

Mikä laivoissa maksoi? Hylkytavarahan huuto- kaupat 1700-luvun puolivälin Helsingissä

MIKKO HUHTAMIES

Mikko Huhtamies (mikko.huhtamies@helsinki.fi) on Pohjoismaiden historian dosentti Helsingin yliopistossa. Hän on erikoistunut kartografiaan ja merihistoriaan pääasiassa ennen vuotta 1800. Huhtamiehen erikoisalaa ovat haaksirikot ja niihin liittynyt pelastustoiminta. Merihistoriaa hän on popularisoinut kirjassaan *Pohjolan Atlantis - uskomattomia ideoita Itämerellä* (2014) sekä viimeistelyvaiheessa olevassa *Seitsemäs vyöhyke - Pohjoista merihistoriaa. Kartat, merenkulku, riskit ja yhteydet (1100-1600)*.



Flöitti oli hollantilainen Itämeren liikenteeseen jo 1500-luvun lopulla suunniteltu paljon viljalastia vetävä alus. Se tarvitsi vain vähän miehistöä eli se oli kustannustehokas.
Kuva: John Nurmisen kokoelmat.

Keskusjohtoinen sukellusmonopoli ja sen arkistolähteet

Jo muinaisista ajoista lähtien meri on siunannut hylkytavaralla rantojensa asukkaita.¹ Merenkulkijan riski oli saaristolaisen, tai kuten tämä artikkeli osoittaa, helsinkiläisen laivanvarustajan resurssi. Ruotsin ja siihen vuoteen 1809 asti kuuluneen saarimaisen Suomen merialueet olivat poikkeuksellisen hankalia navigoida, mikä johti vuosittaisiin haaksirikoihin.²

Siitä, kenelle hylkytavaraa kuului, oli eri aikoina vaihtelevia käsityksiä. Katolinen kirkko tuomitsi ja kumosi rantaoikeuden ja hyllynryöstön barbaarisena kirkolliskokouksessaan vuonna 1110. Ruotsin vuoden 1667 merilain mukaan hylkytavaraa, jota sen laillinen omistaja ei vuoden ja päivän määräajan sisällä vaatinut, jäi kokonaan kruunulle.³ Pe-

lastajalle kuului vain kohtuullinen pelastuspalkkio. Tämä oli kuitenkin helpommin säädetty kuin tehty. Hylkytavaraa synnytti lukuisia oikeustapauksia vuosisatojen aikana. Suurin osa niistä liittyi juuri kohtuullisen pelastuspalkkion määräytymiseen. Hylkytavarana vapaa keräily, vanha jokamiehenoikeus, päättyi maalle ajautunutta tavaraa lukuun ottamatta virallisesti vuonna 1729, kun Pohjoinen sukellus- ja pelastuskomppania ruotsalaisen keksijän Märten Triewaldin aloitteesta perustettiin.⁴ Valtakunnallisen yhtiön toiminta-alue ulottui Etelä-Ruotsin Blekingestä Suomen itärajalle Loviisan kohdalle. Komppania sai vuoteen 1802 asti monopolin Ruotsin merialueilla haaksirikoutuneiden alusten pelastamiseen.⁵

Yksi sen paikallisosastoista toimi Helsingissä. Osaston johdossa oli sukelluskomissari, ja sen vastuualue ulottui Venäjän rajalta Hankoniemeen. Siitä alkoi Turun vastuualue.

Komppanian Helsingin-osaston tärkein toiminta-alue oli 1703 perustetun Pietarin vilkkaan liikenteen takia Suomenlahti sekä karikkoinen Helsingin–Porkkalan–Tammisaaren riskialtis merialue. Tätä merilinjaa pitkin kulki merkittävä osuus Eurooppaan merivaltujen *naval stores* -tavarasta eli laivanvarustuksen tarpeista.⁶ Vaikka Suomenlahti oli tärkeä liikenneväylä, oli Riika kuitenkin tämän globaalin tarveaineen tärkein vientisatama. Aina 1780-luvulle asti Riian osuus kaikista Juutinrauman läpi Itämereltä tulleista laivoista oli noin puolet. Riika oli Pietariakin merkittävämpi. Esimerkiksi vuosina 1761–1763 Pietariin tuli 332 laivaa ja Riikaan 957. Vasta 1770-luvulla Pietari kasvoi Riian tasolle. Kumpaankin tuli vuosina 1773–1777 keskimäärin 730 laivaa.⁷

Haaksirikkoalus, sen lasti tai juokseva takila (*taclage*) myytiin pelastusoperaation jälkeen yhteistoiminnassa lähimmän kaupungin huutokauppakamarin (Helsingin lähialueella Helsingfors auctionskammare) järjestämässä tilaisuudessa. Huutokaupoista kuulutettiin kirkoissa laajalla alueella, sillä huutokauppakamari pyrki saamaan paikalle mahdollisimman paljon rahakkaita asiakkaita. Yleensä huutokauppatilaisuuksien vakiovieraita olivat lähikaupunkien porvarit, joilla oli suunnitelmassa tai jo käynnissä oma laivanvarustustoiminta.⁸ Hylkyliiketoiminta oli pääasiassa porvariston oman piirin hallinnassa. Sukelluskomppanian oma henkilöstö oli tilaisuuksien vakiovieraita. Jääviyso ongelmia ei ollut – sekä myyjät että ostajat sulautuivat ilman selvää rajaa toisiinsa. Pelastustoiminta oli osa riskinhallintaa, eräänlainen vakuutus, jonka seurauksena varustaja sai huutokaupan tuotolla ainakin osan menetyksestään takaisin.

Helsingille haaksirikot olivat resurssi, jonka porvaristo jakoi keskenään huutokauppojen kautta. Täysin uuden aluksen rakentaminen oli 1700-luvun pääomaköyhässä ja sodan tuhoamassa Helsingissä aluksi jopa vaikeaa.⁹ Helsinkiläisvarustajat panostivat käytettyihin

aluksiin tai merestä pelastettuihin kunnostettaviin kokonaisiin hylkyihin tai niiden osiin. Tällainen maailmanmittakaavassa erikoinen kierrätyslaivanvarustus perustui hylkytavararajan keräilyyn huutokaupoista. Kyse oli samalla vanhan rannikkoperinteen jatkamisesta uudessa organisoidussa muodossa. Ankkurit, purjeet ja köydet olivat osa riskinhallintaa. Purjeita repeili, ankkureita katosi ja köydet kuluivat. Laivoissa olikin usein varapurjeita ja -köysiä sekä useampi ankkuri. Laivanvarustaja tarvitsi varastoon näitä kulumiselle ja hävikille alttiita tarvikkeita, ja hylkyhuutokaupoissa pystyi tekemään poikkeuksellisen edullisia hankintoja. Meri siunasi myös Helsingin laivanvarustajia.

Pohjoisen sukelluskomppanian keskusjohtoisen monopolin takia käytettävissä on maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen lähdesarja, neljännesvuosittain laaditut *sukellusraportit* (*Dykerirapporter*) ajanjaksolta 1745–1802, sekä niitä täydentävät *huutokauppapöytäkirjat* (*auctions protokoll*).¹⁰ Nämä haaksirikdokumentit ovat tämän artikkelin lähtökohtat. Sukellusraportit kertovat kapteenin nimen, lähtö- ja tulosataman, lastin laadun, haaksirikon ajankohdan sekä sen, oliko yö vai päivä. Lisäksi niissä on lyhyt tapahtumakuvaus, jossa yleensä mainitaan myös aluksen tyyppi ja nimi. Kaikkein kiinnostavin tieto eli haaksirikkopaikka kerrotaan usein ylimalkaisesti mutta toisinaan kohtuullisen tarkastikin. Tämän tiedon perusteella hylkyä on hankala muttei kuitenkaan mahdoton löytää. Huutokauppapöytäkirjat puolestaan kertovat yksityiskohtaisesti myynnissä olleen laivatavaran laadun, kunnon, mitat, valmistusmaan, ostajat sekä lähtö- ja vasarahinnan. Niistä selviää yksityiskohtaisesti myös lasti, joka puolestaan paljastaa usein aluksen määränpään.¹¹ Laivanrakennustavara oli aina matkalla idästä länteen, luksustavara lännestä itään. Kirjallista lähdeaineistoa täydentää ainutlaatuinen meriarkeologinen jäämistö. Itämeressä ei ole laivamatoa (*Teredo navalis*), joten myös hy-

lyt ovat muihin merialueisiin verrattuna erinomaisessa kunnossa. Tässä on kuitenkin ilmastomuutoksen seurauksena omat uhkakuvansa.

Tutkimuskysymykset

Tarkastelussa ovat haaksirikot ja niiden huutokaupat Helsingin alueella vuosina 1744–1754. Kyseessä on tärkeä murrosajanjakso, jonka taustalla oli Helsingin oman laivanvarustuksen alkaminen vuoden 1724 purjehdussäännön ja vuonna 1747 käynnistyneiden Viaporin ja pienemmän Svartholman rakennustöiden vauhdittamana. Pohdin seuraavia kysymyksiä:

- 1) Hylkytavarain kysyntä ja hinnat Helsingin hylkyhuutokaupoissa 1744–1754.
- 2) Huutokauppapöytäkirjojen tarjoama tekninen tieto aluksista.
- 3) Haaksirikodokumenttien (sukellusraportit ja huutokauppapöytäkirjat) ja muiden lähteiden epäsuora informaatio haaksirikosta, kun meriselitystä ei ole.
- 4) Mitä hylkydokumentit kertovat yleisesti merenkulun riskeistä ja resursseista?

Esitän näkökohtia, joiden avulla haaksirikodokumentteja sekä karttoja ja nimistötutkimusta hyödyntäen voi paitsi saada lisätietoa haaksirikosta itsestään, myös edetä hylyn yksilöinnissä. Tässä voidaan käyttää apuna hylkyjen 3D-malleja tai niistä otettuja kuvia, tekniikkaa, joka viime aikoina on kehittynyt merkittävästi.

Aiempi tutkimus sekä aiheen temaattinen hierarkia

Hierarkkisesti aihe voidaan luokitella seuraavasti:

- 1) haaksirikot
- 2) hylkypelastusoperaatiot

- 3) hylkyhuutokaupat
- 4) viime mainituista saatu merihistoriallinen informaatio.

Haaksirikoista on tehty varsinkin yksittäistutkimuksia, mutta kohdat 2, 3 ja 4 ovat tutkimattomia. Vertailuja muihin tutkimuksiin ei juuri voi tehdä, ja siksi artikkelini on luonteeltaan empiirinen ja metodologinen.

