



VIIPURIN SUOMALAISEN  
KIRJALLISUUSSEURAN  
TOIMITTEITA

24

# Merikarjala

Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaikka

TOIM.  
PEKKA SUUTARI

Kannen kuva: Rajaus Yrjö Lohkon maalauksesta *Luotsihaapio*. Maalaus on osa Merikarjala-sarjaa vuosilta 2008–2017. Yrjö Lohkon arkisto.



Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran toimitteita 24  
Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaiikka

Toimittaneet:

Pekka Suutari (osan toimittaja)

Anu Koskivirta (sarjan päätoimittaja)

H. K. Riikonen (sarjan päätoimittaja)

Ilja Aaltonen (sarjan toimitussihteeri ja kuvatoimittaja)

Sanna Supponen (kuvatoimittaja)

Taitto ja graafinen suunnittelu: Marko Pylvänäinen

ISBN 978-952-69831-4-1 (pehmeäkantinen)

ISBN 978-952-69831-5-8 (PDF)

ISSN 1236-4304 (sarja)

Painettu: 2023, Digipaino Kirjaksi.net

Painosmäärä: 50 kpl

2. painos

Julkaisija: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura ry, Helsinki



## Itäinen Suomenlahti – monikulttuurinen sisämeri

Kun itäistä Suomenlahtea on otsikossa luonnehdittu ”monikulttuuriseksi”, on tällä haluttu korostaa kahta asiaa. Ensinnäkin sen rannoilla on ollut toisistaan selvästi erottuvia paikallis- tai ”heimokulttuureita”. Toiseksi näiden paikalliskulttuureiden välillä on ollut jatkuvaa, enemmän tai vähemmän intensiivistä vuorovaikutusta, jonka kautta niin tavallisen arkikulttuurin piirteet kuin muualta tulleet uutuudet ja innovaatiot ovat voineet siirtyä rannalta toiselle. Monikulttuurisuutta sanan ahtaammassa merkityksessä, siinä mielessä kuin vaikkapa Viipurissa tai Pietarissa, ei tavallisten rannikkolaisten keskuudessa sentään kehittynyt, mutta vähintäänkin voidaan sanoa, että näillä seuduilla arkielämän kulttuurikirjo oli tavanomaista rikkaampi. Tässä meri- ja kulttuurihistorian näkökulmia yhdistävässä katsauksessa tarkastellaan itäisen Suomenlahden rannikon ja saariston kansankulttuurin vuorovaikutusta, eroja ja yhtäläisyyksiä.

Vielä varhaisella keskiajalla itäisen Suomenlahden rannikot olivat lähes kauttaaltaan itämerensuomalaisen väestön asuttamia. Narvajoen länsipuolella olivat virolaiset, Inkerinmaan länsiosissa vatjalaiset, Nevajoen ja Laatokan etelä- ja kaakkoispuolella vepsäläiset. Kannakselle ja Viipurin länsipuoliselle rannikolle syntynyt ensimmäinen pysyvä asutus oli puolestaan ”suomalaista”, pääosin Laatokan Karjalan suunnasta, mutta osittain myös lännestä tullutta. Väestön kielellisestä homogeenisuudesta huolimatta sitä halkoivat jo 1300-luvun alussa merkittävät kulttuuriset rajat. Keskeisin näistä oli läntisen ja itäisen kirkon välinen raja, joka asettui Viron ja Inkerinmaan sekä Viipurin Karjalan ja Laatokan Karjalan väliin. Rajan merkitystä korosti vielä, että se oli samalla Novgorodin valtapiirin länsiraja. Toisaalta Suomenlahdelle muodostui toinen kulttuuriraja, sillä samaan aikaan kun Ruotsi alisti valtaansa Varsinais-Suomen, Hämeen ja Länsi-Karjalan, Tanska valtasi Viron. Suomenlahden valtarajasta tuli vähitellen myös kahden erilaisen yhteiskunnallisen järjestelmän välinen, sillä virolaiset joutuivat maaorjuuteen alueen siirryttyä Saksalaisen ritarikunnan haltuun, kun taas Ruotsin valtakunnassa talonpojat säilyivät vapaina.

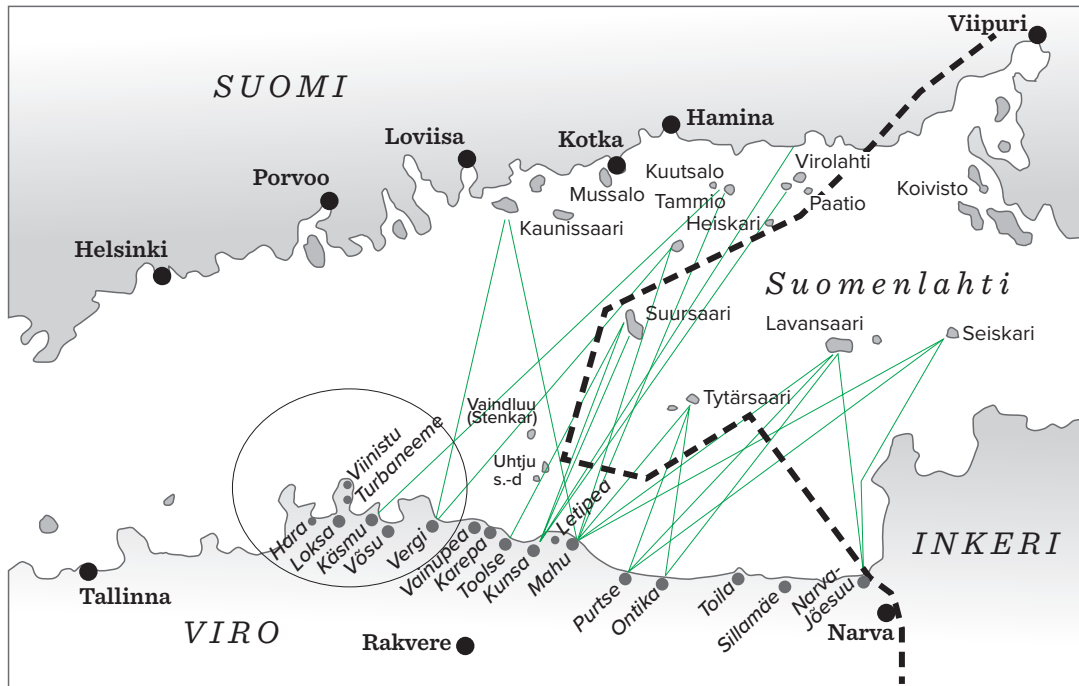
Paikallisten, niin sanottujen kansankulttuurien, eroja ja yhtäläisyyksiä voidaan kattavasti tutkia vasta parin viimeksi kuluneen vuosisadan aikana syntyneistä lähteistä. Niitä puitteita ja mekanismeja, joiden välityksellä nämä

kulttuurit kommunikoivat keskenään, antoivat ja vastaanottivat aineettomia lainoja ja impulseja, voidaan kuitenkin tunnistaa ja hahmottaa paljon pitemmässä ajallisessa perspektiivissä. Suomenlahti on niin kapea meri, että sen yli on melottu, soudettu tai purjehdittu ainakin siitä lähtien, kun sen rannoille syntyi pysyvää asutusta. Vaikka lahti on itäosastaan melko leveä, ulapan saaret, Suursaari, Tytärsaari, Lavansaari ja Seiskari katkaisevat avomeritaipaleen ja tarjoavat levähdyspaikkoja ja turvasatamia huonon sään yllättäessä. Kesäaikaan kulkuvälineeksi riittivät tavalliset kalastusveneet, ja merellä liikkumaan tottuneet saariston ja rannikon asukkaat löysivät perille hyvin ilman kompassiakin. Vesillä liikkumisen helppoutta kuvaa hyvin seuraavan esimerkki. Kun syksyllä 1730 eräs hollantilainen, Pietarista lähtenyt laiva haaksirikkoutui Narvin kalliosaaren rantaan, hyllylle ilmestyi kohta haapioita (5–8 metriä pitkiä avoimia veneitä) Koivistolta, Virolahdelta, Suursaaresta ja Viron rannikolta (ainakin Toolsesta) saakka.<sup>1</sup> Miten tieto haaksirikosta oli levinnyt noin laajalle, ei tiedetä.

