustajien oli otettava huomioon kaupungin tavaravarastojen riittävyys, kun he päättivät alustensa käytöstä. Erityisesti suolan riittävyys oli huolen aiheena ja jota tarkkailtiin säännöllisesti. Helsingin vuotuinen suolan tarve oli noin 3000 tynnyriä, jonka pystyi täyttämään yksi täysinäinen Espanjan-purjehtija. Käytännössä joka vuosi Helsinkiin oli siis tultava yksi suolalastissa oleva alus. Suolan varastoinnin avulla oli mahdollista hieman tasoittaa vuosittaisia tuontimääriä.<sup>82</sup>

Kuitenkin vasta kun Helsingin kauppalaivastossa oli useampia kaukopurjehdukseen kelvollisia aluksia, varustajat pysyivät hieman vapaammin päättämään niiden käytöstä. Vuonna 1767 Helsingin kaukopurjehdukseen kelvollisten alusten yhteisvetoisuus oli 669 lästää, mikä vastasi yli 10 000 tynnyriä suolaa. Pelkästään kolme suurinta alusta olisivat voineet tuoda 8115 suolatynnyriä.<sup>83</sup>

Käytännössä aluksen oli jäätävä pidemmäksi aikaa Välimerelle, jos sitä haluttiin käyttää siellä rahdinkuljetukseen. Helsingiläiset laivanvarustajat käyttivät tätä mahdollisuutta hyväkseen mahdollisuuksiensa mukaan. 1750-luvun puolivälissä jahti *Siöhielten* kuljetti muiden rahtia useiden vuosien ajan Välimerellä. Samoin 230 lästin vetoinen *Augustin Ehrensward* oli Välimerellä vuodesta 1755 vuoteen 1758. Seuraavan kerran helsingiläisiä aluksia käytettiin pitempiäaikaiseen rahdinkuljetukseen Välimerellä vasta 1760-luvun jälkipuoliskolla. Tuolloin laivat *Helsingfors* ja *Augustin Ehrensward (II)* olivat useita vuosia Helsingin ulkopuolisessa rahtiliikenteessä.<sup>84</sup>

Näyttää siltä, että helsingiläisiä laivoja ei käytetty rahdinkuljetukseen Välimerellä tai Länsi-Euroopassa Pommerin sodan aikana. Samanaikainen kansainvälinen merisota aiheutti hyvät suhdanteet merenkululle, ja ruotsalaisten alusten oli mahdollista ansaita hyvin rahdinkuljetuksella. Kauppias Erich Grönberg olisikin ollut valmis lähettämään aluksensa rahtimatalle Välimerelle. Toisaalta kansainvälinen merisota lisäsi myös merenkulun riskejä. Mahdollisesti juuri se vaikutti helsingiläisten päätöksiin. Koska heillä ei ollut pitkäaikaista kokemusta kansainvälisestä merenkulusta, he eivät halunneet riskeerata lähettämällä kalliita aluksiaan pitkäaikaiseen rahdinkuljetukseen.

Suurten Espanjan-purjehtijoiden rinnalla myös pienempiä aluksia käytettiin rahdinkuljetukseen. Helsingiläiset alukset kuljettivat rahtia ainakin pietarilaisten kauppiaiden laskuun, mutta ilmeisesti myös tukholmalaiset kauppiaat hyödynsivät helsingiläisiä aluksia tavarankuljetuksessa. Helsingiläisille tärkeä rahtaaaja oli myös kruunu, joka tarvitsi helsingiläisiä aluksia Viaporin kuljetuksissa sekä Pommerin liikenteeseen.<sup>85</sup>

Laivanvarustajan oli itse päätettävä, miten hän parhaiten käytti alustaan. Oliko tuottoisampaa kuljettaa muiden tuotteita vai omia? Rahdinkuljetuksesta saadut tulot houkuttelivat varmasti useita varustajia käyttämään aluksiaan rahdinkuljetuk-

seen, jos se suinkin oli mahdollista. Turkulainen kauppias Anders Baer olisi maksanut vuonna 1758 rahtimaksua 50 lästin jahti *Siöhieltenin* käytöstä Tukholmasta Marseilleen ja sieltä Cettan (Ranskan Välimeren rannikolla) kautta Turkuun 16 000 kuparitaaleria. Vaihtoehtoisesti Baer tarjosi 10 kuparitaaleria lästiltä matkasta Tukholmasta Amsterdamiin. Huomattavasti suuremman rahtimaksun sai J. Sederholm, joka rahtasi 52 lästin vetoisen aluksensa *St. Johanneksen* kuljettamaan viljaa kruunulle Stralsundiin 1759. Sederholm sai rahtimaksua 30 hopeataaleria lästiltä.<sup>86</sup> Korkea rahtimaksu johtui todennäköisesti Pommerin sodan aiheuttamasta lisäuhasta, jolloin normaalien merenkulun vaarojen lisäksi myös preussilaiset kaapparit olivat uhkana.

Todellisten voittojen suuruutta on mahdoton laskea alkupeäraisten tilien puuttuessa. Vuonna 1762 snau *Fred och Lyckan* omistajat, Carl Matheizen ja A. Ekholm esittivät laskelman aluksen käytön estämisestä aiheutuneista kuluista ja rahan menetyksistä. Rahtimaksun menetykseksi he esittivät 4992 kuparitaaleria ja saman arvoiseksi he olivat arvioineet puulastin myynnistä saatavan voiton.<sup>87</sup> Vaikka summat olivat todennäköisesti liioiteltuja, olivat mahdolliset voitot kuitenkin suuria. Kruunu maksoi 1750-luvun alussa rahtimaksuna 8-10 kuparitaaleria lästiltä Viaporin linnoitustyömaan kuljetuksissa. 50 lästin vetoisen kuuton omistaja saattoi siten saada lyhyehköstä matkasta rahtimaksua 500 kuparitaaleria. Vuonna 1748 helsingiläiset kauppiaat J.J. Tesche ja Thomas A. Clayhills lupasivat turkulaisen, 10 lästin vetoisen *Siö Katten* -aluksen käytöstä Turusta Tammisaaren kautta Helsinkiin ja sieltä Teijon ruukille rahtimaksua 700 kuparitaaleria. Tällaisten matkojen houkuttelevuus oli varmasti suuri kun ottaa huomioon, että muutamalta matkalta oli mahdollista saada aluksen arvon verran rahdituloja.<sup>88</sup> Houkuttelevuus näkyy selvästi Helsingin kauppalaivaston koostumuksessa 1750-luvun alussa. Kauppiaat hyödynsivät tilannetta niin hyvin kuin pystyivät.

Rahdinkuljetus oli 1700-luvun puolivälissä kuitenkin pääsääntöisesti ainoastaan lisätulon lähde; ensisijaisesti aluksia hankittiin kuljettamaan varustajien omia lasteja. Tässä tapahtui kuitenkin hienoinen muutos jo 1700-luvulla. Johan Sederholm selitti omaelämäkerrassaan hankkineensa ensin osuuksia aluksista ja vasta myöhemmin osuuksia sahoista taatakseen lastien

saamisen aluksiinsa.<sup>89</sup> Näin sahat olivat hänelle ainakin osittain laivanvarustuksen väline, ei toisinpäin. Laivanvarustuksen muuttumista ainakin osittain itsenäiseksi liiketoiminnaksi merkitsi myös alusten käyttö yhä useammin ulkopuoliseen rahdinkuljetukseen.

Pystyäkseen hallitsemaan eri liiketoimintojensa kuljetuksia tehokkaasti kauppiat tarvitsivat useita erityyppisiä aluksia. Laajaa liiketoimintaa harjoittaneet helsinkiläiset kauppiat omistivat aluksia niin kaukopurjehdusta kuin rannikkoliikennettäkin varten kuten Johan Sederholmin kauppalaivastosta käy hyvin ilmi. Taulukosta 2 ilmenee myös hyvin Sederholmin suuntautuminen yhä enemmän valtamerialusten varustamiseen.<sup>90</sup>

## LAIVANVARUSTAJAT

Keitä näiden helsinkiläislaivojen omistajat sitten olivat? Laivanvarustus oli 1700-luvulla ensisijaisesti porvariston elinkeino. Helsingissä siitä muodostui nopeasti varakkaimman, suurkauppaa harjoittavan kauppiaskunnan elinkeino. 1750-luvun lopulta lähtien kaikki helsinkiläisten Espanjan-purjehtijoiden osakkaat, joilla oli Helsingin porvarisoikeudet, olivat kauppiaita, lukuun ottamatta muutamaa aluksen kapteenia, jotka olivat osakkaina ohjaamissaan aluksissa. Varsinkin suurimpien alusten omistuksen keskittyminen suurkauppiasryhmään oli luonnollista, kun ottaa huomioon alusten hinnat. Köyhemmällä porvaristolla ei ollut sellaisia summia eikä ilmeisesti intoakaan ottaa laivanvarustukseen sisällyneitä suuria riskejä.

Muu porvaristo omisti muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta vain Itämeren liikenteessä käytettyjä aluksia. 1750-luvun alkupuolella suurimmat alukset, joista köyhemmällä porvaristolla oli osuuksia, olivat noin 50 lästin kuuttoja. 1770-luvun alussa he eivät enää omistaneet edes niin isoja aluksia vaan vain pieniä lotjia. Ainoa merkittävä poikkeus oli kultaseppä Ekholm, joka omisti osuuden vuonna 1765 tuhoutuneesta 80 lästin snaulaiva *Fred och Lyckasta*, lisäksi hän oli 1770-luvun alussa osakkaana snaulaiva *Svahnissa*. Harvat laivanvarustukseen osallistuneet käsityöläiset olivat riittävän varakkaita hankkimaan aluksia ja toisaalta valmiita ottamaan riskejä. Helsingin kauppiaskunta ei kylläkään katsonut heidän toimiaan hyvällä.<sup>91</sup>

Laivanvarustus kuului myös aateliston ja muun säätyläistön harjoittamiin elinkeinoin. Viaporissa asui runsaasti upseeristoa, joka ei kuitenkaan eversti Gerdesiä lukuun ottamatta osallistunut laivanvarustukseen laajemmin.<sup>92</sup> Sen sijaan monet maaherran viraston virkamiehet omistivat osuuksia aluksista, 1760-luvun puolivälissä jopa Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherra H. H. Boije omisti neljäsosan 68 lästin snaulaiva *Enighetenistä*.<sup>93</sup>

Helsingin kahden ensimmäisen Espanjan-purjehtijan osakkaana oli useita virkamiehiä ja muuta säätyläistöä. Osalle heistä osuudet aluksista olivat todennäköisesti välttämättömiä liiketoiminnan hoitamiseksi, mutta yleisemmin kyseessä oli innostus uuteen toimintaan ja odotukset laivanvarustuksen suurista voitoista. Tämä oli todennäköisesti suurin syy myös Boijen ja muiden korkeiden viranomaisten laivanvarustustoimin-

Taulukko 2. Kauppias Johan Sederholmin omistamat alukset vuosina 1751, 1761 ja 1771.

1751	lästiä	osuus	1761	lästiä	osuus	1771	lästiä	osuus
von Rosen	220	1/32	A.J. Nordenskiöld	191	1/5	Helsingfors	230	2/5
kuutto Fortuna	50	1/2	Enigheten	250	1/5	A.J. Nordenskiöld	191	2/5
kreijari Hwita Swahn	65	1/4	jahti Baronessan Anna	40	1/2	August Ehrensvärd	120	1/1
jahti Victoria	50	3/8	jahti Emanuel	12	1/1	H.H. Boije	90	1/4
			kuutto Geddan	40	1/1	brigantiini Hedvig	60	7/8
						jahti Sophia	40	1/4



*Johan Sederholm - Handelsman i Helsingfors 58 år*

Kuva 3. Kauppias Johan Sederholm oli Helsingin 1700-luvun jälkipuolen suurin laivanvarustaja, joka harjoitti laajaa ulkomaankauppaa erityisesti sahatulla puutavaralla. Hän omisti osuuksia useista sahoista ja Helsingin laivatelakasta sekä useita suuria maatiloja Helsingin ympäristössä. Kuva: Museovirasto.

Figure 3. The merchant Johan Sederholm. He was the leading shipowner in Helsinki in the latter part of the 18<sup>th</sup> century, trading mainly in sawmill products. He was a shareholder in several sawmills and the Helsinki dockyard, and owned many estates near Helsinki. Photo: The National Board of Antiquities.

nalle. Helsingissä tapahtui jo 1750-luvun alussa sama ilmiö kuin Tammisaassa vasta 1780-luvulla. Tuolloin kaupungin laivanvarustukseen osallistui runsaasti säätyläistöä ja muita kauppaikäymätöntä väestöä. Cederlöfin mukaan tuolloin oli muodikasta olla mukana ”kehityksen kärjessä”.<sup>94</sup>

Kun *General Gouverneur von Rosenin* tarina päättyi jo 1756, loppui samalla monen onneaan koettaneen innostus. 1760-luvulla varakkuutta hankkineet helsinkiläiset suurkauppiat ei-

vät välttämättä enää ulkopuolista omistusta kaivanneet. 1770-luvun alussa Turusta Helsinkiin muuttanut C.J. Dobbin hallitsi yhdessä kauppias Johan Sederholmin kanssa Helsingin ympäristön sahaustoimintaa ja laivanvarustusta.<sup>95</sup> Kauppias Johan Sederholm oli 1770-luvun alussa osakkaana kaikissa Helsingin Espanjan-purjehtijoissa, yhteensä hän omisti tuolloin lähes 34 % Helsingin koko kauppalaivastosta. Jos mukaan otetaan vain vähintään 50 lästin alukset, oli Sederholmin osuus aluksista vielä suurempi.

