

HISTORIALLISTIA TUTKIMUKSIA

JULKAISSUT

SUOMEN HISTORIALLINEN SEURA

XIV

E. E. KAILA

POHJANMAA JA MÄRI 1600- JA 1700-LUVUILLA

POHJANMAA JA MERI
1600- JA 1700-LUVUILLA

TALOUSMAANTIETEELLIS-HISTORIALLINEN
TUTKIMUS

KIRJOITTANUT

E. E. KAILA

MIT EINEM AUSZUG IN DEUTSCHER SPRACHE

HELSINKI 1931



HELSINGISSÄ 1931
SUOMAL. KIRJALL. SEURAN KIRJAPAINON OY.

ALKUSANAT.

Jo poikasena jouduin kaikki kesät ja syksyt Kokkolassa asuen purjehtimaan, etupäässä yksikseni 2-mastoisella, avonaisella, kokkolaisella, rautakölittömällä, 18 jalan veneellä. Silloin joutui huomaamaan luonnonvoimien vaikutuksen ihmisen elämään samoinkuin raaka-aineiden tarkoituksenmukaisen käytön ratkaisevan merkityksen; oppi yhdistämään »teorian ja käytännön». Tämän »alkukoulutuksen» jälkeen siirryttyäni yliopistollisiin opintoihin ja tultuani 1908 opettajaksi Suomen Liikemiesten Kauppaopistoon, rupesin syventymään talouselämän liikennekysymyksiin.

Ensin suunnittelin tutkia Suomen rautatieliikenteen vaikutusta maamme talouselämään, vaan professori E. G. Palmén asettui jyrkästi vastaan, koska kysymystä Ruotsiin nähden oli jo siellä tutkittu riittävästi. Asiasta neuvottelin perinpohjin Kauppaopiston silloisen rehtorin, nyk. professori Kyösti Järvisen kanssa, jolle olen suuresti kiitollinen hänen antamistaan asiallisista neuvoista ja osoittamastaan asianharrastuksesta. Hän muistaakseni kehoitti minua siirtymään tutkimaan maamme meriliikennettä, koska se oli kokonaan jäänyt syrjään. Tuloksena tästä oli, että 1910-luvulla kävin 3 kertaa Tukholmassa, tutkien sen valtakunnan- ja laivastoarkiston asiakirjoja, tein myös matkoja Suomessa, tutustuin Kokkolan y.m. raastuvanarkistoihin, yksityisiin vanhoihin kirjekokoelmiin, tuomiokirjoihin j.n.e. Tärkeä lähdepaikka oli myös Suomen valtionarkisto sekä Maanmittaushallituksen arkisto.

Erittäin hyödyllistä minulle oli, että maantieteen professori J. E. Rosberg kaikin voimin avusti ja tuki tutkimuksiani, jotka mitä suurimmassa määrässä kuuluivat maantieteen alalle. — Sivumennen mainitsen, että paitsi maa- ja meriliikenteeseen, perehdyin käytännössä myöskin ilmaliikenteeseen, astuttuani

1926 Suomen Ilmapuolustusliiton palvelukseen ja kulkien lentokoneella sekä Suomessa että ulkomailla, Eestissä, Latviassa, Saksassa ja Ruotsissa.

N. 3—4 vuotta sitten sain tämän tutkimukseni pääpiirteissään valmiiksi kirjoitetuksi, mutta muitten töitteni tähden en ehtinyt sitä lopettaa. Siitä, että se nyttemmin vihdoinkin on valmis, on minun mieluisa velvollisuuteni kiittää ennenkaikkea professori *Gunnar Sulohtea*, joka alustavasti kävi käsikirjoitukseni lävitse monista tieteellisistä töistään ja opettajakiireistään huolimatta. Samoin saan kiittäen mainita professori *Väinö Voionmaa*n, ent. opettajatoverini Kauppaopistossa, joka alttiisti on auttanut minua tutkimukseni lopettamisissa.

Painatustyön jouduttamisessa ja asiallis-kielellisessä tarkistustyössä on korvaamatonta avustusta minulle antanut Historiallisen Seuran sihteeri, dosentti *K. W. Rauhala*. — Arvokasta apua on tarkistustyössä minulle antanut Valtionarkistossa palveleva maisteri *T. Rinne*.

Tutkimukseni julkitulon on taloudellisesti tehnyt mahdolliseksi Historiallinen Seura.

E. E. Kaila.

I LUKU

Pohjanmaan talousmaantieteellinen erikoisasema.

1. Yleistä.
2. Pohjanmaan tuotannon erikoistuminen.
3. Kallit tuotteet.
4. Vilja.

Pohjanmaan talousmaantieteellinen erikoisasema

Tarkastaessaan Suomen menneitä vaiheita joutuu tutkija useinkin problemien eteen, jotka vielä odottavat ratkaisuaan — ainakin tyydyttävää ja vastaansanomaton ratkaisua. Mainitaksemme esimerkin varhaisemmasta historiastamme: mistä, milloin ja mitä teitä on Pohjois-Suomen asuttaminen tapahtunut? Arkeologia, kielitiede, kansatiede, antropologia eivät ole kyenneet selvittämään problemia ja varsinainen historian tutkimus on sen edessä voimaton, koska niiltä ajoilta ei ole olemassa asiaa valaisevia kirjallisia todistuskappaleita. Mutta myöhemmätkin ajat, joilta on yllin kyllin kirjoitettua jopa painettuakin lähdekirjallisuutta, tarjoavat arvoituksia, joihin ei ole saatu tyydyttävää ja aukotonta ratkaisua.

Kuten tunnettua harjoittivat Pohjanmaan kaupungit vielä viime vuosisadan jälkipuoliskolla suurenmoista laivanrakennusta ja laivaliikennettä, jommoiselle muualla Suomessa ei ollut vertaa. Ei vain Vaasa ja Oulu vaan myös Raahe, Kokkola, Pietarsaari, Uusi-Kaarlepyy, Kristiinankaupunki jopa Kaskinenkin — nyt pikkukaupunkeja ja ilman minkäänlaista laivanvarustusliikettä — omistivat kymmenittäin kotona rakennettuja valtamerenpurjehtijoita, jotka lähtien kotimaasta tervalastissa kulivat sitten rahdinkuljetuksessa ulkomaitten laskuun kaikilla Euroopan merillä, jopa Länsi- ja Itä-Intiassa asti. Yhtäkkiä tämä kukoistava, sen ajan oloihin nähden valtava ja suuria pääomia kokoava elinkeinonhaara loppuu. Melkein yhden vuosikymmenen kuluessa Pohjanmaan kaupunkien komeat laivastot häviävät olemattomiin.

Mikä on ollut syynä tämän Pohjanmaalle erikoisen elinkeinonhaaran syntymiseen? Ja mikä sen on lopettanut?

Nämä kysymykset eivät ole jääneet vastausta vaille, mutta vaikka vastaukset ensi silmäykseltä näyttävätkin tyydyttäviltä, eivät ne, lähemmin niitä tarkastellessa, sitä kuitenkaan ole.

Ensimmäiseen kysymykseen vastataan: Pohjanmaan laivanrakennus ja laivaliikenne ovat perintöä menneiltä vuosisadoilta, keski-ajalta asti, jolloin Pohjanmaan taitavat kirvesmiehet jo olivat kuuluisia laivanrakentajia. Mutta tästä vastauksesta johtuvaan kysymykseen: miksi pohjalaiset kirvesmiehet olivat taitavia laivanrakentajia?, saa vastaukseksi vain: koska he rakensivat niin paljo laivoja!

Toiseen kysymykseen, Pohjanmaan laivaliikenteen loppumisen syistä, annetaan useampia, erilaisia vastauksia. Yleisimmät ovat seuraavat. Saimaan kanavan avaaminen 1857 lopetti Sisä-Suomesta, Savosta ja Karjalasta Pohjanmaan kaupunkeihin suuntautuneen kaupan, ohjaten sen tämän jälkeen etelään ja siten riistäen Pohjanmaan kaupunkien laivaliikenteeltä sen oleellisen pohjan. Tämä vastaus on annettu ollenkaan osoittamatta, oliko ja missä määrin Pohjanmaan kaupunkien laivaliikenne riippuvainen Sisä-Suomen kaupasta, niinikään ottamatta huomioon, että Saimaan kanava avattiin jo 1857, jotavastoin laivaliikenne vielä 1870-luvulla ei osoittanut mitään lamaantumisen oireita. — Toinen vastaus: höyrylaivat lopettivat purjelaivaliikenteen ja Pohjanmaan puulaivojen rakentamisen. Mutta miksi siitä huolimatta Rauma ja Uusikaupunki sekä Ahvenanmaa saattoivat jatkaa purjelaivaliikennettään ja jatkavat sitä vielä nyt? Taikka mikseivät Pohjanmaan laivanvarustajat ryhtyneet rakentamaan höyrylaivoja, kuten Etelä-Suomen kaupungit? Vielä vedetään rautateihin, jotka kulkevat poikki päin Pohjanmaan vanhoihin sisämaankauppateihin ja jotka siten ovat suunnanneet liikenteen sisämaasta muualle, ja myöskin Krimin sodan aiheuttamaan tuhoon liittolaisten kaappausten ja hävitysten kautta. Mutta edellinen yhtä vähän kuin jälkimäenkään ei sovi ajallisesti yhteen Pohjanmaan laivaliikenteen loppumiseen ja jättää selvittämättä laivaliikenteen jatkumisen ja kehittymisen Lounais- ja Etelä-Suomessa.

Kuten näemme, eivät vastaukset edempänä esitettyyn problemiin ole tyydyttäviä.

Tutkittaessa kansan taikka jonkun sen osan vaiheita, sen asutushistoriaa, taloudellisia, valtiollisia taikka yhteiskunnallisia olosuhteita menneinä — kaukaisempina taikka läheisempinä — aikoina, tyydytään tavallisesti käsittelemään historiaa historiana, taloudellisia kysymyksiä puhtaasti taloudellisina kysymyksinä j.n.e. Mikäli tällöin ei aseteta tehtäväksi vain jonkun olotilan, tapauksen taikka tapaussarjan selvittämistä ja toteamista, vaan tahdotaan myöskin selvittää sen pohjimmaiset syyt, sikäli ei saa unhottaa, että ihminen elää ja toimii maan pinnalla, siihen sidottuna ja siitä riippuvaisena, sitä suuremmissa määrässä, kuta lähempänä luonnon tilaa ja luontais-taloutta hän on. Maa, sen pinnan muodot, ilmastosuhteet, maan pinnalla ja sen alla olevat raaka-aineet, maan ja veden jakautuminen, kasvipeite ja eläimistö ovat ihmisen taloudellisen toiminnan ja tämä taasen vuorostaan ihmisen henkisen toiminnan alkuperäisenä perustana. Ihmisen taikka ihmisryhmän työskentely ja sen tulokset ja mahdollisuudet ovat asutuksen alkukausina kokonaan riippuvaiset ympäröivästä luonnosta ja maantieteellisistä olosuhteista. Mikäli nämä eroavat toisistaan, sikäli muodostuu elämäkin erilaiseksi ja kehitys lähtee sitä mukaa myöskin kulkemaan eri suuntiin. Aukkaiden alkuaan samanlaiset rotuominaisuudet, samanlaisten yhteiskunnallisten ja valtiollisten lakien ja muotojen alaisena eläminen, ei kykene estämään tätä erilaisen luonnon ja erilaisten maantieteellisten olosuhteitten aiheuttamaa erilaistumista.

Vasta kehityksen saavutettua määrätyn, luonnon luomasta pakosta vapautumisen asteen, loppuu erilaistuminen. Päinvastainen kehitys alkaa, erilaisuudet tasoittuvat, sulautuminen alkaa. Maakunnalliset erikoisominaisuudet häviävät, milloin nopeammin, milloin hitaammin, riippuen murroskauden äkkinäisyydestä ja erilaisuuksien suuruudesta sekä niiden aiheuttamien seurausten jatkuvaisuudesta. Ajankohdan määrää kaiken taloudellisen toiminnan tärkeimmän tekijän, liikenteen, siirtyminen luonnon asteelta tekniikan luoman koneen asteelle. Silloin astuu kaiken taloudellisen toiminnan lopullinen päämäärä, taloudellisten arvojen siirtäminen oikealla ajalla, oikealle paikalle, äkkinäisellä nykäisyllä jättiläisaskelen eteenpäin. Maaetäisyyk-

sien asettamat raja-aidat rannikon ja sisämaan välillä murtuvat, luonnontilassa liikennekysymykseen ratkaisevasti vaikuttaneet pienemmät eroavaisuudet maan pinnanmuodoissa y.m.s. menettävät kokonaan merkityksensä ja maat muodostuvat yhtenäisiksi, kokonaisiksi talousalueiksi, jonka eri maakunnat ovat kiinteästi riippuvaisia toisistaan. Maakunnallisen erilaistumisen sijaan syntyy uudenaikaisen liikenteen suosima ja edellyttämä, uusi paikallinen tuotannollinen erikoistuminen.

*

Koetettaessa seuraavassa ratkaista kysymystä Pohjanmaan taloudellisen elämän erilaistumisesta muuhun Suomeen verraten menneinä vuosisatoina, on pyrkimyksenä ottamalla huomioon myöskin maantieteelliset olosuhteet, sen perustan, jolla toiminta Pohjanmaalla ja Suomessa tapahtui ja tapahtuu, luoda pohja tämän kysymyksen ratkaisulle. Runsaan lähdekirjallisuuden ja asiakirjojen tarjoamat tiedot ja tosiasiat yritetään jälleen palauttaa takaisin ja yhdistää ne elimellisesti siihen luontoon ja niihin maantieteellisiin olosuhteisiin, joissa asuneiden ja toimineiden sukupolvien työn tuloksista ne jälkimaailmalle kertovat. Täten käsittelemällä kahta tunnettua suuretta toivotaan saatavan vastaukseksi ratkaisu kysymykseen.

Mitä niihin maantieteellisiin olosuhteisiin tulee, jotka tätä tehtävää ratkaistaessa ovat otettavat huomioon, voidaan ne helposti rajoittaa. Pohjanmaan ja muun Suomen välillä ei maantieteellisesti ole kovinkaan monia eroavaisuuksia. Alkuperäinen kasvipeite ja eläimistö ovat pääpiirteissään olleet samanlaisia, edellisissä näkyvä ilmasto ja maaperän laatu niin ikään. Maan sisäisillä raaka-aineilla sensijaan oli Etelä-Suomessa aikaisemmin jommoinenkin merkitys Pohjanmaan rinnalla, mutta tuntuvin erilaisuus on kuitenkin maan pinnanmuodoissa. Pohjanmaa on verraten tasaista, viettäen katkeamatta rannikolle, jotavastoin maan pinta muualla Suomessa on paljoo epätasaisempaa. Etelässä on lisäksi kynnyks rannikon ja sisämaan välillä. Pinnanmuodostuksen erilaisuus on aiheuttanut myöskin vesistöjen erilaisuuden, joka varsinkin Pohjanmaan ja Sisä-Suomen välillä on silmiinpistävä, mutta joka myös ilmenee verrattaessa Pohjanmaan ja Etelä- ja Lounais-Suomen

jokia tosiinsa. Pinnanmuodostuksen erilaisuudesta riippuen ovat myöskin Pohjanmaan sekä Etelä- ja Lounais-Suomen rannikot erilaisia, kuten myös maantieteellinen etäisyys Tukholmasta.

Nämä maan pinnanmuodostuksessa, vesistöissä ja rannikoissa ilmenevät erilaisuudet eivät luonnollisesti sanottavastikaan ole välittömästi vaikuttaneet tuotantoelämään erilaistuttavasti, mutta ne ovat sitä suuremmassa määrässä vaikuttaneet liikennesuhteisiin menneinä luontaistalouden aikoina ja sen kautta myöskin välillisesti tuotantoelämään ja sen erilaistumiseen.

Niinpä onkin kysymys Pohjanmaan ja muun Suomen välillä vallinneesta huomattavasta taloudellisesta eroavaisuudesta ollut liikennekysymys. Tälle pohjalle rakentuukin asetetun tehtävän ratkaisu.

1. Yleistä

Kuten edellisestä ilmenee, on Pohjanmaan maantieteellinen erikoisuus muun Suomen rinnalla sellainen, että se talouselämässä vaikutti liikenteeseen ja vasta sen kautta tuotantoon. Välittömästi tuotantoon vaikuttavana se ilmeni etupäässä vain sikäli, että Pohjanmaalta puuttuivat maan sisäiset raaka-aineet, jotka Etelä-Suomessa jo uuden ajan alussa synnyttivät aikakauden yleiseen talouselämään verraten melkoisen ruukkiteollisuuden, aluksi kotimaisten, sittemmin etupäässä Ruotsista tuotujen raaka-aineiden pohjalla.

Niin kauvan kuin talouselämä Suomessa oli aivan alkuperäinen ja taloudet melkein kokonaan omavaraistalouksia ja omilla tuotteillaan toimeentulevia, ei tämä maantieteellinen eroavaisuus vaikuttanut sanottavasti lainkaan, eikä aiheuttanut erilaistumista talouselämässä. Sillä kun ei ollut sanottavasti kauppaan kuljetettavia tuotteita ei ollut liikennettäkään. Ainoa ulkomainen tavara, minkä suomalainen talonpoika tunsu uuden ajan alussa ja mitä hän välttämättä tarvitsi, oli suola. Senkin tarve oli vähäinen, kun suolan säästämiseksi yleisesti käytettiin kalan ja lihan kuivaamista taikka muulla tavalla säilyttämistä (pantiokala, lihan savustaminen). Vain niillä rannikkoseuduilla,

missä kalaa (lohta) vietiin maasta, tarvittiin enemmän suolaa ja saatiinkin sitä vaihtamalla sanottuun suolakalaan. — Valtiokoneiston yksinkertaisuus vaikutti sen, että verot olivat alhaiset. Ne, mitkä olivat, suoritettiin-luonnontuotteissa. — Sotien vaikutus talouselämään ilmeni pääasiassa hävitysten ja ryöstöretkien muodossa; niiden aiheuttamat verot olivat verraten vähäisiä, eivätkä niinollen vaikuttaneet sanottavasti tuotantoa ja kauppaa kiihoittavasti.

Vain vähälukuisalla virkamiehistöllä, Etelä-Suomen aateliilla ja harvojen kaupunkien porvareilla, oli taloudessaan sellaisia tarpeita, jotka aiheuttivat muutakin tuontia ulkomailta, kuin suolan. Mutta näidenkin tarpeet olivat varsin vähäiset, hiukan kankaita, viinejä, mausteita y.m.s., eivätkä kyenneet suolatarpeen ohella aiheuttamaan sanottavaa ulkomaista kauppaa.

Riistan tuotteet, traani, nahat, kala, ovat tärkeimpiä vientitavaroita. Niiden rinnalla ovat toisarvoisia karjan ja pellon antimet, voi, liha, vilja, jotavastoin metsän tuotteista vain niinellä ja tuohella on jotakin merkitystä. Rautaruukkien valmistet menivät enimmäkseen ruukkien omistajain omilla laivoilla suoraan maasta, sivu pienten kaupunkien. Myöhemmän uudenajan päävientitavarat, terva ja puutavarat, eivät vielä juuri lainkaan esiinny. Niiden kysyntää maailmanmarkkinoilla ei ollut, ja suureen painoonsa ja tilaansa nähden vähäisen arvonsa takia niitä ei sen aikaisilla liikennevälineillä olisi kannattanut maailmanmarkkinoille kuljettaakaan. Tuohi ja niini eivät liioin menneet kauvaksi: Tukholman porvarien tarpeiksi vain. Sinne pysähtyi myöskin suuri osa muista tavaroista: voi, liha y.m. »syötävät tavarat».