Kauniina kesäpäivänä ja suotuisalla tuulella merellä liikkuminen oli helpompaa ja nopeampaa kuin maantiellä kulkeminen, mutta kovalla vastatuulella, myrskystä puhumattakaan, se kävi hankalaksi ja jopa vaaralliseksi. Virolahtelaisen Eljas Raussin 1800-luvun puolimaissa laatiman kuvauksen mukaan ”vanhanaikaiset hahden haltiat”, jotka joutuivat kulkemaan ”suuremman meren selän” yli, tutkivat ”huolella ilman laatua ja tuulen kestävyyttä, ja odottivat aina perällistä tuulta.”<sup>2</sup> Sää tsaattoivat siis rajoittaa tuntuvasti meriteiden käyttöä, ja joka tapauksessa se vaati enemmän varusteita kuin kuivalla maalla kulkeminen. Talvella normaalit meritiet tietysti katkesivat, mutta ainakin Suomenlahden pohjukassa voitiin jäitä pitkin kulkea Suomen puolelta ulappasaarille, Inkerinmaalle ja toisinaan jopa Viron rannikolle.<sup>3</sup> Yhteydet meren yli olivat joka tapauksessa vuosisatojen ajan olennainen osa rannikkolaisten arkipäivää, ja niiden välityksellä myös moninaiset kulttuurivaikutteet kulkivat lahden yli.

### **Seprakauppa Viroon**

Jatkuvaa etelä–pohjoissuuntaista kulttuurivaikutteiden virtaa piti yllä ennen muuta vilkas ruohonjuuritason kaupankäynti, vaihtokauppa, niin sanottu seprakauppa. Sille oli hyvin suoraviivainen maantieteellinen selitys: Viro tuotti viljaa, josta Suomen rannikolla oli pulaa, Suomen rannikko kalaa, jolle taas Viron puolella oli kysyntää. Niinpä pohjoisen rantamaan kalastajat purjehtivat usein kaksi kertaa vuodessa etelärannikon jokisuiden satamiin lastinaan silakkaa, jota vastaan he saivat vaihdossa ruista. Kustaa Vilkuna luonnehti tätä kauppaa ”Suomenlahden sillaksi - - joka yhdisti [kummankin puolen] rantakylät takamaineen toisiinsa.”<sup>4</sup>



Kartta seprakaupan yhteyksistä 1800-luvun lopun tienoilla. Karttaan on piirretty myös Neuvostoliiton/Venäjäjän aluevesiraja toisen maailmansodan jälkeen.<sup>5</sup>

Kalan vaihtokauppaa on pidetty ylimuistoisena, jo esihistoriallisella ajalla syntyneenä kansanomaisena instituutiona. Luotettavaa kuvaa tradition iästä on kuitenkin liki mahdoton piirtää, sillä venematkat Suomenlahden yli olivat niin arkisia asioita, että niistä on jäänyt selviä jälkiä kirjallisiin lähteisiin vasta 1500-luvun puolimaista. Ilmiölle on kuitenkin loogisesti kiistaton *terminus post quem*: kalastajien retket Viron puolelle saattoivat alkaa vasta sen jälkeen, kun Suomen-puoleinen rannikko ja saaristo saivat pysyvän asutuksen. Tämän on päätelty tapahtuneen esihistoriallisen ajan lopulla, Suomenlahden itäosassa lähinnä 1200-luvulla, jolloin sinne siirtyi uudisasukkaita sekä Laatokan Karjalasta että Hämeestä, jossain määrin jopa Varsinais-Suomesta asti. Vähän myöhemmin, 1200-luvun lopulla ja 1300-luvun alussa rannikolle tuli vielä uusia asukkaita Ruotsin puolelta, lähinnä Itä-Götanmaalta. Kysymyksessä näyttää olleen sikäläisten mahtimiesten organisoima siirtolaisuus, jonka avulla pyrittiin vahvistamaan ja turvaamaan Ruotsin laajenemista itään. Vaikka laajeneminen pysähtyi 1300-luvun alussa – jolloin Laatokan Karjala ja Inkerinmaa jäivät Novgorodin ja idän kirkon piiriin – lännestä tulleet siirtolaiset vahvistivat tuntuvasti Suomenlahden pohjoisrannikon ja ulappasaarten asutusta.

Myös ruotsalaiset uudisasukkaat joutuivat aluksi turvautumaan muualta tuotuun viljaan, joten yhteydet Suomenlahden eteläpuolelle olivat heillekin välttämättömiä. Tämän tarpeen tunnusti myös Viipurin linnan päällikkö Per Jonsson, kun hän myönsi vuonna 1336 Tallinnan kauppiaille oikeuden käydä kauppaa Viipurin, Virolahden ja Vehkalahden ”kaupungeissa”. Varmemman vakuudeksi vielä kuningas Magnus Eriksson antoi vuonna 1347 Viipurin läänin talonpojille luvan ostaa ”uusmaalaisilta ja muilta - - kaikkia syötäviä tavaroita”.<sup>6</sup> Haettiin ”syötäviä tavaroita” myös ortodoksiselta Inkerinmaalta, ei käy ilmi keskiaikaisista lähteistä.

Tallinnalaisten kauppiaiden matkoista Suomen-puoleisiin pikkusatamiin ei kuitenkaan näytä tulleen vahvaa tai pitkäaikaista traditiota, vaan rannikon ja saariston asukkaat hoitivat yleensä itse kauppamatkansa meren yli. 1500-luvulta säilyneistä katkelmallisista tullausluetteloista ja kauppias Helmich Ficken tilikirjoista näkyy, että erityisesti Uudenmaan saaristolaiset purjehtivat suurin joukoin Tallinnaan. Myös Viipurin läänin rannikon asukkaita näyttää tulleen sinne säännöllisesti, mutta heitä oli vain viides tai enintään kolmasosa uusmaalaisien määrästä. Karjalan rannikon kalastajat ovat kuitenkin voineet jo tuolloin purjehtia Tallinnan sijasta Viron itärannikon (Virumaan) pikkusatamiin. Näin oli ainakin 1830- ja 1840-luvulla (jolloin tällaisesta liikenteestä on ensi kerran kattavia tilastoja), ja silloin kaikille Viron vaihtopaikoille purjehtineista suomalaisista vähintään kaksi kolmasosaa tuli Viipurin läänin puolelta. Jo keskiaikaisissa asiakirjoissa mainitaan muutamia myöhemmin hyvin suosittuja satamapaikkoja (esimerkiksi Mahu 1200-luvulla sekä Narvajoen suu, Toolse ja Vergi 1400-luvun alussa), mutta itse kaupasta nämä lähteet eivät kerro mitään.<sup>7</sup>

Rannikkolaisten ylläpitämä ”Suomenlahden silta” vahvistui entisestään 1600-luvulla. Stolbovan rauhassa (1617) Venäjä joutui luovuttamaan Laatokan Karjalan ja Inkerinmaan Ruotsille – Venäjälle jäi vain yksi ainoa Suomenlahden satama, Ivangorod. Tosin sitä edeltänyt viisi vuosikymmentä kestänyt sotien aika oli lähes autioittanut niin Viron kuin Inkerinmaankin pohjoisosat, niin että rauhan lopulta palattua näissä maakunnissa oli enemmän autioita kuin asuttuja taloja. Vaikka kaakkoinen Suomi ja erityisesti rannikkoseudut olivat myös kärsineet sodasta, sieltä riitti kuitenkin väkeä täyttämään näin syntyneitä tyhjiöitä. Inkerinmaalle tuli uusia asukkaita sekä Viipurin läänistä että Savosta, ja Viroon lähti väkeä erityisesti nykyisen Kymenlaakson alueelta. Muuttajia houkuttelivat luonnollisesti autioiksi jääneet pellot, jotka voitiin saada uudelleen viljelyyn paljon vähemmällä vaivalla kuin uudistilan raivaaminen korpeen olisi vaatinut. Muuttoliikkeessä oli myös pakolaisuuden makua, sillä Suomen puolella talonpoikia rasittivat raskaiden verojen lisäksi väenotot, joista uudet voittomaat olivat vapaita. Näin Pohjois-Viroon ja Inke-

rinmaalle syntyi merkittäviä suomalaisia saarekkeitä. Vuoden 1630 tienoilla runsas viidesosa Viron itäisen rannikkomaakunnan (Virumaan) talonpojista oli Suomesta tulleita, ja vielä Etelä-Virossakin näiden osuus oli noin kuudesosa – eikä muuttoliike suinkaan pysähtynyt tähän. Inkerinmaa puolestaan koki suoranaisten väestönvaihdon erityisesti 1650-luvun ”ruptuurisodan” jälkeen: 1600-luvun lopulla ainakin 2/3 sen väestöstä oli Suomen puolelta tulleita luterilaisia. Suomalaistumista tapahtui myös lahden pohjoislaidalla, sillä Kymenlaakson rannikkoruotsalainen asutus oli aikaa myöten sulautunut kantaväestöön; 1500-luvun loppuun mennessä kieliraja oli siirtynyt suunnilleen nykyisille sijoilleen Pyhtäälle.<sup>8</sup>