Kauppiaille laivanvarustus oli yksi liiketoiminnan muoto. Helsingin kippareille ja rahdinkuljettajille alukset olivat ensisijaisesti välineitä, joilla he ansaitsivat elantonsa. Suurin osa Helsingin pienimpien alusten kuten lotjien ja veneiden omistajista oli juuri kippareita ja rahdinkuljettajia. Yleensä muutama rahdinkuljettaja hankki yhdessä korkeintaan muutaman tuhannen kuparitaalerin arvoisen purren, jolla he kuljettivat rahtia muiden laskuun. Tienatut rahat olivat siten heidän palkkansa.<sup>96</sup>

## Aluksen päävarustaja

Suurimmilla aluksilla oli yleensä useita osakkaita. Laivan järjestyksen ja joustavan hoidon vuoksi valittiin joku osakkaista päävarustajaksi eli kirjeenvaihtovarustajaksi. Aluksen päävarustajan tehtäviin kuului varustamon kirjeenvaihdon hoitaminen sekä huolehtiminen lukuisista aluksen varustamiseen liittyvistä käytännön asioista. Päävarustajan piti kerätä osakkailta tarvittavat varat aluksen varustamiseen ja käyttökuluihin sekä toisaalta jakaa mahdollinen voitto osakkaiden kesken. Hänen tehtäviinsä kuului lisäksi tilitysten ja selvitysten vaatiminen aluksen kapteenilta ja tiedottaminen laivan asioista muille osakkaille. Päävarustajaksi voitiin valita suurimman osuuden omistaja tai henkilö, joka katsottiin kyvykkäimmäksi hoitamaan hänelle kuuluvat tehtävät.<sup>97</sup>

Alusten päävarustajana toimiminen keskittyi Helsingissä kuten muuallakin muutamaan henkilöön. Vaikuttaa siltä, että kyvykkyys oli omistusosuutta tärkeämpi valintaperuste. Ensimmäisten helsinkiläisten Espanjan-purjehtijoiden päävarustajina toimi henkilöitä, joilla oli kiinteät suhteet Haminaan ja sen 1730-luvun laivanvarustajiin. Näin heillä oli tarvittava taito toimia

päävarustajina. Tällaisia henkilöitä olivat erityisesti Clayhillsin veljekset Georg W. ja Thomas sekä Zacharias Gowinius. Myös 1750-60-lukujen taitteessa lähes kaikkien helsinkiläisten Espanjan-purjehtijoiden päävarustajana toimineella H.J. Silliacksilla oli läheiset suhteet Haminan ja Viipurin porvareihin. 1760-luvulta lähtien päävarustajina toimi myös Helsingissä syntyneitä henkilöitä, erityisesti J. Sederholm. Oli käteväntä keskittää alusten asioiden hoito muutamalle henkilölle, joilla oli riittävästi taitoa sekä erityisesti yhteyksiä ulkomaille.<sup>98</sup>

Alusten asioiden hoito vaati aikaa ja vaivaa. Päävarustaja sai kulujensa lisäksi palkkaa toimestaan. Hänelle voitiin maksaa tietty palkkio vuosittain tai aluksen jokaiselta matkalta erikseen. *General Gouverneur von Rosenin* päävarustaja Z. Gowinius sai alkuaan jokaiselta aluksen matkalta 500 kuparitaalerialia. *Fred och Lycka* -laivaa varustettaessa oli sovittu, että päävarustaja Thomas Clayhills sai 300 kuparitaalerialin korvauksen.<sup>99</sup> Jahti *Siöhieltenin* varustajat olivat ilmeisesti sopineet, että aluksen asioita hoitanut kauppias Erich Grönberg saa palkkioksi tietyn osuuden aluksella tienatuista rahdeista.<sup>100</sup> Tämä takasi osaltaan päävarustajan ahkeruuden laivan asioiden hoidossa.

Päävarustaja ei välttämättä pysynyt samana koko varustamon olemassaolon ajan. *Fred och Lyckan* päävarustajaksi vaihdettiin kauppias Sigfrid Ström Clayhillsin tilalle. Jos muut osakkaat olivat tyytyväisiä päävarustajan toimintaan, ei ollut mitään syytä vaihtaa häntä toiseen. Näin sama henkilö saattoi huolehtia aluksesta sen rakentamisesta aina aluksen tuhoutumiseen saakka.<sup>101</sup>

Hyvä kielitaito oli perusedellytys, jotta pystyi tehokkaasti asioimaan ulkomaisten kauppahuoneiden kanssa. Monet laivanvarustustoiminnassa mukana olleet ja varsinkin päävarustajina toimineet henkilöt osasivat perunkirjojen kirjaluetteloiden perusteella useita kieliä. Hyvin yleinen oli saksa, joka todennäköisesti oli jopa muutaman äidinkieli. Hollanti oli myös tärkeä kieli Amsterdamin ollessa tärkeä merenkulun keskus. Muita tärkeitä kieliä olivat ranska ja englanti.<sup>102</sup>

Laivanvarustuksen tehokas harjoittaminen ja varsinkin päävarustajana toimiminen vaati kielitaidon lisäksi ammattikirjal-

lisuutta. 1700-luvulla ammatin vaatima peruskirjallisuus muodostui laki- ja asetuskirjallisuudesta, erityisesti vuoden 1667 merilaista. Lakien lisäksi tullitaksat olivat hyödyllisiä. Kansainvälistä kauppaa ja laivanvarustusta harjoittaneet henkilöt tarvitsivat myös kaupankäynnin oppaita, esim. kauppias Silliacksilla oli opas *Theorie et pratique du Commerce*. Pystyäkseen hoitamaan tehtävänsä mahdollisimman hyvin oli laivanvarustajien ja varsinkin päävarustajien seurattava ahkerasti alan kehitystä ja tapahtumia. Nils Burtz luki esimerkiksi saksankielistä *Marberrgers Kauffmans-Magazin* -lehteä.<sup>103</sup>

## Taitavat vai taitamattomat laivanvarustajat?

Helsingin laivanvarustuksen ja merenkulun perusteella laivanvarustajat eivät olleet niin taitamattomia kuin laivuri Hans Bossen väitti. Päinvastoin he olivat ammattitaitoisia, alaansa tiiviisti seuraavia ja kielitaitoisia liikemiehiä. He tunsivat keinot, joilla laivanvarustus oli mahdollisimman kannattavaa ja myös käyttivät niitä, joskus jopa varsin häikäilemättömästi. Tällöin merimiesten olosuhteet eivät olleet ensimmäinen varustajien huolenaihe, vaikkakaan heitä ei voinut kohdella miten tahansa. Merimiesten oli saatava palkka ja ruoka ajallaan, jotta laivat liikkuiivat. Palkan määrä ja ruuan laatu oli toinen asia. Helsingin merenkulusta ja laivanvarustuksesta 1700-luvun puolivälissä välittyikin hyvin samankaltainen kuva kuin minkäläinen tilanne oli 1800-luvulla.<sup>104</sup>

Hans Bossen oma valitus on kuitenkin ehkä vieläkin parempi osoitus ainakin laivanvarustuksen kannattavuudesta 1750-luvun alussa. Jos laivanvarustajat olisivat olleet täysin taitamattomia, niin tuskin toiminta olisi ollut kovin kannattavaakaan. Jättäessään valituksensa muita osakkaita kohtaan Bossen omisti vain 2/32 aluksestaan. Valituksessaan Bossen vaati muita osakkaita lunastamaan osuutensa, jos toimintaan ei tule muutoksia. Kuitenkin jo saman vuoden lopulla Bossen osuus aluksesta oli noussut 10/32 osaan. Valitus olikin siten ilmeisesti vain muistutus muita osakkaita kohtaan ja toisaalta keino saada osa varustajista luopumaan osuuksistaan hänen itsensä hyväksi.

## Viitteet

1. Laivuri Hans Bossen valitus kaljuutti Fred och Lycka:n muita osakkaita vastaan. HKA. CB:33. MP:n liitteet 1753, Bossen kirjelmä 16.5.1753.
2. Hornborg 1950, s. 138, 160, 204-206; Kuisma 1983, s. 17-21, 109-114.
3. HKA. Kaupungin tilit 1737-49. Tuulaakitilit; Hornborg 1950, 160.
4. HKA. Kaupungin tilit 1745-69. Tuulaakitilit.
5. HKA. Kaupungin tilit 1747-1749. Tuulaakitilit sekä satama- ja siltarahatilit kotimaanliikenteessä olleista aluksista.
6. Högberg 1969, 28-29.; Nyström 1982, 81; Wuorinen 1959, 118-119.
7. Alanen 1957, 37; Hornborg 1950, 120, 155-158; Kaukiainen 1993, 37-38; Nikula 1971, 469-470
8. HKA. Ca: 44 MP 5.12.1744; Ca:46. MP 18.3.1745; Ha 4. Valtakunnan registratuura 22.7.1745 ja 28.8.1745.
9. Almqvist 1949, 379-380. Tiedot Helsingin kauppalaivaston määrästä ja koostumuksesta perustuvat ensisijaisesti kaupungintielien joukossa oleviin satama- ja siltarahatiliin.
10. HKA. Ca:55. MP 4.5., 8.5.1751; Cb:29. MP:n liitteet 1751.
11. Hornborg 1950, 333.
12. HKA. Ga:3. Hkk ptk. 16.8.1757; Ga:6. Hkk ptk. 27.3.1764; Hornborg 1950, 207; Sederholm 1880, 16.
13. HKA. Ca:62. RP 31.7.1756; Ca:69. MP 16.8.1763 § 1; Hornborg 1950, 336; Forsius 1757, 84
14. HKA. Ca:66. RP 12.7.1760 § 2; Cederlöf 1955, 356; Hornborg 1950, 503-504; Nikula 1971, 462.
15. Lisäksi rakentajille luvattiin ylläpito ja korvaus matkakustannuksista. Työn oli määrä kestää noin 9 kuukautta, jonka jälkeen aluksen oli määrä olla purjehdusvalmiina. Aluksen kolin tuli olla 18-19 syliä pitkä. HKA. Ca:77. RP 25.3.1771 § 2; Nyström 1982, 150; Ojala 1996, 48-53.
16. HKA. Ca:61, RP 4.8.1755 liitteinen; Ca:63, MP 19.9.1757; Hornborg 1950, 330.
17. HKA. Cb:27: MP:n liitteet 18.9.1749; Ca:65. RP 9.5.1759 § 1; Ga:4. Hkk ptk. 16.1.1759; Ca:68. Maistr. 8.5.1762 § 1; Kaupungin tilit 1762. Satama- ja siltarahatilit, 328; Ga:2. Hkk ptk. 23.7.1754; Ca: 63. MP 21.5.1757.
18. Esim. HKA. Ga:1-11. Hkk ptk 24.4.1744, 23.-24.3.1750, 18.1.1752, 8.10.1756, 12.7.1757, 14.4.1760, 26.9.1761, 16.4.1765, 12.6.1766, verifikaatit 1766, 19, 31.7.1771, 21.11.1772.
19. Myhr maksoi 75 lästin aluksesta varusteineen 9520 kuparitaaleria ja Sederholm 81 lästin aluksesta 7305 kuparitaaleria. HKA. Ga:8. Hkk ptk. 23.4.1767, verifikaatit 1767, 27.
20. HKA. Cb: 36. MP:n liitteet 1754, aluksen piilukirje, päiv. Brahestad 13.4.1753; Kaupungin tilit 1754. Satama- ja siltarahatili, 505; Ca:64. MP 20.11.1758 § 3.
21. HKA. Ca:50. MP 7.11.1747; Kts. myös Cederberg 1950, 34.
22. Davis 1962, 77-78; Nyström 1982, 260; Ojala 1996, 96-124.
23. HKA. Kaupungin tilit 1750-52, 1770-72. Satama- ja siltarahaluettelot.
24. Hornborg 1950, 143-144; Nyström 1983, 252.; Stadin 1993, 44.
25. HKA. Cb: 27. MP:n liitteet 1749, brigantiini Nordstiernan mittakirje 13.9.1749.
26. Esim. HKA, Ba:1 Hgin merimieshuoneen miehistöluettelot 1764 nrot 1 ja 6; Kaupungin tilit 1745. Tuulaakitilien kuitit.
27. HKA. Kaupungin tilit 1757 ja 1759. Tuulaakitilit 1757, 157, 161, 231, 299, 325, 337; Tuulaakitilit 1759, 188; Wuorinen 1959, 230.
28. Aluksia voitiin myös muuttaa kaljaaseiksi, näin tehtiin ainakin kaljuutti Printz Hindrichin kohdalla. HKA. Kaupungin tilit. Satama- ja siltarahatili 1770, 593, 1771, 565-567; Hornborg 1950, 335; Nyström 1982, 270; Ojala 1996, s. 109.
29. Termiä fregatti käytettiin harvoin, useimmiten Helsingin suurimmista laivoista käytiin vain nimitystä laiva. Helsingin lähistöllä laivoista ainakin Anders Johan Nordenskiöld, August Ehrensvärd (II) ja Helsingfors olivat varmasti fregattilaivoja HKA. Ca:75. MP 17.7.1969; Ca:76. MP 11.8.1770 § 7; Ca:77. MP 6.11.1771; Ojala 1996, s. 99-103.
30. HKA. Kaupungin tilit 1745. Tuulaakitilit, tulleet 45-48, 52, 54-63, lähteneet 5-6, 35-36, 40-45; Ca:52. MP 27.6.1748; Ba:1. Merimieshuoneen miehistöluettelot 1764-1772; Davis 1962, 71.
31. HKA. Ca:77. RP 25.3.1771 § 2; Nikula 1933, 173.
32. Kuisma 1983, 61, 78-81, 144-.
33. Nikander 1930, 142-143.
34. HKA. Kaupungin tilit 1749-1772. Satama- ja siltarahatilit.
35. Nikander 1930. 147; Olin 1927, 242.
36. 220 lästin General Gouverneuren von Rosenin kokonaishinnaksi v. 1748 voi laskea 160 000 kuparitaaleria. Vastaavasti 2,5 lästin jahti Anna Fredrika maksoi v. 1759 900 kuparitaaleria. HKA. Ca:52. MP 1.3.1748; Ca:4 Hkk ptk 6.8.1759; Kuisma 1983. 32-33.
37. HKA. Ca:44. MP 15.2., 18.2. Ja 29.2.1744; Cb:21. MP:n liitteet 29.2.1744; Ca:62. MP 27.10.1756 § 1; Eal:36. N. Burtz Hgin maistraatille 15.10.1756; Nikander 1930, 141.
38. Hornborg 1950,285-289; HKA. Ca:53. MP 27.10., 29.10.1750; Ca:75. MP 4.2.1769 § 2, 20.2.1769 § 2.
39. Alanen 1957, 413-415; Åkerman 1937, 69, 87, 96, 119; Kuisma 1983, 34-35; Samuelsson 1951, 154.
40. HKA. Cb:26. MP:n liitteet 1748, kauppakirje 29.8.1747, kauppakirje 31.1.1748. Kts. Myös Ca:61. MP4.8.1755. Osamaksukauppa oli muutenkin yleinen laivakaupoissa. Alanen 1957, 47-48.
41. HKA. Ca:53. RP 15.6., 22.6.1750; Kuisma 1991, 123, 128, 271;