Ruotsin merialueilla 1700-luvulla tapahtuneita haaksirikkoja on tutkittu kattavasti Helsingin yliopistossa vuosina 2014–2020 toteutetussa Koneen Säätiön ja Suomen Akatemian rahoittamassa tutkimushankkeessa. Akatemiaprojekti Apua, liiketoimintaa vai merirosvoutta? Laivahylkyjen pelastustoiminta varhaismodernin yrittämisen muotona 1700-luvun Suomenlahdella (2015–2019) on ensimmäinen, joka on tutkinut haaksirikkoja isona joukkona. Keräsin sen puitteissa sukellusraporteista 1 300 haaksirikon tietokannan lähinnä 1700-luvun jälkipuoliskolta ja lisäksi tietokannan keskiajan haaksirikoista Itämerellä (n=60). Kollegani FT Juha-Matti Granqvist on tutkinut hylkyhuutokauppoja Helsingissä ja Gotlannissa.¹² Meriarkeologi ja Museoviraston intendentti Minna Koivikko on tehnyt meriarkeologian alan väitöskirjan laivojen kierrätyksestä käyttäen aineistonaan Suomenlinnan merilinnoituksen rantavesien hylkyjä. Koivikon luokittelua käyttäakseni 1700-luvun kierrätys kuului kategoriaan taloudellinen, vaikka myös muunlaista kierrätystä (taktinen, symbolinen) oli tuolloin olemassa. Projektiimme liittyen olen tutkinut yhdessä intendentti Riikka Alvikin kanssa erästä juhtinahkaa kuljettanutta haaksirikkoalusta Porkkalan Juktenskobbenilla.¹³ Uusia kiinnostavia hylkyjä on löytynyt viime aikoina, kuten vuonna 1744 kokonaisuina jossain Helsingin länsipuolella uponnut brittialus, snau *Charming Molly*. Koska se meni pohjaan heti, ei sitä voitu pelastaa. Meriarkeologisesti se on lupaava kohde, vaikka sen lasti lienee ollut pääasiassa hampppua.¹⁴

Laajemmassa kontekstissa haaksirikkoja on tutkittu ja popularisoitu pääasiassa kahdella tapaa. On ensinnäkin selvitetty, usein museologisesta tai meriarkeologisesta näkökulmasta, eräiden tunnettujen hylkyjen, kuten sotalaivojen haaksirikkoja ja niihin liittyviä nosto-opeeraatioita (Ruotsissa sotalaivat *Mars*, *Vasa* ja *Kronan*). Toiseksi merimuseoissa on koottu laajoja hylkytietokantoja, jotka hyödyntävät paikkatieto-ohjelmia. Tietokannat ovat olleet museojohtoisia hankkeita, mutta resurssien puutteessa aktiiviharrastajilla on ollut tärkeä osa niihin liittyvissä kenttätöissä. Suomenlahden kohteissa tätä työtä ovat tehneet Suomen meriarkeologinen seura, sukellusseura H2O, Immi Wallinin sukellusyritys SubZone sekä Richard Ellerin vedenalaiskuvauksiin erikoistunut Cerella Oy. Mainittakoon myös innostuneet yksittäisharrastajat, kuten aktiivisukeltajat Timo Laaksonen ja Ari Kapanen. Hylkytietokantoja on tehty eri maissa. Näistä ovat artikkelini kannalta keskeisiä Suomen hylt.net-sivusto, Viron Shipwher-projekti ja sen Wreck register-tietokanta sekä Ruotsin Sjöhistoriska museets vrakregister.¹⁵ Suomessakin ovat niin harrastajat kuin ammattitutkijatkin selvittäneet yksittäisiä merkittäviä haaksirikkoja. Merkittävyuden kriteerinä on pitkään ollut lasti ja aluksen koskemattomuus.

Tämä artikkeli on eniten velkaa alan uranuurtajan, Christian Ahlströmin 1990-luvulla tehdyille tutkimuksille, joissa identifioitiin hylkyjä Suomessa ja Ruotsissa asiakirjalähteiden avulla. Ahlström on kirjassaan *Looking for Leads. Shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and the archaeological record* (1997) käyttänyt sukellusraportteja ja huutokauppapöytäkirjoja.¹⁶ Ahlströmin jännittävien arkistotutkimusten kohteena ovat olleet 1700-luvun kauppalaivat, kuten ns. Borstö I -hylky (joka virheellisesti identifioitiin venäläiseksi *St. Mikaeliksi*) ja hollantilainen *Vrouw Maria*.¹⁷ Viimeksi mainitun aluksen varsinainen löytäjä oli suomalainen ammattisukeltaja Rauno Koivusaari. Ahlströmin

aktiivivuosien jälkeen digitointi ja vedenalaiskuvaus ovat edistyneet merkittävästi. Lähteitä, kuten karttoja, on saatavissa verkon kautta kotikoneelle, eikä hylkyjä enää tarvitse piirtää, kiitos 3D-mallien.

Ahlströmin perinteen jatkajana professori Yrjö Kaukiainen Helsingin yliopistossa on tutkinut muun tutkimuksensa ohella rantarosvoutta itäisellä Suomenlahdella ja Gotlannissa ja palannut uusimmassa kirjassaan Borstö I -hyllyn ja *Vrouw Marian* jännittävän teemoihin. Hänen tutkimuksensa tuovat jatkuvasti uutta kiinnostavaa tietoa.¹⁸

Oman ryhmänsä muodostavat haaksirikkoja käsittelevät ulkomaiset tutkimukset sekä teemaan liittyvä runsas fiktio, kuten kirjat, tv-sarjat ja elokuvat.¹⁹ Rantarosvous on erittäin elinvoimainen yleismaailmallinen teema. Yleensä aina, kun pidän aiheesta esitelmän, esitetään yleisökysymys rantarosvoudesta ja ”harhatulista” eli tahallaan laivojen hämäämiseksi karille sytytetyistä tulista. Vastaan tähän yleensä, ettei tämän myytin tueksi juuri löydy dokumentteja. Haaksirikkoja on tarkasteltu myös pitkän aikavälin narratiivina esimerkiksi Newfoundlandin alueella.²⁰

Haaksirikkohuutokaupat

Avoimiin huutokauppoihin osallistumista rajoitti vain varakkuus sekä mahdollisuus matkustaa huutokauppapaikalle, joka saattoi olla kaukana ulkosaaristossa. Yleensä huutokaupat pidettiin lähellä onnettomuuspaikkaa sopivien veneyhteyksien päässä, jossa voitiin levittää nähtäville kokonaisen aluksen irtaimisto. Myyntipaikkoina mainitaan Uudellamaalla mm. Porkkalan kylä sekä Danskogin rustholli Tammissaarella, Mäkiluodon saari sekä Viapori ja Helsingin laivalaituri. Tarvittaessa huutokauppakamari matkusti paikan päälle, karilleajopaikalle, kuten vuonna 1746 Espoon saaristoon Smålandsgrund-nimiselle luodolle, jossa oli haaksirikkoutunut *Pat-*

riarh Jacob -niminen alus ruislastissa.²¹ Venäjältä tullutta alusta kipparoi Thomas Loman-niminen kapteeni.

Huutokauppa pidettiin toisinaan viikkoja tai jopa kuukausia haaksirikon jälkeen, minkä johdosta sukelluskomppanian tehtäviin kuului myös tavarain asianmukainen säilyttäminen (*conservering*). Oli tietysti huutokauppa-kamarinkin etu, että tavara oli myyntihetkellä mahdollisimman hyvässä kunnossa, jotta sille voitiin antaa kunnollinen lähtöhinta mahdollisimman korkean vasarahinnan saamiseksi. Haaksirikkoja oli taajaan, joten sukelluskomppaniassa on täytynyt olla melkoiset varastot ja säilytystilat eri paikoissa. Esimerkiksi purjeet, raakahamppu, vilja ja köydet oli voitava varastoida niin, etteivät ne homehtuneet.

Huutokaupasta tehtiin kohteittain numeroitu pöytäkirja, jossa oli myös arvioitsijoiden määräämät lähtöhinnat. Tavallisesti laivanosat lueteltiin pöytäkirjoissa seuraavasti: köysistä, purjeet, ankkurit ja muu irtaimisto. Huutokaupoissa huudettiin joskus kokonainen laivakin, jonka sama henkilö tai ryhmä osti kokonaan sovittuun hintaan tarjouksen perusteella, mutta siitä ei ole tietoa, millainen tarjouskilpailu tähän liittyi. Yleensä huutokaupoissa myytiin massatavaraa, kuten hampua, sahatavaraa ja viljaa, mutta myös arvokkaampia tuotteita, kuten nahkaa tai kankaita. Voidaan kysyä, mitä tapahtui hyljistä löydetuille mausteille, hedelmille, alkoholille, kahville, sokerille, norsunluulle, musiikki-instrumenteille, rahalle ja muulle arvotavaralle. Näistä tavaroista, joita tiedetään Suomenlahdelle kuljetetun, on huutokauppapöytäkirjoissa vain poikkeuksellisesti mainintoja mutta tämän artikkelin aineistossa ei kertaakaan.

Pelastustoiminta ja huutokaupat olivat liiketoimintaa mutta varustajalle eräänlainen vakuutus. Sukelluskomppania otti pelastuspalkkion huutokaupatun tavarain arvosta (n. 20–30 %) ja sen kanssa yhteistyössä toimiva huutokauppakamari palkkionsa (3 %) vasarahinnan kokonaisarvosta. Esimerkiksi 7 000

kuparitaalerin loppuhinnasta se sai itselleen eräiden pikkumaksujen lisäksi 210 taaleria. Se ei ollut mikään iso summa, mutta huutokauppoja oli taajaan, sillä samaa alusta saatettiin myydä 3–4 eri huutokaupassa. Lisäksi emme voi tietää, kuinka paljon tavaraa myytiin pimeästi. Varustajataho sai korvauksena menetyksistään loput huutokaupan tuotosta. Jos tällaista käytäntöä ei olisi ollut, ei varustaja olisi saanut mitään. Ainoa mahdollisuus olisi ollut saada agentti ajamaan asiaa ja myymään aluksen pelastaminen urakkana jollekin lähikaupungin ad hoc -pohjalta toimivalle porvarille. Näin oli menetelty jo keskiajalla. Se oli paljon vähemmän läpinäkyvä, hitaampi, epävarmempi ja vaikeammin ennustettavissa oleva tapa kuin organisoitu sukelluskomppania-huutokauppakamarimalli, jonka toiminta perustui vakiintuneisiin sääntöihin ja taksoihin.

Syksyisen meren vaarat, kevään huutokaupat

Ylivoimaisesti suurin osa haaksirikoista sattui syksyllä ja pimeässä. Silloin merenkulun riski oli korkein, mutta toisaalta merenkulun resurssien uusjako oli samaan aikaan meneillään. Noin 25 prosenttia Pohjoisen sukelluskomppanian 1745–1802 raporttoimista haaksirikoista sattui yöllä. Tämän takia vastaavasti tärkeimmät huutokauppakaudet olivat loppusyksy ja kevät, jolloin porvarien oma merenkulkutoiminta oli kirjaimellisesti jäissä. Erityisesti pimeys vaikeutti navigointia, sillä näihin aikoihin pohjoisella Itämerellä tai Suomenlahdella ei ollut Hiidenmaan Köpua lukuun ottamatta muita valomajakkoja (*fyrbåk*) kuin Utö (1753), Suursaaren Pohjoiskorkea ja Seiskari (1720-luvulla) sekä Narvi (1700-luvun lopulla).²² Syksyisin tuulet olivat kovia ja aallokko esimerkiksi Hiidenmaan kohdalla korkea. Haaksirikkopaikat olivat paljolti samat jo keskiajalta lähtien ja ovat tavallaan vie-



Näytteenottoa Jussarössä sijaitsevasta hylystä. Näytteenottopaikat on merkitty hylkyyn naulatuin muovilapuin. Kuva: Minna Koivikko, Museoviraston kuvakokoelmat.

lä nykyäänkin: matkustajalaiva Estonian merionnettomuus tapahtui juuri Utön ja Hiidenmaan välisellä merialueella vuonna 1994.