Näin ”Suomenlahden silta” ei enää perustunut vain ruohonjuuritason kauppaan, vaan sitä vahvistivat myös suoranaiset verisiteet. Niiden myötä itäisen Suomenlahden kulttuurien kartta muuttui aikaisempaa yksivärisemmäksi, ”suomalaisemmaksi”. Suurimman muutoksen tämä lienee tuonut Inkerinmaalle: on mahdollista, että Lavansaaren ja Seiskarin kalastajien vaihtomatkat Laukaanjokivarren maalaiskyliin olivat vasta 1600-luvulla syntynyt perinne (tosin Lavansaarelta purjehdittiin myös itäisen Virumaan rantasatamiin).<sup>9</sup> Todennäköisesti myös pohjoisrannikon ja läntisten ulappasaarten yhteydet Viroon vahvistuivat entisestään. Joka tapauksessa ne vaihtokaupan muodot, joita alettiin yksityiskohtaisesti kuvata 1800-luvulla, ovat vakiintuneet viimeistään 1700-luvun alussa.<sup>10</sup> Vaihtopaikoille purjehdittiin yleensä kaksi kertaa vuodessa silakanpyynnin rytmin mukaan. Kevätkudun jälkeen, juhannuksen tienoilla lähdettiin ”kesäviroon” ja syyskudun päätyttyä lokakuussa ”syysviroon”.<sup>11</sup> Vielä 1500-luvulla alkukesän saaliit oli kuivattu, jolloin suolaa tarvittiin vain vähän eikä tynnyreitä lainkaan, mutta 1800-luvulla kuivattaminen oli käynyt harvinaisemmaksi: Eljas Raussin mukaan kuivattua silakkaa myytiin silloin vain Inkerinmaalle. Syysviro oli siinä suhteessa kevätviroa tärkeämpi, että silloin uusi sato oli korjattu, ja maamiehillä oli enemmän vaihdon välineitä. Maksuvälineitä tarvittiinkin melko paljon, sillä vakiintunut vaihtosuhde oli pitkään 2½ tynnyriä rukiita tynnyristä suolasilakoita. Kesälläkin kauppa tosin kävi, sillä kalastajat antoivat ainakin vanhoille kauppatuttaville eli seproille kalaa velaksi tulevaa satoa vastaan. Luottokaupan yleisyyteen jo 1600-luvulla viitanee se, että eräässä Tallinnan kaupungin valituksessa vaihtokaupasta käytettiin nimeä *Fischsebberei*.<sup>12</sup>

Suomalaisten kalastajien vaihtokumppanit tulivat sisämaakylästä, sillä Viron rannikolla pellot olivat niin pieniä, että niidenkin asukkaat saivat suuren osan toimeentulostaan kalastuksesta. Suomenlahden etelärannikolla oli kuitenkin vähemmän silakkaa kuin pohjoisessa, ja niinpä monet virolaiset kalastajat tekivät pyyntiretkiä Suomen saaristoon. Näistä retkistä on tietoja 1700-luvulta

alkaen, mutta perinteen oletetaan syntyneen jo edellisellä vuosisadalla. Aina-kin 1700-luvulla Viron puolelta tuli myös jonkin verran ”venepakolaisia”, karanneita maaorjia, jotka lähtivät etsimään parempaa elämää Suomen puolelta.<sup>13</sup>

### **Suomenlahden ”idäntie” ja Pietari**

Toki Suomenlahdella oli jatkuvasti liikkunut muitakin kuin paikallisia kalastajia. Idäntielle lähteneet viikingit olivat purjehtineet ja soutaneet sitä pitkin, ja keskiajalla samoilla vesillä olivat kulkeneet hansakauppiat, jotka pyrkivät Narvajoen ja Peipsijärven kautta Pihkovaan tai Nevaa ja Olhavanjokea Novgorodiin. Näiden kaukomatkaajien kosketukset Itäisen Suomenlahden rannikoiden asukkaisiin jäivät kuitenkin vähäisiksi; Suomen puolella ainoastaan 1300-luvulla syntynyt Viipuri kehittyi satamaksi, johon ulkomaiset (etupäässä tallinnalaiset) kauppiat hakeutuivat säännöllisesti. Myös jotkut rannikon talonpojat, erityisesti koivistolaiset, rakensivat kookkaampia aluksia, joilla kuljetettiin esimerkiksi polttopuuta Tallinnaan ja erilaisia rahteja Tallinnasta Narvaan tai Nevalle. 1600-luvulla ne rahtasivat myös viljaa Inkerinmaalta ja Virosta Tukholmaan.<sup>14</sup>

Stolbovan rauhan jälkeen Suomenlahti oli vuosikymmeniä Ruotsin sisämeri, ja suuri osa läntisen Euroopan Venäjän-kaupasta siirtyi Arkangeliin.<sup>15</sup> Tervanviennin voimakas kasvu lisäsi kyllä Viipurin vientiä, mutta se kulki pääasiassa hollantilaisilla aluksilla. Kovin paljon niitäkään ei nähty itäisellä Suomenlahdella: esimerkiksi 1660-luvulla sen satamista purjehti Juutinrauman länsipuolelle alle 30 laivaa vuodessa, joista vähintään puolet lähti Viipurista. Kaukoliikenne vilkastui vasta aivan vuosisadan lopulla, sen jälkeen, kun hollantilaiset olivat rakentaneet Inkerinmaalle suuria vesisahoja. Ne kasvattivat erityisesti Narvan ja jossain määrin myös vuosisadan puolivälissä perustetun Nevanlinnan vientiä. Vuoden 1690 tienoilla näistä satamista purjehti Juutinrauman länsipuolelle jo satakunta laivaa vuodessa (Viipurista vain noin 15).<sup>16</sup>

Suuri Pohjan sota ei ollut käänteentekevä vain siksi, että se romahdutti Ruotsin suurvalta-aseman – se käänsi myös uuden lehden Suomenlahden merenkulussa. Venäjän uudesta pääkaupungista Pietarista kehittyi 1700-luvun kuluessa pohjoisen Itämeren alueen tärkein satama, jossa vuosisadan lopulla kävi joka kesä toistatuhatta laivaa. Aluksi kaupungin kasvu oli tosin epävakaa – 1720-luvun lopulla Venäjän hovi jopa muutti takaisin Moskovaan – mutta Pietari Suuren veljentyttären Annan ja tyttären Elisabetin hallituskaudet nostivat Pietarin uuteen nopeaan kasvuun. Silloin sinne rakennettiin suurellisia palatseja niin hallitsijoille kuin valtakunnan korkeimmalle eliitille, ja jo vuosisadan puolimaissa se oli myös pohjoisen Euroopan väkirikkain metropoli. Hovin ja yli-



|                                      | 1724–28 | 1744–48 | 1763–68 | 1776–79 | 1793–96 |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Itämeren-laivoja</b>              | ...     | 76      | 118     | 158     | 270     |
| <b>Laivoja Itämeren ulkopuolelta</b> | 128     | 166     | 269     | 514     | 715     |
| <b>Yhteensä</b>                      | ...     | 242     | 387     | 672     | 985     |

Pietarissa (Kronstadtissa) käyneitä laivoja (keskimäärin vuodessa)<sup>18</sup>

mystön tarpeisiin sinne tuotiin Länsi-Euroopasta kaikenlaisia ylellisyustuotteita, ja sen jatkuva huoltaminen vaati myös valtavat määrät arkisia hyödykkeitä, elintarvikkeita, polttopuuta ja rakennusmateriaaleja.<sup>17</sup> Oheisesta taulukosta näkyy selvästi, kuinka sinne suuntautunut meriliikenne kasvoi nopeasti vuosisadan jälkipuoliskolla. Pietarin ohella myös Viipuriin, Haminaan ja Narvaan purjehti paljon ulkomaisia laivoja: vuosisadan jälkipuolella 200–300 alusta vuodessa.