- Samuelsson 1951, 216; Nikula 1971, 630-631.
42. Stiernman 1753, 513-; Olin 1927, 91; Wuorinen 1959, 370.
43. HKA. Kaupungin tilit 1750-53, Satama- ja siltarahaluettelot; Davis 1962, 82-83.
44. Brandt-Granschoug 1772, 13-14; Nystöm 1982, 118; Stiernman 1753, 545.
45. HKA. Ca:69. RP 28.9.1763 § 2 ja 31.8.1763 § 7; Ca:70. RP 9.5.1764 § 7; Nyström 1982, 118.
46. Esim. HKA. Ca:60. RP 18.10.1755; Ca:62. RP 31.7.1756; Hornborg 1950, 345-346.
47. HKA. Kaupungin tilit 1752-72. Satama- ja siltahatilit; Hornborg 1950, 338; Åkerman 1937, 432.
48. Hornborg 1950, 206, 318, 330, 346; Mäntylä 1994, 298; Nikander 1930, 140, 143.
49. HKA. Kaupungin tilit 1750-52. Satama- ja siltarahatilit; Ga:1. Hkk ptk. 26.1.1745; Ga:4. Hkk ptk. 6.8., 10.10.1759; Ca:58. RP 20.12.1753; Ca:66. MP 21.1.1760 § 4; Ca:68. MP 20.11.1762 § 2; Ca:75. RP 4.12.1769 § 4; Kaupungin tilit 1765, tuulaaki, 189; Hornborg 1950, 206, 317, 329-330, 345; Nikander 1930, 147; Nikula 1971, 475.
50. Esim. HKA. Ca:61. MP 18.6.1755; Ca:65. RP 4.6.1759 § 2; Ca:77. RP 16.9.1771; Hornborg 1950, 330, 426.
51. Alanen 1957, 374-378; Hornborg 1950, 347-348; Wuorinen 1959, 63. Olin 1927, 183.
52. Söderberg 1935, 105; Wuorinen 1959, 250-251.
53. HKA. Ca:49. RP 26.9.1747; Spooner 1983, 78-87.
54. HKA. Ca:55. MP 31.8.1751 § 3; Ca:64. RP 5.6.1758 § 2; Ca:66. RP 21.1.1760 § 4. Ca:68. RP 8., 10.2.1762; Ca:70. RP 9.5.1764 § 7, RP 29.10.1764 § 5; Åkerman 1937, 77. Nordenstreng 1908, 148, 151.
55. HKA. Ca:68. RP 13.2.1762 § 1; Söderberg 1935, 203.
56. HKA. Ca:65. MP 14.7.1759 § 4, 221.11.1759 § 1; Ca:68. RP 30.1.1762; Spooner 1983, 130, 270.
57. Hornborg 1950, 206; Nikula 1971, 497; Wuorinen 1959, 254.
58. HKA. Ca:71. MP 9.10.1765 § 2; Ca:75. RP 13.7.1769 § 1; Alanen 1959, 70; Hornborg 1950, 341.
59. Blomstedt 1986, 171; Nikula 1971, 497.
60. Alanen 1957, 71-72; Wuorinen 1959, 255, 264.
61. HKA. Raastuvanoikeuden aktiit 1756, kansio 4. Kapteeni Thomas Matheizenin saamat ohjeet laiva von Rosenin Espanjaan ja Välimerelle suuntautuvaa matkaa varten.; Modee IV, 2679; Davis 1962, 168-173; Ojala 1996, 235-236.
62. HKA. Ca:60. RP 4.5. ja 6.5.1754; Ca:64. MP 16.9.1758 § 5, RP 30.9.1758 § 5; Stiernman 1753, 544-545 (Sjölög 1667).
63. HKA. Cb:26. MP:n liitteet 21.10., 21.6., 3.7.1749; Bb:1. Hgin merimieshuoneen päästökatselmusluettelot 1764-1772. Kts. myös Nikula 1971, 500.
64. HKA. Ca:58. RP 26.5.1753 liitteinen (Cb:33); Cb:35. Jahti Siöhieltenin tilit 6.4.1754. Myös noin 5 % kaplaakia maksettiin ainakin Turussa. Nikula 1971, 477.
65. Nikula 1971, 500-501.
66. HKA. Ca:65. MP 12.5.1759 § 5; Ca:76. MP 10.7.1765 § 1; ca:74. MP 6.7.1768; Cb:45. MP:n liitteet 10.9.1759.
67. HKA. Ca:71. MP 10.7.1765 § 1; Ca:72. MP 3.9.1766 § 1; Ca:74. MP 1.7.1768; Kaupungin tilit 1765. Tuulaakitilit, 237.239.
68. HKA. Kaupungin tilit. Satama- ja siltarahatilit 1751, 474, 1754, 475; Blomstedt 1986, 171-172; Davis 1962, 85-86; Nikula 1971, 498-499.
69. Börjeson 1932, 264.
70. Hornborg 1950, 340-342; Mattila 1954, 76-83; Wuorinen 1959, 256.
71. Hornborg 1950, 341; Nikula 1971, 504-505.
72. HKA. Ba:1. Hgin merimieshuoneen miehistöluettelot 1764-1772; Börjeson 1932, 345-347.
73. Modee II, 2684-2685; Modee IX, 654; Mattila 1954, 87-88; Kaupungin tilit 1755-59, 1765-69. Tuulaakitilit.
74. Davis 1962, 147-148.
75. Alanen 1957, 77-78.
76. HKA. Kaupungin tilit 1745-49, 1755-59, 1765-69. Tuulaakitilit; Ba:1. Merimieshuoneen miehistöluettelot 1764-1772; Olin 1927, 175-179, 187.
77. HKA. Kaupungin tilit 1769. Tuulaakitilit, 481, 575; Kaukianen 1993, 53-54.
78. HKA. Kaupungin tilit 1745-49, 1755-59, 1765-69. Tuulaakitilit; Nikula 1971, 505-506; Olin 1927, 215.
79. HKA. Ca: 54 RP 29.4.1751; Olin 1927, 216-217.
80. Tankar om Svensk Sjöfarten 1771, 319; HKA. Cb:35. RP:n liitteet 4.5., 11.5.1754. Huukarijahti St. Johanneksen tilit vuodelta 1753.
81. Tankar om Svenska Sjöfarten 1771, 317.
82. Esim. HKA. Ca:46. MP 26.8.1745; Ca:50. MP 7.11.1747; Ca:53. MP 25.9.1750; Ca:55. MP 18.11. 1751 § 1; Nikula 1971, 441-447.
83. Nyström 1982, 297.
84. HKA. Cb:44. MP:n liitteet 4.8.1758; Kaupungin tilit 1765-69; KA. Mf. CD 1973 (VA). Kungl. General Tullstyrelsen. Sjötullen. Personella berättelser 1766-67, Helsingfors; Hornborg 1950, 330.
85. HKA. Ca:55. MP 23.9.1751 § 2, § 5; Ca:64. MP 20.11.1758; Ca:65. RP 31.5.1759, MP 16.11.1759.
86. HKA. Cb:44. MP:n liitteet 1758. And. Baerin kirje Erich Grönbergille 28.7.1758; Ca:65. RP 31.5.1759.
87. HKA. Ca:70. RP 21.3.1764 § 1.
88. VA. FR 352. Vol. 44 (FR). Frihetstidens utskottshandlingar. Nylands och Tavastehus läns landshöfningarnas riksdagsrelation 1751 § 8; Mf. 64265. Hgin RP 26.7.1749; Ojala 1996, 303-310.
89. Sederholm 1880, 16.

90. HKA. Kaupungin tilit 1750-51, 1760-61, 1770-71. Satama- ja siltarahatilit; Ca:55. MP 1.5.1751; Ca:67. MP 27.7.1761 § 4, 5.8.1761 § 5, 31.8.1761 § 1; Ca:77. MP 18.6.1771, 7.8.1771, 14.10.1771, 6.11.1771.
91. HKA. Ca:69. RP 22.8.1763 § 6, MP 27.9.1763 § 2, MP 10.10.1763 § 1; Ca:75. MP 5.4.1769 § 1; Kaupungin tilit 1749-1772. Satama- ja siltarahatilit.
92. HKA. Kaupungin tilit 1751-52. Satama- ja siltarahatilit; Ca:77. MP 14.10.1771; Ca:78. MP 14.9.1772.
93. HKA. Ca:70. MP 21.5.1764 § 4; Ca:72. MP 3.9.1766 § 1.
94. Cederlöf 1955, 331-334, 341.
95. Kuisma 1993, 267-268.
96. HKA. Cb: 27. MP:n liitteet 1749, meripassihakemus 17.8.1749; Kaupungin tilit 1749. Tuulaakitilit, lähteneet nro 15, tulleet nro 14, Satama- ja siltarahatilit, 97. Kts. Myös HKA. Ca:65. MP 7.7.1759 § 4; Nikula 1971, 476.
97. Brandt-Granschoug 1772, 13; Wuorinen 1959, 371, 400-401.
98. HKA. Ca: 62. RP 31.7.1756; Ca:65. MP 14.7.1759 § 4, 21.11.1759 § 1; Ca:69. MP 16.8.1763 § 3, 31.8.1763 § 7; Kaupungin tilit 1764-1772. Satama- ja siltarahatilit; Alanen 1957, 424; Kuisma 1983, 35, 119.
99. HKA. CA:60. RP 12.11. 1754.
100. Vuonna 1754 tehdyn tiliselvityksen mukaan palkkio oli 2 % rahtimaksuista. Tuolloin palkkio oli ollut noin 122 kuparitaleria. HKA: Ca:60 RP 8.4.1754 liitteineen (Cb:35).
101. HKA. Ca:60. RP 12.11.1754; Z. Gowiniuksen eräs viimeisistä tehtävistä General Gouvenour von Rosenin päävarustajana oli myydä huutokaupalla muiden osakkaiden puolesta haaksirikkoutuneen aluksen pelastetut purjeet, ankkureita ja muuta jäämistöä. HKA: Ga:2. Hgin hkk ptk. 14.11.1757.
102. HKA. Ca:63. RP 17.9.1757; Ca:65. RP 4.7.1759 § 2; Hornborg 1950, 493; Åkerman 1937, 306, 309, 312, 315, 327, 348-354.
103. Åkerman 1937, 349, 432, 486.
104. Esim. Kaukiainen 1998.

## LÄHDELUETTELO

### Painamattomat lähteet

- Rikssarkivet, Stockholm (RA)
- Frihetstiden utskottshandlingar:  
Nylands och Tavastehus läns landshöfdingarnas riksdagsrelationer (mf. VA)
- Kungl. General Tullstyrelsen:  
Sjötullen, Personella berättelser (mf CD 1973, VA)
- Kansallisarkisto (ent. Valtionarkisto), Helsinki (VA)  
Renovoidut tuomiokirjat  
Helsinki
- Helsingin kaupunginarkisto, Helsinki (HKA)  
Huutokauppakamarin arkisto (lyh. Hkk)  
Pöytäkirjat verifikaatteineen 1744-1772 (Ga:1-11)
- Kaupunginkassan arkisto:  
Kaupungin tilit
- Maistraatin arkisto:  
Maistraatin ja raastuvanoikeuden pöytäkirjat (lyh. MP, RP)  
Maistraatin pöytäkirjojen liitteet
- Merimieshuoneen arkisto:  
Alusten miehistöluettelot 1764-1772  
Alusten päästökatselmuettelot 1764-1772
- Raastuvanoikeuden arkisto:  
Ratkaistut asiat  
Aktit 1752-1772
- Yksityisarkistot:  
Hartmanin jäljennöskokoelma (Ha)

### Painetut lähteet

- Brandt, Johan Alex. - Granschoug, Johan Fried, 1772. Afhandling i Svenska Sjölagfarenheten, Om sjörätts-saker, och theras handterande vid laga domstol. Uppsala.
- Cederberg, A.R., 1950. Suomen maaherrojen valtiopäiväkertomukset 1755 - 1756. Toim. A.R.  
Cederberg. Suomen historian lähteitä VII. SHS. Helsinki.
- Forsius, Henrik, 1757. Historisk och Oekonomisk Beskrifning öfver Stapelstaden Helsingfors. Julk. suomeksi Historiallinen ja kansantaloudellinen kuvaus Helsingistä, Uudenmaan tapuli kaupungista, II osa.