Vasta Kustaa Vaasan saatua valtiokoneiston järjestetyksi, jonka kautta valtakunnan verotarpeet hänen poikiensa aikana huomattavasti kasvoivat ja senjälkeen kuin Ruotsi heidän aikanaan ja varsinkin 1600-luvulla sekaantui suuriin ja kalliisiin sotiin, täytyi valtion saada enemmän maan asukkailta. Kolmikymmenvuotisessa sodassa osallistuneen uuden aatelin ja sotamiesten tarpeet olivat monin verroin suuremmat, kuin edellisen aikakauden; he olivat, aivan kuin ristiretkelijät Itämailla, tottuneet uuteen, entiseen verraten loisteliaaseen ja ylelliseen

elämään, tuoneet kotimaahansa uusien, ulkomaisten nautinto-aineiden, tupakan ja hieman sokerinkin käytön. Heidän kautaan levisi tarve ympäristöön, aluksi luonnollisesti säätyläispiireihin ja porvariston keskuuteen, mutta sitä tietä myöskin rahvaaseen. Elintaso nousi. Samanaikaisesti oli asutus laajentunut, ja lisääntynyt väestö ei enää voinut riistasta saada riittävästi kauppatavaraa, tyydyttääkseen sekä laadulleen että määrälleen kasvanutta ulkomaisten tuotteiden tarvetta ynnä kasvaneisiin veroihin menevää tavaraa ja rahaa. Erinomaisen alkuperäisellä kannalla oleva pellonhoito ja karjatalous, joita säännöllisesti uusiutuvat katovuodet haittasivat, eivät liioin kyenneet tuottamaan sanottavasti yli nopeasti kasvavan väestön tarpeen; vain kaskimailla sai talonpoika viljaa enemmän, kuin itse taloutensa ja veroviljoihinsa tarvitsi, kaskeaminen kun on paljoo laajaperäisempää kuin alkuperäisin pellonviljelyskin. Mutta pellonviljelijää kohdanneiden katovuosien takia vain vähän kaskenpolttajan viljaylijäämästä liikenä maasta vietäväksi.

Ainoa mahdollisuus oli näinollen turvautua metsiin, ainoaan kaupalliselta kannalta katsoen käyttämättömäksi jääneeseen luonnonrikkauteemme. Niistä tuli nyt se rahan lähde, jonka turvissa Suomen talous vieläkin elää.

Suurien maantieteellisten löytöjen synnyttämä valtameriliikenne, pitkäaikaiset siirtomaavaltojen käymät merisodat samoin kuin Itämerellä sen herruudesta käydyt taistelut aiheuttivat sekä kauppa- että sotalaivastomateriaalin nopean kasvun sekä laadultaan että määrältään, samoin kuin sen nopean uusimisen. Tämä puolestaan lisäsi laivojen rakennuksessa tarvittavien aineiden kysynnän sekä Ruotsi-Suomen rajojen sisäpuolella että maailmanmarkkinoilla. Eräät arvokkaammat laivan rakentamiseen tarvittavat puuaineet, mutta varsinkin rauta, hamppu ja terva tulivat täten maailmankauppatavaroiksi. Painoonsa nähden oli terva kaikkein halvin sen ajan maailmankauppatavaroista, mutta kun sitä ei ollut saatavissa suurien laivanrakennusmaiden omista metsistä, ei ainakaan riittävästi, ja kun se oli laivarakennuksessa korvaamaton, nousi se esille maailmanmarkkinoilla. Samanaikaisesti kehittyneet meriliikennevälineet tekivät sen kuljettamisen mahdolliseksi halpuudestaan huolimatta.

Oltuaan vielä 1500-luvulla vallan vähäpätöinen vientitavara, astuu niinollen terva 1600-luvulla maamme tärkeimpien kauppatavaroiden joukkoon, kohoten vähitellen ensimmäiseksi, niin että sillä 1600-luvun jälkipuoliskolta alkaen oli aina 1800-luvulle asti samanlainen sija maamme talouselämässä, kuin puutavaroilla sitä seuraavana kautena. Tervan ohella antoivat metsät raaka-aineen 1600-luvulta alkaen kukoistavalle ja taloudellisesti erittäin tärkeälle *l a i v a n r a k e n n u k s e l l e*. Näiden rinnalle ilmestyi 1700-luvulla puutavarain käsinsahauksen ja veistämisen ohella varsinainen *s a h a t e o l l i s u u s*, jonka merkitys kasvamistaan kasvoi, kunnes se 1800-luvulla sivuutti tervanpolton ja laivanrakennuksen, näiden vuosisadan loppupuoliskolla menettäessä kaiken merkityksensä.

Siihen asti kuin terva 1600-luvulla samanaikaisesti esiintyneen kysynnän ja rahantarpeesta johtuneen tarjonnan vaikutuksesta esiintyy markkinoilla suuremmassa määrässä, oli liikenne Suomessa ilman suurempia vaikeuksia saanut kauppaan joutuvat Suomen tuotteet kuljetetuiksi sisämaasta rannikolle, mistä niiden siirtäminen meritse edelleen tapahtui ajan liikennetarpeeseen nähden sangen helposti. Kuljetettavat tavaramäärät olivat mitättömän pienet ja tavara painoonsa nähden verrat arvokasta. Tervan esiintyminen muutti tilanteen täydellisesti. Se oli Suomen ensimmäinen maailmankauppa- ja massatavara, jonka kuljettaminen sisämaasta rannikolle ja sieltä meren taakse, vaati liikenteeltä tavattoman paljon enemmän, kuin mitkään siihenastiset tuotteet. Olihan 1665 Suomen kaupungeille jaettu terva-annos (*»quantum»*, s.o. korkein määrä, mikä tervakomppanian oli vastaanotettava määrättyyn hintaan) 55,728 tynnyriä, jonka määrän kaupungit tuntuvasti ylittivät. Nämä 55,728 tervatynnyriä vastasivat n. 20,000 hevoskuormaa ja yli 4,600 laivanlästiä, mitkä senaikaisiin oloihin nähden ovat huikean korkeita lukuja. Terva oli sitäpaitsi painoonsa nähden halpaa, halvempaa, kuin mikään muu siihen asti Suomesta kauppaan tullut tuote, 2—3 kertaa halvempaa kuin siihenastisista Suomen kauppatavaroista halvin, vilja.

Tuossa alkeellisessa tilassa, jossa Suomen liikenne oli koneen käytäntöön ottamiseen asti, tunsii liikenne erinomaisen herkästi kaikki, alkuperäisen luonnon sille asettamat esteet, samoin kuin

sille suomat edut, vaikuttaen vuorostaan koko talouselämään ja sen eri muotoihin joko lamaanuttavasti ja ehkäisevästi, taikka kehittävästi ja virkistävästi. Tällä vuosisadalla alkaa niinollen se Pohjanmaan taloudellinen erikoistuminen muuhun Suomeen verraten, joka ilmenee erikoisesti paitsi tervantuotannossa, myöskin siitä huomattavassa määrässä riippuvasta, merkkillisen voimakkaasta ja taloudellisesti erinomaisen suurimerkityksellisestä laivanrakennuksesta sekä laivaliikenteestä ja joka ulottui myöskin henkisen elämän aloille äkillisesti lakaten vasta 1800-luvun loppupuoliskolla. Pohjanmaan erikoisaseman äkinäinen muuttuminen aiheutti siellä voimakkaan mullistuksen, joka purkautui ilmoille valtavana siirtolaistulvana, Pohjanmaan maantieteellisten erikoisominaisuuksien välillinen seuraus siis sek in.

Kun samanaikaisesti tervän esiintymisen kanssa muidenkin tuotteiden tuotanto ja kauppaan tarjonta huomattavasti kasvoi kasvaneen rahantarpeen mukana, sai sisämainen liikenne suoritettavakseen tehtävän, johon se ei kyennyt, sillä sisämainen liikenne ei ollut kehittynyt eikä voinutkaan kehittyä rinnan liikennetarpeen kanssa. Ainoa tapa, millä sisämaista liikennettä voitiin parantaa, oli uusia teitä rakentamalla, mutta niitä rakennettiin hitaasti ja vähän, eikä pelkkä maanteiden lisääminen läheskään voinut tasoittaa epäsuhdetta liikennetarpeen ja liikennekyvyn välillä. Sisämaisessa liikenteessä syntyi liikenehätä, joka raskaasti painosti koko tuotantoelämää, sitä rajoittaen ja kahlehtien. Semminkin 1700-luvulla, sen jälkeen kuin Uudenkaupungin ja Haminan rauhanteot olivat katkaisseet Saimaan vesistön ja Viipurin sekä vihdoin tämän vesistön ja Haminkan välisen yhteyden, neutralisoiden siten Saimaan vesistön tarjoaman vesitien Sisä-Suomen ja etelärannikon välillä, tuli liikennehätä suorastaan huutavaksi. Kaikki sen ajan taloustieteilijät ja taloudelliset kirjailijat, jotka Suomen talouselämää käsittelevät, puhuvat siitä ja tehostavat liikenneyhteyksien parantamisen välttämättömyyttä sisämaan ja rannikon välillä. Tehostetaan sitä, että tuotantoelämä ei voi kehittyä ilman tämän kysymyksen ratkaisemista. Sen ratkaisu jää vasta rautateiden ja sisävesihöyryjen suoritettavaksi.

Tässä alkeellisessa tilassa, jossa Suomen sisämainen liikenne

oli koneen käytäntöönottamiseen asti, tunsi se kuten sanottu, luonnollisesti erinomaisen herkästi kaikki alkuperäisen luonnon sille asettamat lisäesteet, samoin kuin sille suomat helpotukset. Ne vaikuttivat vuorostaan liikenteen kautta koko tuotantoelämään joko ehkäisevästi taikka helpottavasti. Tervakauden mukana alkaa niiden verraten pienien eroavaisuuksien vaikutus, jotka ovat olemassa Pohjanmaan ja Etelä-Suomen pinnanmuodostuksessa. Ne eivät tunnusañottavasti painoonsa nähden arvokkaampien tavaroiden tuotannossa. Halpa terva on niille alttiimpi. Ja kun se kauppatavarana on niin erinomaisen tärkeä, aiheutuu siitä 1600-luvulta alkaen Pohjanmaan talouselämän erilaistuminen muuhun Suomeen verraten.

Kun — kuten myöhemmin osoitamme — Pohjanmaan pinnanmuodostus sisämaiselle liikenteelle oli vähemmän haitallinen, kuin Etelä-Suomen, oli siitä seurauksena, että yllämainittu erilaistuminen tapahtui Pohjanmaan eduksi. Uudenkaupungin ja Haminan rauhantekojen seuraukset vaikuttivat samaan suuntaan. Tulemme myöhemmin näkemään, kuinka suuri tämä Pohjanmaalle edullinen erilaistuminen oli.

Sitten, kun koneen käytäntöönottamisen kautta liikenteen palvelukseen, sisäinen liikennehäätä loppui, lakkasi myöskin Pohjanmaan liikenteelle edullisemman pinnanmuodostuksen vaikutus ja sen mukana myöskin sen erikoisasema. Samanaikaisesti tapahtui myöskin mullistuksia tuotantoelämässä. Niiden ja liikenteen tasoittumisen seuraukset Pohjanmaalle olivat sangen kohtalokkaat.

Edellä puhuimme sisämaisen liikenteen hädestä ja sen syistä. Liikennehäätä ei Suomeen nähden ehtinyt ulottua meriliikenteeseen, sillä meriliikenne ehti siirtyä purjelaivaliikenteestä höyrylaivaliikenteeseen, ennenkuin Suomen tuotantoelämän tarve oli ehtinyt kehittyä suuremmaksi, kuin että purjelaivaliikenne sen vaatimukset hyvin kykeni tyydyttämään. Myöhemmin tulemme osoittamaan, että vaikka Pohjanmaan rannikko sellaisenaan oli meriliikenteen syntymiselle epäedullisempi, kuin Etelä-Suomen rannikko, Pohjanmaalla kuitenkin tuotantoelämän ja eräiden siihen liittyvien syiden vaikutuksesta, meriliikenne kehittyi paljoa voimakkaammaksi, kuin Etelä-Suomessa. Kun sitten muualla maailmassa tuotantoelämä 1800-luvun alkupuol-

lella oli kehittynyt sellaiseksi, etteivät senaikaiset meriliikenteen välittäjät, purjelaivat, enää kenneet sitä normaalisesti tyydyttämään, vaan rahtimarkkinoilla syntyi voimakas laivatilan ylikysyntä siihen liittyvine ylihintoineen, syntyi Pohjanmaalla sen tuotantoelämään perustuvan meriliikenteen pohjalla uusi, kukoistava elinkeino, rahtiliikenne. Kun sitten maailman meriliikennepula loppui höyrylaivan käytäntöön tulon kautta, lakasi myöskin tähän pulaan perustuva Pohjanmaan rahtiliikenne, jolta samanaikaisesti hävisi myöskin sen Pohjanmaan tuotantoelämään perustuva luja pohja. Täten Pohjanmaan talouselämää kohtasi 1800-luvun loppupuoliskolla toinenkin musertava isku.

Seuraavassa tutkimuksessa koemme selvittää edelläviitattujen pääpiirteiden yksityiskohtia. Aluksi tarkastamme tuotantoelämää ja sen erilaistumiseen johtaneita syitä, sisämaisen liikenteen maantieteellisiä edellytyksiä, sitten meriliikennettä ja sen erilaistumisen syitä, meriliikenteeseen perustuvaa Pohjanmaan rahtiliikennettä sekä vihdoin tämän erilaistumisen tuloksia. Lopuksi luomme katsauksen erilaistumiseen perustuvan Pohjanmaan talouselämän luhistumisen syihin.

Tehtävä on varsin vaikea ja laaja. Suunnattomasta ainehdistosta on kiinnitetty päähuomio Pohjanmaan olosuhteita valaisevaan, jotavastoin muun Suomen oloja on kosketeltu vain mikäli se on ollut välttämätöntä Pohjanmaan olojen selvittämiseksi.

2. Pohjanmaan tuotannon erilaistuminen

Tarkastellessamme Suomen ja nimenomaan Pohjanmaan tuotantoelämää käsittelyalaisena aikakautena, ei meitä kiinnosta se tuotantoelämän puoli, joka rajoittuu tyydyttämään vain omaa tarvetta, jokaisen talouden taikka paikallisesti rajoitetun talousryhmän omaa kulutusta. Se ei aiheuta arvojen siirtoja, ei kauppaa eikä liikennettä, eikä liioin luo uusia arvoja, jotka vaikuttavat kehitykseen. Kuten lähempänä luontaistaloutta asutus oli, sitä suurempi oli tämä tuotantoelämän puoli. Sen tuotteet olivat kautta koko Suomen suurin piirtein katsoen samantaisia ja samoja: rakennukset, talouskalut ja työäset, petunsekainen leipä ravintona ja karjan, veden- ja metsänriistan tuotteet särpimenä, vaatteet pellon, karjan ja metsän antimista.

Mutta mikäli elämä kehittyi, valtiotalous monimutkaistui, sikäli kasvoi sellaisten tuotteiden tarve, joita ei oma tuotantoelämä kyennyt hankkimaan ja myöskin rahan tarve. Seurauksena siitä oli, että tuotantoelämän täytyi ryhtyä tuottamaan yhä enemmän ja enemmän yli oman talouden tarpeen, taikka tuottamaan sellaisiakin tuotteita, joita ei omassa kulutuksessa lainkaan tarvittu, taikka tarvittiin vain rajoitetussa määrässä. Tämän tuotantoelämän puolen tuotteet oli edelleen kuljetettava sinne, missä ne voitiin vaihtaa joko rahaan tai puuttuviin tuotteisiin. Syntyi liikenne ja kauppa. Liikenne oli kaksiosainen: sisämaasta rannikolle ja rannikolta meren taakse. Kauppa tapahtui meren molemmilla rannikoilla.

Kun tuotantoelämän oli hankittava näitä liikenteen avulla kauppaan siirrettäviä tuotteita, tapahtui tämä ottaen huomioon kolme edellytystä: ensiksi, että tuotteilla oli kysyntää, toiseksi, että niitä saatettiin tuottaa yli oman kulutuksen ja kolmanneksi, että niitä voitiin kuljettaa kauppaan, meren rannikolle ja sieltä meren taakse. Tämän kolmannen ehdon on koneen aikakausi melkein täydellisesti poistanut: kiveä lukuunottamatta ei Suomessa nykyään, koneen aikakaudella, tuoteta mitään sellaista tuotetta, jolla on kysyntää maailmanmarkkinoilla, jota ei mistä hyvänsä Suomen osasta voitaisi kauppaan kuljettaa. Mutta käsittelynalaisena aikakautena tuotteen kaupaksikuljettamismahdollisuus oli rajoitettu: liikenne sisämaasta rannikolle ei kyennyt kuljettamaan kaikkia tuotteita, joita olisi voitu valmistaa ja joilla oli kysyntää markkinoilla. Kuljetuskyky oli luonnollisesti riippuvainen tuotteen painon (tilavuuden) ja hinnan välisestä suhteesta, jota suhdetta lyhykäisyyden vuoksi nimitämme seuraavassa kalleudeksi ja halpuudeksi. Tämä suhde luonnollisesti jonkunverran vaihteli, riippuen kysynnästä ja tarjonnasta — tavaran hinnasta, mutta suurin piirtein katsoen vaihtelu ei ollut niin suuri, että halpa tavara olisi muuttunut sen kautta kalliiksi, tai päinvastoin. Useimmat Suomesta kauppaan joutuvista tuotteista olivat siksi kalliita, että ne kestivät kuljetuksen Suomen kaukaisimmista seuduista asti meren rannikolle; niiden tuotantoalueitten leveneminen ei siis ollut liikennehädän rajoittama ja määräämä. Ne johtuivat muista, tuotantomahdollisuuksista riippuvista paikallisista olosuhteista ja

edellytyksistä. Tämä ei merkitse sitä, ettei liikennehätä olisi vaikuttanut ehkäisevästi näidenkin tuotteiden tuotantoon: se nieli suuremman tai vähemmän osan niiden hinnasta, huononsi niiden laatua, rajoitti niiden tuotantomääriä j.n.e., kuitenkin kokonaan ehkäisemättä niiden kuljettamista kauppaan, sisämaasta merenrannikolle. Jokseenkin kaikki näistä tähän luokkaan kuuluvista tuotteista olivat jo keskiajalla olleet Suomen kauppatavaroita; ne saatiin pellostä, karjasta, metsän- ja veden riistasta, Etelä-Suomessa sitäpaitsi muutamilla seuduilla löytyvistä kupari- ja rautamalmeista. Mutta vain aniharva tämän luokan tuote oli metsästä, puusta, lähtöisin: tuohi, niini ja puuastiat, ellemme ota lukuun kaskeamisesta saatua viljaa.