Itäisen Suomenlahden meriliikenne kasvoi 1700-luvulla niin vilkkaaksi, että ulkomaisia laivoja liikkui siellä jatkuvasti koko purjehduskauden ajan. Vielä edellisen vuosisadan lopulla Suursaaren Pohjoiskorkealla<sup>19</sup> seisonut tähystäjä ei olisi yleensä voinut yhden viikon aikana nähdä kuin kolme tai neljä itään tai länteen purjehtivaa alusta; 1700-luvun jälkipuolella tällaisia laivoja näkyi joka päivä useita: 1750-luvulla keskimäärin neljästä kuuteen ja 1780-luvulla kuudesta kymmeneen.<sup>20</sup> Valtaosa jälkimmäisistä oli tietysti Pietarin-purjehtijoita, joiden lasteja paikalliset saaristolaiset näkivät vain silloin, jos joku niistä sattui haaksirikkoutumaan heidän rannoilleen. Suursaarelaiset joutuivat kuitenkin muullakin tavoin kosketuksiin niiden kanssa: säilyneiden kuvausten mukaan saaren miehet saivat tuntuvia lisäansioita luotsaamalla lännestä tulleita merenkulkijoita Haminaan, Viipuriin ja Pietariin.<sup>21</sup>

Suurkaupungin kulutuskysyntä vaikutti kuitenkin Itä-Suomen rannikkolaisten elämään paljon vahvemmin toisella, aivan välittömällä tavalla. Sadan- ja myöhemmin kahdensadantuhannen asukkaan kaupungin uunit nielivät valtavat määrät koivu- ja mäntyhalkoja. Aluksi tarve pystyttiin tyydyttämään Inkerinmaan metsistä, mutta pian polttopuuta oli ryhdyttävä tuomaan kauempaa, esimerkiksi Olhavanjoen varsilta ja Viipurin Karjalan rannikoilta. Koivistolla ensimmäiset merkit tästä ovat jo 1720-luvulta, jolloin pitäjän lahjoitusmaakseen saaneen amiraali Cornelius Cruysin kerrotaan hakkauttaneen haloiksi yhden autiokylän metsät.<sup>22</sup> Vuosisadan puolimaissa Koivistolla – ja todennäköisesti myös Uudellakirkolla – halkoja hakattiin kaikissa kylissä Pietariin vietäväksi, ja niiden kuljettamiseksi oli rakennettu kymmeniä kookkaita rannikkoaluksia. Toisinaan metsien kulumista pelkäävä kruunu kyllä kielsi halkojen viennin pää-



Suomalaisia halkokuutteja jossain Nevan rannalla. John Augustus Atkinsonin väritetty litografia 1800-luvun alusta.

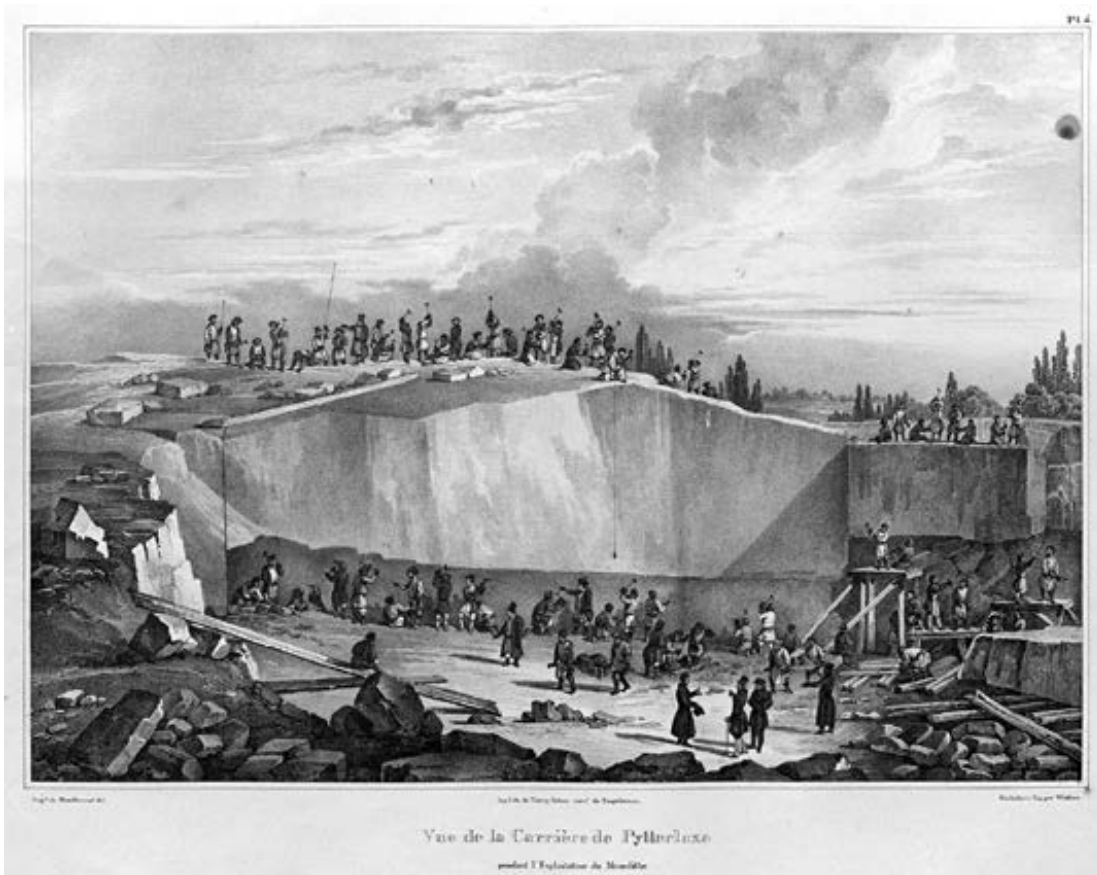
kaupunkiin, mutta silloinkin niitä voitiin myydä Kronstadtin linnoitukseen. Sen jälkeen, kun Vanha Suomi oli liitetty (1812) Suomen suuriruhtinaskuntaan, halkojen hakkuuta ei enää rajoitettu millään lailla, ja Pietarin kasvun myötä myös vientimäärät paisuivat. Epävarman viranomaisarvion mukaan Viipurin läänin merenrannikolla olisi 1820-luvun alussa ollut yli 130 halkokuuttia, mutta Koivisto ja Uuttakirkko koskevat luvut ovat epäilyttävän alhaisia. 1840-luvun alussa nimismiehet alkoivat kerätä talonpoikaisaluksista systemaattisia tietoja, ja tällöin sekä Koiviston että Uudenkirkon pitäjissä oli kummassakin toistastaa laivaa, Säkkijärvellä ja Virolahdella yhteensä satakunta ja vielä Seiskarissa ja Lavansaarella nelisenkymmentä; joitakin laivoja oli vielä Kymin ja Pyhtään rannikolla, mutta niissä Pietarin-purjehduksen merkitys oli selvästi vähäisempi. Halkojen ohella Pietariin vietiin katujen kattamiseen mukulakiviä rannoilta (niistä on mainintoja jo 1770-luvulta), ja tätä kauppaa kävivät erityisesti ulapasaarten sekä itäisimmän rannikkokaistaleen laivurit.<sup>23</sup>

Halkojen vienti säilyi itäisen Suomenlahden talonpoikaispurjehtijoiden keskeisenä tulolähteenä ensimmäiseen maailmansotaan asti. Se ei kuitenkaan kasvanut aivan samaa tahtia kuin Pietarin väkiluku (joka ylitti kahden miljoonan rajan vuoden 1910 tienoilla). Rautatiet alkoivat kilpailla merikuljetusten kanssa ja kivihiilen käyttö vähensi polttopuun kysyntää. Yritteliäimmät laivanvarustajat, lähinnä Koivistolla, Johanneksessa, Säkkijärvellä ja Virolahdella, etsiytyivät myös tuottoisemmille markkinoille, Pohjanmeren-reiteille ja valtameripurjehdukseen. 1870-luvun lopulla alkanut merirahtien voimakas lasku ja höyrylaivojen yleistyminen romahdutti kuitenkin suurten purjelaivojen kannattavuuden. Vuosisadan lopulla rannikko- ja Itämeren-liikenteen suhdanteet paranivat, ja uusia purjealuksia alettiin jälleen rakentaa. Juuri ennen ensimmäistä maailmansotaa Koivistolla oli noin 140 purjein liikkuvaa rannikkoalusta, jotka pääasiassa veivät halkoja ja kiviä Pietariin, sekä parikymmentä kookkaampaa Itämeren-purjehtijaa. Muissa Viipurin läänin rannikon pitäjissäkin oli tuolloin vielä satakunta pääasiassa Pietarin liikenteessä ollutta purjelaivaa.<sup>24</sup>

Pietarin-purjehdus oli monin paikoin noussut niin keskeiseen asemaan, että perinteiset kauppasuhteet Viroon vähenivät tai loppuivat kokonaan. Koiviston mannerpuolen kylissä ne kävivät harvinaisiksi jo 1700-luvun lopulla, mutta saarten puolella seprakauppa jatkui vielä lähes entiseen tapaan aina 1870-luvulle asti. Tämän jälkeen Virossa käynnit alkoivat voimakkaasti vähetä, ja niinpä Virumaan itäisille vaihtopaikoille tulleiden veneiden määrät putosivat vuosina 1870–1886 runsaasta kolmestasadasta alle kahteensataan. Toisaalta Viron-matkat eivät sanottavasti vähentyneet lännempänä, Virolahdella, Vehkalahdella, Kymissä ja Pyhtäällä tai Suursaarella ja Tytärsaarella.