- Entisaikain Helsinki. Helsingin historia-yhdistyksen vuosikirja II. Helsinki 1937.
- Modee I-IX. Modee, R.G. Utdrag utut alle Publique Handlingar, Placater, Förordningar, Resolutioner och Publicationer. Stockholm 1742-1777.
- Sederholm, 1880. Genealogiska anteckningar rörande släkten Sederholm och dess utgreningar. Samlade af Johan Sederholm. Stockholm.
- von Stiernman, And. Anton, 1753. Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar etc. angående Sveriges RikesCommerce, politie och oeconomie. Tredie del. Stockholm.
- Tankar om Swenska Sjöfarten, Eller Den så kallade Frakt-Handeln. Stockholm, 1771. HYK. Calenius-Naumanska samlingen B 35:36.
- Åkerman, Birger, 1937. Bouppteckningar i Helsingfors stad 1679-1808. Suomen sukututkimusseuran julkaisuja XIII. Helsinki.
- Kirjallisuus**
- Alanen, Aulis J., 1957. Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert. Annales Academiae Scientiarum Fennica B 103. Helsinki.
- Almqvist, Daniel, 1949. Tillståndet i Sveriges städer 1747. HT 1949.
- Blomstedt, Yrjö, 1986. Helsingkiläissuku Heidenstrauch. Laki, suku ja yksilö. Tutkielmia, esseitä ja kirjoituksia 40 vuoden ajalta. Professori yrjö Blomstedtin 60-vuotisjuhlakirja 25.3.1986. Juva.
- Börjeson, D. Hj. T, 1932. Stockholms segelsjöfart 1732-1932. Anteckningar om huvudstadens kofferdiflotta och dess män med en översikt av stadens och rikets sjöfarts förhållanden från äldsta tid intill våra dagar. Stockholm.
- Davis, Ralph, 1962. The rise of the english shipping industry in the seventeenth and eighteenth centuries. London.
- Cederlöf, Johannes, 1955. Ekenäs stads historia II. 1721-1809. Ekenäs.
- Hornborg, Eirik, 1950. Helsingin kaupungin historia II. Ajanjakso 1721 - 1809. Helsinki.
- Högberg, Staffan, 1969. Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738-1808. Lund.
- Kaukiainen, Yrjö, 1998. Laiva Toivo, Oulu. Kansanelämän kuvauksia 46. SKS. Jyväskylä.
- Kaukiainen, Yrjö, 1993. A History of Finnish Shipping. London-New York.
- Kuisma, Markku, 1983. Kauppasahojen perustaminen Suomessa 1700-luvulla (1721-1772). Tutkimus päätöksentekoprosessista. Bidr. FNF 129. Helsinki.
- Kuisma, Markku, 1991. Helsingin pitäjän historia III (1713-1865). Isostavihasta maalaiskunnan syntyyn. Jyväskylä.
- Kuisma, Markku, 1993. Metsäteollisuuden maa. Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620-1920. Jyväskylä.
- Mattila, Tapani, 1954. Helsingin merimieshuone ja kaupungin meren kulkijaväestön sosiaalinen turva vv. 1760 - 1937. Entisaikain Helsinki V. Kauppiain ja merenkulkijain Helsinki. Helsinki.
- Mäntylä, Ilkka, 1994. Porvoon kaupungin historia II. 1602-1809. Porvoo.
- Nikander, Gabriel, 1930. Lovisa Stads historia I. 1745-1808. Lovisa.
- Nikula, Oscar, 1933. Svenska Skärgårdsflottan 1756-1791. Skrifter utgivna av svenska litteratursällskapet i Finland Nr 380. Helsingfors.
- Nikula, Oscar, 1948. Malmska handelshuset i Jakobstad. SSLF 316. Helsingfors.
- Nikula, Oscar, 1971. Turun kaupungin historia 1721-1809 II. Turku.
- Nordenstreng, Sigurd, 1908. Fredrikshamn stads historia I. Fredrikshamn.
- Nyström, Maurits, 1982. Norrlands ekonomi i stöpsleven. Ekonomisk expansion, stapelvaruproduktion och maritima näringar 1760-1812. Umeå Studies in Economic History 4. Göteborg.
- Ojala, Jari, 1996. Tuhannen purjelaivan kaupunki. Kokkolan purjemenkulun historia. Jyväskylä.
- Olin, J., 1927. Åbo sjöfarts historia I. Intill branden 1827. Åbo.
- Samuelsson, Kurt, 1951. De stora köpmanshusen i Stockholm 1730-1815. En studie i den svenska handelskapitalismens historia. Stockholm.
- Spooner, Frank C, 1983. Risks at sea: Amsterdam insurance and maritime Europe 1766-1780. Cambridge University Press.
- Stadin, Kekke, 1993. Maktkamp på Arboga redd. Sjöfart inom skrå och aktiebolag. Opuscula Historica Upsalensia 11. Sweden.
- Söderberg, Tom, 1935. Försäkringväsendets historia i Sverige intill Karl Johanstiden. Stockholm.
- Wuorinen, R, 1959. Turku kauppakaupunkina Ruotsin vallan loppukautena 1-2. Hist. Tutk. 50:11948. Forssa.

## SHIPOWNERS IN HELSINKI IN THE MID 18<sup>TH</sup> CENTURY

*“As a part owner of a local ship I am most aware of the fact that the Company shows a marked lack of interest in the ship, or the most profitable use thereof, even to the extent of them having been unable in a long time, notwithstanding my repeated complaints, to meet for a discussion...”<sup>1</sup>*

In this manner did the captain of the *Fred och Lycka*, Hans Bossen, begin his complaint against the ship’s other owners in Helsinki in 1753. This article tries to discover whether the complaint was valid, and explores the state of shipping and seafaring in Helsinki in the mid 18<sup>th</sup> century.

At the start of the 18<sup>th</sup> century, Helsinki was one of the three staple towns in Finland, then a part of the Swedish kingdom. As the staple towns had a monopoly on foreign trade, Helsinki should have been a prosperous seafaring town. This, however, was not the case. After the Great Northern War between Sweden and Russia called the Great Hate (1713-1721), by the Finnish, the start of century was a time of slow rebuilding for Helsinki, a small town with a population of only about 1,000. The local merchants used all their capital in rebuilding the town, so that buying ships for trading was in practice impossible. Most of the vessels in Helsinki at that time were coastal boats sailing not further than Stockholm and the Baltic ports. The merchants from Hamina, a town east of Helsinki, were more active and founded several modern sawmills in Helsinki. The more conservative merchants in Helsinki preferred exporting coarsely sawn timber. Only after the Crown forbade this export did boards and planks become the leading export product in Helsinki and the rest of Southern Finland until the 19<sup>th</sup> century.<sup>2</sup> The most important product imported to Finland at the time was

salt, mainly shipped from the Mediterranean, but occasionally also from Stockholm.

Another Russo-Swedish war in 1741-1743, known as the Lesser Hate, with an ensuing Russian occupation of the town, disturbed life in Helsinki, but it did not cause large-scale destruction. After the war, life continued as before, with the exception of many new inhabitants moving in from Hamina, which had been ceded to the Russians. The merchants from Hamina brought with them a couple of large ships, which for some years used Helsinki as their home port. In 1748 the start of construction work on the fortress island Viapori (from Swedish *Sveaborg*, ‘The Swedish Castle’) off Helsinki changed everything. The number of inhabitants increased manifold in a few years, bringing about a vast increase in trade and seafaring.

### Expansion of foreign trade and tonnage

Not counting the larger ships brought from Hamina after the Lesser Hate, the foreign trade from Helsinki continued as before the war, mainly in the Baltic area. Since the ships owned by the Hamina merchants stopped calling in Helsinki, there was not one ship sailing to Helsinki from the Mediterranean until 1749. But this changed rapidly after the great construction project in Viapori started in 1748. Now ships sailed to Helsinki from the Mediterranean, Western Europe, and the Baltic ports. Even the Mediterranean trade could now be handled in ships owned by Helsinki merchants.<sup>3</sup>

Foreign trade continued briskly until the Seven Years War, further increased by ships from Stockholm providing the Via-

pori construction work with goods and then continuing without cargo to Baltic ports, probably to carry grain to Stockholm. In addition to the Baltic traffic, the Pomeranian trade was important for Helsinki seafaring. Several cargoes of grain were shipped to town every year from Stralsund. In 1757, after the outbreak of the Seven Years War, the construction of Viapori was laid down and the garrison was shipped to Pomerania. This meant a decrease in trade in Helsinki. The decrease was marked in the Baltic area, but trade with Mediterranean ports increased during this time. This increase in the mid 18<sup>th</sup> century meant that while 111 ships sailed from Helsinki to foreign ports between 1745 and 1749 with a total burden of 3,800 lasts, the corresponding figures for 1765-69 were 110 ships and 5,600 lasts.<sup>4</sup> (Last was used in Sweden for ship measurement and tonnage: one Swedish *löst* equalled 2.45 tons in the 18<sup>th</sup> century.)

The domestic trade in Helsinki increased after the Viapori construction got under way. In 1747, there were 23 vessels calling in the port of Helsinki from other Swedish ports, and 54 vessels in 1749. These figures do not include vessels based in Helsinki, which means that the total trade must have been much larger. These domestic vessels of 1749 carried about 700 lasts; 13 of the vessels sailed from Stockholm, carrying 208 lasts. This means that the volume of domestic trade was as large as that of foreign trade, as the 23 vessels sailing from foreign ports the same year carried 701 lasts.<sup>5</sup>

The foreign trade policy of Sweden during the 18<sup>th</sup> century was based on the decree of 1724, called the *produktplakat* (Decree on Imported Products). By this, the Crown prevented trade with foreign vessels, excluding those vessels carrying products from the country under whose flag they sailed, or her colonies. The customs duties for foreign vessels were increased by 50%, and other duties were imposed on foreign vessels. For example, customs and other duties for boards and planks shipped on a foreign ship were five times higher than for those carried on a Swedish vessel.<sup>6</sup>

This meant that in order to be able to sell their products at a competitive price abroad, the merchants in staple towns had to acquire new large ships. The government helped with this by

allowing the towns to buy their ships abroad without having to pay customs duties on them, but only some merchants in Hamina were able to do this, backed by Dutch loans. Merchants in Helsinki owned about ten decked vessels in the late 1730's, the rest of the tonnage being open in coastal trade. The largest vessels carried about 30 lasts.<sup>7</sup>

In December, 1744, the burghers in Helsinki decided to apply for the right to buy one or two decked oak-built ships in Holland and requested the same treatment by the Crown as for ships built in Sweden. The arguments for this were the possibility to receive a loan in Holland and the fact that oak-built ships would last longer than ships built in Sweden. The government turned down their request. The magistrate of Helsinki had already earlier requested a free storage area in Stockholm, making it possible to clear the customs first in Helsinki for products shipped via Stockholm. Even this request was turned down and the customs were still to be paid in the first Swedish port.<sup>8</sup> This meant that the only option left for the Helsinki merchants was to buy a large ocean-going ship themselves.

After these initial problems, the tonnage in Helsinki grew quickly. According to a report on Swedish towns in 1747, there were only four vessels in Helsinki used for foreign trade, carrying a total of 318 lasts. There were some smaller vessels used for coastal trade. Already in 1751, there were 34 vessels with a total burden of 1127 lasts.<sup>9</sup> These included some larger ships used for foreign trade, and several clinker-built smaller vessels used mainly for carrying building materials for the construction work on Viapori. The construction made large demands on the carrying capacity of the town's merchants, and vessels had to be acquired fast. The durability and quality of the vessels were not very important in this situation, and the popular clinker-built open boats of some 50 lasts used in Helsinki at the time did not survive long.<sup>10</sup> They, however, made it possible to carry on lucrative business transactions with a relatively small investment.

In the 1750's the number of smaller vessels diminished while the number of the ships used for foreign trade remained more or less constant. The merchants concentrated their efforts more on foreign trade, while still providing adequate service for the

Crown's transportation needs for Viapori. This trend became even more marked in the late 1760's when the construction of Viapori was at a standstill. This meant that there was more timber to be sold abroad, and consequently increased the need for larger tonnage. In 1772, 87% of the tonnage carried more than 50 lasts. The same year saw the launching of the largest ship in Helsinki, the *Konung Gustaf III* of 317 lasts.<sup>11</sup>

## ACQUIRING NEW SHIPS

Helsinki shipowners had two main options for acquiring a vessel. Either they bought a ship, often in Ostrobothnia, or had one built. The first real dockyard in Helsinki was founded in Ullanlinna in 1745; its ownership was initially divided in 32 shares, as was the case with the vessels. The dockyard was only valued at a couple of thousand copper talers, partly because it was built on land owned by the town. It was a simple construction of some buildings and scaffoldings, pitch and tile ovens, and miscellaneous tools and materials. The dockyard had only a few owners in the 1760's, and later it was totally owned by the merchant Johan Sederholm.<sup>12</sup>

The dockyard made it possible for the shipowners to build their ships in Helsinki. It was also used for repairs, even for ships based in other ports, making the yard a lucrative business for its owners. Some vessels were built with the intention that they would not be based in Helsinki, including some vessels for the Crown and for shipowners in St Petersburg.<sup>13</sup>

A labourer was paid two copper talers a day in the late 1750's, which was not considered fair pay. In Turku and Tammissaari this discontent even led to strikes. In 1757 the labourers and in 1760 the seamen working at the dockyard aired their discontent, but matters stood as they were. On the other hand, H.J. Siliacks, representing the shareholders of the dockyard, demanded 12 hours of work per day instead of ten hours.<sup>14</sup> There was no increase in pay during the following years, even though prices went up.