Tietyt alueet olivat erityisen riskialttiita. Hyvin usein alus haaksirikkoutui Suomenlahdella Porkkalassa, Jussarössä tai Hangossa. Itämerellä puolestaan Öölanti ja varsinkin Gotlanti olivat liikenteen solmukohtina pahimmat paikat.²³ Helsingissä toimivan sukelluskomppanian kannalta oli hyödyllistä, että sen alueella oli keskelle Suomenlahtea työntyvä karikkoinen Porkkalanniemen ”pyydys”. Sen uloimpia karikoita ei ollut merkitty mitenkään merellä, ja kartoissa reimareiden tilalla oli vain tyrskyistä (*bränningar*, engl. meriselityksissä *broken water*) varoittava kirjallinen merkintä. Ne nähtiin vain päivänvalossa. Asiaan yritettiin saada parannus, ja Porkkalan merialueen kartoitukset aikoivat vuonna 1750 ruotsalaisen luotsipääjohtaja Jonas Hahnin johdolla. Hänen karttansa ovat hyvin tarkkoja, jopa nykyaikaisia, mutta ne eivät levinneet painettuina tai kopioina vaan jäivät keskusjohdon käyttöön.²⁴

Viisi epäonnista alusta

Tarkastelen seuraavaksi viittä erimaalaisista alusta, jotka haaksirikkoutuivat Helsingin merialueella noin 20 merimailia leveällä rannikkokaistaleella. Haaksirikot sattuivat vuosina 1743–1754. Tarkasteluun otetut haaksirikkoalukset ovat hollantilainen *Casper et Georg*, englantilainen *Providence*, danzigilainen *Junge Gottfried* (1752), saksalainen *De Hoffnung* sekä tanskalaisnorjalainen *Concordia*.²⁵ Lisäksi tarkastelen eräiden muiden kysymysten osalta seuraavia aluksia: danzigilainen *St. Georg*, helsinkiläinen *St. Johannes*, tanskalainen *Enigheten*, saksalainen *Wind Hunden* sekä venäläiset *Patriarh Jacob* ja *St. Alexander*. Näitä kaikkia ei yhteismitattomuuden takia ole voitu tarkastella samoissa kaaviossa.²⁶

Hollantilaisalus *Casper et Georg* ajoi karille joskus myöhään syksyllä vuonna 1743, mikä voidaan päätellä siitä, että sen huutokauppa pidettiin 17.4.1744.²⁷ Kapteenina oli Johan Paulus. Aluksen nimi viitanee sen kahden hengen varustamoon. Kapteenista emme tie-

dä paljoakaan, koska häntä ei löydy Juutinrauman tullitileistä useiden Paulus-sukunimisten kapteenien joukosta. Muut Paulukset olivat erikoistuneet Itämeren-liikenteeseen.²⁸ Haaksirikkoon nähden sopivaa tullausrekisteröintiä Juutinrauman ohituksesta ei löydy. Ehkä Johan Paulus toimi suvussa Itämeren sisäisessä liikenteessä eikä siten jättänyt jälkeä juutintileihin. Aluksen tyyppiä, josta käytetään nimitystä *skepp*, ei kerrota tarkemmin. Palaan alustyyppiin ja haaksirikkopaikkaan myöhemmin varustusta kuvaavan huutokauppaluettelon avulla.

Sukelluskomppaniolla ja huutokaupparilla piti kiirettä, sillä seuraavana syysinä 1744 englantilainen hukkeri (huukkari) *Providence* kapteeninaan lontoolainen Esekiel Hubbard ajoi karille Porkkalan Kallbådan luona. Kapteeni ja miehistö säilyivät hengissä. Hubbardin urasta ennen ja jälkeen onnettomuuden löytyy tietoja Juutinrauman tullitileistä. Ne kertovat hänen urastaan ja kokemuksestaan. Juutinrauma-aineiston mukaan Hubbard kävi jollain aluksella Riassa vuonna 1717, Narvassa vuonna 1736 ja Pietarissa vuonna 1737. Viimeinen Juutinrauma-maininta hänestä on vuodelta 1747. Tämän perusteella hänellä ei ollut kovinkaan paljoa kokemusta Suomenlahden pohjoispuolisesta merialueesta.²⁹ Haaksirikon tarkka ajankohta ei ole tiedossa, mutta koska ensimmäinen huutokauppa pidettiin 22.10.1744, lienee haaveri sattunut lokakuun alkupuolella.³⁰ Aluksen lastina oli hamppua, joka oli vielä huutokaupatessa märkää, mikä sekin kertoo haaksirikon läheisestä ajankohdasta. Hamppua myytiin pitkin kevättä. *Providence* oli viemässä lastiaan Pietarista Lontooseen. Pelastusoperaatiosta on maistraatin arkistossa laaja pöytäkirja.³¹ Todennäköisesti alus on luovinnut länteen ja joutunut monen muun aluksen tavoin liikaa sivuun kurssistaan. Lloyds List kertoo tapahtuneesta sille ominaiseen lakoniseen tapansa: ”The ship was driven ashore near Helsingfors, Finland before 26 October.”³²

Sanaa *stranded* (ruots. *stranda*) käytettiin rantautumisista, joissa alus jäi karin päälle, jolloin sen lasti ja takila voitiin pelastaa. Se tarkoitti myös enemmän tai vähemmän hallittua ajoa rantaan aluksen pelastamiseksi uppoamiselta. Usein miehistökin pelastui. Kyseessä oli, kuten tässäkin tapauksessa, vain osittainen tuho, vaikka aluksen runko menetettiin. *Providence* oli vakuutettu, ja sen lasti sekä aluksen juokseva takila huutokaupattiin. Juoksevaan takilaan kuuluivat purjeet (*segel*), köysistö (*tågverk*), staakit ja köysivantit sekä plokkit. Kuten edellä todettiin, yleensä vain juokseva takila oli huutokaupassa mukana, eivät mastot, puomit tai raakapuut. Lisäksi myyntiin tulivat ankkurit (*ankare, järn sorter*) muuta (*diverse sorter*) irtaimistoa, kuten navigointi- ja ruuanlaittovälineistöä sekä kajuuttatavaraa.

Helsingin edustan Isosaaren (Miölö) luona haaksirikkoutuneen saksalaisen *Junge Gottfried* -kaljuutin huutokauppa pidettiin 25.11.1751.³³ Aluksen kotisatama oli Stettin ja kapteeni Christian Berndt. Koska lastista ei ole tietoa, ei myöskään aluksen suuntaa tiedetä. Kyseessä oli pieni alus. Haaksirikkopaikkana Isosaari oli sivussa kansainvälisestä väylästä, minkä perusteella on mahdollista, että alus oli menossa tai tulossa Helsinkiin.

Saksalaisen Albert Simensin kipparoiman *De Hoffnung* -kaljuutin ensimmäinen huutokauppa pidettiin Porkkalan kylässä 15.11.1753 ja seuraavat 31.5.1754 ja 2.6.1754.³⁴ Myynnissä oli hamppua 5 ja 10 leiviskän tasaerissä. Haaksirikkopaikaksi ilmoitettiin Porkkalan saaristo. Haaksirikosta käytettiin nimityksiä *förolyckade* ja *strandade*, minkä lisäksi itse pelastusoperaation perusteella voi päätellä, että alus jäi karin päälle. Onnettomuus oli sattunut jälleen joskus syksyllä 1753. Lastista päätellen alus oli tulossa idästä. Huutokauppoja pidettiin tässäkin tapauksessa useita sitä mukaa kun hamppua saatiin kuivaksi. Säilytys-tilat eivät siis olleet parhaat mahdolliset, sillä esimerkiksi toukokuun huutokaupassa hamppu oli vielä vasta puolikuivaa.

Vuonna 1753 syksyllä Porkkalassa – paikkaa ei tarkemmin kerrota – haaksirikkoutunut Norjan Bergenistä tullut *Concordia* oli kallein Helsingissä huutokaupattu alus. Kapteenin nimi oli Peter Mommesson. *Concordia* oli uusi ja hyväkuntoinen kolmimastoinen laiva (*skepp*). Se oli sukelluskomppanialle ja Helsingille merkittävä kohde, koska se voitiin kunnostaa omaan käyttöön. Erityisen houkuttelevaksi aluksen teki se, että kotimaisille tasa-saumaisille, riittävän pitkille aluksille myönnettiin verohelpotus. Alus sai uuden nimen, *Augustin Ehrensward*, Viaporin komendantin mukaan. Lasti, joka käsitti kelluvia ja siksi helposti poissiirrettäviä palkkeja ja lautoja, saatiin talteen. Lastin perusteella alus oli tulossa todennäköisesti joko Loviisasta tai Venäjän puolelta Haminasta tai Viipurista.

Köysistö oli arvokkain

Ilman takilaa alus oli pelkkä hyödytön runko. Käytettävissä ei ole sopivaa 1700-luvun esimerkkiä, mutta professori Jan Gleten mukaan ruotsalaisessa sotalaivassa vuodelta 1574 (900 tonnin uppouma) tarvittiin köyttä 17,5 tonnia, mikä merkitsi kahden prosentin osuutta uppoumasta. 1500-luvulta alkaen köysien lujuutta voitiin parantaa ja köysistä tehdä ohuempia, mikä vähensi painoa. Toisaalta takilan monimutkaistuminen ja tykkien määrän kasvu lisäsivät tarvittavan köyden määrää (tykkien liikutteluun ja rekyylin kompensointiin tarvittiin köysitaljoja).³⁵

Köysiä tarvittiin kauppalaivoissakin miltei yhtä paljon, ja niistä maksettiin huutokaupoissa eniten. Köysistön suuri määrä ja kokonaispituus aluksessa nostivat sen Helsingin huutokaupoissa varustajan suurimmaksi yksittäiseksi menoeräksi. Köydet olivat usein aluksen arvokkain osa, jos lastia ei huomioida. Kauppalaivan köysistä arvokkain oli ankkuriköysi, joita oli erilaisia. Pisin, paksuin ja tärkein oli pääankkurin (*pliktankare*, *livanka-*

re) köysi. Ne olivat Itämerellä liikkuvissa aluksissa noin 170–200 metrin pituisia ja 10 tuumaa ympärysmitaltaan. Näin pitkissä köysissä oli pelivaraa, ja alus voitiin ankkuroida syvälekin, niin että köyden kulma oli riittävän loiva. Rauta-ankkurit eivät puutukkeineen olleet kestävyydeltään ja pidoltaan tietenkään samaa luokkaa kuin myöhemmät laiva-ankkurit, vaikka muoto ja toimintaperiaate olivat samat. Ankkuriköyden paksuus oli, kuten Glete on todennut, suoraan verrannollinen aluksen kokoon ja usein ainoa laivan koosta kertova indikaattori, jos muita lähteitä ei ollut.³⁶

Huutokaupoissa köyden kuluneisuus arvioitiin murtoluvulla (1/2–1/4 kulunut, *sliten*), mikä vaikutti lähtöhintaan. Lisäksi köysille arvioitiin hinta per leiviskä. Tarkka kuvaus kertoo köyden arvosta, käyttöhistoriasta ja odotettavissa olleesta käyttöajasta. Uusi 100 sylen pituinen ankkuriköysi maksoi noin 750 taaleria, mutta hinta saattoi nousta lähelle 1 000:ta taaleria ja ylikin.³⁷ Jos köysi oli paksumpi, esimerkiksi 17 tuumaa, kuten *Concordian* tapauksessa, saattoi hyvän köyden vasarahinta olla lähes 2 000 taaleria. Tällöin puhutaan jo porvaristalon ja tontin hinnasta Helsingissä.³⁸ Vertailun vuoksi Herttoniemen kartanon hinta vuonna 1750 oli 20 000 ja vuonna 1762 jo 66 000 kuparitaaleria. Nämä hinnat puolestaan vastasivat huutokaupatun laivan hintaa.³⁹ *Concordian* järeä ankkuriköysi kertoo siitä, että se oli selvästi keskivertoalusta suurempi. Lisäksi se oli tulossa Pohjanmereltä, missä köydeltä vaadittiin enemmän lujuuutta. (Taulukko 1).