Paljoa vähälukuisimmat olivat halvat tuotteet, mutta senjälkeen kuin niiden kysyntä maailmanmarkkinoilla 1500-luvulla oli alkanut, kasvoi niiden suhteellinen merkitys Suomen kauppatavaroina kasvamistaan, niin että ne 1600-luvulla olivat paljoa tärkeämmät, kuin edelliseen luokkaan kuuluvat kalliit tavarat. Nämä halvat massatavarat olivat kaikki metsäntuotteita ja koska Suomen kauppa, liikenne ja rahatalous 1600-luvulta alkaen perustuvat niihin, voidaan sanoa metsätalouskauden alkaneen tällä vuosisadalla.

Halvat metsäntuotteet olivat tuotantomahdollisuuksiensa puolesta riippuvaisia mitä suurimmassa määrässä kuljetusmahdollisuuksista. Raaka-ainetta oli kaikkialla tarjolla, mutta liikennehätä rajoitti tuotantoalueet, jotka siten ulottuivat vyöhykemäisesti pitkin merenrannikon suuntaa. Kuta halvempi tuote oli, sitä lyhyempi oli se maamatka, jonka takaa sitä kannatti kuljettaa merenrannikolle. Kannattavaisuusraja määräsi tuotantovyöhykkeen rajan sisämaahan päin. Tuotantovyöhykkeen rajan rannikolle päin määräsi vielä halvemman tuotteen sisämaanraja; halvimmän metsäntuotteen tuotantovyöhyke oli lähinnä rannikkoa, kalleimman kauimpana sisämaassa.

Nämä vyöhykkeet eivät kuitenkaan olleet säännöllisiä, sillä kuljetusmahdollisuudet eivät olleet yksinomaan riippuvaisia jonkun paikkakunnan matemaattisesta etäisyydestä merenrannikosta, vaan myöskin sangen suuressa määrässä lähinnä pinnanmuodostuksesta johtuvista seikoista. Liikennehädän vaikutus vyöhykemuodostukseen alkoi vasta halpoja tuotteita tuottavana

metsänkäyttökautena ja pinnanmuodostuksen vaikutus niinkään. Viimemainittu vaikutus kesti niinkauvan kuin liikennehäätä.

3. Kalliit tuotteet

Luomme seuraavassa lyhyen katsauksen niihin tuotteisiin, jotka edellä olemme luokitelleet kalliiksi, s. o. sellaisiksi, joiden tuotantoalueet eivät olleet liikennemahdollisuuksien määräämiä, vaan riippuivat muista olosuhteista. Osa näistä tuotteista oli »yleis-suomalaisia», niiden tuotantomahdollisuudet olivat suunnilleen samanlaiset eri seuduilla, jotenka niitä tuotiin kauppaan verraten tasaisesti kaikkialta. Sellaisia olivat liha, kuivana ja suolattuna, silava, tali ja vuodat sekä teuraskarja ja kala. Näistä suurin osa kulutettiin kaupungeissa, niin että niitä ainakin 1700-luvun puolimaissa vietiin maasta vain vähäiset määrät. Gadd laskee Uudenmaan ja Hämeen läänistä 1770 kaupunkeihin (myös läänin ulkopuolelle) myödyiksi 839 leiviskää talia, 2,640 leiv. silavaa, 2,640 kpl. nautaa ja 1,040 vuotaa (1780 vastaavat luvut: 2,372 leiv., 3,460 leiv., 4,834 kpl. ja 2,130 kpl.¹). Tarkastaessa vastaavien kaupunkien vientitilastoja näiltä ajoilta, huomaa näiden tuotteiden viennin varsin vähänarvoiseksi. Turun ja Porin läänistä ei ole yhtä valaisevia numerotietoja, kuin edellisestä läänistä, koska yleistä laskelmaa koko maakunnan myönnistä ei ole käytettävissä. Maakunnan tärkeimpään kauppakaupunkiin tuotiin maaseudulta — myöskin muista lääneistä (numeroihin siis sisältyvät myöskin Turkuun mennyt osa Uudenmaan ja Hämeen läänin viennistä) — 1770: 998 leiviskää talia, 1,628 leiviskää silavaa, 714 kpl. lehmiä, 2,574 leiv. tuoretta lihaa, 2,947 leiv. tuoretta kalaa ja 3,019 leiv. kuivaa kalaa. Vastaavat luvut kymmenen vuotta myöhemmin olivat: talia 1,738 leiv., silavaa 1,886 leiv., lehmiä 419 kpl., tuoretta lihaa 2,741 leiv., tuoretta kalaa 11,199 leiv. ja kuivaa kalaa 4,058 leiv. Vientitavarana (Tukholmaan) mainitaan vain silava ja tali.² Pohjanmaalta vietiin seitsemän vuoden aikana

¹ P. A. Gadd, »Undersökning om Nylands och Tavastehus län», ss. 40—41.

² »Upfostrings-Sälskapetets Tidningar», 1783, n:o 38, »Beskrifning om Staden Åbo, des Hushållsinrättningar m.m.»

1748—54 vuosittain keskimäärin: talia 4,497 leiviskää, silavaa 740 leiv., lehmia 65 kpl., kuivaa lihaa 2,140 leiv., suolattua lihaa 537 tynnyriä, vuotia 1,275 kpl., vasikannahkoja 696 tikkuria, kuivaa kalaa 5,982 leiv.¹ Näiden vientitavarain arvo oli vain n. 8 % koko Pohjanmaan viennin arvosta.

Niihin tuotteisiin, joita tuotettiin yli oman tarpeen, kauppaa varten, suurimmassa osassa Suomea, kuului myöskin vilja. Viljan tuotanto on siksi tärkeä ja se osoittaa siksi erikoisia piirteitä, että sen tarkasteluun on syytä omistaa erikoinen luku.

Paikka paikoin jotkut suotuisat liikenteestä riippumattomat paikalliset edellytykset ja olosuhteet synnyttivät jonkun tuotannonhaaran taikka kehittivät sen huomattavammaksi kuin muualla, niin että tuotteesta tuli paikkakunnalle tai seudulle enemmän taikka vähemmän tärkeä kauppatavara, erikoistuote. Olisi mielenkiintoista kussakin erikoistapauksessa lähemmin tutkia tämän erikoistumisen syitä, mutta kun kalliiden tuotteiden erikoistuminen, johtuen paikallisista olosuhteista, ei alottunut laajalle, kokonaiselle maakunnalle leimanantavaksi ja sen talouselämään syvästi vaikuttavaksi tekijäksi, ei se kuulu tämän tutkimuksen puitteisiin. Useimmat tämän luokan erikoistuotteet olivat sitäpaitsi suhteellisesti vähänarvoisia halpojen metsäntuotteiden rinnalla, menettäen metsänkäytön kehityksessä yhä enemmän ja enemmän suhteellisesta merkityksestään; sitä myöten kasvoi liikennehädän ja sen seurausten vaikutus Suomen talouselämään.

Näitä erikoistuotteita olivat: Etelä-Suomen rauta- ja kuparimalmitöiden valmisteet, Perä-Pohjolan jokien ja meren lohi, Etelä-Pohjanmaan rannikon traani, Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Savon joki- ja rantaniittyjen voi, Hämeen pellava ja hamppu, Inkoon ja sen ympäristön humala, Ahvenanmaan silakka, Vakka-Suomen puuastiat, Lounais-Suomen tuohi, Etelä-Hämeen lehmusmetsien niini. Turkikset eivät paikallisesti erikoistuneet sannottavasti.

¹ »Kammar, Oeconomie och Commerce Deputationens Acter, Utskottshandlingar 1751, vol. 45», Pohjanmaan ja Kajaanin läänin maaherran kertomus Litt. D, sekä »Utskottshandlingar 1755—56 N:o 40», Pohjanmaan läänin maaherran kertomus Litt. T. R.V.A.

Rauta ja kupari kuuluivat etupäässä Etelä-Suomen ruukkialueeseen.

Lohi a pyydettiin muuallakin Suomessa, kuin Perä-Pohjo-
lassa, mutta missään lohenpyynnillä ei ollut sellaista merki-
tystä, kuin Kemi-, Ii-, Oulu- y.m. tämän seudun virtojen ja
niiden ulkopuolella olevan meren lohenkalastuksella. Lohi yh-
dessä turkisten kanssa teki nämä jokien suut jo keskiajan lopulla
tärkeiksi kauppapaikoiksi, joiden vilkasta liikettä Olaus Magnus
kuvailee. Ennen tervanvientiaikaa oli suolattu lohi Oulun pää-
vientitavara; 1620 yksistään Oulun porvarit veivät sitä 437
tynnyriä.¹ Vientiä vai ten oli erikoisia »lohikuutteja», joihiin lasti
Kemistä y.m. tuotiin pienemmillä jahdeilla.² Vaikka lohen mer-
kitys kauppatavarana subteellisesti vähenemistään väheni, säi-
lytti se kuitenkin merkityksensä näiden seutujen erikoistuot-
teena. Ennen Isoavihaa kerrotaan lohta yksistään Kemissä
saadun vuosittain 3,000 tynnyriä. Isonvihan jälkeen saalis
väheni, joten huonoina vuosina tuli tuskin 300 tynnyriä; taloa
kohden laskettiin saalis keskimäärin 3 tynnyriksi lohta, 1 1/2
tynnyriksi taimenta ja 3/4 tynnyriksi siikaa. Lohiverona suori-
tettiin pitäjistä kruunulle 55 tynnyriä suolalohta, jonka suo-
laamiseen kruunu hankki suolan. Lohen kalastus oli pääelin-
keinona, sillä saatiin veroihin y.m. tarvittavat rahat, sillä ostet-
tiin vilja, nälkävuosina 50 peninkulmankin päästä Hämeestä.
Lohikylissä ei sanottavasti tervanpolttoakaan harjoitettu.³
Lohenpyynnin merkitystä Pohjanmaalla osoittaa se, että vielä
1700-luvun puolimaissa lohta vietiin Pohjanmaalta enem-
män arvosta, kuin puutavaroita, 1748—50 vuosittain kes-
kimäärin 1,096 tynnyriä 92,100 kuparitalarin ja 1751—54
keskimäärin 1,353 tynnyriä 113,700 kuparitalarin arvosta.
Vuonna 1799 vietiin Oulusta 1,809 1/2 tynnyriä suolattua lohta.⁴
Tuneld huomauttaa Oulusta vietävän 2,000 tynnyriä lohta vuo-
dessa. Kemiläiset, mutta myöskin muiden lohipitäjien asuk-
kaat, kiertelivät talvisin lohisammioineen kaukana Keski-Suo-

¹ A. H. Snellman, »Oulun kaupungin historia», s. 236.

² Oulun t.k., 15. 6. 1640.

³ Maanmittaushallituksen arkisto, kartat F 22, 19/1 1736, 20/2 1736,
25/1 1737, 1/1 1738 y.m.

⁴ »Åbo Tidnigar», 1800, n:o 23, Oulun vientitilasto.

messä asti, myöden ja vaihtaen lohensa pellavaan, humaloihin y.m.s. Tämä lohikaupalla kierteleminen oli niin yleistä, että läänin maaherra ehdotti sen kiellettäväksi, koska sen takia maatyöt laiminlyötiin. Näillä kaupparetkillä tottuivat miehet laiskuuteen ja harjoittivat kaiken lisäksi monenlaista ilkivaltaa.¹ Kemiläisiä pitivät hämäläiset taitavina noitina, ja kemiläiset puolestaan käyttivät mainettaan omaksi edukseen ja huvikseen.² Ainakin vielä 1800-luvun jälkipuoliskolla kemiläiset lohisammioineen kiertelivät etelässä nauttien noitien mainetta ja kunnioitusta.³

Traania valmistettiin yleensä kaikkialla merenrannoilla, missä hylkeitä pyydettiin. Traanilla oli huomattava sija Suomesta vietyjen tavaroiden joukossa uudenajan alkupuolella. Semminkin Merenkurkun saari- ja karirikkailla vesillä hylkeenpyynti oli tuottoisa ja sitä harjoitettiin pitkin koko Merenkurkun rannikkoa tärkeänä elinkeinona, jonka tuotteet — etupäässä traani — olivat tämän seudun tärkeimpiä vientitavaroita.⁴ Vuonna 1560 mainitaan Maalahdella saadun 591 hylkeen ja 1,224 hylkeenkuutin nahkaa⁵ ja Pietarsaassa 1558 — erittäin hyvä vuosi — lähes 5,000 hylkeen ja lähes 3,000 hylkeenkuutin nahkaa, sekä n. 530 aamia traania.⁶ Mustasaassa 6. 4. 1590 päivätyssä valituskirjeessä sanoo Pohjanmaan rahvas hylkeenpyynnistä: »se on ollut tähän saakka meidän ainoa ja paras apumme, kun tässä maassa on sangen heikko peltomaa.»⁷ Laivanrakennuksen y.m.s. kiinnitettyä Merenkurkun pohjoisten rantapitäjien talonpoikain huomion jäi varsinaiseksi hylkeenpyytäjiksi Maalahti, Mustasaari ja Närpiö, joissa se vielä 1700-luvun puolimaissa oli pääelinkeinoja useissa saari-

¹ »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i länen»; Oulun läänin maaherran, J. F. Carpelanin kertomus 1792. R.V.A.

² »Å.T.», 1800, n:o 3 ja seur., »Resebeskrifning öfwer Finnland, af en Stockholmsbo»:

³ N. 80-vuotiaan Santeri Kanton Konginkankaalta suullinen tiedonanto 1912. Kemiläisten loitsutaidosta K. oli itse vakuutettu.

⁴ Esim. Volter Högman, »Rauman kaupungin historia», s. 97.

⁵ J. R. Aspelin, »Kertomus Maalahden pitäjästä» («Suomi», toinen jakso, 6. osa), s. 192.

⁶ Alma Söderhjelm, »Jakobstads historia», s. 63.

⁷ Snellmann, m.t., s. 29.

kylissä. Vöyriäläiset olivat jättäneet hylkeenpyynnin edellisen vuosisadan lopussa, koska muutamalla hylkeenpyyntiretkellä 15 venekuntaa, 70—80 miestä, oli tuhoutunut pitäessään säätä jäävuoreissa olevassa luolassa; jäävuori sortui akkiarvaamatta ja vain yksi mies veneineen pelastui tuhosta. Hän oli unessa saanut varoituksen, jota toiset eivät kuitenkaan totelleet. Hylkeenpyyntiin lähdettiin osaksi 2—3 viikkoa ennen Matinpäivää (nämpiöläisiä ja joitakin lapväärttiläisiä), osaksi maaliskuun lopulla (Maalahdelta, Mustasaaresta, vähän Närpiöstä). Matkat tehtiin suurissa, 7—8 syltä pitkissä hyleveneissä, ja kestivät ne kuukausia. Venekuntaan kuului 5—8 miestä.¹ Vielä 1750 luvulla traani oli Etelä-Pohjanmaan talonpoikaispurjehtijain tärkeimpiä vientitavaroita tervan ja halkojen rinnalla; neljän vuoden 1751—54 aikana vienti oli 545 astiaa. Samoina vuosina Pohjanmaan kaupungeista vietiin traania 694 astiaa.² Tämä tuli etupäässä eteläisistä kaupungeista.³

Vo i oli vanhoista ajoista Suomen tärkeimpiä kauppata-
varoita; se on painoonsa nähden verraten kallista — turkisten jäl-
keen kalleimpia —, jotenka sen kuljettaminenkin pitkien matko-
jen takaa kannatti hyvin. Se olisi niinollen soveltunut erittäin
hyvin sisämaan tuotteeksi, elleivät eräät asianhaarat olisi vai-
keuttaneet sen tuotantoa varsinkin sisämaassa. Karjaa pidet-
tiin yleensä pellonviljelyksen apuna, lannantuottajana, vähem-
män karjan omien tuotteiden takia. Niityt olivat huonoja,
paitsi missä oli luonnonniittyjä, heinätalous ala-arvoista, talvi-
ruokinta sen mukaista, semminkin kun pitkien, moniviikkoisten
kaupunkimatkojen takia oli pidettävä paljon hevosia, jolle par-

¹ J. D. Cneiff, »Berättelse om Skäl-Fånget i Österbotten», »Konglig Vetenskaps Academiens Handlingar», osa XVIII, Tukholma 1757, »Cammar och Oeconomie Deputationens Acter», 1751—52, Pohjanmaan maaherran kertomus, R.V.A.; »Å.T.» 1702, n:o 15, »Vöro», kirjoittanut Jac. Haartman 1753; B. Fr. Nordlund, »Beskrifning öfver Nerpes socken» (»Suomi», toinen jakso, 6. osa), s. 83; M.A., E 39 6/1 1705, 4/2 1706, 3/1 1706, 11/1 1730, 1/1 1731, E 34 5/2 1725, 30/4 1753, E 32 30/1 1722, 31/1 1722, 29/2 1722.

² »Utskottshandlingar 1755—56, n:o 40», Pohjanmaan maaherran kertomus, Lit F., R.V.A.

³ »Cammar och Oeconomie Deputationens Acter 1746—47», Pohjanmaan maaherran kertomus.

haat heinät täytyi syöttää. Vielä 1700-luvun lopulla ruokittiin talvisaikaan lehmiä monella sisämaanseudulla virtsalla kasteluilla oljilla, hevosenlannalla y.m.s.,¹ eikä niitä talvella ollenkaan lypsetty esim. Karjalassa, navetat puhdistettiin vain pari kertaa talvessa, kun »piika ei enää päässyt kulkemaan».² Suolanpuute ehkäisi myöskin voitalouden kehittymistä, niinkään se, että huonojen liikenneyhteyksien takia kesävoi vasta talvikelillä saatiin kuljetetuksi kaupunkiin, jolloin se jo oli huonontunut. Tällaisissa oloissa monella seudulla saatiinkin vain 1 leiviskä voita lehmästä vuodessa³, toisilla 2. Jos lehmä voitiin talven yli ruokkia heinällä, laskettiin siitä saatavan 2—3 leiviskää.⁴ Varakkaammilla rantaseuduilla, siellä, missä oli runsaammin parempia rahanlähteitä, kuten Keski Pohjanmaan laivanrakennusalueella, myötiin mitättömästi navetan tuotteita, koska ne kulutettiin itse; esim. Kokkolan pitäjässä, jossa talonpojilla oli 20—25 lypsävää ja Kruununkylässä, jossa harvalla talonpojalla oli alle 10 lehmää, varakkaammilla 18—30, ei juuri lainkaan myöty voita y.m.s. 1700-luvun puolimaissa.⁵

Parhaat karjamaat 1700-luvulla olivat Pohjois-Pohjanmaan joki- ja merenrantaniittyseudut sekä Pohjois-Savon ja Karjalan kaski- ja järviolueet. Karjalasta voi meni enimmäkseen Venäjälle, missä se Pietarissa oli hyvässä hinnassa⁶, osasta Pohjois-Karjalaa ja Pohjois-Savosta, Iisalmen ja Kuopion laajoista pitäjistä, se kuletettiin Ouluun ja Raaheen, näiden seu-

¹ Fr. Rühns, »Finland und seine Bewohner», ss. 280—81, y.m. Wilhelm Granlundin väitöskirjassa 1677 (praces P. Kalm) »Underrättelse om Tjänliga ämnen till Boskaps-Föda wid infallande Foderbrist» suositellaan hevosen lantaa hyvänä rehun korvikkeena, ss. 13—14.

² »Å.T.» 1776, n:ot 6—7, »Jämförelse emellan Åkerbruket och Landt-hushållningen i Carislojo och Orihvesi Soknar i Finland».