Koska Pietarista voitiin ostaa leipäviljaa edullisesti, se pystyi tässä suhteessa hyvin korvaamaan Viron. Halkokaupan ohella murroksen taustalla vaikutti myös toinen tekijä, talvikalastuksen yleistyminen. Vahvasti suolattu silakka ei käynyt Pietarissa kaupaksi, ja näin näyttää olleen myös monin paikoin Inkerinmaalla, koska sinne oli myyty kuivattua kalaa. Talvella jään alta pyydetty silakka voitiin kuitenkin toimittaa tuoreena (tai jäätyneenä) Pietariin, ja silloin sillä oli hyvä menekki. Talvikalastuksella oli sitä paitsi toinenkin etu puolellaan: sitä voitiin harjoittaa samalla työvoimalla, joka kesäisin purjehti halkoja ja kiviä. Sitä mukaa kun talvipyynti yleistyi, jäätä pitkin Pietariin matkaavat silakkareet syrjäyttivät Suomenlahden yli purjehtivat suolakalaa kuljettavat veneet.<sup>25</sup>

Pietarin ja Kaakkois-Suomen vuorovaikutuksessa pääosaa näytteli ”ruohonjuuritason” kauppa, suomalaisten matkat Pietariin. Tästä kaavasta oli kuitenkin yksi mielenkiintoinen poikkeus, eräänlainen vastavirta, jossa Suomen puolelle matkanneet venäläiset olivat aktiivinen osapuoli. Koska Pietari oli



Suurilla kivilouhoksilla oli paljon väkeä. Kuvassa Aleksanteri I:n yli 600 tonnia painavaa monoliittia on ryhdytty louhimaan Virolahden Hevonniemessä. Monumentti pystytettiin Pietariin Talvipalatsin aukiolle.

syntynyt alavalle suistomaalle, sinne oli tuotava kaikki rakennuskivi muualta – ainoastaan tiilentekoon oli savea riittämiin. Aluksi rakentamiseen käytettiin inkerinmaalaista (Putilovin ja Pudostin) kalkkikiveä, mutta kun se kesti huonosti pohjoista ilmastoa, jouduttiin vaativammassa kohteissa ennen pitkää siirtymään kovempaan ja kestävämpään graniittiin. Sitä taas löytyi nimenomaan Suomen puolelta, Viipurinlahdelta Virolahdelle ulottuvalta rapakivialueelta sekä Laatokan pohjoisrannikolta. Jo 1750-luvulla Viipurinlahden saarilla oli kaksi kruunun kivilouhosta, joista saatua graniittia käytettiin todennäköisesti rakennusten kivijaloissa. Seuraavalla vuosikymmenellä, kun Talvipalatsin lähistöllä aloitettiin Nevan ja lähikanavien rantamuurien rakentaminen (joka jatkui sitten vallankumoukseen saakka), louhoksia syntyi lisää. Graniittia alettiin käyttää myös julkisissa rakennuksissa: esimerkiksi 1770-luvun lopulla alet-

tiin Pietari-Paavalin linnoituksen Nevan-puoleisia muureja päällystää graniitilla ja 1800-luvun alussa Kazanin katedraalin kirkkosaliin pystytettiin 56 suurta monoliittista graniittipilaria. Pari vuosikymmentä myöhemmin Iisakin kirkon portaaleihin louhittiin Virolahden kallioista 48 vielä suurempaa pylvästä (sekä kupoliin ja kellotorniin vielä yli 60 pienempää). Samoihin aikoihin Kronstadtin linnakkeita alettiin rakentaa uudelleen graniitista, ja Pietarin kasvaessa louhittua kiveä tarvittiin myös muihin rakennuksiin, rantamuureihin ja siltoihin todella valtavia määriä. Aluksi kivenlouhinta oli kokonaan venäläisten käsissä: kruunun ohella sitä harjoittivat myös pietarilaiset urakoitsijat, ja kivityömiehet tulivat enimmäkseen Aunuksesta; myös kivien kuljetus hoidettiin kruunun tai venäläisten yrittäjien aluksilla. Vasta 1800-luvun puolimaissa myös suomalaiset ryhtyivät perustamaan louhoksia ja alkoivat toimittaa graniittia kruunun ja yksityisten rakennushankkeisiin.<sup>26</sup>

Kuten tunnettua, perinteiset yhteydet Pietariin päättyivät dramaattisesti ja kertakaikkisesti bolsevikkivallankumoukseen. Sen seurauksena itäisen Suomenlahden kaakkoiskulma (Rajajoelta Narvajoelle) sulkeutui muusta Itämeren maailmasta, ja venäläinen elementti hävisi sen yhteisestä kulttuurikirjosta. Seprakauppa Viroon eli vielä sen jälkeen pari vuosikymmentä, mutta toisen maailmansodan syttyessä sekin oli vain varjo entisestä.<sup>27</sup> Viron joutuminen rautaesiripun taakse toisen maailmansodan jälkeen lopetti sitten vuosikymmeniksi lähes kaiken meriliikenteen Suomenlahden yli.

### **Kosketusten vaikutukset kieleen ja kulttuuriin**

Itäisen Suomenlahden rannikkolaisten keskinäistä kanssakäymistä voidaan luonnehtia sekä vilkkaaksi että kauan jatkuneeksi. Erityisesti tämä koskee Viron ja Suomen välisiä yhteyksiä, joita voi kutsua suorastaan kansanomaiseksi instituutioksi. Pietarin-purjehduksen historia on lyhyempi ja ainakin siinä mielessä tavanomaisempi, että kysymys oli tyypillisestä suuren metropolin talousvaikutuksesta. Näiden kahden pääsuunnan välillä oli myös se ero, että Viron-yhteyksille Suomenlahti oli ainoa väylä, kun taas Pietariin oli myös vilkkaat maayhteydet.

Ennen modernin informaation aikaa kansankulttuurin uutuudet edellyttivät lähes poikkeuksetta välittömiä kosketuksia. Kontaktien runsauden voi siis katsoa edistäneen uutuuksien välittymistä ja omaksumista. Kaakkoisen Suomen rannikolta löytyykin niin kieli- kuin kansatieteellisiä esimerkkejä sekä virolaisesta että venäläisistä vaikutuksesta. Vaikka suomen ja viron kirjakielissä on yllättävän vähän lainoja puoleen tai toiseen, niitä on runsaasti eräissä murteissa. Virolaisia – ja osin myös inkerinmaalaisia – sanoja on tavattu erityisesti



Kymenlaaksosta ja Kannaksen rannikolta, missä myös joitakin yhteisiä sanoja on käytetty virolaisessa merkityksessä (Kymenlaaksossa esimerkiksi ”etelä” tarkoitti lounasta). Vastaavasti Viron rantamurteessa on runsaasti suomalaisuuksia, eivätkä ne rajoitu vain merenkulkuun ja kalastukseen, vaan niiden aihepiiri on yhtä laaja kuin omaperäisen sanaston. Läntisimmässä rantamurteessa on myös lainoja ruotsin kielestä, ja Harjumaan itäosan pitkällä niemellä (Juminda, Pärисpeä) on puhuttu suoranaista sekakieltä, jota sisämaan virolaiset eivät enää ymmärtäneet.<sup>28</sup>