Suurin piirtein samaa kokoluokkaa oli ankkuriköyden perusteella venäläinen kolmimastoalus (myöskin *skepp*) *St. Alexander*, jonka ”raskain” ankkuriköysi oli 15 tuumaa paksu ja 110 syltä pitkä sekä puoliksi (½) kulunut. Köysi oli jo pitkällä elinkaarensa. Se painoi 14 leiviskää (119 kg) ja maksoi 60 taaleria per leiviskä. Lähtöhinnaksi tuli näin 840 taaleria. Aluksessa oli saman pituinen ”*daglig ankartåg*”, joka oli 10 tuumaa paksu. Pääankkuriköyden lisäksi laivoissa oli varaköysiä



Köydenpunontarata ja sen välineistöä Diderot'n Ensyklopediassa. Köysiä tehtiin kotimaisesta ja venäläisestä hampusta, minkä lisäksi sitä saatiin haaksirikkoaluksista. Silti se oli huuto-kaupoissa erittäin arvokasta. Lapsityövoima oli tärkeä osa köysituotantoa. Kuva: Mikko Huhtamiehen kokoelmat.

sekä kaapeleita (köysiä) hinaukseen ja varppaamiseen – koko muun juoksevan takilan kymmenien köysien (barduunat, staakit, vantt, tikkaat jne.) ja lippunarujen ynnä muiden lisäksi. Aluksia liikuteltiin varppaamalla ja hinaamalla esimerkiksi satamissa ja kareilta.

Köysistö kertoo aluksen varustuksen tasosta mutta samalla myös varustajan varallisuudesta, riskinoton asteesta tai halusta investoida tiettyyn, tietylle alueelle lähtevään alukseen. *Providencen* ankkuriköysi oli kahdessa osassa. Alus oli köysistön ja muunkin varustuksen perusteella melko huonosti varustettu. Sen köysistön huutokauppa käsitti 21 kohdetta. Kallein oli kahden ankkuriköyden kokonaisuus, lähtöhinta 225 taaleria, vararahinta 340 taaleria. Halvin taas oli ”ale-kasa” erilaisia köydenpätkiä (*diverse stumpper*), 2 taaleria. Huutokaupassa oli jokaiselle jotakin, minkä

takia niihin osallistui suurporvariston lisäksi toisinaan alemman säädyn edustajia. *Providencen* köydet olivat nekin kuitenkin haluttuja, sillä köysistön kokonaishinta lähes kaksinkertaistui nousten 544 taalerista 1 057 taaleriin. Helsingissä ja Suomenlahdella tämän kokoluokan alukset olivat yleisiä, ja niiden varusteille oli siksi kysyntää (Taulukko1).

Edellä sanotun perusteella kaikenlaisista köysistä oli Helsingissä vuosisadan puolivälin paikkeilla pulaa. Niitä tarvittiin laivojen lisäksi kaikkialla, missä käytettiin mekaanisia taljoja, kuten satama- ja nostolaitteissa. Tärkeät kysyntäkeskittymät olivat Viaporin ja Svart-holman kivityömaat sekä linnoitukseen suojiin rakenteilla oleva kaleeritelakka. Tavarantoimituksista linnoitustyömaalle vastasi ns. hankintadeputaatio, jonka jäsenet olivat huutokauppojen vakioasiakkaita.⁴⁰



Köydenpunontalaite. Rautainen köydenkiertämiskone puisella kelkkamaisella alustalla. Koneessa on iso hammasratas, joka pyörittää alapuolella varren päässä olevaa koukkuja, johon hamppu- tai muut säikeet on kiinnitetty kiertämistä varten. Hammasratas pyörityskampi puuttuu, samoin kuin toinen ja kolmas koukku (jos sellaisia on ollut). Kuva: Suomen merimuseon kokoelmat.

Purjeetkin olivat kysytyjä

Huutokaupoissa purjeet olivat toiseksi yleisin hankintakohde. Niiden yhteenlaskettu aluskohtainen hinta oli toiseksi suurin. Kaaviossa 1 on kuvattu kolmen aluksen huutokauppa kolmen kohteen osalta. Mitä suurempi kolmio, sitä suurempi kokonaistuotto. Köysistöjen kolme huutokauppaa tuottivat vasa-rahinnoissa eniten. Purjeet ja ankkurit, tässä järjestyksessä, tuottivat vähemmän. Aluksessa tuli olla riittävän hyväkuntoiset purjeet, koska purjeiden repeytyminen johti todennäköisesti haaksirikkoon, mikä voitiin estää enää ankkureilla. Purjeiden arvoa alensi se, että ne repeytyivät usein haaksirikossa, mutta tämä ei koskenut säästyneitä varapurjeita. Varsinkin pitkänmatkan aluksissa tuli olla varapurjeita. Tämä korostui erityisesti 1700-luvun puolivälin Helsingissä, joka oli aloittamassa omaa kaukopurjehdustaan Espanjan ja Portugalin suolasatamiin. Varapurjeet olivat osa riskin-

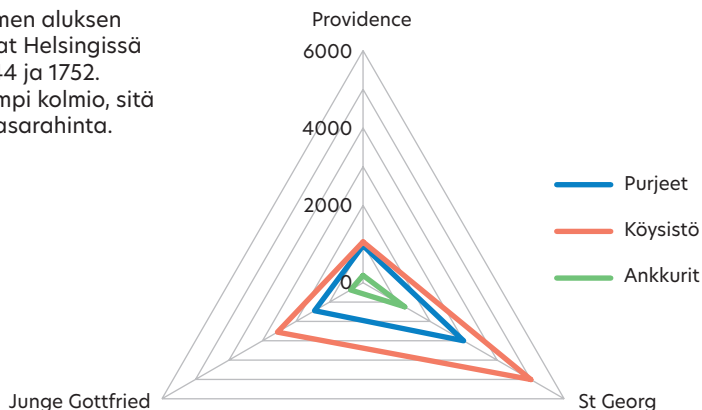
hallintaa ja pieni menoerä verrattuna siihen, että alus menetti purjeensa myrskyssä. Kolmimastoisten, täystakiloitujen alusten yleistyminen vuosisadan loppua kohti ja purjepinta-alan kasvu lisäsivät purjeiden kysyntää. Helsingin huutokaupoissa myytiin hollantilaisia, venäläisiä ja pommerilaisia purjeita, jotka olivat samalla eräänlaisia tuotemerkkejä. Hollantilainen purjekangas oli yleisin huutokauppaluetteloissa, sitten venäläinen. Hollantilaispurjeet olivat pitkään parhaita ja ainoita.

Hollannin purjeneulonta oli keskittynyt Zaandamin alueelle, jossa valmistettiin kangaspuilla tasalaatuista, valkoista ja valikoidusta raaka-aineesta valmistettua purjekangasta. Ala työllisti tuhansia.⁴¹ Myös Ruotsissa valmistettiin purjeita. Helsingiläisten kannalta lähin purjeiden valmistaja oli Tukholman Drottningatanilla sijainnut orpolasten ja irtolaisnaisten pakkotyölaitos Barnhus. Silloin kun purjeen valmistusmaata ei lähteissä ilmoiteta, saattoi kyseessä olla ruotsalainen tuote. Lisäksi Venäjällä oli useita suuria purjekangastehtaita.⁴²

Samassa aluksessa oli toisinaan eri maissa valmistettuja purjeita, mikä viittaa kierrätykseen ja purjeiden uusimiseen. Englantilaisesta purjekankaasta ei tutkittuna aikana ole eksplisiittisiä mainintoja Helsingin huutokaupoissa. Oletettavasti sitä oli kierrossa, koska brittialuksia haaksirikkoutui kaupungin vesillä, kuten edellä kerrottiin.⁴³

Kolmimastoalus *Concordiassa* oli 19 erilaista purjetta hollantilaisesta tai venäläisestä kankaasta. *St. Georgen* isoprämipurje ja klyyvari puolestaan olivat pommerilaista kangasta. Uusi fokka (15 *duk* leveä, 11,5 kyynärää syvä) hollantilaisesta kankaasta maksoi 258 taaleria (lähtöhinta), mutta puoliksi kulunut samanlainen 172 taaleria. Purjeet menettivät arvoansa nopeasti, ja lopulta ne olivat purjeina käyttökelvottomia. Hinta putosi käytön mukaan toisin kuin ankkureiden kohdalla. Myös purjeet määriteltiin köysien taapaan tarkoin. Kokoa ei nykytapaan määritelty

Kuvio 1. Kolmen aluksen huutokaupat Helsingissä vuosina 1744 ja 1752. Mitä suurempi kolmio, sitä suurempi vasarahinta.



Taulukko 1. Viiden aluksen varustuksen huutokaupat sekä lähtö- ja vasarahinnat Helsingissä ja Tammisaarella vuosina 1744–1760.

		Köysistö	Purjeet	Ankkurit	Irtaimisto	Yhteensä	Vasarahinta yht.	Provisio 3 %
Casper et Georg	Lähtöhinta	3 102	1 378	486	2 826	4 690		
	Vasarahinta	3 003	2 032	561	5 315	7 908	15 816	655
Providence	Lähtöhinta	544	556	81	126	763		
	Vasarahinta	1 057	960	190	376	1 526	3 052	155
Junge Gottfried	Lähtöhinta	1 811	1 017	269	173	1 459		
	Vasarahinta	2 549	1 312	642	187	2 141	4 282	281
De Hofnung (Siemens)	Lähtöhinta	2 408	943	255	108	1 306		
	Vasarahinta	2 658	1 068	309	166	1 543	3 086	252
Concordia	Lähtöhinta					30 815		
	Vasarahinta					46 831	46 831	1 405
Provisio yht.								2 748

Lähde: Helsingin maistraatin huutokauppakamarin pöytäkirjat 1744–1760. Viljanhinnat (kuparitaalareita) Petri Talvitie, HY.