³ »Å.T.» 1776, n:o 4, »Beskrifning öfver Mouhijervi Socken i Åbo Län»; K. G. Leinberg, »Bidrag till kännedom af vårt Land», »Commission-Landtmätarens C. P. Hagströms underdåniga beskrifning af Helsinge och Esbo socknar upprättad år 1775», s. 65; P. A. Gadd, »Försök till en Oeconomisk Beskrifning öfver Satacunda Häraders Norra Del», s. 110, y.m.

⁴ Eric Tuneld, »Geographie öfver konungariket Sverige», s. 517, not.

⁵ Chydenius-Fabrell, »Om Gamle Carleby», II, 1754, ss. 36—37 ja Cajanus-Kalm, »Historisk och oeconomisk beskrifning öfver Cronoby socken i Österbotten», ss. 26, 28.

⁶ Djurberg, »Utförlig Geografie», s. 505.

tujen silloisiin kauppakaupunkeihin; Antti Chydenius sanoo sieltä, 20—50 peninkulman takaa, 3—6 viikon edestakaisen matkan ajaen, tulevan talvessa 6,000 kuormaa; tuoden m.m. 3,000 leiviskää »syötäviä tavaroita» (voita, lihoja y.m.s.).¹ Eniten voita saatiin kuitenkin Oulun läänistä, josta 1780-luvulla vietiin Oulun ja Raahen kaupunkeihin vuosittain 24,000—30,000 leiviskää voita²; tuottavimmat voiseudut läänissä olivat niihin aikoihin Oulun ja Muhoksen pitäjät sekä Kajaanin voutikunta.³ Hyvä voipitäjä oli myös Kalajoki, jonka voi oli parhaita, mitä Tukholmaan vietiin.⁴

Suomen tärkein voinvientikaupunki 1700-luvun lopulla oli Oulu, josta 1790-luvulla vuosittain vietiin 25,000—30,000 leiviskää voita⁵ (1799: 34,407 $\frac{1}{2}$ leiviskää).⁶ Raahen vienti oli vuosittain n. 10,000 leiviskää, nousipa 1798 22,716 leiviskään.⁷ Kristiinankaupunki ja Väasa veivät muutamia tuhansia leivisköitä kumpikin, muut Pohjanmaan kaupungit vielä paljoa vähemmän.⁸ Tervan jälkeen oli voi ainakin 1750-luvulla Pohjanmaan tärkein vientitavara; 1748—54 vietiin sitä Pohjanmaalta Tukholmaan keskimäärin 27,000 leiviskää vuosittain. Sen viennin arvo oli n. $\frac{1}{3}$ tervanviennin arvosta.

Muulla Suomessa vointuotanto oli paljo vähäisempi; Gaddin tarkkojen laskelmien mukaan yhdistetystä Uudenmaan ja Hämeen läänistä 1770 myötiin kaupunkeihin (myös läänin ulko-

¹ Anders Chydenius »Vederläggning af de skäl hvarmed man söker bestrida öster- och vesterbotniska samt västernorrländske städerne fri seglation» (Politiska skrifter af Anders Chydenius), s. 81.

² Leinberg, m. t., osa III, »Beskrifning öfver Uhleåborgs län från slutet af 1780-talet», s. 26.

³ Djurberg, m. t., s. 430.

⁴ Gabriel Calamnius—Pehr Kalm, »Korta anmärkningar vid inbyg-garens Näringar och hushållning uti Cala-Ioki i Österboten», s. 9.

⁵ Leinberg, m. t., osa III, »Kort Beskrifning öfver Uhleåborgs Stad, af Friherre J. Fr. Carpelan», s. 69.

⁶ A. T. 1800, n:o 23, »Uleåborg».

⁷ Tuneld, m. t., s. 364 ja Alma Söderhjelm, »Raahen kaupungin historia», s. 126.

⁸ A. T. 1785 »Bihang», »Kort beskrifning öfver Wasa Stad»; n:o 9, »Kort beskrifning öfver Christinestad»; 1784, n:ot 5—6, »Kort beskrifning öfver Ny Carleby Stad»; 1783, n:o 32, »Jacobstad». Maa-herrojenkertomukset läänien tilasta, R.V.A.

puolella) 5,063 leiviskää ja 1780 9,576 leiviskää voita.¹ Suuri osa siitä jäi kaupunkeihin, eikä joutunut vietäväksi. Turun ja Porin läänin päävientisatamaan, Turkuun, tuotiin maaseudulta — myöskin muista lääneistä — 1770 7,934 leiviskää ja 1780 11,307 leiviskää voita; viimeisenä vuonna oli vienti (Tukholmaan) vain puolet tästä määrästä, 5,716¹/₂ leiviskää.² Muiden Lounais-Suomen kaupunkien vienti oli vähäpätöinen. Pohjanmaalta lie-
nee näihin aikoihin viety n. 70—80% maasta viedystä voista.

Seuraavalla vuosisadalla tilanne oli kokonaan muuttunut; Lounais-Suomi oli silloin tärkein voin tuottaja ja Turku vei maasta esim. 1843 42,500 leiviskää voita — voi olikin siihen aikaan Turun arvokkain vientitavara — ja Pori 5,800 leiviskää, jotavastoin Oulu vain 3,600, Raahe 7,300, Tornio 9,900, kaikki Pohjanmaan kaupungit yhteensä vain n. ¹/₂ Turun viennistä.³ Sitäpaitsi meni voita suuret määrät maateitse ja Laatokan yli Pietariin Savosta ja Karjalasta, mutta siitä ei ole mitään tilastollisia tietoja. Osa tästä Pietariin menevästä voista oli ennen viety Ouluun ja Raaheen.

Lohi, traani ja voi olivat Pohjanmaan eri seutujen erikoistuotteita; muun Suomen tärkein erikoistuote oli epäilemättä pellava ja useimmiten samoilla alueilla viljelty hampun. Edellinen aiheutti oloihin nähden huomattavan palttina-
teollisuuden syntymisen. Pellavan ja hampun tärkein viljelysalue ulottui Lohjalta Uudellamaalla Orivedelle ja Jämsään Päijänteen rannalla, käsittäen siis etupäässä Hämeen rintamaat; myöskin Karjalassa viljeltiin pellavaa semminkin Tohmajärvellä ja Liperissä⁴, ja oli se paljoo parempaa kuin Hämeen pellava. Siitä maksettiin n. neljä kertaa enemmän, kuin tavallisesta hämäläisestä pellavasta, mutta Karjalan pellavalla ei kuitenkaan ollut Hämeen pellavaan verrattavaa taloudellista

¹ P. A. Gadd, »Undersökning om Nylands och Tavastehus Län», ss. 40—41.

² U.-S.T., 1783, n:o 38, m. kirj.

³ Claës Wilh. Gylden, »Historiska och Statistiska Anteckningar om Städerna i Finland», taulukko 2.

⁴ »Todistuskappaleita Suomen historiaan», osa VI, »Ulrik Rudenschölds Berättelser om Ekonomiska och Andra Förhållanden i Finland 1738—41», s. 46.

merkitystä. Hämeen tärkeimmät pellavapitäjät olivat 1750-luvulla Janakkala, Hauho, Lammi, Hollola, Asikkala, Hattula, Sääksmäki, Längelmäki, Jämsä, Pälkäne, Sahalahti ja Loppi. Uudeltamaalta mainittakoon Lohja. Niistä myötiin vuosittain taloa kohden 10, 15, 20 jopa 25 leiviskää pellavaa, muista Hämeen osista 2—6 leiviskää.¹ Rudenschöldin käydessä Suomessa oli pellavan hinta noussut ja sen viljelysalue suuresti lisääntynyt; monessa paikassa kylvettiin $\frac{1}{2}$ ja 1 tynnyri ja muutamat talonpojat myivät 100 leiviskää pellavia vuodessa, olipa Padasjoella talonpoikia, jotka möivät 150 leiviskääkin ja lisäksi 50 leiviskää pellavansiemeniä. Tavallisesti myötiin vuodessa 30—50 leiviskää pellavia.² Gadd viisikymmentä vuotta myöhemmin sanoo, että pellavan ja hampun viljelystä »harjoitetaan suurimmalla kokemuksella ja melkoisella taidolla Padasjoen, Hauhon, Hollolan, Lammin, Vanajan, Janakkalan, Hattulan ja Sääksmäen pitäjissä ja Längelmäen, Kuoreveden ja Orihveden pitäjissä valmistetaan Suomen paras vihreä pellava. Edellämainituissa pitäjissä voi talonpoika myödä 40, 60 vieläpä 100 leiviskää pellavia ja hampua vuodessa ja muistuttavat maalaiskylät Kuhmoisten kappelissa ja Padasjoen pitäjässä laajoine hampunviljelyksineen enemmän kaupunkia kuin maaseutua, koska talonpoika täällä kylvää yleisesti peltomaansa kolmanneksi hampulla». Gaddin keräämien tilastojen mukaan myötiin Uudenmaan ja Hämeen läänistä läänin sekä Turun ja Porin läänin ja Pohjanmaan kaupunkeihin 1770 18,679 leiviskää pellavia ja 13,722 leiviskää hampua sekä 1780 29,717 leiviskää pellavia ja 17,580 leiviskää hampua.³ Noin puolet meni Turkuun.⁴ Pohjanmaalle ostettiin myös paljo pellavia Vesilahden ja Hämeenlinnan markkinoilla ja sitäpaitsi kävivät Pohjanmaan porvarit aina Tornioista asti Orihvedellä pellavanostossa samalla ostaen myöskin Orihveden mainioita hevosia⁵, joita varsinkin

¹ »Cammar och Oeconomie Deputationens Acter 1755», Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherran kertomus, R.V.A. — Rudenschöld, m. t.

² Rudenschöld, m. t., ss. 47 ja 148.

³ Gadd, m. t., s. 31.

⁴ U.-S.T. 1783, n:o 38.

⁵ »Å. T.» 1776, n:o 6, »Jämförelse mellan j.n.e.»; 1784, n:o 16, »Kårt Beskrifning öfwer Orihvesi Socken».

keski-pohjalaiset tarvitsivat hevoskantansa täydennykseksi, koska he itse eivät mielellään pitäneet tammahevosia.¹

Pellavanviljelykseen perustui varsin huomattava lankain ja kangasten valmistus. Hartolassa muutamalla tilalla oli 200 pellavan kehrääjää², Porvoossa oli 1750—60-luvuilla n. 200 kangaspuuta ja palttinaa myötiin n. 200,000 kyynärää vuodessa.³ Turusta vietiin 1780 Tukholmaan 105,337 kyynärää palttinaa.⁴

Humalainviljelys ei ollut niin laajalle levinnyt eikä niin huomattava, kuin pellavan ja hampun. Humala oli Tammisaaren seudun erikoistuote; 1700-luvun loppupuolella Gadd määrittelee humalain viljelysalueen käsittävän Inkoon, Tenholan, Lohjan, Karjaan ja Kiskon pitäjät. Useat Inkoon talonpojat myivät vuosittain 60—100 leiviskää humaloita. Uudenmaan ja Hämeen läänistä myötiin humaloita 1770 3,816 ja 1780 5,997 leiviskää.⁵

Etelä-Suomen muista erikoistuotteista huomattava oli vielä silakka, Ahvenanmaan päätuote. Sitä ahvenalaiset kalastajat 1700-luvun lopulla saivat vuosittain 6,000 tynnyriä (suolattuna) ja myötiin se etupäässä Tukholmaan.⁶ Silakanpyynti oli tärkeä muissakin saaristoissa, etenkin Pohjanmaalla, jossa se oli m.m. hailuotolaisten pääelinkeinona.⁷

Edellämainittujen tuotteiden suhteellisesta merkityksestä rahvaan rahanhankintakeinona ja maan kauppatavarana saa jonkinlaisen käsityksen siitä, että tynnyri viljaa vastasi 1700-luvun loppupuolella säännöllisinä vuosina raha-arvoltaan suunnilleen neljää leiviskää pellavia ja hamppua, vähää enempää kuin kolmea leiviskää humaloita, vähää enempää kuin kahta leiviskää voita, lähes yhtä tynnyriä suolasilakoita, kahta ja kahta ja puolta tynnyriä tervaa ja $\frac{1}{4}$ tynnyriä suolalohta⁸ ja

¹ C. C. Böcker, »Ekonomiska anteckningar om Vasa Län, gjorde under en resa derstädes» (»Underrättelsen från Kejsertliga Finska Hus-hållnings-Sällskapet», II, n:o 2, s. 22).

² Rudenschöld, m. t., s. 158.

³ Torsten Hartman, »Borgå Stads Historia», ss. 291—93.

⁴ U.-S.T., 1783, n:o 38, m. kirj.

⁵ Gadd, m. t., s. 31.

⁶ Fr. W. Radloff, »Beskrifning öfver Åland», ss. 195—6.

⁷ M. A., kartta F. 22, 20/1. 1736; »Å. T.», 1774, n:o 13.

⁸ »Å. T.», 1791, n:o 2, »Markgång uti Åbo och Björneborgs Läner med Åland År 1790», y.m.

että Suomen tärkeimpään viljakaupunkiin, hedelmällisimmän maakunnan keskukseen Turkuun 1775, joka oli parhaita vuosia niihin aikoihin, tuotiin 18,000 tynnyriä ruista ja ohraa ¹, maataljelevän talonpojan tärkeintä tuotetta.

Jo hyvin vanhoja erikoistuotteita Etelä-Suomessa, vaikka vähemmän tärkeitä, kuin edellämainitut, olivat Vakka-Suomen puuastiat, joita valmistettiin Laitilan, Uudenkirkon, Vehmaan, Pyhämaan, Honkilahden ja Hinnerjoen pitäjissä ja kapeleissa ja jotka olivat seudun tärkeimpiä ulkomaille viennitavaroita, niin että ne mainitaan vielä 1700-luvun lopulla Uudenkaupungin tärkeimpinä ²; Raumalta vietiin myöskin puuastioita. Puuastiateollisuuden keskus oli Laitila, jossa niiden valmistus oli niin pitkälle kehittynyt, että jokainen kylä valmisti omaa erikoisvalmistettaan.³ Puuastiakuorman hinta oli 120—130 k.t. Puuastioita vietiin jo vanhoista ajoista asti Pohjois-Saksaan ja Tanskaan, sittemmin myös Tukholmaan ja myöskin tapulipakon aikana oli paikkakunnan talonpojilla ja Uudenkaupungin ja Rauman porvareilla puuastianvientiin perustuva purjehdusoikeus ulkomaille, edellämainittuihin maihin. Puuastiain ja lehterien vienti oli kehittännyt erikoisen alustyyppin. Vielä mainittakoon tuohet, joita varsinkin Lounais-Suomessa kiskottiin ja vietiin Tukholmaan, missä jo Olaus Magnus kertoo suomalaista tuohia käytetyn talojen kattoihin, niini, jota saatiin Etelä-Suomen lehmusmetsistä. — Gadd mainitsee niintä saatavan Vanajasta, Hattulasta, Sääksmäeltä, Padasjoelta ja Kuhmalahdelta ja Rudenschöld kertoo Padasjoelta lähetetyn vuosittain 60—80 niinikuormaa Turkuun ja Naantaliin⁴ —, Säkylän myllynkivet, Orihveden hevoset, Ruoveden veneet, Viitasaaren muikut y.m.⁵, joista neljä viimeainittua eivät kuitenkaan joutuneet ulkomaiseen kauppa-
liikkeeseen.

¹ U.-S.T., 1783, n:o 38, m. kirj.

² »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Naringarna i Finland: Relation om Sjöstaden Nystads näringsfång och beskaffenhet 1782 af P. A. Gadd», R.V.A.

³ »Å. T.», 1785, n:o 4, »Beskrifning öfwer Laetala Socken och Kyrka».

⁴ Rudenschöld, m. t., s. 149; Gadd, m. t., s. 25.

⁵ »Å. T.», 1777, n:o 10, »Anmärkningar om Wiitasaari socken».

4. Vilja

Suomen viljantuotanto on kauas 1800-luvulle asti ollut omi-
tuinen siitä, että viljasta osa vain on ollut varsinaisen maan-
viljelyksen tuote, osa taasen oikeastaan metsänkäytön tuote.
Kaskeaminen — käytämme tätä yleisnimeä kasken eri muo-
doista — on ensimmäinen metsänkäytön muoto, ja se ulottuu
ajassa taaksepäin yhtä kauaksi, kuin Suomen asuttaminen.
Kaskeamisella metsä muutettiin viljaksi nopeammin ja vähem-
mällä vaivalla ja työllä, kuin raivaamalla metsä juurihakkau-
sen avulla pelloksi ja peltoa muokkaamalla ja viljelemällä. Voi-
daan pitää jokseenkin varmana, että kaskeaminen on kaikkialla
Suomessa ollut alkuperäisin ja ensimmäinen viljantuotantomuoto.
Sitä on todennäköisesti harjoitettu joko siksi kunnes asutus
seudulla taajeni niin, ettei enää ollut tilaa kaskimaille, taikka
kunnes joku uusi metsänkäyttömuoto pakoitti kaskeamisen väis-
tymään. Kaskeaminen on nimittäin metsänkäyttömuodoista
se, jonka avulla metsästä saadaan suhteellisesti kaikkein vähim-
män hyötyä käytettyyn puumäärään nähden. Tämän suhteen
vapauden ajan taloustieteilijä P. A. Gadd ilmaisee lausumalla,
että tervanpoltto on sata kertaa edullisempi maanviljelijälle,
kuin kaski tai kytö — suhdeluku, joka tietenkin on yhtä mieli-
valtainen, kuin maanmittari Runebergin lausuma väite, että
lautainsahaus hyödyttää talonpoikaa 80 kertaa ja kokonaisuutta
(»det allmänna») 130 kertaa enemmän kuin tervanpoltto (Poh-
janmaan maaherra Piperin arvostelun mukaan suhteet ovat
20 ja 80).¹

Toiselta puolen kaskivilja oli kallein yleisistä metsäntuot-
teista, ja ainoa, joka ei ollut liikennehädän rajoitusten alainen.
Metsä voitiin niinollen kaskiviljana kuljettaa kauppaan sieltä-
kin sisämaasta, mistä metsää muussa muodossa ei kannattanut
rannikolle kuljettaa. Mikäli uudet, kannattavammat metsän-
käyttömuodot etenivät rannikolta sisämaahan päin, sikäli kas-
keaminen peräytyi niiden tieltä sisemmäksi. Kaskivyohtyksen

¹ P. A. Gadd, »Svedande och Kyttande i Finland», s. 52; K.V.A.H.,
XIX, »Beskrifning öfwer Lajhela Socken i Österbotten, af Ephraim
Otto Runeberg»; »Kammar, Ekonomi- och Kommersedeputationens
acter», maaherrain kertomukset, R.V.A.

uloin raja on taloudellisesti erinomaisen mielenkiintoinen ja tärkeä kohta: sen sisäpuolella olevalla vyöhykkeellä vallitsi liikennehädän rautainen pakko, josta maan arvokkain omaisuus, metsä, pääsi liikkeelle vain yhdessä muodossa, kaskiviljana. Tässä konsentroidussa muodossa metsän arvo lähenteli nollaa. Kaskivyyöhykkeen rajan sisäpuolella ei voitu harjoittaa mitään niistä elinkeinoista, jotka sen ulkopuolella tänä metsänkäyttökautena väestölle hankkivat lisää ansio- ja toimeentulomahdollisuuksia: halonhakkuuta, tervanpolttoa, lautainsahausta ja -veistämistä, laivarakennusainesten valmistamista, sydenpolttoa. Näiden elinkeinojen puutteen korvaamiseksi oli väestön harjoitettava kaskiviljelystä mitä laajimmassa mittakaavassa, ja se taas edellytti kaskiviljelyksen luonteen mukaisesti laajalle alalle harvaan hajaantunutta asutusta. Pidämme hyvin todennäköisenä, että tämä seikka yhdessä Savon ja Karjalan taajan vesitieverkon kanssa on ollut suurimpana syynä savolaisten ja karjalaisten vilkkaaseen uutisasutustoimintaan ja asutuksen hajanaisuuteen. Kun tervanpoltto 1600-luvulla levisi Suomessa aloittaen metsänkäyttökauden, oli melkein koko järviylänkö sen ulottuvissa Saimaan vesistön kautta, jonka vain verraten kapea kannas Lappeenrannan ja Viipurin välissä eroitti merestä. Mutta kun Uudenkaupungin ja Haminan rauhanteot katkaisivat Saimaan vesistön ja meren välisen yhteyden, jäi Saimaan vesistön alue tervanpolttovyöhykkeen ulkopuolelle sulkeutuen lähes kokonaiseksi vuosisadaksi liikennepakon piiriin kaskivyyöhykkeeksi. Olisi erinomaisen mielenkiintoista tutkia lähemmin tuotantoelämää Saimaan vesistön alueella 1600-luvun tervanpolttokautena, jolloin 20,000—30,000—40,000 tynnyriä tervaa soudettiin kesässä Lappeenrantaan ja 1700-luvun kaskikautena, jolloin talvikelillä suurella vaivalla karjan ja kaskan vähäiset tuotteet vietiin Etelä-Suomen ja Pohjanmaan rannikkokaupunkeihin, sekä vertailla näiden kausien yleistä talouselämää ja asutusoloja toisiinsa. Luultavasti tämä vertailu antaisi mielenkiintoisia tuloksia ja valaistusta eräisiin problemeihin, mutta kun se ei kuulu tämän tutkimuksen puitteisiin, emme siihen syvenny.