To keep the wages stabile, the dockyard contracted groups of carpenters for building ships. In 1770 a group of carpenters from Ostrobothnia agreed to build a large ship in Helsinki. The

twenty carpenters were paid four hundred copper talers each, while the blacksmith and master carpenter were paid five hundred talers each. At the completion of the work a sum of 360 talers was divided among the builders.<sup>15</sup>

## Wrecks as material for new vessels

The shallow and dangerous waters off the coast of Southern Finland provided the burghers with another way of acquiring vessels. The imperfect charts and fairways caused many shipwrecks, especially for foreign ships. Sometimes the wrecks were sold in public auctions to the highest bidder. Buying a wreck was usually very profitable, even though the wrecks were often badly damaged. The buyer or buyers obtained a seaworthy vessel (after repairs at the dockyard) for a fraction of the cost of a new vessel. Zacharias Govinius bought the wreck and cargo of the Norwegian *Concordia* for 45,000 copper talers. After its restoration, the renamed *Augustin Ehrensward* was valued at 150,000 talers, making this a bargain for the owners despite the extensive repairs.<sup>16</sup> The *Fred och Lycka* of 90 lasts, the *Printz Carl* of 100 lasts, the *Anna Johanna*, and the *St Johannes* were among the ships that had been shipwrecked and repaired for their new owners.<sup>17</sup>

Not only whole wrecks were sold in auction, but also parts of rigging, cordage, sails, and other items like compasses. These were used when new ships were built or old ones repaired at the dockyard. Very often these items were bought by Johan Sederholm, presumably for the other owners of the dockyard. For example, he spent 20,000 copper talers to buy all four riggings of a Crown ship offered for sale in 1766.<sup>18</sup>

New ships were also sometimes auctioned in Helsinki. In 1767 the Viapori fortress sold three large vessels, two of which were oak-built. These ships were sold with all their equipment, giving their new owners good value for their money.<sup>19</sup> Some used ships were bought in other ports by shipowners in Helsinki, but this was quite rare.<sup>20</sup>

Having a ship built in or near Helsinki seems to have been cheaper than buying a ship in Ostrobothnia, partly because the shipowners often owned sawmills and were thus able to use

their own timber for the ships. Also, all other materials needed for shipbuilding were readily available in Helsinki; for example, hemp for ropes could easily be bought in the Baltic ports.<sup>21</sup>

## Modernising the fleet

The Dutch had been the forerunners of shipbuilding in the 17<sup>th</sup> century, but in the 18<sup>th</sup> century the leaders were England and France. New ship types, like the two-masted snow and brigantine, emerged, as did the barque in the late 18<sup>th</sup> century.<sup>22</sup>

As illustrated by Table 1, there were considerable changes in the fleet during this period. Most striking is the disappearing of skutas during the 1760's. They were replaced by jakts which were either one- or two-masted. This was a common phenomenon in the whole of Sweden in the mid 18<sup>th</sup> century. The jakt was cheaper and easier to handle than the skuta, and its cargo capacity was greater.<sup>24</sup> Also, the old kreijare type was abandoned; they were sometimes rigged as brigantines.<sup>25</sup>

These changes did not cause any marked downsizing of the crews.<sup>26</sup> More important was the versatility of the new types. Even the larger clinker-built skutas were not suited for sailing outside the Baltic Sea, whereas the carvel-built jakt could even make voyages to the Mediterranean.<sup>27</sup>

The first schooner was registered in Helsinki in 1774, and the first kaljases in the 1760's. The latter type originated in Central Europe.<sup>28</sup>

From 1740's until at least the early 1770's the largest ships in Helsinki in the period were full-rigged ships<sup>29</sup> with a constant number of crew members. It would seem that the largest changes in the ship types used for carrying timber had taken place already in the early 18<sup>th</sup> century. The ships of the merchant fleet in Helsinki in the 1740's were comparable with those of other ports and other countries at the time.<sup>30</sup>

The famous naval designer Fredrik H. af Chapman worked at the Viapori dockyard in the early 1760's drawing a number of new ship types for the Navy. Many carpenters from Ostrobothnia and Helsinki worked there at the time. It is probable that Chapman influenced the Helsinki dockyard through these men, especially bearing in mind that Ostrbothnian carpenters, having first worked at the Viapori dockyard, built at least one ship at the Helsinki dockyard in the early 1770's.<sup>31</sup>

## Naming Ships

The Helsinki shipowners proved good tacticians in naming their ships. Good relations with the higher civil servants, especially

Table 1. The trade fleet of Helsinki, types of vessels, 1750-52 and 1770-72<sup>23</sup>

Year	1750	1751	1752	1770	1771	1772
Type of vessel	no/lasts	no/lasts	no/lasts	no/lasts	no/lasts	kpl/lästä
ship	1/220	2/271	2/290	3/541	4/592	5/509
snow	-	-	-	4/284	2/233	2/165
kaljut	1/90	1/90	1/90	1/60	-	-
kaljas	-	-	-	1/30	2/90	2/90
brigantine	1/32	-	-	1/60	1/60	1/60
kreijare	1/65	1/65	1/65	-	-	-
jakt	7/146	7/177	7/177	3/57	3/57	4/73
skuta	8/299	11/443	10/428	-	-	-
barge	9/63	12/81	12/73	9/70	8/69	8/68

(Kaljut and kaljas were schooner-type vessels, while skuta and jakt were smaller vessels. Jakt is often translated as a sloop.)

the governor, representing the government, were very important. The governor was the most important link between the government and the shipowners;<sup>32</sup> and naming a ship after him was an easy way to make a favourable impression on him. The first ocean-going ship in Helsinki was named after General Governor von Rosen. Two other governors, Anders Johan Nordenskiöld and Hans Hindrich Boije, had ships named after them in Helsinki. Augustin Ehrensward, the leader of the fortification works in Viapori, had his name painted on the transom of two ships in the port. In Lovisa, the shipowners named their ocean-going ship the *Wrede* after the governor.<sup>33</sup> Still, more conventional names such as the *Swan*, the *Nordstiernan* or names of places were also common in Helsinki, but usually on smaller vessels only. It was not until the mid 1760's that a new ocean-going ship was named the *Helsingfors*.<sup>34</sup>

Some names were popular at certain times, often modelled after examples seen abroad. Patriotic names were popular in the 18<sup>th</sup> century, and often ships were named after kings and princes. The shipowners in Helsinki were fast to react to changes as they named a large ship the *Konung Gustav III* in 1772. Another ship in Lovisa the same year was named the *Gustav (III)*, and the next year saw a ship in Turku named the *Libertas Gustaviana*.<sup>35</sup>

## Financing the Ships

However she was financed, acquiring a ship demanded a large sum of money. A large ship cost the same as a large industrial plant in the mid 18<sup>th</sup> century, that is in excess of 100,000 copper talers. A small vessel used in coastal traffic could be bought for about 1,000 talers. A medium-sized sawmill was much cheaper.<sup>36</sup> Only a few people in the late 1740's could afford such an investment.

As had been the case after the Great Hate concerning the burghers in Hamina, the government granted a loan of 20,000 talers for the burghers of Lovisa for acquiring new ships. The burghers of Helsinki tried to achieve the same sort of financial benefits in 1744 and 1756, but both efforts were unsuccessful, forcing them to finance new ships as best they could.<sup>37</sup>

The domestic market for credit in the modern sense of the word did not exist in the 18<sup>th</sup> century, but there were some places where one could borrow money, including the parishes. The Finnish parish of Stockholm granted a loan of 12,000 talers to a customs official by the name of Burtz in Helsinki. He was a part owner of the Helsinki-based ship *General Governour von Rosen* and the loan was possibly used for financing his shares of the ship. Smaller sums could also be borrowed from the town itself, and in the 1760's these loans became larger as the town grew richer. The largest loan by the town, 6,000 talers, was granted to the master goldsmith Ekholm in 1768. He was a part owner of one of the ships based in Helsinki.<sup>38</sup>

According to the deeds of inventory, the most common sources of loans were private persons and merchant firms in the town. Many merchants involved in seafaring had acquired credit from Amsterdam to finance their shares of the ships.<sup>39</sup>

Buying a vessel or shares in a vessel was made easier by the fact that the whole purchase sum was not demanded at the time the agreement was made. For example, one J. Lillgren bought the 36 last sloop *Helsingfors Wapen* and paid 1,800 copper talers in cash and the rest, 2,000 talers, in two instalments during the next four months.<sup>40</sup>

As the town became more prosperous, mainly because of the fortification works on Viapori, acquiring new ships became easier. Sederholm's receivables from the garrison constituted the considerable sum of almost 73,000 talers in the 1770's. As the trade became brisker, the funds at the disposal of the merchants became larger. The profits were often large, making it possible for someone with good luck and courage to accumulate vast sums in a short period of time. Of course, the risks were also considerable; e.g., G.W. Clayhills and Zacharias Gowinius found themselves in financial straits because of their debts.<sup>41</sup>

## The practical side of shipping

The law from 1667 regulated shipping all through the 18<sup>th</sup> century. As a whole, the law was inadequate and left room for different interpretations.<sup>42</sup> In addition to this law, there were many

decrees and statutes that the shipowners had to take into consideration, even though these did not concern the structure of shipping companies. The companies did have several shareholders, but they cannot be considered limited companies. A ship was divided into 32 shares. In the 1760's it became a common practice to divide a ship into fewer shares.<sup>43</sup>

The companies made decisions by majority vote, each share having one vote. Thus the major shareholder could often in practice make decisions alone. The correspondent owner of the company usually had a great deal of sway, as he was in contact with the captain and was in the know as to the ship's business. Still, he had to get his decisions approved by the shareholders. A shipping company could not be suppressed unless the ship was lost; the company could be sold, though. If one of the shareholders wanted to sell out, he had to offer the shares first to the other shareholders.<sup>44</sup>

The shareholders were obliged to share the costs of the ship in proportion to the shares they owned; profits were divided in the same proportions. Each shareholder was liable for losses and debts in proportion to his shares; the liability for debts was not bound to the value of the shares, making the shareholders in some cases liable for a larger amount than their investment in the shares and the ship's costs. Problems could arise if one of the shareholders went bankrupt. One of the shareholders of the *A.J. Nordenskiöld* and the *Enigheten* of Helsinki, H.J. Tesche, went bankrupt in 1763 and the rest of the shareholders had to pay his share, over 8,500 talers, of the ship's costs.<sup>45</sup>

## Shipowners' risks

The risks to shipping in the 18<sup>th</sup> century were great. The charts were defective and the fairways poorly marked, resulting in many shipwrecks. According to sea protests made in Helsinki, a substantial portion of the vessels shipwrecked in the Gulf of Finland were sailing to St Petersburg under the English or Dutch flag.<sup>46</sup>

Of course, ships based in Helsinki often foundered, too, contributing to the swift turnover of the Helsinki fleet of traders. It is quite common to find that a ship using Helsinki as her home port for a couple of years simply vanishes from the re-

ords. Of the 28 vessels recorded in 1750, only 14 were left in the records three years later. Similarly, only 13 or 15 vessels were left in 1772 of those 25 recorded in 1769. This is not to say that all the missing ships were lost, as some of them may have been sold to another port, or given a new name after major repairs. Some of the ships may have been abandoned because of their old age; many such wrecks were left to rot in the harbour.<sup>47</sup>

Still, shipwrecks were common. All three of the large ships brought from Hamina were lost between 1745 and 1753, and the first ocean-going ship of Helsinki foundered in 1756. Many of the smaller vessels were lost as well. Especially many vessels based in Helsinki were lost in the early 1750's, the worst year being 1752 when a strong storm caused floods and many shipwrecks on the southern coastline of Finland.<sup>48</sup>

At least 21 ships based in Helsinki were lost between 1744 and 1772, but the number was probably higher in reality. Also the neighbouring towns lost ships, e.g., three ocean-going ships based in Lovisa foundered during a couple of years in the late 1760's and the early 1770's. Many Turku-based ships were lost in the 1740's and 1750's, some of them large ocean-going ships.<sup>49</sup>

Some ships, however, served their owners for a long time. For example, the ocean-going ship *Anders Johan Nordenskiöld* was based in Helsinki from 1758 to 1786. Sometimes shipwrecked vessels could be salvaged, but these accidents always meant costs and problems for the owners.<sup>50</sup>

Another danger to seafaring was piracy, still a problem in the 18<sup>th</sup> century, even though Sweden had made a truce with the pirate states operating in the southern Mediterranean and the Atlantic in the 1730's. At times of war the enemy navies were also a threat to shipping in international waters. Only a few ships based in Helsinki fell victims for these dangers, but the threat was always there.<sup>51</sup>

## Insuring ships

The risks to seafaring could be managed by insuring the vessels and their cargo. Maritime insurance was known in Sweden since the early 17<sup>th</sup> century, but became more common after

some merchants founded the first company of underwriters in Stockholm in 1739.<sup>52</sup> Before that, ships and cargoes could only be insured abroad.

Even after the insurance company in Stockholm started operations, foreign companies were often used, mainly because compensation was more certain if the risk was insured against in several companies. For example, the *Enigheten*, brought to Helsinki from Hamina, was insured for 21/32 parts in Holland and 11/32 parts in Stockholm. The international monetary crisis of 1763 caused uncertainty in the insurance market, and in part undermined shipowners' trust in any one insurance company.<sup>53</sup>

All ships based in Hamina sailing for foreign ports were already insured by 1734. There are several references to insurance policies in the archives concerning shipping in Helsinki starting from the 1750's, which indicates that Helsinki-based ships were insured too. Still, it is probable that smaller ships were not always insured.<sup>54</sup> All Helsinki-based ships sailing further than the ports in the Baltic Sea would seem to have been insured from the beginning.