Ruistynnyrin hinta Helsingissä ajanjaksolla 1744–1760 oli noin 19 taaleriala.

Concordia myytiin kokonaisuudessaan.

purjepinta-alana vaan leveytenä ja syvyytenä, mikä kertoo siitä, miten purjeita tarkasteltiin. Niiden koko ilmoitettiin leveytenä purjekankaan standardikaistaleiden (*duk*) lukumäärien sekä korkeuden (*djup*) mukaan. Purjeiden ohella huutokaupoissa myytiin myös lippuja ja viirejä. Lipun koko ilmoitettiin samoin *duk*-lukumääränä mutta korkeus sanalla *lång*. Esimerkiksi *Concordian* puna-vaalea Tanskan lippu oli 11 *duk* leveä ja 15 *aln*

lång. Voidaan tietysti kysyä, mitä helsinkiläinen porvari teki esimerkiksi Tanskan ja Hollannin lipuilla. Niiden hankinta huutokaupoista saattaa viitata ulosliputukseen, siis siihen, että maksuja voitiin kiertää käyttämällä ulkomaista alusta bulvaanina.

Purjeiden perusteella voidaan vahvistaa, että *skepp Casper et Georg* tosiaan oli kolmimastoinen. Sen purjevalikoimaan kuului nimittäin mesaani etumärssy- sekä isomärssy-

purjeen lisäksi. Ne olivat hollantilaista kangasta. Myös *De Hofnungissa* oli isomaston lisäksi mesaani, eli se oli kaksimastoinen. Myös *Junge Gottfried* oli purjeiden perusteella kaksimastoinen ja siinä oli niin ikään mesaani. Purjeisiin kuului myös bonettipurjeita eli alaliikkiin lisättyjä jatkokappaleita, jotka kovalla tuulella irrotettiin reivaamisen sijasta. Ne olivat venäläistä kangasta.

Ankkuri - periaatteessa pitkäaikaisinvestointi

Aluksessa oli yleensä neljästä viiteen ankkuria eri tarkoituksiin. Nimitykset suurimmasta pienimpään olivat *pliktankare*, *daglig ankare*, *tojankare* sekä *varpänkare*. Paapuurin puolella keulassa oli *daglig ankare*, styyrpuurin *töjankare*. Nimitykset olivat käytössä jo 1500-luvulla. *Vaasa*-laivassa oli siinäkin *pliktankare*, kaksi *daglig ankare*a ja kaksi varppiankkuria. Varppiankkuri oli kaksisakarainen. *Daglig ankare* oli nimensä mukaisesti jokapäiväisessä käytössä ollut perusankkuri, *plikt ankare* taas kovan kelin ankkuri – aluksen viimeinen oljenkorsi.

Ankkurit olivat arvokkaita ja aluksen tärkein turva myrskyssä. Mitä raskaampi ankkuri sen kalliimpi se oli (kaavio 2). Huutokaupoissa myydyt ankkurit olivat alkeellista mallia, eivätkä ne olleet kalliita. Huutokaupoissa ilmoitettiin ankkurin paino ja hinta per leiviskä. Ankkureissa kuluneisuus ei ollut oleellista, sillä ne eivät juuri kuluneet muutoin kuin tukin osalta. Ankkuri säilytti arvonsa toisin kuin purjeet ja köydet, edellyttäen ettei sitä hukattu – niin kuin usein kävi. Sen arvo ei nousut huutokaupoissa yhtä paljon kuin köysien. Ankkureista ei vallinnut samanlainen niukuus ja kysyntä kuin köysistöstä. Kuitenkin isoista, kolmimastoisten alusten ankkureista oli Helsingin seudulla pulaa. Helsingissä ei ollut kuin pari suurta alusta, eikä niihin sopivia ankkureita ollut varastossa. Meren-

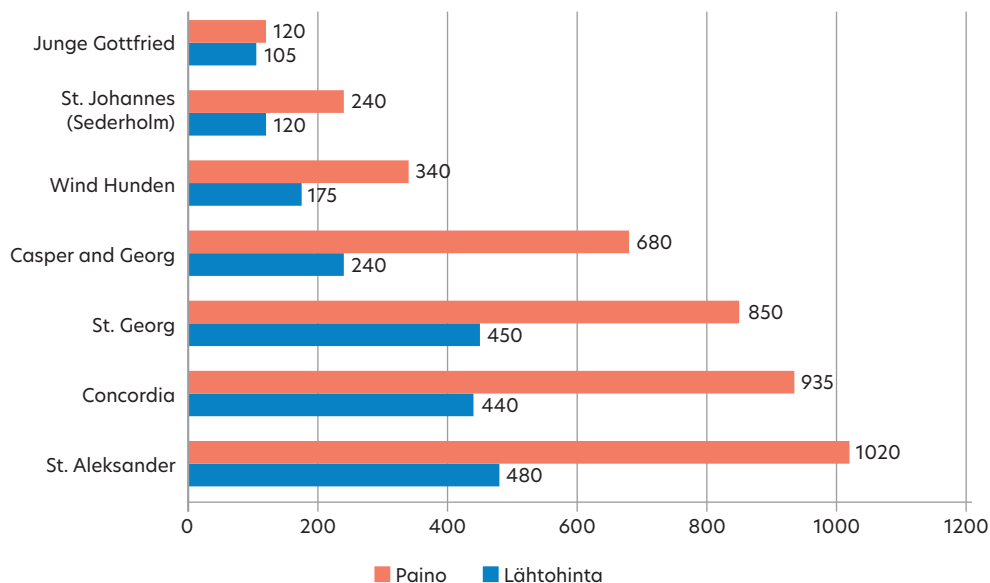
pohjassa niitä sen sijaan oli Helsingin alueella useita, tavoittamattomissa, kuten 3D-kuvien perusteella voi nähdä esimerkiksi Porkkalan ns. Juktenskobbenin hylyn perusteella (enemmän jäljempänä). Raskaiden ankkureiden nosto syvästä merestä oli kuitenkin hankalaa. Kysynnän laimeuteen vaikutti myös se, että ankkurit eivät olleet kallista tuontitavaraa, vaan niitä valmistettiin malmirikkaan Ruotsin ankkuripajoissa, kuten Söderforsissa Uppsalan läänissä. Helsingin etu oli, että Länsi-Uudenmaan rautaruukkialue oli lähellä. Siellä valmistettiin myös ankkureita. Amiraliteetti teetti valtakunnan ankkuripajoissa omien sotalaivojensa ankkurit. Sillä oli lisäksi sukelluskello arvokkaiden ankkureiden nostamiseksi.

Samoin kuin köyden, myös ankkurin paino kertoo aluksen koosta. Taulukosta 1. nähdään, että neljä ylintä alusta oli selvästi suurimpia, kaikki kolmimastoaluksia. Painoero oli merkittävä esimerkiksi Johan Sederholmin *St. Johannes* hukkerittiin verrattuna.

Huutokauppadokumenteissa ankkurien alkuperämaata ei erotella. Muista lähteistä ilmenee, että ankkureissa oli kansallisia tyyppieroja. Hollantilaisen maneerin eli mallin mukaan valmistettu ankkuri kuului parhaimpiin. Niin sanottu hollantilainen ankkuri saattoi kuitenkin olla valmistettu Ruotsissa, jossa oli hollantilaisomisteisia rautaruukkeja, kuten esimerkiksi Hendrik Trippin Julitabruk Södermanlannissa. Kansallisuus on tässäkin asiassa huonosti toimiva käsite.

Ankkureiden loppuhinnat olivat pienempiä kuin köysien ja purjeiden, ja sen takia ne tuottivat provisioina vähiten huutokauppakamarille. Hyvin varustetussa *Casper et Georges*-sa oli kuusi ankkuria: *livankare*, *daglig ankare*, varppiankkuri, pienempi varppiankkuri sekä kaksi naara-ankkuri (*dragankare*, nelisakarainen naara-ankkuri). Ankkurin painon perusteella alus oli keskikokoinen. *St. Georges*-sa oli viisi ankkuria: *pliktankare*, *daglig ankare*, *tojankare*, *warp ankare* sekä samanlainen pienempi. *Providencessä* oli vain kolme ank-

Kuvio 2. Pääankkureiden painoja ja lähtöhintoja Helsingissä ajanjaksolla 1744–1759



kuria: *daglig ankare*, varppiankkuri ja pieni *dragg ankare*. *Providencen* huonosta varustuksesta kertoo sekin, että ankkurit olivat huutokauppapöytäkirjan mukaan ”hyvin ruosteisia”. *Junge Gottfried* oli ankkurin painon perusteella pieni alus. Siinä oli kolme ankkuria, iso ja pieni ankkuri, kummassakin tukit sekä pienempi varppiankkuri tukilla. *Providence*, *Wind Hunden*, *St. Johannes*, *Junge Gottfried* olivat pieniä saman kokoluokan aluksia.

Mastot ja pyöröpuut vain harvoin myynnissä

Huutokaupattavaan takilaan kuului tutkittavana aikana mastot vain yhdessä tapauksessa, ja ne esiintyvät muutenkin tuskin koskaan huutokauppadokumenteissa. Johan Sederholmin Helsingin lähivesillä haaksirikkoutuneen *St. Johanneksen* mastot myytiin huutokaupassa. Ne menivät halvalla 36 kuparitaalerin hinnalla. Aluksen mastot olivat kuusta. Kyseessä oli tavanomainen kotimainen kuusi eikä

kysytty laadukas mastopuu, sitkeä lehtikuusi, joka oli esimerkiksi briteille tärkeä Baltiasta, erityisesti Riiasta saatu laivanrakennustarve.

Mastojen ja muiden pyöröpuiden vähäisyyteen myyntikohteina oli selityksiä. Mastojen irrotus haaksirikkopaikalla ja poiskuljetus oli hankalaa, usein mahdotontakin. Lisäksi oli hyvin tavallista, että mastot kaadettiin myrskyssä aluksen kaatumisen estämiseksi. Alusten vakiovarusteisiin kuului huutokauppapöytäkirjojen mukaan kirves, jonka yksi käyttötarkoitus oli juuri mastojen kaataminen. Sen sijaan on useita tapauksia, joissa sukelluskomppania löysi rantaan ajautuneen maston tai muita takilan osia. Ne kertoivat haaksirikosta, mutta yleensä jäi selvittämättä, missä se oli sattunut. Mastopuulle ei myöskään Ruotsissa ollut samanlaista kysyntää kuin esimerkiksi Hollannissa ja Englannissa. Lähteiden puuttuessa ei voida sanoa, kuinka paljon esimerkiksi Riiasta tai muualta Englantiin toimitetun mastopuun joukossa oli sukelluskomppanian välityksellä saatua käytettyä mastopuuta.