Koska kaskeamiseen käytettiin kaikenlaista metsää, jota vastoin tervanpolttoon vain mäntymetsää, tapaa luonnollisesti

kaskeamista myöskin tervanpolttovyöhykkeessä, mutta kuitenkin vain toisarvoisena, sivuelinkeinona tervanpolton ohella. Sitävastoin kaski- ja peltoviljelyksen tapaa rinnakkain, yhtä tärkeinä kaskivyöhykkeessä, varsinkin myöhemmin, asutuksen taajennuttua, riippuen suhde käytettävän pelto- ja kaskimaan suhteesta. Varsinaisesta kaskivyöhykkeestä tunkeutuu rantaan peltoalueen karummille ja harvemmin asutuille seuduille eristettyjä kaskimaita vielä 1800-luvulla.

Koettaessamme vetää kaskivyöhykkeen ulommaista rajaa on meillä käytettävissä kaksi eri mittapuuta: tervanpolttovyöhykkeen ja kaskivyöhykkeen rajan määrittelemisessä näiden molempien metsänkäyttömuotojen suhteellinen merkitys metsänkäytössä ja taas peltoalueen ja kaskivyöhykkeen rajan määrittelemisessä kaskan ja pellon suhteellinen merkitys viljantuotajana; kuten myöhemmin tulemme huomaamaan, puuttuu nimittäin tervanpolttovyöhyke 1700-luvulla kokonaan Etelä-Suomesta, eivätkä toiset metsänkäyttömuodot tarjoa edes yhtä selvää rajaa kaskivyöhykettä vastaan kuin peltoalue.

Lähteiden puutteessa on 1600-luvulla kaskivyöhykkeen tarkemmasta määrittelemisestä luovuttava, ja tyydyttävä sen hahmoittamiseen. Kuten myöhemmin osoitetaan, harjoitettiin Pohjanmaalla tervanpolttoa vuosisadan keskivaiheilla varsinaisella rannikkovyöhykkeellä, ja oli se vuosisadan loppupuolella jo levinnyt todennäköisesti yhtä kauvaksi kuin jokilaaksojen asutus Suomenselkään päin. Sen takana alkoi Saimaan vesistön ja sen yhteydessä vielä siihen aikaan olevan Päijänteen vesistön tervanpolttovyöhyke. Muualla Suomessa tervanpoltto oli suhteellisesti vähäinen; 1600-luvun varsinainen kaskivyöhyke rajoitui siis Etelä-Suomeen, rannikon ja Saimaan vesistön väliselle alueelle.

Seuraavalta vuosisadalta on senverran lähdekirjallisuutta, että voimme muodostaa selvemmän kuvan kaskivyöhykkeen levenemisestä. Tiedot ovat etupäässä vuosisadan puolimailta ja loppupuoliskolta, mutta kun vuosisadan aikana ei tapahtunut suuria muutoksia, voidaan niiden perusteella saada yleiskuva 1700-luvulta.

Uudenkaupungin rauha 1721 katkaisi Lappeenrannan ja Viipurin välisen yhteyden ja Haminan rauha 1743 sulki myöskin

Lappeenrannan ja Haminan — joka Uudenkaupungin ja Haminan rauhan välisenä aikana oli Lappeenrannan ja Saimaan vesistön satamakaupunki, — vaikka paljoka epätydyttävämpi, kuin Viipuri — Venäjän puolelle, katkaisten kokonaan Saimaan vesistön ja meren välisen yhteyden ja työntäen Sisä-Suomen kokonaan liikennepakon alaiseksi. Tervanpoltto Saimaan alueelta loppui kokonaan 1743 oltuaan edellisestä rauhanteosta alkaen nopeasti vähenemässä. Lappeenrantaan tuotiin vielä Uudenkaupungin rauhan jälkeisinä vuosina 15,000—18,000 tynnyriä tervaa, mutta 1730-luvulla tuskin $\frac{1}{3}$ siitä.¹ Savo ja Karjala sekä Saimaan vesistön yhteydessä oleva Häme siirtyvät kaskivyöhykkeeseen. Vuonna 1740 Lappeenrannan maaherra I. von Ditmer valtiopäiville antamassaan kertomuksessa valittaa turhaan koettaneensa saada rahvasta ryhtymään pellonviljelykseen, mutta suuren kylmyyden ja kesähallujen takia pellonviljely ei menesty, »vaan on talolliset täytynyt jättää vanhastaan harjoittamaansa taloudenhoitoon ja tottumukseensa kaskeamiseen ja tervanpolttamiseen muuten arvottomissa metsissä, josta he myöskin pääasiallisesti ovat verotetut».² Kymmenen vuotta myöhemmin Kyminkartanon läänin maaherra 1746—47 vuosien valtiopäiville jättämässään kertomuksessa lääninsä tilasta ilmoittaa tervanpolton läänissään — johon kuului m. m. Ruotsin Karjala ja Savo — kokonaan lakanneen niin, että rahvas valmistaa vain vähäisesti tervaa ylitse oman tarpeensa.³ Sijalle oli luonnollisesti tullut kaskeaminen. Vuonna 1755 Viipurin ja Savonlinnan eli Savon läänin maaherra Nordenskiöld »alamaisessa kertomuksessa Savon maaherrakunnasta ja siihen liitettyjen Kyminkartanon, Uudenmaan ja Hämeen läänien osista» kertoo tervaa poltettavan myötäväksi enää vain n. 300 tynnyriä. Metsät Savossa ja Karjalassa käytetään kaskeamiseen, samoin kuin Kymin kihlakunnan sekä Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherrakuntaan liitettyjen alueiden ylä- eli »suomalaispitäjissä». Rannikkopitäjissä ei metsiä kuluteta kaskeamiseen.⁴ Tuneld maantiedossaan vuosisadan lopulla il-

¹ Rudenschöld, m. t., s. 35.

² »Kammar och Oeconomie Deputationens Acter 1740—41», R.V.A.

³ »Kammar och Oeconomie Deputationens Acter 1746—47», R.V.A.

⁴ »Kammar, Oeconomie och Kommerce Deputationens Acter 1755—56», maaherrain kertomukset, R.V.A.

moittaa kaskeamisen (ja kydönpolton) olevan pääasiallisena tai melkein yksinomaisena elinkeinona Karjalassa ja Savossa, jossa¹ metsät ovat sen kautta paikoin hävitetyt, eikä havumetsiä ole muualla, kuin sellaisilla paikoilla, joita ei voida kasketa.

Hämeessä ei kaskeaminen rahanhankintakeinona näytä olleen yhtä yleinen ja tärkeä kuin Savossa ja Karjalassa, todennäköisesti siitä syystä, että useissa Hämeen pitäjissä pellavan ja hampunviljelys oli kukoistava. Edellisestä kuitenkin ilmenee, että Kyminkartanon maaherrakuntaan liitettyjen Uudenmaan ja Hämeen läänin alueiden »suomalaispitäjissä» kaskettiin. Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherran valtiopäiväkertomuksessa 1755 kerrotaan kaskeamisen aikanaan osaltaan vaikuttaneen metsien häviämiseen, vaikka se nyttemmin viranomaisten ankarain toimenpiteitten kautta onkin lakannut. Mutta Hämeessä metsää vielä runsaasti käytetään kaskeamiseen, mistä syystä rahvasta olisi koetettava kaikin keinoin saada ryhtymään tervanpolttoon.² Senaikaisissa pitäjänkertomuksissa mainitaan kaskeamisesta seuraavaa. Orihvedellä ja Karjalohjalla on kaskeaminen »hävittävä».³ Toisessa kuvauksessa Orihvedeltä sanotaan esivallan kieltäneen kaskeamisen siellä, vaikka kaskeaminen on uutisasukkaalle välttämätön, koska juuri hakkuu on vaikeaa ja raskasta, mutta kaskeaminen käy nopeasti sekä palkitsee pian vaivan.⁴ Hauholla pellonviljelyksen ohella kasketaan yleisesti 1750-luvulla, muttei niin edullisesti kuin ennen, jolloin oli runsaammin metsää. Monessa kylässä kaskeaminen on hävittänyt metsät niin kurjiksi, että pian tulee puute hirsistä ja aidaksista (sen aikaista tavallista liioittelua, joka johtui metsän loppumisen paanillisesta pelosta).⁵ Vuosisadan loppupuolella Vesilahdella harjoitettiin pääelinkeinojen, pellon ja kar-

¹ Tuneld m.t., s. 477 ja s. 516.

² »Kammar, Oeconomie och Kommerce Deputationens Acter», 1755—56, maaherrain kertomukset, R.V.A.

³ »Å. T.», 1776 n:o 6, »Jämförelse emellan Åkerbruket och Landt-hushållningen i Carisböjo och Orihvesi Soknar i Finland».

⁴ »Å. T.», 1784, n:o 14, »Kårt Beskrifning öfwer Orihwesi Socken» (kirjoittanut rovasti Eric Lencqvist 1781).

⁵ Christopher Herkepeus—P. Kalm, »Historisk och Oeconomisk Beskrifning öfwer Hauho Sökn uti Tawastland 1756».

janhoidon, ohella vain vähän kaskeamista.¹ Lempäälässä vuosisadan lopulla kansa saa elantonsa etupäässä pellonhoidosta ja vähästä kaskeamisesta, joka vanhempina aikoina on ollut tärkeämpi.² Rudenschöld vuosisadan alkupuolella ilmoittaa Lempäälässä kaskettavan paljo, mutta Vesilahdella vähän. Keuruulla metsä käytetään yksinomaan kaskeamiseen. Hattulassa harjoitetaan paljo kaskeamista, samoin Längelmäellä. Rautalammin pitäjissä Laukaassa, Saarijärvellä, Viitasaarella ja Rautalammillä on $\frac{1}{4}$ maa-alasta kaskettua maata; kaskesta saadaan myötävä vilja, joka on Rautalammin pitäjien tärkein vientitavara. Sysmästä ja Hartolasta saadaan eniten viljaa kaskimailta. Vesijärven ympäristöpitäjissä metsät on pahasti kulutettu, osaksi kaskeamiseen, osaksi tervanpolttoon; viimeainnitu on kuitenkin enimmäkseen loppunut, tervan jouduttua polkuhintaan. Mäntsälässä, Lopella, Tuusulassa, Helsingin pitäjässä ja Espoossa harrastetaan kaskeamista enemmän kuin pellon viljelystä.³ Tämä ilmoitus kuitenkin tuskin tarkoittanee kahta viimeainnittua, kolmen ensinmainitun pitäjän keralla samassa ryhmässä käsiteltyä pitäjää, koska näissä eteläisissä pitäjissä jo oli sahalaitoksia, eikä 50 vuotta myöhemmin kaskeamisesta näissä kahdessa pitäjässä lainkaan mainita.⁴ Vuosisadan jälkipuoliskolla ilmestyneessä Saarijärven pitäjän kuvauksessa ilmoitetaan kaskeamisen olevan vähentymässä.⁵ Vuosisadan lopulla kaskeaminen oli siirtynyt toisarvoiseksi viljan tuottokeinoksi Sysmässä⁶.

Varsinais-Suomen ja Satakunnan kaskenviljelyksestä antavat kertomukset samantapaisen kuvan kuin Hämeen kaskenviljelyksestä. Käsittelemiensä pitäjien kaskenpoltosta Ruden-

¹ »Å. T.», 1797, n:o 28, »Anmärkning om Wesilax Sockn».

² »Å. T.», 1791, n:o 22, »Anmärkning om Lempelä Socken i Tavastehus län».

³ Rudenschöld, m. t., ss. 120, 128, 135, 145, 152—153, 157, 160—161, 164.

⁴ Leinberg, m. t., I osa, »Commissions-Landtmätaren C. P. Hagströms underdåniga beskrifning af Helsing och Esbo socknar upprättad år 1775», ss. 56—82.

⁵ »Å. T.», »Bihanget», s. 138.

⁶ Michael Ticcander, »Afhandling Geographisk och Historisk om Sysmä Socken», Turku, 1792.

schöld kertoo seuraavaa: Tyrvällä, Karkussa, Kyrössä (Hämeenkyrössä) ja Ikaalisissa kaskeaminen on maanviljelyksen ohella pääelinkeinona, Pirkkalassa ja Messukylässä kasketaan paljon, Ruovedellä metsä käytetään vain kaskenpoltoon, vähän tervanpoltoon.¹ V. 1751 Gadd julkaisemassaan tutkimuksessa Ylä-Satakunnasta (Keuruu, Ruovesi, Orihvesi, Kangasala, Messukylä, Pirkkala, Lempäälä ja Vesilahti kappeleineen) ilmoittaa kaskeamisen olevan aivan yleisen, muttei kuitenkaan niin, ettei pellonhoitoa harjoitettaisi.² Turun ja Porin läänin maalaiselinkeinoja käsittelevässä selostuksessa vuosisadan loppupuolelta Gadd ilmoittaa kaskeamista harjoitettavan läänin pohjoisosissa, mutta myöskin etelässä.³

Pohjanmaalla kaskenviljelyksen raja on paljoo selvempi, kuin Etelä-Suomessa. Kaskeaminen Pohjanmaalla ei ollut peltonviljelyksen kilpailija, vaan toisen metsänkäyttömuodon, tervanpolton, josta syystä raja on verraten selvä. Sen määrää liikennepakko: tervanpoltto ulottuu niin kauvas sisämaahan, kuin kulloinkin tervaa kannattaa rannikolle kuljettaa. Kannattavaisuusrajan takana alkaa kaskeaminen. Pohjanmaalla tapaamme 1700-luvun keskivaiheilla tämän rajan n. 8—10 peninkulman päässä rannikolta, Pietarsaaren, Kokkolan, Kalajoen j.n.e. silloisten pitäjien latvoilla. Oulujärven tienoilla raja kiertää järven itäpuolitse. Kun tämä kasken- ja tervanpolton välinen raja myöhemmin, tervanpolton yhteydessä, joutuu yksityiskohtaisen tarkastelun alaiseksi, emme siihen tässä yhteydessä lähemmin puutu.

Suomen sodan päätyttyä 1809 vanha kulkutie Saimaalta Lappeenrannan kautta merelle jälleen avautui. Saimaan vesistön alue vapautui senkautta siitä liikennepakon kahleesta, jossa se lähes vuosisadan ajan oli ollut. Metsää ei enää ollut pakko kaskeamalla muuttaa rahanarvoiseksi tavaraksi; kaskeamisen tilalle astui halvemman, mutta kannattavamman tuotteen, puu-

¹ Rudenschöld, m. t., ss. 112, 120, 128.

² Gadd, m. t.

³ »Kommerce Kollegii Arkiv, Utredningar, Näringsarna i Finland»; »Relation om Landtmanna Näringsarnas tillstånd och beskaffenhet i Åbo och Björneborgs län med Åland, författade af Pehr Adrian Gadd», 1781.

tavarain, valmistus, joka 1700-luvulla oli astunut tervanpolton kilpailijaksi.

Samalla kertaa menetti vilja arvonsa rahanhankintakeinona, kun Suomen yhdistämisen Venäjään Venäjän halvalla viljalle avautuivat Suomen portit. Venäjän vilja työnsi kotimaisen syrjään markkinoilta. Kotimaisella viljalla, oli se sitten pellostä taikka kaskesta lähtöisin, oli enää merkitystä tuottajalleen vain leipänä, ei kauppatavarana, rahanhankintavälineenä.

Seurauksena näistä molemmista seikoista oli kaskenviljelyksen väheneminen taikka loppuminen kaikkialla, missä sitä rahanhankintakeinona oli harjoitettu. Savossa ja Karjalassa uusi metsänkäyttömuoto ei vielä pitkään aikoihin kyennyt lopettamaan kaskeamista, niinkauan kuin lehtimetsillä vielä ei ollut mitään muuta arvoa kuin kaskimaana, mutta pellonviljelyksen rinnalla kaskenviljelys jo vuosisadan alkupuoliskolla joutui toisarvoiselle sijalle melkein kaikissa vanhoissa kaskenpolttopitäjissä.