Many ships sailed without insurance to save operating costs, ignoring the hazards of the sea. In a letter a merchant by the name of Pauli living in Stockholm writes in 1773: "one accident may cause more damage than the sum one can save in insurance premiums in one's whole life." Still, we find the Helsinki-based kaljut *Printz Carl* being damaged on her voyage from Königsberg to Helsinki in 1761 with three-fourths of the ship being uninsured by her owner Johan N. Myhr, while the owner of the remaining fourth part, Pehr Schwartz, had insured his share in Holland.<sup>55</sup> The shipowners strove to pay as low premiums for their insurances as they could. During the Seven Years War (1756-1763) the Crown organised convoys for Swedish ships, the use of which was encouraged by lower insurance premiums. The shipowners wanted to use this service whenever possible; if a captain failed to sail in a convoy, he had better have a good explanation for the owners of his ship.<sup>56</sup>

## PROFITABILITY

### Hiring a captain

In the early 18<sup>th</sup> century the Finnish shipowners were not able to pick and choose their captains. In particular, the captains of the larger vessels tended to be foreigners, as they were experienced in commanding such vessels. These captains were mainly German and Dutch, and some of them moved permanently to Finland. They taught Finnish seafarers, and gradually the shipowners could hire captains from their own towns.<sup>57</sup>

The captains of privately owned ships were not required to have any special qualifications for their command before 1765. After that, the captains and helmsmen had to prove their navigational skills in an examination in order to diminish the risk of shipwrecks. A skipper named Ekholm was not entered in the name roll of the town's shipping office before he had taken the examination, even though he had already served as a captain on board a vessel based in Helsinki. On the other hand, the vessel he had commanded had been shipwrecked, so perhaps his having been a captain earlier was not considered a recommendation in this case.<sup>58</sup>

Long-term experience was considered essential for new captains, especially on board ocean-going ships. For example, Peter Heidenstrauch of Helsinki was first a crew member on board a vessel sailing in the Baltic Sea before sailing as a seaman and later a helmsman on board an ocean-going ship. He received the command of his own ship only after many years' experience. His receiving the command of an ocean-going ship may have been helped by the fact that he was the brother-in-law of the shipowner J. Sederholm.<sup>59</sup>

The captains who lived in the town where their ship was based were considered more reliable than others. The captains played an important role in spreading information; they had to be aware of the political and economic developments in Europe in order to decide what cargo to take on board and where to sail. The shipowners were keen to retain reliable captains in their service.<sup>60</sup>

The captain's role in running the ship's business was quite central. He received help in his work from the Swedish consuls in foreign ports, and the agents and trading houses which did business with the shipowners. The captain's power of decision differed from case to case. Often his instructions were detailed, but on longer voyages they had to be quite summary in order for the captain to take the current situation into consideration while making decisions. As an example of the sort of instructions captains received from the owners, we can take a look at captain Thomas Matheiszen's instructions for one of the *General Gouverneur von Rosen's* voyages: The first paragraph of the twelve-page letter obliges him to further and defend the interests of the owners of the ship. Once in the Sound, he was to buy a ship's tender for the best possible price, as well as provisions for the crew. The rest of the instructions dealt with the selling of the cargo, acquiring freights for the ship, and buying cargo for the voyage back to Helsinki. The instructions ended with a reminder for the captain to write often to the owners with information of the voyage's progress.<sup>61</sup>

Upon arrival at the home port, the captain was obliged to show the owners the accounts of the voyage and give all pertinent information the owners might demand. If the owners were not satisfied, they might replace the captain with another person.<sup>62</sup>

## Captains' wages

The monthly salary for the captains in Helsinki in the late 1740's was between 150 and 180 copper talers. Even though the crew's wages rose during this time, the captain's wages remained constant, at least from 1764 to the early 1770's.<sup>63</sup> There were other remunerations paid to the captains on top of the monthly salary. He was given a percentage of the freight payments received on each voyage; the percentage seems to have been about three per cent in the mid 18<sup>th</sup> century for the captains of ships based in Helsinki. For a captain sailing in the Baltic Sea, this would come to a couple of hundred copper talers per voyage.<sup>64</sup>

On longer voyages the freights were more expensive, thus providing a larger payment for the captain. The low wages paid to the captains in the 1760's are probably due to the growing

demand for freight capacity at the time. The percentage of freight and other remunerations that the captains were paid<sup>65</sup> made it possible to give them lower monthly salaries. A ship's profit depended much on the freight fees, and the system described above ensured that the captain did his utmost to obtain profitable freights.

The best way for the owners to guarantee a captain's loyalty and his efforts to maximize the ship's profit was to make him a part owner of his ship. This arrangement was still used in Helsinki in the 1750's, but no longer in the 1760's. Probably the owners thought by that time that the captain's loyalty was best ensured by his wages and other remunerations. On smaller ships some captains were still part owners. This system was most common on the ships owned by J. Sederholm; at least four of his captains owned some shares of their ships.<sup>66</sup>

Sometimes the captain's role as a shareholder only lasted as long as he commanded the ship. For example, Johan Sederholm bought back the 1/32 part of the *Augustin Ehrensward (II)* from her captain Mathias Matheiszen as soon as he hired a new captain. Also, Anders B. Clase's ownership in the *Enigheten* only lasted as long as he had the command of the ship.<sup>67</sup>

Some of the captains were active in trying to gain ownership of their vessels. If a captain trusted his abilities and the profitability of his voyages, ships were a natural target of investment. Hans Bossen, the captain of the *Fred och Lycka* acquired 10/32 parts of his ship during his career. Many captains became shipowners when they abandoned their life at sea.<sup>68</sup>

## Signing on the crew

The trading ships of the 18<sup>th</sup> century had large crews. An ocean-going ship of two hundred lasts needed a twenty man crew, while smaller vessels in coastal traffic could do with a handful of men. In order to receive the Crown's customs benefits, according to the statute of 1731, more than half of the crew had to be Swedish, as well as the captain and the helmsman.<sup>69</sup> In practice foreign crewmembers were only signed on if Swedish seamen were not available, e.g., if a part of the crew had jumped ship in a foreign port or some crew members had died on a voyage. The shipowners preferred Swedish seamen because

their wages were lower than those of other nationalities.

The Stockholm shipping office was founded in 1748 and it ruled over all the staple ports of the kingdom. Four years later other ports were allowed to start their own shipping offices, but the Helsinki shipping office was not founded until 1759. Shipping offices ruled over working conditions and pay on board ships. They were controlled by shipowners; the first board of the Helsinki shipping office consisted of five shipowners and one ship master. The role of the shipping office became more important when it started handling the signing on of the crews. In 1765 a decision was made that no one could sign on any crew in the town before all the seamen on the office's name rolls were signed on.<sup>70</sup>

This encouraged the seamen to demand higher wages. The magistrate's court decided in a dispute about wages that Captain Sundman, whose crew was demanding a raise, was allowed to sign on seamen from wherever he wanted. This led to signing on young boys or men from the countryside with no sailing experience. It was, however, against the Navigation Act of 1748 to sign on more than two inexperienced hands in a crew. Acting against this principle led to some complaints by the seamen, to which the shipowners responded by claiming that the seamen wanted to "harm shipping and seafaring which are the cornerstones of our nation's welfare." Many of the aldermen sitting in magistrate's courts were, of course, themselves shipowners; the demands of the seamen affected them personally.<sup>71</sup>

The wages of Finnish seamen were lower than those of other nationalities. On an ocean-going ship the monthly salary was between 24 and 48 copper talers in the 1760's and 1770's. An English seaman was at the time paid the equivalent of 63 talers, a Dutch one 81 talers, and a Danish one 77 talers. Swedish seamen in Stockholm were paid 42 talers, meaning that a seaman from Helsinki was generally paid less than a seaman from Stockholm. There were no differences in the officers' salaries between Helsinki and Stockholm. The costs of a ship sailing to the Mediterranean were thus lower on Helsinki-based ships than other ships.<sup>72</sup>

One explanatory factor for this low level of payment on board Swedish ships is the system that allowed the crew to car-

ry a small amount of cargo. This cargo was usually exempted from customs, depending on the port from which the vessel had sailed. On Helsinki-based ships this cargo was usually about 15% of the total cargo of the ship.<sup>73</sup>

The crew's cargo restricted the cargo capacity available for the shipowners, but the system seems nevertheless have been profitable for them. The crew's cargo in the ships based in Helsinki was markedly larger than that of British ships.<sup>74</sup> This allowed the shipowners to pay lower wages than were paid on vessels sailing under another flag and prevented the operating costs of a voyage from growing very much if there were delays on the way. On the other hand, the Helsinki-based ships imported more salt than could be sold in the town, especially in the late 1760's, and thus the merchants did not risk running short of merchandise even though a part of the cargo was owned by the crew.

It was in the interest of the shipowners to keep their crews relatively satisfied, because of the high proportion of sailors jumping ship from the Finnish vessels. If a large number of the crew members jumped ship at one time, it could mean serious problems for the smooth running of the ship. This problem was not very marked in the mid 18<sup>th</sup> century; Alanen estimates that about fifty seamen jumped ship from vessels based in Helsinki, Lovisa and Turku between 1764 and 1773.<sup>75</sup> Even so, this was a problem for which the shipowners had to be prepared. They strove for a balance between the crew's dissatisfaction and the lowest possible cost.

## Sailing season

The fleets in the Finnish staple towns, including Helsinki, divided their sailing season into two parts. The ships operated in the Mediterranean from autumn to winter and sailed to their home ports for repairs in the summer. These ocean-going ships started their voyage usually in September or November when the cargo was loaded on board, the crew signed on, the captain had received his instructions and the ship's papers were in order. A vessel operating in the Baltic Sea sailed from spring to autumn, the number of voyages depending on the ports visited.<sup>76</sup>

The smaller vessels were laid up for the winter, while larger ships would sail for the Mediterranean. For example, the snow *Enigheten* sailed for Copenhagen in June 1769 and returned to Helsinki via Gotland. In the autumn she sailed for Lisbon. This meant that the capital tied up in the vessel could bring in profits even during winter. The ocean-going ships based in Hamina were already being used in this manner in the 1730's; they usually sailed for the Mediterranean in winter and after returning made a voyage to Amsterdam or some port in the Baltic Sea. Other towns adopted this system for their ships in the 1750's. Expanding the sailing season, which normally ends by late autumn in the Finnish ports, meant better profitability for the shipowners and thus gave them an edge over the competition.<sup>77</sup>

## Reducing costs at sea

Provisions on board were simple in the 18<sup>th</sup> century; the crew ate mainly bread, peas and dried fish. Fresh meat was usually served on Sundays. While in port, the food could be more varied and vegetables were served as long as they stayed fresh. Beer and spirits were the beverages on board. For the officers, there was wine and cognac, and their food was more varied than the crew's.<sup>78</sup>

The cost of provisions was a great concern for the shipowners. The owners of the Turku-based *Nylands Wapen* accused their captain of spending too much money on food, drink and firewood, and for using too much paid labour in ports during the late 1740's. In 1751, the major owner of the kaljas *Fred och Lycka*, merchant Sigfrid Ström, wanted to hear from some crew members during a trial how much paid labour had been used, what was the amount of dried fish on board, and how often they had been given fresh food. The answers were vague, but they remembered having been given fresh food on Sundays.<sup>79</sup>

The costs for provisions were about twenty per cent of the total running costs on a voyage to the Mediterranean and back lasting ten months, calculated as sixty copper talers per man each month. In the Baltic traffic the share of provisions of total costs was about one-fifth, too.<sup>80</sup> The costs for officers' provisions were as high as for the rest of the crew. All in all, provisi-

ons were an important expense item and thus important for the profitability of the operations.

## Freight or own cargo?

The writer of the article 'Tankar om Svenska Sjöfarten' ('Some Thoughts on Swedish Seafaring') regarded freight fees as very important for the profitability of a vessel's operations. He estimated that the town of Stockholm earned at least six barrels of gold a year in freight fees.<sup>81</sup> Obviously, freighting was also important for the Helsinki-based ships. But there were some problems involved in the use of the ships for freighting, e.g., in the Mediterranean. Apart from the fluctuations in the seafaring and freight market, the shipowners in Helsinki were obliged to take the town's supplies of merchandise into consideration when deciding on the use of their ships. In particular, adequate supplies of salt were of utmost importance for the town. The demand for salt was about 3,000 barrels per year, which could be carried on board one deep-sea vessel. This meant that at least one cargo of salt had to be provided each year, even though this need could be regulated by storing up.<sup>82</sup>

As long as the Helsinki merchant fleet only included a handful of ocean-going vessels, the shipowners had to take the town's needs into consideration while planning operations. The total tonnage of the Helsinki-based deep-sea vessels was 669 lasts in 1767, whereof about 80% was covered by the two largest ships. The total tonnage equalled about 10,000 barrels of salt.<sup>83</sup>

If a ship was freighted in the Mediterranean, she would in practice stay away from Finnish waters for a relatively long period of time. Some shipowners in Helsinki left their ships in warmer waters for years. For example, the Helsinki-based jakt *Sjöhielten* freighted in the Mediterranean for several years in the 1750's, and the *Augustin Ehrensvärd* of 230 lasts did the same between 1755 and 1758. The next ships from Helsinki to plough the Mediterranean waters carrying freight were the *Helsingfors* and the *Augustin Ehrensvärd (II)* in the late 1760's.<sup>84</sup>

It seems that the shipowners in Helsinki did not use their vessels for freighting in the Mediterranean or Atlantic waters during the Seven Years War, even though the business was most

lucrative at the time, giving Swedish ships the possibility to make large profits. The merchant Erich Grönberg planned for his ship to make a voyage to the Mediterranean, but probably decided against this because of the higher risks for seafaring caused by international war at sea. Presumably the shipowners in Helsinki considered themselves too inexperienced in operating in the international freight seafaring to risk their valuable vessels for long-term freighting.