Laivaveneiden kunto vaihteli

Alusten varustukseen kuului yleensä laivavene. Laivaveneiden hinnat vaihtelivat huutokaupoissa suuresti, 12–250 taalerin välillä. *St. Georgen* tamminen laivavene maksoi vaivaiset 12 taaleria. Se oli kertoman mukaan jonkin verran rikkoutunut mutta ”kapteenin itsensä korjaama”. Jöns Collinin *St. Johannes* -hukkerissa ei ollut laivavennettä ainakaan huutokaupassa. Albert Siemensin *De Hoffnungin* ”vanha tamminen laivavene peräsimellä” arvioitiin 24 taalerin arvoiseksi. Se ei huutokaupassa herättänyt kiinnostusta ja myytiin lähtöhinnalla. Laivaveneissä oli yhtäläillä suuria hinnoja kuin itse laivoissakin tai niiden rungoissa. Laivaveneetkin olivat kierrätystavaraa, ja niillä saattoi olla jo pitkä historia takanaan eri aluksissa.

Concordiassa oli 200 taalerin arvoinen laivavene, jossa oli isopurje ja fokka, kummatkin paksua hollantilaista kangasta. Lisäksi huudettavana oli erikoinen kohde, norjalainen jolla, jossa oli puoliksi kulunut isopurje ja fokka hollantilaiskangasta, hinta 120 taaleria. Sederholmin *St. Johanneksen* huutokaupassa oli vanha mäntyinen laivavene, jossa oli peräsin ja airopari, arvo 36 taaleria. Usein laivaveneet olivat vanhoja ja todennäköisesti kierrätystavaraa (eräs kriteeri on, oliko laivavene samaa puuta kuin emoalus, katso Ahlström 1997). Laivaveneitä oli helppo siirtää laivasta toiseen, minkä lisäksi niitä löytyi rannoilta. Ne olivat kansitavaraa ja huuhtoutuivat myrskyssä mereen. Usein onnettomuudesta kertoi vain rannalta löytynyt hylätty laivavene.

Navigointivälineet sekä kajuutta- ja kapyysitavarat

Navigointivälineistö oli osa aluksen huutokaupattavaa irtaimistoa, ja sitä sai halvalla. Navigointivälineistöön kuluivat kompassit, luodit, tiimalasit sekä peltiset äänitorvet.

Myös liput myytiin tässä osastossa. Sen sijaan yhdestäkään kartasta, harpista, viivaimesta, kaukoputkesta, ilmapuntarista tai reittioppaasta en ole löytänyt mainintoja. Niitä ei aluksissa vielä ollut, tai mikä todennäköisempää, ne olivat kapteenille kuuluvaa välineistöä. Kun kapteeni kuoli, ne huutokaupattiin perunkirjoituksen yhteydessä. Toisinaan mainitaan aluksessa olleet harvat kirjat, joihin kuului muun muassa rukouskirjoja. *Providencessa* oli mukana käsiaseita. Se joutui kulkemaan jonkun matkaa Englannin kanaalissa, jossa oli kaappausvaara. Aseita tarvittiin myös Hiidenmaan rantarosvojen varalta.

St. Georgen kuusi kompassia myytiin yhteishintaan 18 taalerilla. *Finska Post* -aluksen neljä kompassia koteloihinsa maksoivat yhteensä 12 taaleria. Kompassimalleista mainitaan mm. *hängkompass*, riippukompassi. Kompassissa oli valo sekä kompassisuoja (*nakterhus*). *Casper et Georg* -aluksen huutokaupassa tällainen myytiin. *Providencen nakterhusin* lähtöhinta oli vain kolme kuparitaaleria, josta se nousi kahdeksaan. Huutokaupoissa myytiin myös aluksen kajuuttaan kuuluneita pöytiä, tuoleja ja pöytäliinoja. Yksityiskohtana mainittakoon, että danzigilaisen *St. Georg* -aluksen kajuutan pöytäliina oli punavalkoinen, saman värinen kuin Danzigin lippu.

Tiimalaseja oli neljän, kahden ja puolen tunnin versioita. Alus mittasi muun muassa luovinsa pituuden niiden perusteella. Niillä mitattiin kuljettu matka, kun nopeus oli arvioitu kapteenin tuntuman perusteella.

St. Georgessa oli luoteja 20 ja 8 paunan painoisina (8,5 kg ja 3,4 kg). Raskaampi luoti sujahti pohjaan nopeammin, kun aluksella oli vauhtia. Pohjanmereltä tullessa *Concordiassa* oli 25 naulan luoti ja siihen 100 sylen (170 m) luotinaru (*djup lodlina*). Luotinarujen pituus oli samaa luokkaa kuin ankkuriköysien. Tämän lisäksi aluksessa oli käsiluoti, 10 naulaa ja 16 syltä (27,2 m) narua.

Oma lukunsa olivat laivapuu-sepän työkalut sekä keittiövälineet. Niihin kuului rautaisia

ja kuparisia pannuja ja kattiloita. *St. Georges*-sa oli runsaasti keittiövälineitä: useita kuparikattiloita, voipannu, paistinpannuja, messinkinen kalakattila, kuparinen voi- ja kalakauha, rautainen lihahaarukka, hiilihanko, kolmijalka, kirves, rautavanteisia vesiämpäreitä sekä rautainen lihavati. Irtaimistosta myytiin lisäksi peltinen teekannu sekä kuusi lautasta. Voinee päätellä, että aluksessa oli kuuden hengen miehistö. Kapyysihelloja ei ollut huutokauppoissa. Laite oli raskas ja käytännössä mahdollon irrottaa.

Huutokauppadokumenttien epäsuora informaatio onnettomuudesta

Huutokauppapöytäkirja antaa parhaimmillaan epäsuoraa tietoa itse onnettomuudesta. Ensinnäkin se tarkentaa tiedoillaan haaksirikkopaikkaa. Esimerkiksi *Casper et Georgen* haaksirikkopaikkaa ei tarkenneta, mutta huutokaupan pitopaikka kertoo siitä jotain. Pöytäkirjan perusteella haaksirikkopaikka oli jossain Porkkallassa, sillä huutokauppapaikkana kerrotaan olleen ”Porkkala och Råmbosby” (paikka on nykyinen Rembas, jossa oli luotsikylä). Tämän perusteella voidaan olettaa, että haaksirikko on sattunut jossain Porkkalan kärjen itäpuolisella merialueella, koska täältä oli selkein ja lyhyin matka mainittuun huutokauppapaikkaan. Onnettomuudesta itsestään voidaan todeta, että se oli rantautuminen, jossa aluksen takila ja irtaimisto ehdittiin ottaa talteen. Runko jäi ilmeisesti sen verran paljon veden alle, ettei lastia pystytty pelastamaan, koska siitä ei puhuta mitään. Kajuutoista sen sijaan saatiin tavaraa, esimerkiksi keittiövälineet.

Sukellusraporttien ja huutokauppapöytäkirjojen ylimalkainen kuvaus haaksirikkopaikasta voidaan yhdistää luotojen ja karien nimistön kautta aluksen kapteenin, kotisataman tai kotimaan nimeen tai lastin laatuun ja selvittää tätä kautta tarkka haaksirikkopaik-

ka. Esimerkkinä mainittakoon Porkkalan Juktenskobben, joka on saanut nimensä noin 30 metrin syvyydessä olevan juhtinahkaa sisältävän hyllyn lastista. Sukelsimme osana Helsingin yliopiston rahoittamaa projektia tähän hylkyyn toukokuussa 2018 ja nostimme kaksi juhtirullaa jatkotutkimuksiin. Alusta ei ole vielä pysytty yksilöimään. Sen sijaan on varmaa, että Johan Sederholmin *St. Johannes* törmäsi kapteeninsa Mathias Mathiesenin ohjaamana Mathiesengrund-nimiselle kiville Helsingin Gråskärsbådanin luona ja Bergenistä kotoisin oleva *Concordia* puolestaan Bergensgrund-nimiselle kiville Porkkalan Mickelskärin luona.

Jos ankkuria ei huutokaupassa ollut, se oli jäänyt liian syvälle tavoittamattomiin ja menetetty joko haaksirikkotilanteessa tai pelastusoperaatiossa. Ankkurin puuttuminen tai mukana olo hyllyssä on keino yksilöidä alus: jos ankkurit olivat mukana huutokaupassa, voidaan hyllyt, joissa on ankkurit, tietysti poissulkea. Osasta ankkureita niiden puiset tukit olivat rikki. On mahdotonta sanoa, missä vaiheessa ne olivat hajonneet, mutta tässä saattaa olla yksi haaksirikon loppuvaiheen syy: aluksen ajautumista karille ei voitu estää.

Hyväkuntoisen *Concordian* kaikki ankkurit päätyivät huutokauppaan. Alus oli ajanut yllättäen karille eikä ajalehtinut sille. Tämä sopii oletukseeni, että kari on 1800-luvun kartoissa näkyvä Bergensgrund⁴⁴. Se on pieni, syrjäinen kari, joka oli haaksirikon aikaan nykyistä matalampi. Kari on ollut sellaisessa syvyydessä, ettei se rikkonut alusta. Alus jäi karille kiinni pohjastaan, joten ankkureita ei ollut syytä laskea tai jos ne laskettiin, saatiin ne matalalta helposti ylös. *Concordian* ankkurivarustus oli normien mukainen: *plikitankare*, *daglig ankare*, *tojankare*, *varpankare* sekä *dragg ankare*. Myös *Concordian* päätyminen huutokauppaan ehjänä tukee käsitystä, että alus jäi turvallisesti karin päälle ja oli tässä mielessä pelastajille kiitollinen kohde.

Venäläisessä saman kokoluokan *St. Alexander* -aluksessa oli vastaava ankkurivarustus.

Sekin ajoi kivelle yllättäen eikä ajelehtinut sille, mikä voidaan todentaa huutokauppapöytäkirjan lisätietojen perusteella. Alus oli törmännyt kahteen vedenalaiseen kiveen ja pysynyt kivillä kertoman mukaan viisi viikkoa ”avomerellä”, mikä auttaneen paikanmäärityksessä. Haaksirikkopaikka oli ulkona Porkkalan kärjessä. Lisätietona kerrotaan, että alus oli rungoltaan kaksiosainen, kölistä vesirajaan tasasaumainen mutta siitä reelinkiin limilau-doitettu mäntyalus.