Myös venäläisiä lainasanoja on itäisissä murteissa paljon runsaammin kuin kirjakielessä: tällaisia jokapäiväiseen elämään liittyneitä lainoja olivat vaikkapa *serpa* ’keitto’, *pitskut* ’tulitikut’, *liitta* ’hella, liesi’, *metla* ’luuta’ tai *petska* ’uuni, kamiina’. Venäläinen vaikutus näyttää ajoittuvan pääasiassa 1700-luvun jälkipuolelle ja 1800-luvulle. Kuvaavaa on, että merenkulkutermeissä venäläisiä lainoja on erittäin vähän, sillä tällainen sanasto oli omaksuttu jo aikaisemmin (pääasiassa hollannista Ruotsin kautta).<sup>29</sup> 1700-luvun jälkipuolella alkaneen kivenlouhinnan mukana on puolestaan tullut sellaisia sanoja kuin *lompka* ’louhos’, *posloikka* ’järeä kivipora’, *ristana* ’laituri’ ja *pissari* ’kirjuri’. 1800-luvun lopulla alkaneen talvikalastuksen sanastossa venäläisperäiset termit olivat myös hyvin yleisiä (esimerkiksi *putka/budka* = ’kalastajien asuinkoppi’, *vorokki* = vintturi tai *raasseli* = ’kalanostaja/välittäjä’).<sup>30</sup> Toisin kuin viron, venäjän vaikutus näyttää kuitenkin olleen hyvin yksisuuntaista: suomesta lainattuja sanoja on venäjässä tunnetusti varsin vähän.<sup>31</sup> Tämä ei ole tietenkään yllättävää, kun ajatellaan, miten ylivoimainen väestökeskus pelkästään Pietari oli Kaakkois-Suomeen verrattuna. Ja olipa kysymys halko- tai kalakuormista, kohtaamispaikat olivat Nevan suistossa, eikä venäläisten kauppakumppanien tarvinnut silloin osata suomea.

Lainasanat ovat siinä mielessä hyviä markkereita, että ne indikoivat myös muita kansankulttuurin (sekä aineettoman että aineellisen) vuorovaikutuksia. Valitettavasti kansatieteessä on niin Virossa kuin Suomessakin yleensä tyydytty kartoittamaan esineiden ja ilmiöiden levinneisyyksiä vain oman maan rajojen sisällä, vaikka esimerkiksi venemallien ja kalastusvälineiden vertailu ”vastarannan” kanssa voisi olla kiintoisaa.<sup>32</sup> Muutamia hyviä esimerkkejä voi kuitenkin löytää myös tavallisista historiallisista lähteistä. Niinpä pietismin tiedetään levinneen 1780-luvulla nimenomaan Virosta (Narvasta) Kaakkois-Suomeen, ja seuraavalla vuosisadalla siitä kehittynyt hurmoksellinen lahkoliike levisi Inkerinmaalta sekä Kannakselle että Kymenlaaksoon.<sup>33</sup> Merelliset yhteydet saattoivat vaikuttaa myös pukumuotiin: pitkät suorat housut alkoivat kilpailla perinteisten polvihousujen kanssa 1800-luvun alkupuolella, kun merimiehet hankkivat sellaisia – ulkomaan satamien ohella esikuvia näyttää antaneen Venäjän laivasto.

Ilmeisesti jo vähän aikaisemmin, Raussin mukaan ”viimeisen Ruottin so’an” jälkeen, olivat myös entiset kolmikolkkaiset kirkkohatut saaneet väistyä Pietarista tuotujen leveäkupuisten lierihattujen, ”pajarkkahattujen” tieltä.<sup>34</sup>

Vanhan talonpoikaisen kulttuurin tyyppiirteenä on pidetty vanhakantaisuutta, perinnesidonnaisuutta, eikä tämä ollut kovin outo piirre saaristossaakaan. Näyttää kuitenkin siltä, että jo 1700-luvun lopulla meren äärellä asuneet olivat ainakin joissain suhteissa keskimääräistä ”edistyneempiä”. Venäjän tiedeakatemian kirjeenvaihtajajäsenen Benedict Hermannin 1780-luvulla Suomenlahden ulappasaarista julkaiseman kertomuksen mukaan etenkin suursaarelaiset olivat vaurasta, valistunutta ja säädyllisesti käyttäytyvää väkeä, jotka laivoja luotsatessaan olivat myös oppineet jossain määrin ymmärtämään vieraita kieliä. Heidän talonsa olivat järjestään uloslämpiviä, valoisia ja puhtaita. Erityisesti Hermann kehui lasten kasvatusta: näille alettiin opettaa lukemista ja kristinoppia ”heti kun he olivat oppineet kunnolla puhumaan” ja jo 10–12-vuotiaina he osasivat lukea sujuvasti. Oppimestareina toimivat lasten äidit, mistä voi päätellä, että myös aikuisten lukutaito oli hyvällä mallilla. Hermann mainitsi vielä, että saaren ”utelialilla ja tarkkaavaisilla nuorilla” oli paljon paremmat tiedot kuin monilla mannermaan vanhoilla talonpojilla: he tunsivat ”kaupunkeja ja maita, joissa eivät olleet koskaan käyneet, ja tiesivät aivan tarkkaan, missä ilmansuunnassa ne sijaitsivat”. Myös Lavansaaren asukkaista Hermann antoi varsin positiivisen kuvan, vaikkakin luonnehti heidän tapojaan inkeriläisten ja suomalaisten sekoitukseksi ja arvosteli heidän murretaan Inkerinmaalta ja Venäjältä saaduista lainasanoista.<sup>35</sup>

Ulappasaarten ohella myös monet Suomen puolen saari- ja rannikkokylät, sellaiset kuin Haapasaari, Tammio tai Pitkäpaasi, näyttävät kuuluneen tähän ”edistyneeseen” alueeseen. Lukutaidon yleistymisestä kertovat perukirjoihin ilmestyvät erilaiset hartauskirjat, ja ainakin Haminan ympäristö oli myös pietistisen herätysliikkeen vahvaa tukialuetta. Näiden kylien suurin yhteinen tekijä oli talousmuoto: omavaraisen maatalouden sijasta toimeentulo perustui jatkuvaan vaihdantaan, kalojen tai halkojen myyntiin tai rahdin kuljettamiseen, ja niistä saaduilla tuloilla hankittiin leipävilja ja kaikki muu, jota ei voitu itse tuottaa. Vaihdanta edellytti jatkuvia yhteyksiä muuhun maailmaan, ja niiden kautta merelliset yhteisöt saivat paljon enemmän uusia impulsseja kuin tavalliset mannerkylät. Niinpä saaristossa ja rannikolla niin sanottu modernisoituminen alkoi varhaisemmin kuin sisämaassa, ja sillä oli selvä yhteys tämän alueen ylijärjestyksen kulttuurikirjoon.<sup>36</sup>

Itäisen Suomenlahden monikulttuurisuutta ei pidä kuitenkaan liioitella. Vaikka sisämerta voidaan luonnehtia erilaisten paikalliskulttuurien kosketuspinnaksi, olivat useimmat saariston ja rannikon paikallisyhteisöt silti varsin

*monokulttuurisia*. Alueen kaupungit, Pietari, Viipuri ja jossain määrin myös Narva, poikkesivat niistä siinä suhteessa, että ne olivat jo itsessään monikulttuurisia. Pietarissa oli venäläisen eliitin, keskiluokan ja tavallisen kansan lisäksi merkittävät saksan-, englannin-, hollannin-, ruotsin- ja jopa suomenkieliset vähemmistöt, ja pienempiä idästä ja lännestä tulleita etnisiä ryhmiä oli kymmeniä;<sup>37</sup> Viipurissa taas vähemmistöt olivat ruotsin-, venäjän- ja saksankielisiä ja enemmistö (joka samalla muodosti alaluokan) puhui suomea.<sup>38</sup> Näiden kaupunkien ylä- ja keskiluokat olivat kuitenkin niin kosmopoliittisia, että niiden kulttuurisena kosketuspintana ei ollut niinkään itäinen Suomenlahti kuin koko pohjoinen ja läntinen Eurooppa.