Böckerin kokoelmissa olevan tilastollisen aineiston perusteella voimme saada oivallisen käsityksen kaskenpolton levenemisestä 1830-luvun alussa.¹ Böcker on kaikista pitäjistä koonnut tilaston, useinkin parin henkilön antaman, joka osoittaa, kuinka suuri osa prosenteissa rukiin, ohran ja kauran sadosta kussakin pitäjässä on saatu kaskista. Viipurin lääniin kuuluvassa Karjalassa ruissadosta useimmissa pitäjissä n. $\frac{1}{10}$ — $\frac{1}{4}$ tuli kaskista, joissakin pitäjissä (Kymi, Hiitola, Sakkola, Parikkala, Ruskeala) sitäkin vähemmän; $\frac{1}{3}$ tai vähemmän kuin $\frac{1}{2}$ tuli Kuolemajärven, Koiviston, Joutsenon, Valkjärven, Kivennavan, Muolaan, Raudun, Käukolan, Uukujärven ja Suistamon pitäjistä, yli $\frac{1}{2}$ Ruokolahden (60%), Suojärven (60%) ja Korpiselän pitäjistä. Ohraa ei monessa pitäjässä viljelty juuri lainkaan kaskissa; vain viidessä pitäjässä 15% viljelystä ohramäärästä. Kaurasadosta toisinpaikoin suuri, jopa suurinkin osa tuli kaskista, toisissa ei ollenkaan. Kauranviljelys oli kuitenkin vielä siihen aikaan vähäpätöistä. Kuopion lääniin kuuluvassa Pohjois-Karjalassa kaskeaminen oli tärkeämpää, kuin Viipurin läänissä; ruissadosta tuli kaikissa pitäjissä ainakin 30% kaskista, Kontio-

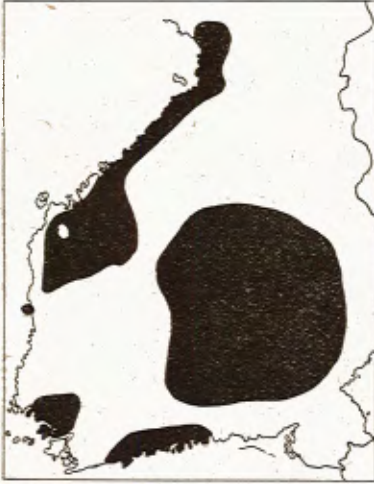
¹ Böckerin kokoelmat, S.V.A.

lahdella, Kiteellä, Rääkkylässä, Kesälahdella, Ilomantsissa, Erossa ja Tohmajärvellä 50% tai enemmän. Kaskesta tulleen ohrasadon määrä vaihteli 5—80% välillä. Mikäli kauraa lainkaan viljeltiin, antoivat kasket siitä yli puolet, paitsi Liperissä, jossa kaskikauran sato ilmoitetaan 13%:ksi koko kauransadosta. — Savossa ruiskasket ovat jokseenkin yhtä yleisiä, kuin Pohjois-Karjalassa. Vähemmän kuin $\frac{1}{4}$ tai $\frac{1}{4}$ rukiinsadosta tuli kaskista Kuopion, Karttulan, Maaningan (3%), Pieksämäen, Joroisten, Sysmän (8%), Luhangan ja Heinolan pitäjissä, $\frac{1}{2}$ tai enemmän Heinäveden, Säamingin, Kerimäen, Luumäen, Savitaipaleen, Suomenniemen, Leppävirran, Puumalan ja Hirvensalmen pitäjissä. Kaskiohnan osuus ohransadossa oli yleensä tuntuvasti pienempi kuin edellisen kaskirukiin ruissadosta; monessa pitäjässä sitä ei lainkaan viljelty kaskissa; vain 7 pitäjässä kaskista saatiin 30% ohransadosta tai enemmän. Mikäli kauraa viljeltiin, oli se enimmäkseen kaskikauraa. — Savossa ja Karjalassa, näissä 1700-luvun kaskimaakunnissa, vain 19 pitäjässä saatiin ruissadosta puolet tai enemmän kaskista. •

Uudenmaan ruotsalaisissa alapitäjissä kaskenpolto on ilman mitään käytännöllistä merkitystä; aniharvassa pitäjässä ruiskaskien sato nousi 10%:iin koko rukiinsadosta. Ohraa ja kauraa viljeltiin mitättömästi kaskissa vain parissa pitäjässä koko Uudellamaalla. Uudenmaan suomalaisissa yläpitäjissä ruiskaskia oli hiukan enemmän, kuin alapitäjissä; yhdeksässä pitäjässä kaskirukiin sato oli 10—25% koko rukiinsadosta (Iitissä 25%, Pyhäjärvellä 22%, Pusulassa 18%, Karjalohjalla 15%, Nummella 14%).

Suurimmassa osassa Hämettä, Varsinais-Suomea ja Satakuntaa oli kaskeaminen hävinnyt samalla tavalla kuin Uudellamaalla; poikkeuksena on kuitenkin Näsijärven reittien varsilla oleva Satakunnan ja Hämeen alue. Siellä kaskeaminen oli säilyttänyt vielä melkein samanlaisen merkityksen, kuin Savossa ja Pohjois-Karjalassa. Kaskista saatiin näillä seuduilla koko ruissadosta 20—25% Ruoveden, Teiskon, Ylöjärven, Laukaan ja Pihtiputaan pitäjissä, yli 25% Keuruun, Multian (55%), Pihlajaveden, Saarijärven, Jyväskylän, Sumiaisten, Petäjäveden ja Viitasaaren (59—65%) pitäjissä. Virroilta ja Ähtäristä puuttuvat tiedot. Ohrasadosta useissa pitäjissä

sangen huomattava osa — paikatellen yli puolet — tuli obrakaskista. Kauraa ei useissa pitäjissä viljelty lainkaan. Mikäli sitä viljeltiin, tapahtui se etupäässä pelloissa. — Ulkopuolella tämän Näsijärven reitin alueen harvassa tapaa pitäjiä, joissa ruissadosta edes 15% olisi saatu kaskista. Sellaisia pitäjiä olivat: Kulmalahti, Hollola, Asikkala, Janakkala, Renko, Loppi, Urjala, Punkalaidun ja Kuru.



Tervanpolttovyöhykkeet Suomessa tervakomppaniain aikana.



Kaskivyöhyke Suomessa 1700-luvun puolimaissa ja seuraavan vuosisadan 30-luvulla. Jälkimmäistä esittää kokonaan musta alue, jälkimmäinen käsittää lisäksi ruudutetun alan.

Kaikkein tyystimmin kaskeaminen oli hävinnyt Pohjanmaalta, missä sillä tervanpolton takia aina oli ollut vähän tilaa, lukuunottamatta itäisiä rajaseutuja. Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla vain yhdeksässä pitäjässä ilmoitetaan lainkaan kaskeamista harjoitettavan. Ne ovat kaikki luonnollisesti Suomen selän rinneritajia. Ruissadosta saatiin kaskista Pyhäjärvellä 12½%, Lehtimäellä, Soinissa, Perhossa ja Vetelissä 1%, lisäksi Lappajärvellä, Vimpelissä, Evijärvellä ja Korttesjärvellä alle 1%. Itärajän ja Kainuun pitäjissä, Kuusamossa, Hyrynsalmella, Suomussalmella, Kuhmoniemiellä ja Sotkamossa, Ämmän ja Koivukoskien takana, koko ruissadosta saatiin kaskista vielä

40—50%, Ristijärvellä ja Pudasjärvellä 30%, Paltamossa ja Kajaanissa vain 10%, Puolangalla ja Säräisniemellä vain 4—5%. Muualla Pohjois-Pohjanmaalla ilmoitetaan kaskiruista viljellyn vain Simon ja Kemijärven pitäjissä sekä Kuolajärvellä, joissa kaskista saatiin 2% ruissadosta. Kauraa ei näillä tienoin viljelty lainkaan kaskissa, ja ohraa tuskin nimeksi.

Edellisessä olemme koetelleet selvittää useammassakin suhteessa mielenkiintoista kysymystä kaskenviljelyksen maantieteellisestä levenemisestä, kaskivyöhykkeestä ja sen siirtymisestä. Viranomaiset suhtautuivat kielteisesti kaskenpolttoon ja koettivat sitä rajoittaa ja ehkäistä, missä vain suinkin luultiin sitä voitavan tehdä. Hallitus käsitti hyvin sen puolen asiasta, että kaskenpoltto oli pahin metsän hävittäjä ja oli teoreettisesti oikeassa selittäessään metsät kansakunnan parhaimmaksi rikkaudeksi: metsiä piti kaikin keinoin vaalia ja säästellä. Yleinen näkökanta ilmenee selvänä siinä kuningas Adolf Fredrikin neuvoskunnalle jättämässä kertomuksessa, jossa hän tekee selkoa Suomeen kesällä 1752 tekemästään matkasta.¹ Siinä hän esittää mielipiteenään, että kaskenpoltto (ja tervanpoltto) on lainsäädäntötietä rajoitettava. Se on sama kanta, joka esiintyi Suomen valiokunnan lausunnossa Suomen metsistä ja niiden käytöstä.² Ne toimenpiteet, joihin viranomaisten puolelta kaskenpoltton rajoittamiseksi ryhdyttiin, eivät kuitenkaan saattaneet johtaa tuloksiin, mikäli ne olivat ristiriidassa liikennepakon vaatimusten kanssa. Toiselta puolen oli niitä, jotka olivat selvillä siitä, että kaskeamiseen ei ollut suhtauduttava samalla tavalla kaikkialla maassa, ja että sisämaan asukkailta kaskeamista ei voitu kieltää. Tämä kanta ilmenee usean sen ajan taloustieteilijän lausunnossa (Gadd, Pazelius y. m.) ja myöskin Suomen kenraalikuvernööri von Rosen omaksui sen. Kertomuksessaan vv. 1751—52 valtiopäiville hän maatalouden tilaa selostaessaan sanoo: »Kaskeaminen maan sisäosissa ei niinmuodoin näytä ennen voivan lakata, kuin tälle rahvaalle kulkureittejä avaamalla, josta seuraavassa pykälässä alamaisimmin tullaan mainitsemaan, voitaisiin vesitse valmistaa helpommat vientimahdollisuudet pellon, navetan, kalaveden ja

¹ »Å. T.», »Konung Adolph Fredriks till Rådet ingifna Berättelse om sin Finska resa», 1804, n:ot 32—43.

² »Utskottshandlingar, Finska Deputationens Acter 1746», R. V. A.

metsän tuotteille, jonka kautta hän saisi mahdollisuuden ansaita rahaa ulostekojen suorittamiseksi ja niinmuodoin voitaisiin velvoittaa vuosittain raivaamaan vähän pelloksi, kunnes tämä turmiollinen maanviljelys kerran voisi lakata.»¹ Väitöskirjassaan »Svedande och Kyttande i Finland» 1754 Gadd ankarasti tuomitsee kaskeamisen vahingollisuuden yleensä, arvostellen tervanpolton sata kertaa edullisemmaksi maanviljelijälle, kuin kaskeamisen, mutta asettuu kuitenkin sille kannalle, että kaskeamista ei voida pohjoisissa pitäjissä ja metsäseuduilla vielä kieltää, m. m. koska siellä on runsaasti metsää, koska muista metsänkäyttöelinkeinoista ja juurihakuusta sekä suonkytöämisestä puuttuu rahvaalta siellä tietoa ja taitoa niihin ja koska koko talous siellä perustuu kaskeamiseen.

Olisi mielenkiintoista koettaa selvittää Suomen pelto- ja kaskiviljasadon määräsuhteita yleensä sekä erikoisesti kaski- ja peltoviljan suhteellista osuutta kauppaan tuodusta viljasta. Molempiin vertailuihin puuttuu kuitenkin tilastollinen aineisto. Joi-takin johtopäätelmiä kuitenkin voitaneen tehdä.

Rudenschöld ilmoittaa Savossa ja Karjalassa joka tilalla kaskeettavan vuosittain n. kaksi tynnyrialaa. Kaskesta saadaan usein 20 jyvää, harvemmin 30, mutta joskus jopa 50:kin jyvää. Mainitsepa Mennander², että on korjattu 100—150:kin jyvää, jopa että 10 tynnyrin kylvöstä 1697 olisi korjattu 2,000 tynnyriä. Pellon ilmoittaa Rudenschöld antavan: Kyminkartanonläänissä keskinkertaisina vuosina 6—9, 10 jyvää, hyvinä 12—15, Hämeessä keskinkertaisina 5—7 jyvää, hyvinä vuosina harvoin 10—11 jyvää, Uudellamaalla keskinkertaisina vuosina 8 jyvää, hyvinä 10—12, Satakunnassa keskinkertaisina vuosina 5—7 jyvää. Kun otamme huomioon, että Savo, Karjala ja Pohjois-Häme 1700-luvulla kuuluivat puhtaaseen kaskivyohtykkeeseen ja että kaskeamista pellonviljelyksen ohella harjoitettiin myös Etelä-Hämeessä, Satakunnassa sekä Varsinais-Suomen ja Uudenmaan sisäosissa ja Pohjanmaalla Oulujärven itä- ja pohjoispuolella olevissa pitäjissä sekä Suomenselän rinnepitäjissä ja että

¹ »Kammar, Oeconomie och Kommerce Deputationens Acter 1751—52», kenraalikuvernööri von Rosenin kertomus, s. 31, R.V.A.

² Carl Friedr. Mennander, »Berättelse om svedie och kytö i Finland», K.V.A.H., nide III, ss. 286—287.

Pohjanmaan tervanpolttovyöhykkeessä pellonviljelys oli niin huonoa, ettei se tuottanut tavallisinakaan vuosina viljaa omiksi tarpeiksi, emme erehtyne olettaessamme, että 1700-luvulla $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{3}$ Suomen viljasadosta tuli kaskimaista, s.o. metsästä. Kauppaan tuodusta viljasta oli epäilemättä kaskiviljalla vielä huomattavasti suurempi osuus. Savo varsinkin oli senaikaisessa kansankäsityksessä Suomen vilja-aitta; semminkin katovuosina, joita siihen aikaan sattui melkein joka viides vuosi, turvauduttiin muualla Suomessa sisämaan kaskiviljaan. Halla ei juuri lainkaan hävittänyt kaskimaita, mutta sensijaan ne olivat arkoja kuivuudelle.¹

Tunnusomaisena viljatuotannolle oli sadon erinomaisen suuri vaihtelevaisuus. Hyvinä vuosina riitti maasta viljaa vietäväksi, pahempina katovuosina oli sitä tuotava ulkomailta, eikä vain kaupunkien, vaan myöskin rahvaan tarpeiksi, mikäli se sitä saattoi ostaa. Katovuotena ei yleensä pidetty sellaista vuotta, jolloin kevätpuolella viljaan oli sekoitettava pettua ja vehkää; ne kuuluivat säännöllisinäkin vuosina suomalaisen leipään. Katovuodesta puhuttiin vasta silloin, kun viljaa ei riittänyt siemeneksi. Kun sato vaihteli äärimmäisyydestä toiseen ja katovuosina ulkomaisen viljan saanti oli erinomaisen hankalaa — syksyllä ulkomailta viljaa hakemaan lähetetyt laivat olivat aina vaarassa jäiden ja syysmyrskyjen käsissä — oli seurauksena viljan hinnan suuri heilahtelu. Kun esim. vv. 1723—26 liiallinen kosteus pilasi syyskylvöt, oli seurauksena katovuosia, jolloin ulkomainen vilja maksoi Turussa 6 mk. kappa. Vuonna 1727 vuodentulo taas oli erinomainen, viljaa tulvasi Turkuun maa-seudulta, niin että rukiin hinta putosi 8 kupariäyriin kappa.² Tästä tavattomasta hintavaihtelusta oli seurauksena, että viljaa myövät talonpojat runsaasta sadosta eivät hyötyneet enemmän,

¹ Rudenschöld, m. t.; Eric Castrén—P. Kalm, »Historisk och Oeconomisk Beskrifning öfwer Cajanaborgs Län»; Gabriel Calamnius—Pehr Kalm, »Korta Anmärckningar Wid Inbyggarenas Näringar och Hushällning uti Cala Ioki Sochn i Österbotn»; Johan Lagus—J. Kraftman »Tankar om Hushällningens Uphjelpande i Carelen», M. Pazelius—C. F. Mennander, »Om Åker och Äng i Österbotten», y.m.

² »Å. T.», 1796 n:o 9 »Anmärkning om Wäderleken och Årsväxten i min minnes-tid. Skrefne år 1775».

kuin keskinkertaisestakaan. Tästä epäkohdasta huomauttaa jo Rudenschöld todeten, ettei talonpojalla niissä olosuhteissa ollut halua lisätä viljantuotantoansa.¹ Gadd valittaa samaa epäkohdtaa: jos sato on hyvä, polkeutuu viljan hinta ja maanyljielijän täytyy viedä sitä enemmän kaupunkiin ja silloinkin myöden viljansa loppuun, niin ettei hänelle säästy katovuosiin, jolloin hän kyllä saisi viljastaan hyvän hinnan, mutta silloin hän saa itse nähdä nälkää ja tehdä velkaa. »Jolloin sekin on vain tilaisuus jyvä-juutalaisille rikastua; niin että maamies, joka täällä harjoittaa pellonhoitoa, aina joutuu kärsimään.»²

Koettakaamme nyt vähäisen käytettävissämme olevan tilastollisen aineiston perusteella saada jonkunlainen käsitys viljan merkityksestä maamiehen rahanhankintavälineenä ja Suomen kauppatavarana. Vuonna 1640 vietiin Suomen kolmesta tapuli-kaupungista, Turusta, Helsingistä ja Viipurista ulkomaille tavaroita kaikkiaan 251,425 hopeatarin 25 äyrin arvosta. Tärkein vientitavara oli terva ja piki, mutta jo toisella sijalla oli vilja, 66,808 talarin 8 äyrin arvosta. Se oli 26.6 % koko viennistä. Turun viennin arvosta vilja oli 32.7 %, Helsingin 25.3 % ja Viipurin 24.2 %.³ Tästä viljanviennistä on mahdotonta varmuudella sanoa, vastaako se säännöllisiä oloja, vai onko se poikkeuksellinen. Turun viljanviennin raha-arvo main. v. oli 22,909 hopeataria 8 killinkiä; 1637 se oli 59,159 hopeataria, 1642 vain 5,724 hopeataria; siis vain $\frac{1}{10}$ viisi vuotta aikaisemmasta viennistä.⁴ Näiden kolmen vuoden keskiarvo on 29,264 hopeataria. — Seuraavalta vuosisadalta on olemassa koko joukko viljakauppaa koskevia numerotietoja, muttei kuitenkaan mitään yhtenäistä tilastoa. Säännöllisinä vuosina tarvitsivat Suomessa ostoviljaa kaupungit, joiden asukasmäärä 1700-luvulla oli 20,000—30,000 henkeä, muutamat rautaruukit sekä osa rannikon kalastajaväestöä ja Pohjanmaan tervanpolttovyöhykkeen asukkaista. Viljaa laskettiin kuluvan vuodessa 3 tynnyriä täysikäistä ja $1\frac{1}{2}$ tynnyriä 15 vuotta nuorempaa kohden, keskimäärin n. $2\frac{1}{2}$ tynnyriä asukasta kohden (Kokkolan pitäjän 8,000 asu-

¹ Rudenschöld, m. t., ss. 34—35.

² Gadd, m. t., ss. 123—124.

³ Leinberg, m. t., V osa, »Finlands in och utförsel 1640».