Johan Sederholmin *St. Johanneksen* purjeet olivat kuluneet ja paikatut (*lappad*). Köysistö oli sekin kulunutta, ja esimerkiksi laivan ainoan kompassin lasi oli rikki. Ei ole varmaa, oliko se hajonnut karilleajon yhteydessä. Aluksessa oli huutokaupassa kaksi vanhaa ankkuria, joista vain toisessa oli tukki. Alus oli siis varsinkin takilan osalta huono, ja tässä oli mielestäni ratkaiseva syy siihen, miksi se ei pystynyt luovimaan eteenpäin matkallaan Stralsundiin. Meriselityksen mukaan aluksen matka oli outo, jopa surkuhupaisa. *St. Johannes* lähti Viaporin rediltä ja purjehti yön yli Naissaaren luokse, niin lähelle ”että Toompean tornit näkyivät”. Koska tuuli oli jälleen vastainen, se joutui ottamaan uuden luovin takaisin Helsinkiin, jossa se ajoi karille edellä kuvatussa paikassa kaupungin edustalla, siis lähellä lähtöpaikkaansa. Tästä se ajautui muutaman merimailin päässä olevan Kuivasaaren rantakallioihin ja hajosi kappaleiksi. Sen ankkurit eivät siis pitäneet. Miksi alus ei sitten jäännyt Naissaaren luokse ankkuriin? Yksi selitys ovat aluksen huonot ankkurit sekä se, että Naissaari on matala, suojaa huonosti tuulelta ja sen kohdalla tuulee usein voimakkaasti. Alus oli mitä ilmeisimmin koottu kierrätysosista. Se oli huonokuntoinen, ja juuri siksi se uskallettiin lähettää Stralsundiin Pommerin sotanäyttämölle, jota huollettiin siis myös Helsingistä käsin. Myös *Providence* oli varustukseltaan huonokuntoinen: sen ankkurit olivat ruostuneita, köysistö kulunutta ja jatkettua ja purjeet kuluneita. Se ei kestänyt tuulta.

Jos laivavenettä ei ollut huutokaupassa, kertoo se siitä, että miehistö oli jättänyt laivan ja tullut sillä rantaan omin avuin. Se ei tällaisessa tapauksessa enää kuulunut haaksirikkoaluksen irtaimistoon. Jos sillä oli jätetty alus ja päästy rantaan, se ei enää ollut hylkytavaraa. Mikäli se haaksirikkoutui, tuli siitäkin hylky.

Rungot tuhoutuivat usein haaksirikossa. Jos alus saatiin irti karilta, ei huonokuntoisesta aluksesta maksettu paljoakaan. *St. Georgesta* kerrottiin, että ”hylkyä tuskin saadaan karilta pois eikä sitä voida kunnostaa. Peräsin, mastot ja raakapuut sekä rautaosat myytiin yhteishintaan 250 taaleria”. Jöns Collinin *St. Johanneksen* vanha runko myytiin 750 taalerilla.⁴⁵

Riskistä resurssiksi

Varhaismoderni purjealus oli oman aikansa teknisesti monimutkaisin, sadoista osista koostuva kokonaisuus. Tämä päti vielä enemmän sota-aluksiin mutta myös kauppalaivoihin. Merenkulkuun liittyi aina riskejä eikä haaksirikoilta välttytty. Helsingille haaksirikot oli pelastustoiminnan kautta kasvuala vuosisadan loppua kohti lisääntyneen Pietarin, Viipurin ja Narvan meriliikenteen takia. Asiaa tasapainotti se, että myös omat alukset haaksirikkoutuivat.

Haaksirikot synnyttivät Helsingissä kierretykseen perustuvan laivanvarustuksen, joka oli olemassa jossain muodossa monin paikoin vielä myöhemminkin. Sen merkitys oli erityisen tärkeä ja suotuista Helsingin kaltaisille omaa laivanvarustustaan aloitteleville kaupungeille hankalan Pietarin-väylän tuntumassa.

Sodissa pahoin kärsineen Helsingin jälleenrakennukseen kuului myös kauppalaivasto. Varoja syöneen ja riskialttiin laivanvarustuksen esteenä oli vähäinen pääomanmuodostus ja riippuvuus hollantilaispääomasta ja rahtikuljetuksista. Vähitellen tilanne muuttui vuoden 1724 purjehdussäännön ja siihen

liittyvien, omaa kauppalaivastoa tukevien verohelpotusten (suuret tasasamaiset alukset) takia, joiden turvin kauppamerenkulun kotimaisuusaste lisääntyi. Myös pääomaa, niin osaamista kuin rahaa, alkoi siirtyä Helsinkiin Haminasta muuttaneiden, usein entisten nyeläisen porvareiden mukana.

Helsinkiäisporvariston varallisuuden kasvun ja laivanvarustusboomin taustalla oli purjehdussäännön lisäksi kaksi tekijää: 1700-luvun alkuvuosina alkanut hienoterätekninen sahateollisuus ja vienti, jotka edellyttivät merikuljetuksia, sekä vuonna 1747 käynnistynyt Viaporin rakennustyömaa, jonne voitiin myydä huutokaupoista saatua tavaraa. Kuvaavaa on, että esimerkiksi Helsingin sukelluskomissaari Hans Sund oli paitsi laivanvarustaja myös sahanomistaja. Kysyntää oli erityisesti paljon lastia ottaville aluksille, koska niillä voitiin viedä sahatavaraa Espanjaan ja tuoda vastineena suolaa. Se oli tuottoisaa kauppaa.

Aluksissa oli 1700-luvulla suuria eroja, mikä näkyi varusteiden huutokauppahinnoissa. Hintahaitarit olivat laajoja ja alusten kunto vaihteli suuresti. Joidenkin tavaroiden kysyntä selittyy Helsingin paikallistarpeesta käsin. Köysillä, purjeilla ja ankkureilla sukelluskomppaniaan kytköksissä oleva huutokauppakamari teki eniten voittoa. Köysien kysyntä oli suurta jo pelkästään siksi, että niitä tarvittiin paljon. Kotimainen talonpoikainen hampuntuotanto ja Helsingin alimittaiset köy-

denpunontaradat eivät voineet tätä kysyntää tyydyttää. Riittävän suuret köydenpunontaradat olivat Tukholmassa, Karlskronassa ja Viaporissa ja varattu laivaston käyttöön. Suomen etuna oli, että köysien kyllästämiseen tarvittu terva, muualla kallis tuontitavara, saatiin omasta takaa.

Huutokauppakamarin provisio oli pieni. Suurin hyöty oli, että saatiin edullisia osia jake luun. Rauta ja muut metallit olivat aina arvokkaita – myös kaivosmaa Ruotsissa. Ankkurit ja muut metalliosat säilyttivät arvonsa ja olivat siirrettävissä toisiin aluksiin. Niiden elinkaari oli pidempi kuin köysien ja purjeiden. Ank kureiden elinkaarta ei kuitenkaan voitu jatkaa muussa käytössä. Myös köydet kuuluivat käyttökeltvottomiksi. Sen sijaan purjeiden elämää voitiin vielä jatkaa ”laputuksin”, ja niitä voitiin uusiokäyttää esimerkiksi teltoissa, peitteinä ja tuulimyllyjen siivissä. Kompassit olivat verraten halpoja. Hylyistä saatu lastitavara oli eräänlaista epävirallista tuontia. Viime aikoina purjekankaan uusiokäyttö on huomattu osana kierrätysboomia. Käytöstä poistettut purjeet ovat valtava materiaaliavarasto.

Riski kuului aina merenkulkuun ja sen hallitsemiseksi helsinkiäisporvarit hankkivat laivoihinsa varalle varusteita. Varsinkin tuottoisaa pitkänmatkanpurjehdus edellytti aiempaa enemmän varapurjeita ja muuta varustusta laivoissa. Ulkomaisen varustajan riski oli helsinkiäisporvarin resurssi.

VIITTEET

- 1 Duncan & Gibbs, 2015.
- 2 Huhtamies 2018, 17–59. Huhtamies 2014, 139–162. Merikartoista ja väylistä katso Ehrensward ja Zilliacus 1997. Ruotsin merenkulun historian uudempi yleiskatsaus Müller et al., 2016.
- 3 Kaukiainen 2006, 26–27. Niitemaa, 1967.
- 4 Pohjoisen komppanian rinnalla, alueenaan Etelä-Ruotsi, toimi vähän varhaisempi Eteläinen sukelluskomppania aina vuoteen 1802, jolloin siihen asti eriliset komppaniat yhdistettiin. Ruotsin puolella uusi yhdistynyt komppania toimi vuoteen 1831, mutta Venäjään liitettyä Suomessa kenraalikuvernööri Sprengtporten kielsi sen toiminnan vuonna 1808.
- 5 Märten Triewaldista katso Lindqvist 1984. Triewald 1734, Triewald 1741. Huhtamies 2018 (b), 98–129.
- 6 Ahlström 1983. Harder 1961.
- 7 Katso Storch 1803.
- 8 Granqvist 2016, Granqvist 2018, 147–149. Ojala 2002.
- 9 Pääomaa tuli Helsinkiin Haminasta paenneiden porvareiden mukana. Näistä monet olivat alun perin Nyenistä. Heistä voidaan mainita mm. Carl Clayhills ja Jacob Tesche, kummatkin hylkyhuutokauppojen vakioasiakkaita. Kuisma 1991, 36–37.
- 10 Amiralitetskollegium, Lotskontoret, Inkomna skrivelser serie VI, Dykerihandlingar 1745–1766 (–1802), Krigsarkivet, Stockholm. Sarja jakautuu

- kahteen osaan: Lotskontoret, Dykerihandlingar 1745–1797 ja Förvaltningen av sjöärenden (sarja E III), Dykerimål 1798–. Katso. myös Frihetstidens utskottshandlingar, militieutskottets sjömilitiedeputation (vol. 48 nro. 2789), jossa muutamia satunnaisia aiempia vuosia 1730-luvulta. Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatti huutokauppakamarin pöytäkirja Ca:1.
- 11 Ahlström 1997, 166.
 - 12 Huhtamies ja Granqvist 2018, eri kohdin.
 - 13 Koivikko 2017. Kaukiainen 2006. Ojala & Riihää 2017. Hell 2013. Spooner 1983. Helsingin yliopiston Tulevaisuusrahaston rahoittama Juhtinahka-projekti vuonna 2018.
 - 14 Charming Mollyn tapaus katso Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatin tuomiokirja 8.10.1744 (digitoidut sivut 12/51–13/51). Katso. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_the_1740s. ”The ship was lost near Helsingfors, Finland before 16 November. She was on a voyage from Saint Petersburg, Russia to London”. Lloyd’s List (No.38). Lloyd’s of London. 16 November 1744.
 - 15 <https://www.abc.se/~pa/uwa/wreckbas.htm>
 - 16 Ahlström 1997.
 - 17 Ehanti ym. 2012.
 - 18 Kaukiainen 2018.
 - 19 Pearce 2010.
 - 20 Baehre 1999.
 - 21 Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatti, huutokauppakamarin pöytäkirja, Patriarkh Jacobin huutokauppa 24.5.1746.
 - 22 Majakoista katso Laurell 1999.
 - 23 Huhtamies 2018, 27–31.
 - 24 Jonas Hahnin kartat teoksessa Ehrensärd & Zi-liachus 1997.
 - 25 *Junge Gottfried*, Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatti, huutokauppakamarin pöytäkirja 25.22.1751, *De Hoffnung* 20.6.1754, *Concordia* 22.7.1754.
 - 26 St. Georg, Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 24.4.1744, *Finska Post* 12.10.1745, *St. Johannes* (Collin) 23.7.1754, *Enigheten* 24.3.1750, *St. Alexander* 18.10.1756, *Wind Hundén* 12.7.1757, *St. Johannes* (Sederholms) 24.6.1759.
 - 27 Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 17.4. 1744. Ca:1.
 - 28 Sound Toll Registers Online (STR), haku Shipmasters ja siinä nimi ”Paulus”.
 - 29 STR. Shipmaster ”Hubbard”.
 - 30 Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 22.10.1744. Ca:1.
 - 31 Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatin tuomiokirja 6.10.1744–3.11.1744, siinä alkaa digitoitu sivu 16/51–19/51. Jatkuu 24.11.1744 sivut 12/62–.
 - 32 https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_the_1740s. Lloyds List, no. 932, Friday, October 26. 1744, Ship News
 - 33 Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 25.11.1751, 18.1.1752, 23.5.1752, 1.6.1752. Ca:1.
 - 34 Katso viite 23.
 - 35 Glete 2010, 456.
 - 36 Glete 2010, 455.
 - 37 Hintatiedot ovat edellä mainituista huutokauppadokumenteista.
 - 38 Åkerman 1937.
 - 39 Kuisma 1991, 122.
 - 40 Gustafsson 2015, 103–117.
 - 41 Davis 2008, 178–180.
 - 42 Riksarkivet, Stockholm. Kommerskollegium. Huvudarkiv. Särskilda utredningar och berättelser 1731–1746. Convolut angående Ryska handels och Manufakturväsendet. Segelduks Fabriquer.
 - 43 Katso Ericson 1984, 72–73.
 - 44 Karta öfver Finlands södra skärgård från Porkkala–Helsingfors–Willinge utgifven år 1880 af K.G. Ekebom. Merikeskus Vellamon arkisto, Kotka.
 - 45 Edellä mainitut haaksirikdokumentit.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Arkistolähteet