## Viitteet

---

- 1 KA, Helsinki: Kymin tuomiokunnan tuomiokirjat (KO a 42), 275–403; vrt. Kaukiainen 2005, 60–61.
- 2 Raussi 1966, 125.
- 3 Ks. esim. Katajala 2010, 44–45; Talve 1996, 178–180; Karste-Liikkanen 1968, 36–37.
- 4 Viikuna 1964, 140–163.
- 5 Elstrok 1999, 62. Kartta perustuu teoksessa julkaistuun karttaan.
- 6 Ks. esim. Kaukiainen 2004, 49–51.
- 7 Kerkkonen 1959, 53–56; Kerkkonen 1974, 523–536; Kaukiainen 1970a, 113–114.
- 8 Ks. erit. Mäkinen 2010, 228–238; Piilahti 2012, 215–230; Luukko 1967, 231–232; Saloheimo 1991, 68–80; Korhonen 1996, 88–107.
- 9 Talve 1996, 229.
- 10 1600-luvun tuomiokirjoista löytyy runsaasti vaihtomatkoihin liittyviä oikeusjuttuja. Hyvin yksityiskohtaisen kuvan vaihtomatkoista antavat Haminan tullikamarin tilit 1830–1836 (sisältyvät Kymenkartanon läänintilien verifikaattiosaan). Vrt Talve 1996, 226; Kaukiainen 2005, 211–214.
- 11 Suomenlahdella silakka tulee mataliin rantavesiin vain kutuaikoina, kevätkutuiset kannat touko-kesäkuussa, syyskutuiset elo-syyskuussa. Nykyisin kevätkutuiset silakat ovat ylivoimaisena enemmistönä, mutta suhteet ovat voineet muuttua aikojen kuluessa.
- 12 Kaukiainen 1970a, 134–135, Raussi 1966, 71, 113–116; Kaukiainen 2004, 51; Talve 1996, 127–128, 225–229; Elstrok 1999.
- 13 Tarvel 1983, erit. 183–186; Björklöf 2012, 9, 11; Kilpinen 2000. Virolaisten kalastajien leirejä oli Kymenlaakson rannikolla Mustaviiristä Kilpisaareen, esim. Haapasaaren lähistöllä on heidän jäljiltään Reiskerin ja Lupin luodoilla useita kivenlohkareista ladottuja majojen seinii. Virolaisia houkutteli Suomen puolelle myös, että täällä suola oli paljon halvempaa kuin Virossa.
- 14 Kaukiainen 1975, 47–57, 87–105.
- 15 Kotilaine 2005, 180–181, 201–281.
- 16 Luvut perustuvat painettuihin taulukkoihin Juutinraumassa tullatuista laivoista: Bang & Korst 1930. Samat tiedot löytyvät nyt suuresta digitaalisesta tietokannasta, Sound Toll Registers Online ([www.soundtoll.nl](http://www.soundtoll.nl), viitattu 24.4.2022).
- 17 Ks. esim. Engman 1995, 128–129; Elisejeva et al, 2003; Kaukiainen 2016, 16–17, 39–41, 131–132.
- 18 Bang & Korst 1930; Johansen 1983, liitetaulut (mikrokortilla); Sound Toll Registers Online (STRO); Hermann 1790; Storch 1797–1803; Kaukiainen 2021, taul. 1. Mittarina on käytetty lähteneiden laivojen lukumääriä. Joinakin vuosina STRO:n luvuissa on tuntuvia virheitä (lähteneitä laivoja on tulkittu saapuneiksi tms.), jolloin on käytetty Bang & Korstin lukuja.
- 19 Normaali reitti Haminaan, Viipuriin ja Nevan suulle kulki 1900-luvulle saakka Suursaaren pohjoispuolelta.
- 20 Ks. Kaukiainen 2005, 40.
- 21 Hermann 1786/1960, 31–32; Engelhardt 1767/1973, 47; Knorring 1833, 218.
- 22 Kaukiainen 1975, 137.
- 23 Kaukiainen 1970a, 105–114; Kaukiainen 1970b, 573; Kaukiainen 1975, 141–166.
- 24 Kaukiainen 2008, 298–299.
- 25 Kaukiainen 1975, 157–249; Talve 1996, 229–30.
- 26 Kaukiainen 2016, erit. 39–45, 113–137.
- 27 Ks. erit. Päiviö 2009.
- 28 Grünthal 1998; Grünthal 2009; Björklöf 2012; Björklöf 2018.
- 29 Kirjoittajan ensimmäinen äidinkieli oli Koiviston murre. Venäjän vaikutuksesta ks. Karste-Liikkanen 1968, 251–256 ja meritermeistä Jukanen 1975, 317–378. Harvoja mereen liittyneitä venäjistä lainattuja sanoja ovat esimerkiksi *hapari* 'merenajo, haaksirikkotavara', *konopaatsikka* 'laivan riveäjä' ja *simohka* 'laivan talvehtiminen'.
- 30 Raunio 1965; Talve 1996, 346.

- 31** Ks. esim. Helsingin yliopisto, Nykykielten laitos, Venäjän kieli ja kirjallisuus, blogi: Venäjää voi ymmärtää (<https://blogs.helsinki.fi/venajaavoioymmartaa/suomen-ja-venajan-kielen-eroista-ja-yhtalaisyksista>).
- 32** Vrt. Leimu 2011. *Suomen kansankulttuurin kartaston molemmissa osissa* (Vuorela 1976; Sarmela 1994) on kyllä huomioitu Inkerinmaa mutta ei Viroa. Merenkulkuun ja kalastukseen liittyvät esineet ja ilmiöt on kuitenkin sivuutettu täysin.
- 33** Korhonen 2000, 50–52; Kaukiainen 1970b, 504–506; Raussi 1966, 200–250.
- 34** Raussi 1966, 175, 185–186.
- 35** Hermann 1876/1960, 11–12, 20.
- 36** Ks. lähemmin Kaukiainen 2005, 181–182, 226–228.
- 37** Pietarin väestö- ja kielisuhteista ks. esim. Engman 1995, 132–136; Katajala 1997, 46–49. 1860-luvulla saksalaiset olivat pääluvultaan ylivoimaisesti suurin vieraskielinen ryhmä ja suomalaisia oli heti heidän jälkeensä toiseksi eniten.
- 38** Viipurin monikulttuurisuudesta ks. erityisesti Wolff 2014, 350–354.

## Lähde- ja kirjallisuusluettelo

### Arkistolähteet

Kansallisarkisto (KA), Helsinki

Kymenkartanon läänintilien verifikaatit: Haminan tullikamarin tilit 1830–1836

Kymin tuomiokunnan renovoidut tuomiokirjat (KO a 42)

### Tietokannat

Sound Toll Registers Online (STRO). ([www.soundtoll.nl](http://www.soundtoll.nl), viitattu 24.4.2022).

### Painetut lähteet

**Bang, Nina Ellinger & Knud Korst (1930).** *Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661–1783*. København: Gyldendalske boghandel/Nordisk forlag.

**Engelhardt, N. H. (1973).** *Die Beschreibung des Russisch Käyserlichen Gouvernements von Wiburg* [1767] (hrg. S. Haltsonen). Helsinki: SHS.

**Hermann, B. F. J. (1960).** *Nachrichten von den vorzüglichsten Inseln im Finnischen Meerbusen 1786*, hrg. Sulo Haltsonen. Helsinki: Suomen muinaismuistoyhdistys.

**Hermann, B. F. (1790).** *Statistisches Schilderung von Russlands*. St. Petersburg: Christian Tornow und Compagnie.

**Knorring, Frans P. von (1833).** *Gamla Finland eller det fordna Wiborgska Gouvernementet*. Åbo: Christian Ludvig Hjelt.

**Raussi, Eljas (1966).** *Virolahden kansanelämä 1840-luvulla*, toim. Sulo Haltsonen. Helsinki: SKS 1966.

**Storch, Heinrich (1797–1803).** *Historisch-Statistisches Gemälde des russischen Reichs an Ende des achtzehnten Jahrhunderts*. Riga.

### Tutkimuskirjallisuus

**Björklöf, Sofia (2012).** Viron rantamurteen länsiryhmän sanaston alkuperä suomalaissanojen valossa. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.