⁴ Carl von Bonsdorff, »Åbo stads historia», I, s. 430.

kasta laskettiin tarvitsevan n. 19,800 tynnyriä viljaa vuodessa).¹ Kun kaupunkien porvareilla oli siihen aikaan melkoisesti omia peltoja, ei kaupunkien ostoviljan vuotuinen tarve voinut nousta yli 50,000—75,000 tynnyriä. Sitä, paljonko muut viljanostajapiirit vuosittain viljaa tarvitsivat, on mahdotonta osapuilleenkaan arvioida; tuskin se kuitenkaan lienee ylittänyt kaupunkien tarvetta. Säännöllisinä vuosina riitti viljaa vielä maasta vietäväksi. Kreander² ilmoittaa Suomesta vuosittain vietävän 40,000 tynnyriä, Tuneld arvioi määrän vuosisadan loppupuolella 45,000 tynnyriksi.³ Nämä määrät tuntuvat kuitenkin liioitelluilta. Kaikista 1700-luvun kaupunkikertomuksista, maaherrojen katsauksista y.m. ilmenee, että varsinaisia viljanvientikaupunkeja Suomessa oli vain Turku, Loviisa ja Porvoo. Molempien viimemainittujen kaupunkien viljanviennistä ei ole käytettävissämme tilastollisia tietoja, edellämainitut lähteet eivät niitä mainitse; missään tapauksessa niiden vientimäärät eivät voi olla huomattavia. Turkuun tuotiin maaseudulta, omasta sekä kaukaa naapurilääneistä asti 1770 17,000 tynnyriä ruista, ohraa, ruisjauhoja ja maltaita, josta ruista ja ohraa 13,000 tynnyriä, 1775 18,000 tynnyriä ruista ja ohraa (mikä määrä ilmoitetaan suurimmaksi kymmenvuotiskautena 1770—80), 1778 15,000 tynnyriä, 1779 17,300 tynnyriä ja 1780 14,000 tynnyriä (lisäksi n. 4,000 tynnyriä ruisjauhoja ja maltaita). Näistä viljamääristä ei voinut jäädä sanottavasti vietäväksi, kun kaupungin asukkaiden oma tarve oli ensin tyydytetty. Tukholmaan, jonne kaikki Suomen vilja, mikä maasta vietiin, meni, ilmoitetaan 1780 viedyn 13954 tynnyriä.⁴ Turun valtiopäiväkertomuksessa 1771⁵ ilmoitetaan kaupungin viljanvienti hyvin vähäiseksi. Hagströmin tiedonannon mukaan Turun viljanvienti oli vuosittain

¹ C. J. Nordling, »Om hushållningen i Gamla Carleby Socken» (»Underrättelser från Kejsarliga Finska Hushållnings-Sällskapet», II kokoelma, n:o 6), s. 9.

² Salomon Kreander—Johan Acrenius, »Möjligheten, Sättet och Nyttan at utan Ängar sköta Landtbruket», I osa, s. 9.

³ Tuneld, m. t., s. 247.

⁴ U.-S.T., 1783, n:o 38, m. kirj.

⁵ »Å. T.», 1773, N:o 23.

3,000—4,000 tynnyriä.¹ Koko Uudenmaan ja Hämeen läänistä myötiin (oman ja naapuriläänien kaupunkeihin) Gaddin kokoomien tilastojen ja arviolaskelmien mukaan 1700-luvun loppupuoliskolla katovuosina 14,224 tynnyriä ja hyvinä vuosina 27,635 tynnyriä viljaa.² Venäjälle kuuluva osa Suomea ei tullut toimeen omalla viljalla Fricciuksen ilmoituksen mukaan³; semminkin huonoina vuosina oli sitä haettava paljo Liivinmaalta ja Pietarista. — Pohjanmaalta viljanvientä säännöllisinä vuosinakin oli mitättömän vähäinen. J. Chydeniuksen ilmoituksen, että Oulusta neljänä vuotena 1747—50 olisi viety yhteensä 17,000 tynnyriä viljaa⁴, täytyy olla tuulesta temmattu; aikaisemmin mainittujen tulliluetteloiden mukaan v:ltä 1748—50 ja 1751—54 vietiin Pohjanmaan kaikista kaupungeista ruista, ohraa sekä maltaita ja ruisjauhoja seuraavat määrät: 1748—50 3,133 tynnyriä, arvoltaan 61,591 k.t. ja 1751—54 5,185 tynnyriä, arvoltaan 101,129 k.t. Keskimäärin vietiin siis vuosittain vain 1,174 tynnyriä. Viljantuotteiden viennin arvo oli vain 1.2 % koko viennin arvosta. Pohjanmaan rahvas ei vienyt lainkaan viljaa ja viljantuotteita. Vuosisadan lopulta Tuneld⁵ ilmoittaa 1793 Vaasan läänistä viedyn myötäväksi ainakin 14,000 tynnyriä viljaa. Tämä vilja tuli osaksi läänin eteläisistä peltoviljaa myöivistä pitäjistä, Laihialta, molemmista Kyröistä ja Vöyryltä, osaksi lääniin liitetyistä Pohjois-Hämeen ja Satakunnan kaskipitäjistä. Kaikkiin Pohjanmaan kaupunkeihin tuotiin vuosisadan lopulla vuosittain kaikkiaan n. 23,000—25,000 tynnyriä viljaa⁶, josta melkoinen osa tuli Savon ja Karjalan kaskimailta.

¹ Leinberg, m. t., IV osa, »Beskrifning till Chartan öfwer Sverige med Dess städer, sammanslagne och författade år 1802 af C. P. Hagström.»

² Gadd, »Undersökning» j.n.e.

³ Pierre de Friccius, »Descriptio chronographique de la Finlande russe», s. 19. Teos käsittelee oloja 1700-luvun lopulla.

⁴ Jac. Chydenius — C. F. Mennander, »Aphorismi Oeconomici Ostrobotnensium spectantes», s. 7.

⁵ Tuneld, m. t., s. 338.

⁶ »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i länen 1792», Vaasan läänin maaherran Tandefeltin kertomus, R. V. A.; Leinberg, m. t., osa III, Oulun läänin maaherran kertomus; U.-S.T., 1782, n:o 150, pormestari Mentzerin kertomus Raahestä; »Å. T.», 1784, n:o 5—6, »Kårt Beskrifning öfwer NyCarleby Stad», y.m.

Antti Chydenius sanoo talvisin Savosta ja Karjalasta tuotavan Pohjanmaalle 10,000 t. viljaa.¹ Kaupunkeihin tuotu vilja kulutettiin joksenkin kaikki kaupungeissa, mahdollisesti jotakin siitä myötiin ympäristön kalastajaväestölle, mutta maasta viljaa lienee viety aivan mitättömästi, koskei viljaa yleensä tapaa näistä kaupungeista vietyjen tavarain luetteloissa.

Muista, tässä yhteydessä mainitsematta jätetyistä Suomen kaupungeista, ei viljaa viety lainkaan, taikka vietiin aivan mitättömät määrät.

Kaikkesta päättäen Kreanderin ja Tuneldin ilmoittamat vuotuiset viljanvientimäärät 40,000 ja 45,000 tynnyriä siis ovat tuntuvasti liian suuret. Neljäsosa sattunee lähemmäksi tosioloja. Se vastaa verohinnan mukaan Turun ja Porin läänissä 1790² raharvoltaan kotimaan satamassa 20,000—25,000 tynnyriä tervaa.

Edellä on tarkastettu viljan vientiä säännöllisinä vuosina. Katovuosina, joita oli tämän tästä, ei oikeata viljaa liennyt lainkaan maasta vietäväksi, eikä kotimainen tuotanto riittänyt edes maan omiksi tarpeiksi. Vuonna 1740 kirjoittaa Pohjanmaan maaherra Gustaf Creutz valtiopäiville lähettämässään kertomuksessa lääninsä tilasta³, että kato 1740 on ollut kauhea, samoin kuin 1739: »ei papisto enempää kuin muutenkaan läänissä asuvat säätyläiset ole voineet auttaa maamiestä siemenellä ja leipäviljalla». Vuonna 1739 sai rahvas Turun y.m. Suomen lääneistä kylvösiementä, mutta 10. ja 11. päivinä elokuuta oli ankaroita hallaöitä, jotka pilasivat »sadon, joka oli ihanana silmien edessä». Se vilja, joka saatiin, on tuskin syötäväksi kelpavaa, ja riittää »monelle $\frac{1}{4}$ tahikka $\frac{1}{8}$ vuodeksi, niin muutamille vielä vähemmäksi». Maamiehen on ollut pakko »ottaa kaikki mitä omisti, lähteäkseen Turkuun, Uudellemaalle, Savoan ja muihin Suomen paikkoihin hankkiakseen itselleen ohraa kevät-kylvöä ja ruista syyskylvöä varten, mutta vähän ja mitättömästi ovat he voineet varustaa itselleen syömäviljaa». On ollut pakko turvautua hätäleipään, josta on ollut seurauksena monenlaisia tauteja. Kylmyys ja kuivuus pilasivat lisäksi heinäsadon,

¹ Chydenius, m. t., s. 81.

² »Å. T.», 1791, n:o 2.

³ »Kammar, Oeconomie och Commerce deputationens Acter 1740—41», maaherrojen valtiopäiväkertomukset, R.V.A.

niin että on täytynyt lopettaa paljo karjaa ja myöä sitä porvareille. Maaherran pyynnöstä hallitus lähetti 2,480 tynnyriä viljaa Vaasaan, Pietarsaareen ja Raaheen — maaherra oli pyytänyt 3,500 tynnyriä. Vielä iski maakuntaa kova kohtalo. Syyskuun 22. päivänä satoi lunta, joka peitti maan 8 päivää. Sen alla oli heinä ja vilja korjaamatta. Kaikki kova raha on hävinnyt läänistä. Talonpojilla ei ole yhtään enää, eivätkä porvaritkaan voi tässä auttaa, »vaikka he ovatkin saaneet varusteiksi itselleen varmoja banco transportti-seteleitä vastaisia tavaroitaa vastaan Tukholmassa, mutta eivät ole rohjenneet hazaardeerata plootujen kuljettamista meren ylitse myöhäisenä syksynä; jotenka seteleitä ei voida vaihtaa plootujen puutteessa». Kaupunkien porvareille maaherra antaa erikoisen kiitos- ja mainelauseen siitä, että he parhaansa mukaan ovat auttaneet ja tukeneet talonpoikia rahoilla karjan ja viljan ostamiseksi. Mutta porvarit eivät voi maksaa kylliksi talonpojan tavarasta, niinkauvan kuin heidän kauppansa Tukholmassa purjehdusvapauden puutteessa tuottaa niin kurjia tuloksia. Nähtävästi myöskin seuraava vuosi oli Pohjanmaalla keho, koska maaherra Creutz seuraavassa valtiopäiväkertomuksessaan¹ 9. 8. 1742, puheessaan lääninsä metsistä, lausuu: »eivät ne (metsät) ole millään laittomalla tavalla pideltyjä, mutta ovat kuitenkin näinä 3:nä kovana vuotena siten vähentyneet, että rahvas puiden kuorta on ravinnokseen käyttänyt leivän ja muun valmistamiseksi.» — Tämä oli, kuten näkyy vain paikallinen, Pohjanmaata kohdannut katokausi. Yleisiä olivat myös koko maata kohdanneet. Esim. 1781, jolloin ei ollut katoa, vaan sato oli ollut »niukka»; kuten 1780 (»niukkoja» ja »heikkoja» vuosia oli 1747—1803 17, »katovuosia» 3)² tuotiin Ruotsin valtakuntaan kokonaista 680, 473 $\frac{7}{8}$ tynnyriä viljaa³ (1779: 345,997 ja 1795: vain 37,500 tynnyriä)⁴. Tästä tuli Suomen osalle 45,182 $\frac{5}{8}$ tynnyriä; Helsinkiin tuotiin 24,440 $\frac{3}{4}$, Turkuun 11,991, Hankoniemeen

¹ »Kammar och oeconomic deputationens acter 1742—43», R.V.A.

² K.V.A.H. 1805, Henrik Nicander »Födde och döde i Sverige och Finland».

³ »Å. T.», 1782, n:o 40, »Summarisk Förteckning öfwer all år 1781 från Utrikes orter till Finska Hamnar inkommen och förtullad Spanmål».

⁴ Djurberg, m. t., s. 132.

2,805 $\frac{1}{2}$, Vaasaan 2,046, Loviisaan 1,929 $\frac{1}{3}$, Ouluun 1,050 $\frac{7}{8}$, Poriin 575, Kokkolaan 272 ja Kaskisiin 72 tynnyriä. Kolme vuotta myöhemmin Suomeen taas tuotiin ulkolaista viljaa: Vaasaan tuli Riiasta 3,271 tynnyriä ruista, samana vuonna vietiin Vaasasta Tukholmaan 168 tynnyriä ruista ja ohraa.¹ Muiden kaupunkien viljantuonnista ei ole käytettävissämme tietoja; Turkuun oli kesäkuun loppuun mennessä Riiasta ja Tallinnasta tullut toistakymmentä viljalastissa olevaa alusta.² Vuonna 1797 oli sato koko maassa heikoimpia miesmuistiin. Etelä-Pohjanmaata kohtasi melkein täydellinen kato, ajaen liikkeelle kerjäläislaumoja. Rukiin hinta Pohjanmaalla nousi 5—6 riikintalariin tynnyriltä, Turun ja Porin läänissä se oli 4 ja Uudenmaan ja Hämeen läänissä 4 riikintalaria 16—32 killinkiä; Kokkolasta kirjoitettiin, että syksyllä 1797 tuli paljo viljaa Tukholmasta ja ulkomailta, muttei sekään riitä. Viljakaravaaneja on käynyt aina Venäjän rajalla asti viljan haussa ja sitäpaitsi savolaiset tuovat paljo viljaa. Pelätään monen kuolevan keväällä nälkään.³ — Koska ulkomailta katovuosina tuotu vilja oli monta kertaa kalliimpi, kuin hyvinä vuosina maasta viety — 1723—26 ulkomäinen vilja maksoi Turun torilla 6 markkaa kappa ja 1727, hyvänä vuotena, ruiskappa maksoi vain $\frac{1}{6}$ siitä, 8 äyriä⁴ —, ja kun katovuosia oli tämän tästä, on varmaa, että viljakaupan Suomelle tuottama ylijäämä oli varsin vähäinen.

Senjälkeen kuin Suomi oli 1809 liitetty Venäjään, tuli Suomesta nopeasti viljaa ostava maa. Kuten edellä on mainittu, oli Sisä-Suomen kaskivyöhyke Saimaan avautumisen kautta saanut toisia, kannattavampia elinkeinoja ja parempia käyttömuotoja metsilleen ja rupesi ostamaan viljaa. Muuallakin Suomessa venäläinen vilja tuli kaupassa suomalaisen peltoviljan vaaralliseksi kilpailijaksi. Viipuri, Saimaan vesistön luonnollinen portti ja Oulu, joka 1700-luvulla oli saanut toimia Saimaan vesistön suuren osan porttina, tulivat Suomen suurimmiksi viljantuontikaupungeiksi. Vuonna 1843 tuotiin Viipuriin viljaa 274,000

¹ »Å. T.», 1785, »Bihanget», selostus Vaasasta.

² »Å. T.», 1784, n:o 28.

³ »Å. T.», 1798, n:o 15.

⁴ »Å. T.», 1796, n:o 9 »Anmärkningar om väderleken och årsväxten i min minnestid.»

hopearuplan arvosta (42 % Viipurin koko tuonnin arvosta) ja Ouluun 132,000 hopearuplan arvosta (28 % Oulun tuonnin arvosta; Oulun koko vienti oli vain 167,817 hopearuplan arvoinen). Kolmannella sijalla viljantuonnissa oli maan pääkaupunki Helsinki (99,000 hopearuplaa), seuraavilla Hamina (48,300 hopearuplaa) ja Raabe (29,400 hopearuplaa), niinkään Saimaan vesistön satamakaupunkeja¹ 1700-luvulla.— Saimaan vesistön alue oli vapautunut liikennepakon kahleista, sen kaskivyöhykekausi oli lopussa.

¹ Gylden, m.t.

II-LUKU

1. Terva.
2. Puutavarat.

1. Terva

Paljoa kehittyneempi ja metsälle suuremman arvon antava metsänkäyttömuoto kuin kaskeaminen, oli tervanpoltto; Gadd sanoo sitä sata kertaa hyödyllisemmäksi kaskeamista. Mutta vaikka suomalaiset ovat polttaneet tervaa niin kauan, että sen alkamisaika ei ole historian, vaan kielentutkijan määriteltävissä, alkoi tervanpoltto kaupaksi Suomessa vasta 1500-luvulla. Aikaisemmin Suomen tervalla ei ollut mitään kysyntää maailman markkinoilla, eikä sillä niinollen liioin ollut mitään kaupp-arvoakaan. Terva ja sen tuote piki ovat välttämättömiä tarpeita puulaivoja rakennettaessa saumojen tiivistämisessä sekä puu-aineen, köysistön, ankkuritouvien y.m.s. säilyttämisessä veden ja ilman lahottavaa vaikutusta vastaan. Niinkauvan kuin merenkulku oli kapaloissaan ja sotalaivastot alkuperäisiä sekä laadultaan että kooltaan, oli tervan ja pien tarve siksi vähäinen, että useimmat merenkulkua harjoittavat maat saivat niitä riittävästi omista honkametsistään taikka korvasivat ne joillakin muilla samantapaisilla aineilla, joita oli lähempää saatavissa. Suuret löytöretket synnyttivät uuden merenkulun, jossa tarvittiin aivan toisensuuruisia kauppalaivastoja kuin ennen, samoin kuin suurempia ja paremmin rakennettuja aluksia — siihen asti oli merenkulku ollut rannikkoliikennettä, nyt se muuttui valtameriliikenteeksi. Samalla syttyi myöskin taistelu merivaltiudesta ja siitä kamppailevat valtakunnat rakensivat suuria sotalaivastoja, jotka usein olivat uusittavat. Nämä suuret kauppa- ja sotalaivastot aiheuttivat suuren laivarakennusaine- ja tarvekysynnän ja sen mukana myöskin kaupan, koska kaikissa merenkulkumaissa ei ollut kaikkia laivanrakennukseen välttämättömiä aineita ja tarpeita, taikka saatiin niitä toisista maista huokeammalla kuin omasta maasta. Honkametsiä kasvavissa Länsi-Euroopan maissa oli honkapuulla siksi suuri arvo — sitä tar-

vittiin paljo yksistään laivanrakennuksessakin, vaikka runko Länsi-Euroopassa rakennettiin etupäässä tammesta —, ettei sitä kannattanut yleensä polttaa tervaksi ja pieksi, kun Pohjossa oli runsaasti siihen asti aivan arvottomia hönkametsiä, joista poltetun tervan ja pien hintaan ei niinollen sisältynyt mitään hintaa metsästä.

Näihin aikoihin oli Kustaa Vaasa kukistanut Lyypekin ja Hansan meriyksinvaltiuden Itämerellä ja avannut sen sekä valtakuntansa satamat Länsi-Euroopan suurelle merenkulkijakansalle, hollantilaisille. Itämerelle tullessaan he toivat mukanaan tervantarpeen ja saivat sen helposti ja halvalla hinnalla tyydytetyksi Kustaa kuninkaan satamakaupungeissa, niissä, jotka imivät tuotteensa tämän metsäisen valtakunnan metsäisimmästä osasta, Suomesta. Tervasta tuli Suomen ensimmäinen maailmankauppatavara — ellemme ota lukuun menneen ajan turkiksia — ja siitä tuli myöskin maailmankaupan ensimmäinen halpa massatavara. Huolimatta siitä, että tervan hinnan myöhemmin noustessa, sitä alettiin polttaa myöskin Ameriikassa, Arkangelissa ja Ranskan nummimailla, pysyi Suomi kuitenkin koko purje- ja puulaivakauden ajan maailman tärkeimpänä tervantuottajana. Savon, Karjalan ja Pohjanmaan talonpoikain tervahaudoista oli lähtöisin se terva ja piki, joilla Englannin, Hollannin ja Ranskan mahtavain kauppahuoneiden ja komppaniain Itä-Intian ja Kiinanpurjehtijat sekä Afrikan rantamaita tyhjentelevät orjalaivat oli sivelty ja tiivistetty, suomalainen piki ja terva kiilteli Trompin, De Ruyterin, Draken ja Nelsonin ja muiden merisankarien fregattien ja linjalaivojen kyljissä. Saimaan vesistön ja Pohjanmaan jokiseutujen metsien terva ja piki toivat Suomeen merien takaa siihen asti melkein tuntematonta rahaa, tupakkaa, sokeria ja kahvia, laskien siten pohjan 1800-luvun jälkipuoliskon huimaavan nopealle kehitykselle. Terva ja piki olivat portaana keskiaikaisen turkiskauden ja uusimman ajan puutavarakauden välillä. Tämän kehityksen välikappaleen kotimaakunnaksi muodostui 1700-luvun alkupuolelta lähtien Pohjanmaa, muun Suomen jäädessä siitä osattomaksi.