Krigsarkivet, Stockholm
Amiralitetskollegium, Lotskontoret, Inkomna skrivelser serie VI, Dykerihandlingar 1745–1766 (–1802).

Riksarkivet, Stockholm
Kommerskollegium, Huvudarkiv, Särskilda utredningar och berättelser 1731–1746, Convolut angående Ryska handels och Manufakturväsendet, Segelduks Fabriquer.

Helsingin kaupunginarkisto
Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirjat 1744–1760.

Maistraatin tuomiokirjat

Merikeskus Vellamo, Kotka
Karta öfver Finlands södra skärgård från Porkkala–Helsingfors–Willinge utgifven år 1880 af K.G. Ekebom.

Verkkolähteet

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_the_1740s [viitattu 30.6.2020]

Kirjallisuus

Ahlström, Christian 1983. Aspects of commercial shipping between St. Petersburg and Western Europe 1750–1790. J. W. Wieringa (toim.) *The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic Region 1400–1800*. Leiden: Martinus Nijhoff.

Ahlström, Christian 1997. *Looking for Leads. Shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and archaeological record*. Helsinki: The Finnish Academy of Science and Letters.

Baehre, Rainer K. (toim.) 1999. *Outrageous Seas. Shipwreck and Survival in the Waters of Newfoundland, 1583–1893*. Kanada: Carleton University Press.

- Davis, Karel 2008. *The Rise and Decline of Dutch Technological Leadership: Technology, Economy and Culture in the Netherlands, 1350–1800*. Vol. 2. History of Science and Medicine Library 7. Leiden: Brill.
- Duncan, Brad & Gibbs, Martin 2015. Please God Send Me a Wreck: Responses to Shipwreck in a 19th Century Australian Community. *When the Land Meets the Sea*. Vol. 3. New York: Springer.
- Ehanti, Eero & Aartomaa, Johanna & Lounatvuori, Irma & Tirkkonen, Erik 2012. *Mereen menetetyt, uudelleen löydetty*. Helsinki: Museovirasto.
- Ericson, Lars 1984. En svensk industrispion i industrilismens vagga. Kring Bengt Ferners skildring av segelsduktstillverkning i England 1760. *Forum Navale* 40. Tukholma: Sjöhistoriska Samfundet.
- Ehrensward, Ulla & Zilliacus, Kurt 1997. *Farlederna berättar. Gamla sjökartor över Finlands skärgård*. Helsinki: Konstsamfundet & Söderströms.
- Gustafsson, Sofia 2015. *Leverantörer och profitörer. Olika geografiska områdens och sociala gruppers handel med fästningsbygget Sveaborg under den första byggnadsperioden 1748–1756. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 196*. Helsinki: Finska Vetenskaps-Societeten.
- Harder, Elisabeth 1961. Seehandel zwischen Lübeck und Russland in 18. Jahrhundert, *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*. Band 41.
- Granqvist, Juha-Matti 2016. Helsingin porvaristo Viaporin rakennuskaudella (1748–1808). *Historiallisia tutkimuksia Helsingin yliopistosta XLVII*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Granqvist, Juha-Matti 2018. Hylkytavarain jättijako. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.): *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Hell, Maarten 2013. Unfortunate Dutch Vessels in Baltic Waters (1700–1800). Roio, Maili (toim.) *Shipwreck Heritage. Digitizing and Opening Access to Maritime History Sources*. Tallinna: Muinsuskaitseamet.
- Huhtamies, Mikko 2014. *Pohjolan Atlantis. Uskomattomia ideoita Itämerellä*. Helsinki: John Nurmisen Säätiö.
- Huhtamies, Mikko 2018. Kolme mailia Helsingin poikista merelle. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.) *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Huhtamies, Mikko 2018 (b). ”Vedenalaiset konstit”. Captain mechanicus Mårten Triewald ja valtakunnallisen pelastusmonopolin synty Ruotsissa. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.): *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö 2006. *Rantarosvojen saaristo. Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaukiainen, Yrjö 2018. *Aarrelaivat ja harhatulet. Turunmaan ulkosaaristo 1700-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Koivikko, Minna 2017. *Recycling Ships: Maritime Archaeology of the UNESCO World Heritage Site, Suomenlinna*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Kuisma, Markku 1991. *Helsingin pitäjän historia III. Isostavihasta maalaiskunnan syntyyn 1713–1865*. Vantaa: Vantaan kaupunki.
- Laurell, Seppo 1999. *Suomen majakat*. Helsinki: Nemo ja Merenkulkulaitos.
- Lindqvist, Svante 1984. *Technology on Trial: The Introduction of Steam Power Technology into Sweden, 1715–1736*. Uppsala: Almqvist & Wiksell.
- Müller, Leos & Hallén, Per & Lennerfors, Thomas Taro 2016. Handel och sjöfart. Ekström, Simon & Müller, Leos & Nilson, Tomas (toim.) *Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar*. Forum Navale skriftserie 56. Malmö: Universus Academic Press.
- Niitemaa, Vilho 1967. *Rantaoikeus varhaiskeskiaikaisen oikeuskäsitteen kuvastajana Pohjois-Euroopassa*. Oulu: Oulun yliopisto.
- Ojala, Jari 2002. The Problem of Information in Late Eighteenth and Early Nineteenth-Century Shipping: A Finnish Case. *International Journal of Maritime History*, vol. XIV, No. 1.
- Ojala, Jari & Räihä, Antti 2017. Navigation Act and the Integration of North Baltic Shipping in the Early Nineteenth Century. *International Journal of Maritime History*, vol. XXIX, No. 2.
- Pearce, Cathryn J. 2010. *Cornish Wrecking. Reality and Popular Myth 1700–1860*. Woodbridge: Boydell and Brewer.
- Spooner, Frank C. 1983. *Risk at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766–1780*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Storch, Heinrich 1803. *Historisch-Statistisches Gemälde des russischen Reichs, Supplementband*. Riga: Hartknoch.
- Triewald, Mårten 1734. *Konsten att lefwä under watn eller kort beskrifning om de påfunder, machiner och redskap hwar på Dykeri- och Bärgnings-Societets Privilegier äro grundade, etc*. Tukholma: Benj. Gottl. Schneider.
- Triewald, Mårten 1741. *Plägning till Konsten att lefwä under Watn eller Kort Beskrifning om de Påfunder, Machiner och Redskaper som Norra Dykeri-och Bergnings-Societeten sedad det. Anställte Profwet under 1731 års Riksdag, lätit förfärdiga, och nu med scalla af deras storlek i koppar sticka lätit*. Tukholma: eter Jör. Nyström.
- Åkerman, Birger 1937. *Bouppteckningar i Helsingfors stad 1679–1808*. Helsinki: Suomen sukututkimusseura.

Sammandrag

Vad var värdefullt på fartyg? Vravgodsauktionerna i Helsingfors i mitten av 1700-talet

När ett handelsfartyg på 1700-talet förlis-
te (eller strandade) i Finska viken gjord man
ett försök att rädda det, antingen genom att
vinscha det av grundet eller, vilket var van-
ligare, genom att bärga fartyget och dess
last. I Sverige hade Norra Dykeri- och Bär-
gningskompaniet (1729–1802) på 1700-ta-
let monopol på all bärgning. Skriftliga källor
från bärgningsoperationer nämner sällan
människor. Bärgning var affärsverksamhet,
liksom ibland också det att låta ett fartyg ha-
verera. Denna handel försiggick på offentli-
ga auktioner. I Helsingfors hölls årligen fle-
ra auktioner som besöktes av tiotals borgare
från staden. Bärgningsdokument är använd-
bara källor, inte bara när man vill studera

efterfrågan på fartygsdelar, utan också vid
identifiering av fartyg och när man vill be-
skriva sjöolyckor i gången tid. Detaljerad
teknisk information i auktionsprotokoll ger
oss kunskap om fartyg och deras utrustning
på Finska viken i tidigmodern tid. Många
fartyg var destinerade till S:t Petersburg (gr.
1703) därifrån man hämtade skeppsbygg-
nadsmaterial till Europa, men ett stort an-
tal förliste vid den steniga kusten utanför
Helsingfors. Detta gav upphov till en an-
norlunda form av sjöhandel som byggde på
slumpartad införsel och användning av åter-
vunnet material, som tågvirke, segel och an-
kare från stränder som välsignats med vrak
av olyckliga skepp.

Summary

Which parts of ships were expensive? Auctions of shipwreck goods in Helsinki in the mid-18th century

When a merchant ship was wrecked (or stranded) in the Gulf of Finland in the eighteenth-century, an attempt was made to save it, either by winching it off the rocks, or, more usually, by salvaging the ship together with its cargo. In 18th century Sweden salvage was the monopoly of Northern Diving and Salvage Company (1729–1802). The document sources on salvage operations seldom mention people. Salvage, and sometimes even wrecking, was business. This trade was carried out in public auctions. In Helsinki several auctions were held yearly with tens of local burghers as customers. Salvage documents are useful sources

not only for investigating the demand of ship parts but also for identifying ships and explaining past marine accidents. Detailed technical knowledge provided by auction protocols gives us insight to ships and their equipment in the early modern Baltic. Many ships were on their way to St. Petersburg (est. 1703), the homeport of European naval stores, but a great amount of them wrecked at the rocky coasts of Helsinki. This gave rise to a strange kind of shipping based on random import and use of recycled cordage, sails and anchors from the shores blessed by unfortunate ships.