Even the smaller coastal vessels could be used to carry freight. Helsinki-based ships were freighted at least by some merchants in St Petersburg, but they were probably also used by some companies in Stockholm. Another important freight provider for the Helsinki shipowners was the Crown, using their vessels to carry goods to Viapori and Pomerania.<sup>85</sup>

It was up to the shipowners to decide how to employ their vessels most effectively and profitably, and this included deciding whether to carry their own cargo or engage in tramp freighting. This was, of course, also a question of freight rates.

The Turku-based merchant Anders Baer offered 16,000 copper talers for freighting the *Siöhielten* of fifty lasts from Stockholm via Marseilles and Cetta to Turku. As an alternative, he offered ten talers per last for the voyage from Stockholm to Amsterdam in 1758. A better deal was offered to the shipowner J. Sederholm in 1759, as he was paid thirty silver talers per last for carrying grain to Stralsund for the crown on board the *St Johannes* of 52 lasts.<sup>86</sup> The high rate of freight was probably

due to the extra danger posed to seafaring by the Seven Years War, as Swedish ships could be attacked by Prussian privateers.

The profitability of shipping can only be estimated, as no original ship's accounts are available. In 1762, the owners of the snow *Fred och Lycka*, Carl Matheizen and A. Ekholm, presented a calculation over the profits lost by the vessel because she had been prevented from sailing. They estimated the loss of freight at 4,992 copper talers, and the loss of profit for selling a cargo of timber at the same amount.<sup>87</sup> Even though they probably exaggerated the figures, the profits seem to have been good. In the early 1750's, the Crown would pay a freight fee of eight to ten copper talers per last for shipping goods to Viapori, enabling the owner of an open barge of fifty lasts to make five hundred talers for this short trip. In 1748, the merchants J.J. Tesche and Thomas A. Clayhills offered a freight fee of seven hundred copper talers for the *Siö Katten* of only ten lasts for a 300 mile coastal voyage from Turku via Helsinki to the Teijo iron works. This kind of freight must have been lucrative, as the compensation for freighting equalled the value of the vessel.<sup>88</sup> This state of affairs is reflected by the composition of the merchant fleet in Helsinki in the early 1750's, and the merchants seem to have taken full advantage of the situation.

Tramp freighting was still mostly a marginal part of the operations in the 1750's, while the main business was carrying cargo owned by the shipowners. This picture was, however, changing during the 18<sup>th</sup> century. In his biography Johan Seder-

Table 2. Ships owned by the merchant Johan Sederholm in 1751, 1761 and 1771<sup>90</sup>

1751	lasts	share	1761	lasts	share	1771	lasts	share
von Rosen	220	1/32	A.J. Nordenskiöld	191	1/5	Helsingfors	230	2/5
skuta Fortuna	50	1/2	Enigheten	250	1/5	A.J. Nordenskiöld	191	2/5
kreijare Hwita Swan	65	1/4	jakt Baronessa Anna	40	1/2	August Ehrensvärd	120	1/1
jakt Victoria	50	3/8	jakt Emanuel	12	1/1	H.H. Boije	90	1/4
			skuta Geddan	40	1/1	brigantine Hedvig	60	7/8
						jakt Sophia	40	1/4

holm tells that he first bought shares in vessels and only later shares in sawmills to guarantee cargoes for his ships.<sup>89</sup> Thus, for him the sawmills were, at least partly, a tool for his interests in seafaring and not vice versa. The growing use of ships in freighting meant that shipping was slowly emerging as an independent industry.

As the merchants' business areas became more diversified, they needed several types of vessels for their transportation needs. Those merchants involved in many different forms of trading owned ships for deep-water sailing as well as for coastal traffic. Table 2 clearly illustrates the development of Johan Sederholm's merchant fleet towards deep-water vessels.

## THE SHIPOWNERS

Who were the people who owned the ships based in Helsinki? Merchant seafaring was an industry owned mainly by the town's burghers in the 18<sup>th</sup> century; in Helsinki, shipping quickly concentrated in the hands of the most wealthy merchants who were involved in large-scale trading. From the 1750's on, all the ocean-going ships in Helsinki were owned by burghers of the merchant class, excluding some captains owning shares in their own ships. This is quite unsurprising, given especially the high price of the larger vessels. The less wealthy burghers could not afford such large investments, and were presumably not eager to share the high risks involved in shipping.

With few exceptions, lesser burghers only owned shares in vessels engaged in the Baltic trading. The largest of these vessels in the late 1750's were skutas of about fifty lasts. By the early 1770's, vessels owned by lesser burghers were still smaller barges. The only major exception to this rule was the goldsmith Ekholm who owned a share of the eighty-last snow *Fred och Lycka*, lost in 1765, and was an owner of the snow ship *Swahn* in the 1770's. There were only a few burghers of the craftsman class wealthy enough and adventurous enough to buy shares in ships. The activities of these few were not encouraged by those already involved in shipping.<sup>91</sup>

In addition, the aristocracy and other upper social classes were involved in shipping. There were many officers in Viapori, but with the exception of Colonel Gerdes they were not very

interested in shipping.<sup>92</sup> Many civil servants in the Governor's Department owned shares in ships; indeed, the governor H.H. Boije owned one-fourth of the snow *Enigheten* in the mid 1760's.<sup>93</sup>

There were many civil servants and other members of the upper classes among the shareholders of the two first ocean-going ships of Helsinki. For some this was a question of taking part in an activity closely linked to their other business interests, but for many the new ships represented a modern and possibly very profitable form of investment, which surely explains H.H. Boije's and other high-ranking officials' interest in shipping. This phenomenon of the 1750's could be seen in Tammi-saari in the 1780's when a large number of persons not involved in trade were keen investors in shipping. According to Cederlöf, it was considered *à la mode* to be involved in such a modern activity.<sup>94</sup>

When the *General Gouvernour von Rosen* foundered in 1756, many of the investors were discouraged. On the other hand, the largest merchants of the town did not need outside investments in shipping anymore. By the early 1770's, the shipping and sawmills in Helsinki were controlled by C.J. Dobin, who had recently moved to town from Turku, and Johan Sederholm.<sup>95</sup> Sederholm held shares in all the ocean-going ships in Helsinki in the early 1770's, owning 34% of the whole merchant fleet. If only the vessels of more than fifty lasts are considered, his share was even larger.

Shipping was just one form of doing business for the merchants, but for the small skippers the vessels were their only livelihood. Their vessels were small, of course, usually worth some thousand talers. Two or three skippers often bought a vessel for tramp freighting in the area, living on their freight fees.<sup>96</sup>

## The correspondent shipowners

Large vessels usually had more than one owner. One of the owners was called the correspondent owner, who was responsible for running the business concerning the ship. He collected the funds needed for the ship from the owners and divided the profits among the owners. He received ship's accounts from her captain and answered for obtaining all the relevant infor-

mation from the captain, as well as for informing the other owners of these facts. Often, but not always, the correspondent owner was also the major shareholder of the ship.<sup>97</sup>

In practice, there were only a few correspondent owners in Helsinki, as in other towns too. Not all the major shareholders were qualified for the job. Correspondents for the first Helsinki-based ocean-going ships were people with good connections to Hamina and the shipowners there in the 1730's, because the knowledge of blue-water trading was gathered there before it came to Helsinki. Names such as the brothers Georg W. and Thomas Clayhills and Zacharias Gowinius are mentioned in this connection. In the late 1750's, the correspondent of nearly all the Helsinki-based ocean-going ships, H.J. Silliacks, was also well-connected to the burghers in Hamina and Vyborg. From the 1760's on, the correspondents were mainly people born in Helsinki, most notably J. Sederholm. The most convenient method was to let the few people who were specialized in handling such matters act as the correspondents.<sup>98</sup>

The tasks of the correspondent were time consuming, and he was paid for taking care of the business. His compensation was either an annual fee or a fee paid for each voyage the ship made. The correspondent of the *General Gouverneur von Rosen*, Z. Govinius, received five hundred copper talers for each voyage. The *Fred och Lycka*'s correspondent Thomas Clayhills was paid three hundred talers.<sup>99</sup> It seems that Erich Grönberg received a percentage of the freight fees for his work as the correspondent of the *Sjöhielten*.<sup>100</sup> This incentive-based remuneration guaranteed that the correspondent attended carefully to the ship's business.

Sometimes the correspondent of a ship could be replaced by somebody else. This was the case with the *Fred och Lycka*, as the merchant Sigfrid Ström took over the job from Clayhills. If the rest of the owners were satisfied with the correspondent owner's work, he could hold the job for the entire life of a ship.<sup>101</sup>

Good knowledge of foreign languages was the main qualification required of a correspondent, as he would be in contact with the trading houses in foreign ports. Judging from the lists of books in the deeds of estates of persons involved in shipping, and especially those having acted as correspondents, they seem to have commanded several languages. Some of them seem

to have had German as their native tongue. Other important languages for the shipping trade were Dutch (Amsterdam being the centre of shipping), English, and French.<sup>102</sup>

The shipping trade, especially for the correspondent owner, demanded not only a command of languages but also knowledge of the trade. This, of course, was available through literature. The Law of the Sea of 1667 was a must for correspondents, as were the decrees concerning seafaring and shipping, and the customs regulations. Books on trading were also required; for example, the merchant Siliacks owned a book called *Theorie et pratique du Commerce*. The shipowners wanted to keep abreast of things concerning trade in Europe; Nils Burtz, for example, read the German newspaper *Marberrgers Kaufmann-Magazin*.<sup>103</sup>

### Hans Bossen's complaint

The shipowners in Helsinki seem not to have been as unskilful as Bossen suggested in his complaint. On the contrary, they were professional businessmen who commanded many languages and kept up with the times. They used, sometimes unscrupulously, all measures available to make shipping as profitable as possible. Working conditions for seamen were not their first concern, but the seamen were not treated too badly either; they had to be fed and paid in time to keep the vessels sailing. The level of wages and quality of food were another matter. The overall condition of shipping in Helsinki in the mid 18<sup>th</sup> century does not greatly differ from the situation in the 19<sup>th</sup> century.<sup>104</sup>

Bossen's complaint can be seen as proof of the profitability of shipping in Helsinki in the early 1750's. Had the owners been as unskilful as he claimed, the operation of the ship could hardly have been profitable. When writing the complaint Bossen only owned 2/32 parts of the ship, and he demanded that the other owners redeem his shares if there were no changes in the ship's operation. However, by the end of the year, Bossen already owned 10/32 parts of the ship. Perhaps the complaint was nothing but a device for pressing some of the shareholders to sell their shares to him.