- Björklöf, Sofia (2018).** "Meri kuljettaa kieltä – virolaisia lainasanoja suomen murteissa". *Kielikello* (2018:3).
- Elisejeva, I. I. & E. I. Gribova (toim. 2003).** *Sankt-Peterburg 1703–2002: Jubilee Statistical Yearbook 2003*. St. Petersburg: Sudostroenie.
- Elstrok, Helmut (1999).** *Söbrakaubandus: sepralaitos*. Tallinn.
- Engman, Max (1995).** *Petersburgska vägar*. Helsingfors: Schildts.
- Grünthal, Riho (1998).** "Suomalais-virolaisia meriyhteyksiä ja seprakaupan kielellisiä sivutuotteita". *Oekeeta asijoo. Commentationes in honorem Seppo Suhonen sexagenarii 16.V.1998*, toim. Riho Grünthal & Johanna Laakso. SUST 227. Helsinki: Suomalais-Ugrilainen Seura, 106–120.
- Grünthal, Riho (2009).** "Suomen kielen vaikutus viron kieleen". *Kielet kohtaavat*, toim. Jyrki Kalliokoski, Lari Kotilainen & Päivi Pahta, Tietolipas 227. Helsinki: SKS, 231–263.
- Jukanen, Sulo (1975).** *Honkalaivat ja halkolastit. Koivisto II*. Porvoo: Koivikko-säätiö & Koivistolaisten seura ry.
- Karste-Liikkanen, Greta (1968).** *Pietari-suuntaus kannakselaisessa elämänkentässä 1800-luvun loppupuolelta vuoteen 1918*. Kansatieteellinen arkisto 20. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Katajala, Kimmo (toim. 1997).** *Itä-Suomi ja Pietari. Kirjoituksia toimeentulosta suurkaupungin vaikutuspiirissä*. Joensuu: Joensuun yliopiston humanistinen tiedekunta.
- Katajala, Kimmo (2010).** "Viipurin Karjala rajamaakuntana". Katajala, Kimmo, Antti Kujala & Anssi Mäkinen, *Suomenlahdelta Laatokalle. Viipurin läänin historia III*. Joensuu: Karjalan Kirjapaino Oy, Karjalaisen Kulttuurin Edistämissäätiö.
- Kaukiainen, Yrjö (1970a).** *Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1810–1853)*. Historiallisia tutkimuksia LXXIX. Helsinki: SHS.
- Kaukiainen, Yrjö (1970b).** *Virolahden historia I*. 1850-luvulle. Virolahti: Virolahden kunta.
- Kaukiainen, Yrjö (1975).** *Koiviston merenkulun historia. Koivisto I*. Porvoo: Koivikko-säätiö & Koivistolaisten seura ry.
- Kaukiainen, Yrjö (2004).** "Suomenlahden seprakaupan juuret". Jukka Korpela, *Viipurin linnaläänin synty. Viipurin läänin historia 2*, toim. Yrjö Kaukiainen ja Jouko Nurmiainen. Mikkeli: Karjalan kirjapaino.
- Kaukiainen, Yrjö (2005).** *Rantarosvojen saaristo. Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla*. Historiallisia tutkimuksia 225. Helsinki: SKS.
- Kaukiainen, Yrjö (2008).** *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia*. SKST 1155. Helsinki: SKS.
- Kaukiainen, Yrjö (2016).** *Punaiset pilarit: suomalainen graniitti tsaarien Pietarissa*. Kirjokansi 128. Helsinki: SKS.
- Kaukiainen, Yrjö (2021).** "At the far end of oceanic seaways: St. Petersburg shipping in the eighteenth century". *International Journal of Maritime History*, August 2021.
- Kerkkonen, Gunvor (1959).** *Bondesegel på Finska viken: Kustbors handel och sjöfart under medeltid och äldsta Wasatid*. Helsingfors: Svenska Litteratursällskapet i Finland/København: Ejnar Munksgaard.
- Kerkkonen, Gunvor (1974).** "Finnland – natürliches nördliches Hinterland Revels durch Jahrhunderte". *Wirtschaftliche und soziale Strukturen im saekularen Wandel. Festschrift für Wilhelm Abel zum 70. Geburtstag*, toim. I. Bog, G. Franz, K-H. Kaufhold, H. Kellenbenz & W. Zorn. Band II. Hannover: Verlag M. & H. Schaper.
- Kilpinen, Pekka (2000).** *Venepakolaisia jo 1700-luvulla*. Hiidenkivi 2/2000.
- Knoppers, Jake V. T. (1976).** *Dutch Trade with Russia from the Time of Peter I to Alexander I: A Quantitative Study in Eighteenth Century Shipping*. Centre Interuniversitaire d'Etudes Européennes/Interuniversity Centre for European Studies, Montreal: Occasional Papers No.1, 1976.

- Korhonen, Martti (1996).** "Suomenlahden ulkosaarten historiaa keskiajalta 1800-luvun alkupuolelle". Risto Hamari, Martti Korhonen, Timo Miettinen, Ilmar Talve, *Suomenlahden ulkosaaret: Lavansaari, Seiskari, Suursaari, Tytärsaari*. SKST 630. Helsinki: SKS.
- Korhonen, Martti (2000).** "Haminan konsistori ja Lindströmin herätysliike". *Haminan hiippakunta 1743–1812*, toim. Kimmo Keskinen. Kotka: Helsingin yliopisto, Aikuiskoulutuskeskus, Kotkan yksikkö.
- Kotilaine, J. T. (2005).** *Russia's Foreign Trade and Economic Expansion in the Seventeenth Century*. Leiden/Boston: Brill.
- Leimu, Pekka (2011).** Suomen kansankulttuurin eurooppalaiset taustat. Esitelmä valtakunnallisilla kotiseutupäivillä 2011. (<https://docplayer.fi/274206-Pekka-leimu-kansankulttuurin-eurooppalaiset-taustat-valtakunnallisten-kotiseutupaivien-seminaari-28-7-2011-turku.html>, viitattu 24.4.2022)
- Luukko, Armas (1967).** *Suomen historia 1617–1721*. Helsinki: WSOY.
- Mäkinen, Anssi (2010).** "Viipurin läänin asutus sotien jaloissa 1570–1617". Kimmo Katajala, Antti Kujala, Anssi Mäkinen, *Suomenlahdelta Laatokalle. Viipurin läänin historia 2*, toim. Yrjö Kaukiainen & Jouko Nurmiainen. Joensuu: Karjalan kirjapaino.
- Piilahti, Kari-Matti (2012).** "Kymenlaakso ja suurvaltakausi". *Kymenlaakson historia I. Jokilaakso ja rajamaa, esihistoriasta 1810-luvulle*, toim. Yrjö Kaukiainen. SKST 1364. Helsinki: SKS.
- Päiviö, Raimo (2009).** *Mikä tappoi seprakaupan? Suomalaisten ja virolaisten harjoittamasta vaihto- eli seprakaupasta, sen hiipumisesta 1800-luvun lopulta ensimmäiseen maailmansotaan ja sen loppumisesta 1920- ja 1930-luvuilla*. Turku: Turun yliopisto.
- Raunio, Eino (1965).** *Selostus vuosien 1964–1965 aikana suoritetusta selvittelystä Virolahden kivilouhosten kohdalla*. Moniste.
- Saloheimo, Veijo (1991).** "Inkerinmaan asutus ja väestö 1618–1700". *Inkeri: Historia, kansa, kulttuuri*, toim. Pekka Nevalainen & Hannes Sihvo. SKST.
- Suomen kansankulttuurin kartasto = Atlas der finnischen Volkskultur = Atlas of Finnish folk culture. 1* (1976). Aineellinen kulttuuri = Materielle Kultur = Material culture, toim. Toivo Vuorela. SKST 325. Helsinki: SKS.
- Suomen kansankulttuurin kartasto = Atlas of Finnish ethnic culture 2, Suomen perinneatlas* (1994). Toim. Matti Sarmela. SKST 587. Helsinki: SKS.
- Talve, Ilmar (1996).** "Suomenlahden ulkosaarten kansankulttuuri 1800-luvun loppupuolelta talvisotaan": Risto Hamari, Martti Korhonen, Timo Miettinen & Ilmar Talve, *Suomenlahden ulkosaaret: Lavansaari, Seiskari, Suursaari, Tytärsaari*. SKST 630. Helsinki: SKS.
- Tarvel, Enn (1983).** *Lahemaa ajalugu*. Tallinn: Eesti Raamat.
- Vilkuna, Kustaa (1964).** *Kansainvälisiä kosketuksia. Kihlakunta ja häävuoode: Tutkielmia suomalaisen yhteiskunnan järjestäytymisen vaiheilta*. Helsinki: Otava.
- Wolff, Charlotta (2014).** "Kaupunkien kulttuuri- ja seurapiirielämä". *Autonomisen Suomen rajamaa. Viipurin läänin historia V*, toim. Yrjö Kaukiainen, Risto Marjomaa & Jouko Nurmiainen. Joensuu: Karjalan Kirjapaino Oy, Karjalaisen Kulttuurin Edistämisseätiö.