## NOTES

1. Skipper Hans Bossen's complaint against other owners of the *Fred och Lycka*. HKA. CB:33. Appendices to MP 1753, Bossen's statement.
2. Hornborg 1950: 138, 160, 204-206; Kuisma 1983: 17-21, 109-114.
3. HKA. Town accounts 1737-49; Hornborg 1950: 160.
4. HKA. Town accounts 1745-69.
5. HKA. Town accounts 1747-49.
6. Högberg 1969: 28-29; Nyström 1982:81; Wuorinen 1959: 118-119.
7. Alanen 1957:37; Hornborg 1950: 120,155-158; Kaukiainen 1993: 37-38; Nikula 1971: 469-470.
8. HKA. Ca: 44 MP 5.12.1744; Ca: 46 MP 18.3.1745; Ha 4. Valtakunnan registratuura 22.7.1745, 28.8.1745.
9. Almqvist 1949: 379-380. Information on the Helsinki merchant fleet is based mainly on the harbour and bridge fee accounts of the town accounts.
10. HKA. Ca: 55 MP 4.5,8.5.1751; Cb: 29. Appendices to MP 1751.
11. Hornborg 1950: 333.
12. HKA. Ga:3. Hkkk ptk.16.8.1757; Ga:6. Hkk ptk. 27.3.1764; Hornborg 1950: 207; Sederholm 1880: 16.
13. HKA. Ca:62. RP 31.7.1756; Ca:69. MP 16.8.1763 §1; Hornborg 1950: 207; Forsius 1757:84.
14. HKA. Ca:66. RP 12.7.1760 § 2; Cederlöf 1955: 356; Hornborg 1950: 503-504; Nikula 1971: 462.
15. The builders were given free board and lodging and travel expenses. The work was to be completed in about nine months. The keel of the vessel was to be 18-19 fms long. HKA. Ca:77. RP 25.3.1771 § 2; Nyström 1982:150; Ojala 1996: 48-53.
16. HKA. Ca:61. RP 4.8.1755; Ca:63. MP 19.9.1757; Hornborg 1950: 330. 17HKA. Cb:27: Appendices for MP 18.9.1749; Ca:65. RP 9.5.1759 § 1; Ga:4. Hkk ptk. 16.1.1759; Ca:68. Maistr. 8.5.1762 § 1; Town accounts 1762. Harbour and bridge fee accounts, 328; Ga:2. Hkk ptk. 23.7.1754; Ca: 63. MP 21.5.1757.
18. E.g. HKA. Ga:1-11. Hkk ptk 24.4.1744, 23.-24.3.1750, 18.1.1752, 8.10.1756, 12.7.1757, 14.4.1760, 26.9.1761, 16.4.1765, 12.6.1766, receipts 1766, 19, 31.7.1771, 21.11.1772..
19. Myhr paid 9,520 talers for a 75 last vessel and Sederholm 7,305 talers for a 81 last vessel. HKA. Ga:8. Hkk ptk. 23.4.1767, receipts1767, 27. 20 HKA. Cb:36. Appendices for MP 1754, letter of 13.4.1753; Town accounts 1754. Harbour and bridge fee accounts, 505; Ca:64. MP 20.11.1758 § 3.
21. HKA. Ca:50. MP 7.11.1747; See also Cederberg 1950: 34.
22. Davis 1962: 77-78; Nyström 1982: 260; Ojala 1996: 96-124.
23. HKA. Town accounts 1750-52, 1770-72.
24. Hornborg 1950: 143-144; Nyström 1982:81; Stadin 1993:44.
25. HKA. Cb: 27. Appendices for MP 1749, the Nordstiernan's tonnage protocol 13.9.1749.
26. E.g. HKA, Ba:1 name rolls of the Helsinki shipping office 1764 nos 1 and 6; Town accounts 1745.
27. HKA. Town accounts 1757 and 1759. Accounts 1757, 157, 161, 231, 299, 325, 337; Accounts 1759, 188; Wuorinen 1959: 230.
28. Some vessels were turned into "kalandases", e.g., the Printz Hindrichin. HKA. Town accounts. Harbour and bridge fee accounts 1770, 593, 1771, 565-567; Hornborg 1950: 335; Nyström 1982: 270; Oandla 1996: 109.
29. Full rigged ships were sometimes called frigates in Finnish and Swedish. Mostly they are given as 'ships'. The Anders Johan Norden-skiöld, August Ehrensward (II) and Helsingfors were 'frigates'. HKA. Ca:75. MP 17.7.1969; Ca76. MP 11.8.1770 § 7; Ca:77. MP 6.11.1771; Oandla 1996: 99-103.
30. HKA. Town accounts 1745. Accounts, incoming 45-48, 52, 54-63, outgoing 5-6, 35-36, 40-45; Ca:52. MP 27.6.1748; Ba:1. Name rolls of the shipping office 1764-1772; Davis 1962: 71.
31. HKA. Ca:77. RP 25.3.1771 § 2; Nikula 1933: 173
32. Kuisma 1983: 61, 78-81, 144-.
33. Nikander 1930: 142-143.
34. HKA. Town accounts 1749-1772. Harbour and bridge fee accounts.
35. Nikander 1930. 147; Olin 1927: 242.
36. The General Gouvernour von Rosen of 220 lasts was valued at 160,000 copper talers in 1759. The sloop Anna Fredrika of 2,5 lasts cost 900 talers in 1759. HKA. Ca:52. MP 1.3.1748; Ca:4 Hkk ptk 6.8.1759; Kuisma 1983. 32-33.
37. HKA. Ca:44. MP 15.2., 18.2. And 29.2.1744; Cb:21. Appendices for MP 29.2.1744; Ca:62. MP 27.10.1756 § 1; Eal:36. N. Burtz Hgin maistraatille 15.10.1756; Nikander 1930: 141.
38. Hornborg 1950: 285-289; HKA. Ca:53. MP 27.10., 29.10.1750; Ca:75. MP 4.2.1769 § 2, 20.2.1769 § 2.
39. Alanen 1957: 412-415; Åkerman 1937: 69, 87, 96, 119; Kuisma 1983: 34-35; Samuelsson 1951: 154.
40. HKA. Cb:26. Appendices for MP 1748, letter 29.8.1747, letter 31.1.1748. See also Ca:61. MP4.8.1755.
41. HKA. Ca:53. RP 15.6., 22.6.1750; Kuisma 1991: 123, 128, 271; Samuelsson 1951: 216; Nikula 1971: 630-631.
42. Stiernman 1753: 513-; Olin 1927: 91; Wuorinen 1959: 370.
43. HKA. Town accounts, Harbour and bridge fee accounts; Davis 1962: 82-83.
44. Brandt-Granschoug 1772: 13-14; Nystöm 1982: 118; Stiernman 1753: 545.

45. HKA. Ca:69. RP 28.9.1763 § 2 and 31.8.1763 § 7; Ca:70. RP 9.5.1764 § 7; Nyström 1982: 118.
46. HKA. Ca:60. RP 18.10.1755; Ca:62. RP 31.7.1756; Hornborg 1950: 345-346.
47. HKA. Town accounts 1752-72. Harbour and bridge fee accounts; Hornborg 1950: 338; Åkerman 1937: 432.
48. Hornborg 1950: 206: 318, 330, 346; Mäntylä 1994: 298; Nikander 1930: 140, 143.
49. HKA. Town accounts 1750-52. Harbour and bridge fee accounts; Ga:1. Hkk ptk. 26.1.1745; Ga:4. Hkk ptk. 6.8., 10.10.1759; Ca:58. RP 20.12.1753; Ca:66. MP 21.1.1760 § 4; Ca:68. MP 20.11.1762 § 2; Ca:75. RP 4.12.1769 § 4; Town accounts 1765, customs, 189; Hornborg 1950: 206, 317, 329-330, 345; Nikander 1930: 147; Nikula 1971: 475.
50. E.g. HKA. Ca:61. MP 18.6.1755; Ca:65. RP 4.6.1759 § 2; Ca:77. RP 16.9.1771; Hornborg 1950: 330, 426.  
51 Alanen 1957:374-278; Hornborg 1950: 347-348; Wuorinen 1959: 63; Olin 1927, 183.
52. Söderberg 1935: 105; Wuorinen 1959: 250-251.
53. HKA. Ca:49. RP 26.9.1747; Spooner 1983: 78-87.
54. HKA. Ca:55. MP 31.8.1751 § 3; Ca:64. RP 5.6.1758 § 2; Ca:66. RP 21.1.1760 § 4. Ca:68. RP 8., 10.2.1762; Ca:70. RP 9.5.1764 § 7, RP 29.10.1764 § 5; Åkerman 1937: 77. Nordenstreng 1908: 148, 151.
55. HKA. Ca:68. RP 13.2.1762 § 1; Söderberg 1935: 203.
56. HKA. Ca:65. MP 14.7.1759 § 4, 221.11.1759 § 1; Ca:68. RP 30.1.1762; Spooner 1983: 130, 270.
57. Hornborg 1950: 206; Nikula 1971, 497; Wuorinen 1959: 254.
58. HKA. Ca:71. MP 9.10.1765 § 2; Ca:75. RP 13.7.1769 § 1; Alanen 1959: 70; Hornborg 1950: 341.
59. Blomstedt 1986: 171; Nikula 1971: 497.
60. Alanen 1957: 71-72; Wuorinen 1959: 255, 264.
61. HKA. Municipal Court 1756, file 4.; Modee IV, 2679; Davis 1962: 168-173; Oandla 1996: 235-236.
62. HKA. Ca:60. RP 4.5. and 6.5.1754; Ca:64. MP 16.9.1758 § 5, RP 30.9.1758 § 5; Stiernman 1753: 544-545 (Sjölög 1667).
63. HKA. Cb:26. Appendices for MP 21.10., 21.6., 3.7.1749; Bb:1. Hgin merimieshuoneen päästökatselmusluettelot 1764-1772. See also Nikula 1971: 500.
64. HKA. Ca:58. RP 26.5.1753 with appendices (Cb:33); Cb:35. Accounts of the Sjöhielten 6.4.1754. A five per cent sum was used at least in Turku too. Nikula 1971: 477.
65. Nikula 1971: 500-501.
66. HKA. Ca:65. MP 12.5.1759 § 5; Ca:76. MP 10.7.1765 § 1; ca:74. Mp 6.7.1768; Cb:45. Appendices for MP 10.9.1759.
67. HKA. . Ca:71. MP 10.7.1765 § 1; Ca:72. MP 3.9.1766 § 1; Ca:74. MP 1.7.1768; Town accounts 1765. Accounts, 237.239.
68. HKA. Town accounts Harbour and bridge fee accounts 1751, 474, 1754, 475; Blomstedt 1986: 171-172; Davis 1962: 85-86; Nikula 1971: 498-499.
69. Börjeson 1932: 264.
70. Hornborg 1950: 340-342; Mattila 1954: 76-83; Wuorinen 1959: 256.
71. Hornborg 1950: 341; Nikula 1971: 504-505.
72. HKA. Ba:1. Name rolls 1764-1772; Börjeson 1932: 345-347.
73. Modee II, 2684-2685; Modee IX, 654; Mattila 1954: 87-88; Town accounts 1755-59, 1765-69. Accounts.
74. Davis 1962: 147-148.
75. Alanen 1957:77-78;
76. HKA. Town accounts 1745-49, 1755-59, 1765-69. Accounts; Ba:1. Name rolls of the shipping office 1764-1772; Olin 1927: 175-179, 187
77. HKA. Town accounts 1769. Accounts, 481, 575; Kaukianen 1993: 53-54.
78. HKA. Town accounts 1745-49, 1755-59, 1765-69. Accounts; Nikula 1971: 505-506; Olin 1927: 215.
79. HKA. Ca: 54 RP 29.4.1751; Olin 1927: 216-217.
80. Tankar om Svenska Sjöfarten 1771, 319; HKA. Cb:35. Appendices of RP 4.5., 11.5.1754. Accounts for the St. Johannes 1753.
81. Tankar om Svenska Sjöfarten 1771: 317.
82. HKA. Ca:46. MP 26.8.1745; Ca:50. MP 7.11.1747; Ca:53. MP 25.9.1750; Ca:55. MP 18.11. 1751 § 1; Nikula 1971: 441-447.
83. Nyström 1982: 297.
84. HKA. Cb:44. Appendices for MP 4.8.1758; Town accounts 1765-69; KA. Mf. CD 1973 (VA). Kungl. General Tullstyrelsen. Sjötullen. Personella berättelser 1766-67, Helsingfors; Hornborg 1950: 330.
85. HKA. Ca:55. MP 23.9.1751 § 2, § 5; Ca:64. MP 20.11.1758; Ca:65. RP 31.5.1759, MP 16.11.1759.
86. HKA. Cb:44. Appendices for MP 1758. And. Baer's letter to Erich Grönberg 28.7.1758; Ca:65. RP 31.5.1759.
87. HKA. Ca:70. RP 21.3.1764 § 1.
88. VA. FR 352. Vol. 44 (FR). Frihetstidens utskottshandlingar. Nylands och Tavastehus läns landshöfningarnas riksdagsrelation 1751 § 8; Mf. 64265. Hgin RP 26.7.1749; Ojala 1996: 303-310.
89. Sederholm 1880: 16.
90. HKA. Town accounts 1750-51, 1760-61, 1770-71. Harbour and bridge fee accounts; Ca:55. MP 1.5.1751; Ca:67. MP 27.7.1761 § 4, 5.8.1761 § 5, 31.8.1761 § 1; Ca:77. MP 18.6.1771, 7.8.1771, 14.10.1771, 6.11.1771.
91. HKA. Ca:69. RP 22.8.1763 § 6, MP 27.9.1763 § 2, MP 10.10.1763 § 1; Ca:75. MP 5.4.1769 § 1; Town accounts 1749-1772. Harbour and bridge fee accounts.

92. HKA. Town accounts 1751-52. Harbour and bridge fee accounts; Ca:77. MP 14.10.1771; Ca:78. MP 14.9.1772.
93. HKA. Ca:70. MP 21.5.1764 § 4; Ca:72. MP 3.9.1766 § 1.
94. Cederlöf 1955: 331-334, 341.
95. Kuisma 1993: 267-268.
96. HKA. Cb: 27. Appendices for MP 1749, application for passport 17.8.1749; Town accounts 1749. Accounts, outgoing no 15, incoming no 14, Harbour and bridge fee accounts, 97. See also HKA. Ca:65. MP 7.7.1759 § 4; Nikula 1971: 476.
97. Brandt-Granschoug 1772: 13; Wuorinen 1959: 371, 400-401.
98. HKA. Ca: 62. RP 31.7.1756; Ca:65. MP 14.7.1759 § 4, 21.11.1759 § 1; Ca:69. MP 16.8.1763 § 3, 31.8.1763 § 7; Town accounts 1764-1772. Harbour and bridge fee accounts; Alanen 1957: 424; Kuisma 1983: 35, 119.
99. HKA. CA:60. RP 12.11. 1754.
100. The accounts of 1754 show that the fee was 2 % of the freight. HKA: Ca:60 RP 8.4.1754 (Cb:35).
101. HKA. Ca:60. RP 12.11.1754; Z. Gowinius' last task as the correspondent owner of the *General Gouverneur von Rosen* was to organize an auction of the shipwrecked vessel's sails, anchors and other equipment. HKA: Ga:2. Hgin hkk ptk. 14.11.1757.
102. HKA. Ca:63. RP 17.9.1757; Ca:65. RP 4.7.1759 § 2; Hornborg 1950: 493; Åkerman 1937: 306, 309, 312, 315, 327, 348-354.
103. Åkerman 1937: 349, 432, 486.
104. e.g. Kaukiainen 1998.

## REFERENCES

### Unprinted Sources

Swedish National Archaive, Stockholm (RA)

Committee reports:

Nylands och Tavastehus läns landshöfdingarnas riksdagsrelationer (mf. VA)

Board of Customs:

Sjötullen, Personella berättelser (mf CD 1973, VA)

National Archaive, Helsinki (VA)

Renovoidut tuomiokirjat  
Helsinki

Helsinki City Archives, Helsinki (HKA)

Huutokaupakamarin arkisto (lyh. Hkk)

Pöytäkirjat verifikaatteineen 1744-1772 (Ga:1-11)

Kaupunginkassan arkisto:

Kaupungin tilit

Maistraatin arkisto:

Maistraatin ja raastuvanoikeuden pöytäkirjat (lyh. MP, RP)

Maistraatin pöytäkirjojen liitteet

Merimieshuoneen arkisto:

Alusten miehistöluettelot 1764-1772

Alusten päästökatselmusluettelot 1764-1772

Raastuvanoikeuden arkisto:

Ratkaistut asiat

Aktit 1752-1772

Yksityisarkistot:

Hartmanin jäljennöskokoelma (Ha)

Works cited, see page 120.