* * *

Terva tervakomppaniakauden loppuun.

Suomen tervanpolton ja tervakaupan alkuaajoista on olemassa vain varsin hataroita tietoja. Olaus Magnuksen aikana tervalla ei vielä ollut suurtakaan merkitystä kauppatavarana; hän rinnastaa sen tuoheen: »Terva on tärkeä kauppatavara Pohjolassa, jonka asukkailla on elantonsa sen kaupasta samoin kuin koivuntuohikaupasta. Terva käytetään nimittäin alusten sivelemiseen, tuohi talojen kattojen valmistukseen, kuten tulen edempänä osoittamaan rakennuksista puhuttaessa.»¹ Tervaa vietiin 1500-luvun puolimajissa Suomesta varsin vaatimattomat määrät: Turusta 1551 539 tynnyriä (1576 1,721¹/₂ tynnyriä), Helsingistä 1556 347¹/₂ tynnyriä (1558 749¹/₂ tynn.) ja Viipurista 1558 30 tynnyriä (1560 14 tynn.).² Turusta viety terva oli lähtöisin osaksi Lounais-Suomesta, jossa tervanpolttoa Bonsdorff³ mainitsee yleisesti harjoitetun vielä hyvän matkaa 1600-luvulla, osaksi Pohjanmaalta, josta muiden maalaistavarain joukossa tervaa varmaankin vietiin myös Tukholmaan. Vuosisadan lopussa tervanvienti oli huomattavasti kasvanut; Turusta vietiin 1580- ja 1590-luvuilla vuosittain yli 2,000 tynnyriä (1594 4,715 tynn.) ja Viipurista 3,000—6,000 tynnyriä.⁴

Seuraavalla vuosisadalla kehitys jatkuu samaan suuntaan, niin että terva — puhumme lyhykäisyyden vuoksi vain tervasta, johon sisällämme myöskin sen valmisteen pien, ellei sitä erikseenä mainita — jo vuosisadan alkupuoliskolla oli Suomen tärkein vientitavara. Vuonna 1640 oli Suomen kolmen tapulikaupungin, Turun, Helsingin ja Viipurin viennin arvo 251,425 hopeatalaria 25 killinkiä; siitä tuli tervan osalle 125,396 talaria 16 killinkiä, eli 50 %. Toisella sijalla oli vilja, 26.6 %. Suurin tervanviejä oli Viipuri, jonka tervanviennin arvo oli 91,094 talaria 8 killinkiä (56 % koko Viipurin viennistä), toinen Turku, 24,657

¹ Olaus Magnus, »De septentrionibus gentibus», II osa, 10 kirja, 12 luku.

² Kustavi Grotenfelt, »Suomen kaupasta ja kaupungeista ensimmäisten Vaasa-kuninkaitten aikana», ss. 32—33; 90—91; 116—117.

³ von Bonsdorff, m. t., I osa, s. 447.

⁴ T. S. Dillner, »Tabeller rörande Einlands handel åren 1570—1620», »Historiallinen Arkisto», XIII. Helsingin viennistä ei tiedoissa mitään mainita.

talaria 8 killinkiä (35 %), kolmas Helsinki, 9,645 talaria (54 %).¹ Vv. 1627—32 vietiin Ruotsin valtakunnasta ulkomaille vuosittain keskimäärin 4,000 lästia (48,000 tynnyriä) tervaa (suurin vuosivienti 5,700 lästia, 68,400 tynn.). Vuonna 1647 oli vienti jo 8,500 lästia (102,000 tynn.). Terva oli pääasiallisesti lähtöisin Suomesta, jossa sitä poltettiin kahdella alueella: Sisä-Suomessa (Savossa ja Karjalassa) sekä Pohjanmaalla.² Ruotsissa tervaa poltettiin vain vähäisessä määrässä. Tervasta oli tullut valtakunnan tärkeimpiä tuotteita ja päävientitavaroita. Koska Ruotsin tapulikaupunkien kauppiaitten ulkomainen kauppatotumus vielä oli varsin vähäinen, katsoi hallitus valtakunnan ja yksityisen edun vaativan sen puuttumista järjestelevästi ja ohjaavasti tervakauppaan. Ensimmäisiä toimenpiteitä oli valantehneitten tervافرäkärin (t j e r u v r ä k a r e = »tervanhylkääjä», s.o. tervantarkastaja) asettaminen kaikkiin tervaa ulkomaille vieviin tapulikaupunkeihin 1641.³ Sittenmin niitä oli kaikissa tervanvientikaupungeissa esim. Vaasassa ainakin jo 1642.⁴ Tervaa oli nim. helppo väärentää: siihen kurnuttiin tervavettä, sekoitettiin jäätä, hiekkaa, sahajauhoja, lahtaa y.m., talvella tynnyrin seiniin jäädytettiin vettä, kimmert veistettiin sisäpuolelta paksuiksi j.n.e.⁵ Aina tämän tästä kuuluu valituksia väärennetyistä ja huolimattomasti valmistetusta tervasta, tervافرäkreistä huolimatta, ja maaherroja kovistetaan valvomaan tervan laatua. Huonosti valmistettu terva polki tervan hintoja ja »tuotti valtakunnalle vahinkoa ja tappiota». ⁶ Jotta tervanmyönti voitaisiin järjestää valtakunnalle mahdollisimman edulliseksi, antoi hallitus 1648 kaiken Nevanlinnan—Tukholman pohjoispuolelta kotoisin olevan tervan myönnin ulkomaille 20 vuodeksi Norrlannin tervakauppakomppanian yksinoikeudeksi.

¹ Leinberg, m. t., V, »Finlands in- och utförsel 1640».

² Karl Oskar Fyhrvall, »Bidrag till svenska handelslagstiftningens historia. I. Tjärhandelskompanierna», s. 42. Porvoosta vietiin 1610 2,604 tynnyriä, 1616 4500 tynnyriä. Torsten Härtman, »Borgå stads historia», s. 92.

³ Fyhrvall, m. t., s. 41.

⁴ Vaasan tk. 21. 3. 1642.

⁵ Eric Junelius—C. F. Mennander, »Tjärtillwärkningen i Österbotten», väitöskirja, XI §.

⁶ Fyhrvall, m. t., s. 41.

Tämän komppanian sijalle tuli 1661 Uudistettu tervakauppa-komppania ja 1672 siirtyi sen yksinoikeus taas Uusitululle tervakauppa-komppanialle, jonka perijä 1689 oli Tervakauppaseura. Tämä säilytti yksinoikeutensa vuoteen 1712, jonka jälkeen tervakauppaniain olemassaolo lakkasi, vaikka myöhemminkin harjittiin suunnitelmia tervakaupan monopolisoimisesta.

Kaikkien tervakomppaniain kotipaikka oli Tukholma, joka hyötyi suuresti tervakaupan johdon sijoittamisesta sinne; Pohjanmaan kaupungit, joista siihen asti osa tervasta oli viety Turkuun, suuntasivat nyt tervanvientinsä kokonaan Tukholmaan, koska oli edullisempaa myödä terva suoraan komppanialle, ilman Turun välitystä. Tervan mukana siirtyi myöskin muu pohjalaisten kauppa kokonaan Turusta Tukholmaan. Turun vielä 1600-luvun alkupuolella kukoistava kauppa lamaantui täydellisesti pitkiksi ajoiksi, koska »Pohjanperän kauppa, jolle kaupunki oli perustettu ja josta se oli toimentulonsa saanut, luisui porvareiden käsistä».¹ Vuonna 1649, Norrlannin tervakomppanian perustamisen jälkeisenä vuonna, kirjoitti Pietari Brahe, Suomen kenraalikuvernööri, erälle Pohjanmaan kaupungeille, kehoittaen niiden porvareita viemään tervansa ja muut tuotteensa Turkuun, »koska komppania ottaa vastaan tervan siellä yhtä mielellään kuin muuallakin, ja koska siellä on rahaa ja tavaraa valmiina».² Vuonna 1659 Turun porvarit valituksessaan pyytävät, »että ne Pohjanmaan kaupungit, kuten Uusikaarlepyy, Kokkola, Vaasa, Kristiinankaupunki ja Pietarsaari, määrättäisiin tavaroineen ja tuotteineen purjehtimaan yksistään Turkuun». Tämä pyyntö, samoinkuin samanlainen vuodelta 1693, hyljättiin.³ Komppaniat rettelöivät turkulaisien porvarien terva-annoksen maksamisessa, eivät käyttäneet heidän aluksiaan tervojä Turusta ulkomaille viedessään, eivätkä valmistaneet heille tilaisuutta komppaniain aluksilla tuoda tavaroita ulkomailta.⁴ Vuonna 1693 Turun porvaristo valittaa, ettei »se lastien puutteessa ole voinut ylläpitää purjehdusta, kuten tapulikaupungin pitäisi eli voinut ostaa itselleen mitään lai-

¹ von Bonsdorff, m. t., s. 520. Ks. myös ss. 514, 521.

² Vaasan tk. 17. 4. 1649; Snellman, m. t., s. 168.

³ von Bonsdorff, m. t., s. 521.

⁴ von Bonsdorff, m. t., ss. 450, 451.

vaa».¹ — Samanlainen lamaanuttava vaikutus oli tervakomppanioilla toisen, siihen asti kukoistavan tapulikaupungin, Viipurin, kauppaan. Viipurilaisten porvareiden yhteys ulkomaille katkesi pitkiksi ajoiksi, he jäivät 1660-luvulla vain tervakomppaniain passiivisiksi välikäsiksi. »Ty hvart vilja vi anställa någon seglation» — —, »när vi intet hafva att utskeppa, inga främmande kunna heller besöka oss utan detta kompaniet allena, uti hvars händer vi äro, efter vi icke ett skepp aflasta kunna»². Tervakomppaniain vaikutuksesta Etelä-Suomen kauppa ja merenkulku seisahtui pitkiksi ajoiksi joutuen Tukholman haltuun. Samalla kuin tervakomppaniat saivat tervan yksinmyöntöoikeuden ulkomaille, saivat ne käsiinsä myöskin Suomen tärkeimmän ulkomaantavarain, suolan, tuonnin³, koska muilla, kuin komppaniain rahtaamalla aluksilla ei ollut mahdollisuutta saada sanottavaa paluurahia. Tämä lisäsi vielä suuremmassa määrässä Suomen riippuvaisuutta Tukholmasta.

Norrlannin tervakauppakomppanian osakkaina oli alkuaan melkein yksinomaan tukholmalaisia. Vuonna 1654 osakkeita sijoitettiin myöskin suomalaisiin tapulikaupunkeihin, nähtävästi komppaniaa vastaan vallitsevan tyytymättömyyden hälventämiseksi, johon oli syynä myös se, että komppania kurssivaihteluista huolimatta ei korottanut tervasta maksamiaan hintoja.⁴ Norrlannin tervakauppakomppaniaa valittiin ulkomaan markkinoita ja teki erinomaisia kauppvoja; sanotaan sen ansainneen pääomansa takaisin kolminkertaisesti.⁵ Kun Norrlannin tervakauppakomppanian yksinoikeus lähenei loppuaan, hallitus nähtävästi tervakaupungeissa vallitsevan tyytymättömyyden takia epäröi tervakaupan monopolisoimisen jatkamista. Siitä syystä kuningas käski tervakaupunkeja lähettämään edustajansa Tukholmassa 20. 5. 1661 pidettävään neuvotteluun. Kokolassa, ja todennäköisesti myöskin muissa Pohjanmaan kaupungeissa, porvaristo yksimielisesti suostui suorittamaan neuvotteluun valitun edustajan, lainlukija Gustaf Gabrielssonin matka-

¹ von Bonsdorff, m. t., s. 521.

² Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 351 y.m.

³ Ruuth, m. t., s. 339.

⁴ Fyhrvall, m. t., ss. 47—49.

⁵ Fyhrvall, m. t., ss. 49 ja 55.

kuluiksi 300 kuparitalaria, jotka koottiin verotuksen perusteella siten, että jokaisesta Kokkolan satamasta laivatusta tervälästä maksetaan 8 kupariäyriä, Pyhäjoelta, Kalajoelta ja Lohtajalta laivatusta 4 kupariäyriä. Nekin, jotka eivät tervakauppaa harjoita, ja joilla niinollen ei ollut välittömiä etuja valvottavinaan, suostuivat kukin maksamaan 8 kupariäyriä ja lisäksi läyrin jokaisesta laivatusta voileiviskästä, $\frac{1}{2}$ äyriä jokaisesta haukileiviskästä, $\frac{1}{2}$ äyriä tikkurista vasikkamahkoja j.n.e. Verotus koskee keväällä 1661 laivattuja tavaroita.¹

Neuvottelu, jonka kokkolaiset olettivat koskevan »tervakauppien hajoittamista», päättyi kuitenkin tervakaupungeille pettymykseen. Norrlannin tervakauppien tosin lopetettiin, mutta sen sijalle tuli Uudistettu tervakauppien. Se joutui pian suuriin vaikeuksiin: tervanhinnat ulkomailla alenivat, suunnattomat tervamäärät jäivät makaamaan myömmättöminä, vuotaen kuiviin. Hallitus koetti tukea horjuvaa kauppien useilla tavoilla. Tärkein oli — paitsi tervasta maksettavien hintojen alentaminen — määräys, että kauppien ei tarvinnut maksaa määrähintaa muuta kuin vissistä »kvantumista», annoksesta; ylijäämästä kauppien sai maksaa minkä halutti. Tämä määräys annettiin 1663, mutta astui voimaan vasta vuoden 1665 lopusta alkaen. Määräyksellä tahdottiin alentaa tervatuotantoa ja sen kautta kohottaa tervan hintoja ulkomaan markkinoilla. Terva-annos rajoitettiin 5,000 lästiin (60,000 tynn.); kauppien oli ennen ostanut vuosittain n. 8,000 lästiä (96,000 tynn.).² Aikaisemmin oli vain piki ollut annostelun alainen. Annoksen ulkopuolella olevasta tervasta kauppien sai maksaa mitä tahtoi ja kun suuri osa tervasta oli annoksen ulkopuolella, aiheutui siitä suurta häilyväisyyttä ja epävarmuutta tervan hinnassa, minkä estäminen oli osaksi ollut kauppien tarkoitus. Esim. 1693 maksoi kauppien annostervasta 72 kuparitalaria lästiltä, mutta vain 42 kuparitalaria annoksen ulkopuolella olevasta tervasta.³ Vuonna 1699 oli annoksen ulkopuolella olevan tervan hinta kohonnut 70 talariin⁴ ja 1705

¹ Kokkolan t.k. 29. 4., 4. 5. ja 6. 5. 1661.

² Fyhrvall, m. t., ss. 55—57.

³ Snellman, m. t., s. 217.

⁴ Kokkolan t.k. 5. 5. 1700.

ilmoittaa tervakomppania korottaneensa annostervan hinnan 84 kuparitalariksi, annoksen ulkopuolella olevan tervan hinnan 72 kuparitalariksi lästiltä.¹ Kokonaisterva-annos jaettiin kaikkien tervakaupunkien kesken, mutta ei suhteellisesti niiden vie-mään tervamääräin mukaan; kukin kaupunki taasen jakoi saamansa annoksen porvareitten kesken; koetettiinpa 1692 annostella talonpoikienkin tervanpoltto-osuus.² Siihen tähtää se määräys asetuksessa 4. 6. 1697, jossa käsketään porvareita antamaan tervatalonpojilleen setelin, jossa on ilmoitettava, paljonko tervaa porvari on talonpojalta saanut; seteli kontrolloidaan tul-lissa.³ Ne kaupungit, jotka saivat suhteellisen pienen annoksen, joutuivat tervakaupassa suuresti kärsimään, mikä lisäsi tyyty-mättömyyttä tervakomppaniaa kohtaan. Kun tervakomppa-nian uutta järjestelyä koskeva, 30. 3. 1666 päivätty kirje, jossa ilmoitettiin, että Kokkolan kaupungin terva-annos on määrätty 500 lästiksi (6,000 tynn.), luettiin kaupungin yleisillä raastuvan-päivillä 12. 5. 1666. aiheutti se peloittavan hämmingin; suuri joukko porvareita vaati, että ne porvarit, joilla on tupakka-kauppa ja joiden maaseudulla liikkuvat asiamiehet, »utliggare», ostelevat tervaa y. m. maalaistuotteita, on suljettava kokonaan pois osuudesta terva-annokseen. Tora ja yleinen hälinä oli niin hirmuinen, että maistraatti keskeyttää istuntonsa ja jättää me-lun tähden raatihuoneen.⁴

Vaikka kaupunkien terva-annoksia muuteltiin, niin että niiden kaupunkien annoksia, joiden vienti oli kasvanut huomattavasti, lisättiin, oli annosten jakelu kuitenkin hyvin epä-oikeudenmukainen Pohjanmaan kaupunkeihin nähden. Esim. Tervakauppaseuran — Uusitun tervakauppakomppanian jäl-keen perustetun tervakomppanian — aikana oli Ruotsin ja Etelä-Suomen kaupunkien tervanvienti muutamaa lästiä pie-nempi, kuin niiden annos, mutta Pohjanmaan kaupunkien tervanvienti oli kaksi kertaa suurempi, kuin niiden annos.⁵

¹ Pietarsaaren t.k. 24. 3. 1705.

² Fyhrvall, m. t., s. 92.

³ Pietarsaaren t.k. 13. 1. 1698.

⁴ Kokkolan t.k. 12. 5. 1666.

⁵ Kokkolan t.k. 8. 2. 1669; Snellman, m. t., s. 213; Fyhrvall, m. t., ss. 57, 92 ja taulukko.

Kun esivallan taholta ainakin ajoittain tahdottiin määrätä se hinta, jonka porvarin tuli talonpojalle tervatynnyristä suorittaa¹, lisäsi se Pohjanmaan kaupunkien tyytymättömyyttä tervakomppaniajärjestelmää vastaan. Esim. 1673 kokoontuivat Pohjanmaan kaupunkien edustajat Kokkolaan, joka siihen aikaan oli Pohjanmaan suurin tervanviejä ja jolla oli suhteettoman pieni terva-annos, neuvottelemaan tervakaupasta, joka on keholla kannalla tuottaen porvareille enemmän vahinkoa kuin hyötyä; komppania on lakkautettava taikka terva-annosta lisättävä.²

Kun Uusitun tervakauppakomppanian yksinoikeus 1682 loppui, jätettiin tervakauppa vapaaksi; mutta tapulikaupungit olivat menettäneet yhteytensä ulkomaihin, kauppatottumus oli hävinnyt, laivat samoin, joten tervakauppa jäi aivan hunnigolle.³ Pohjanmaan tervakauppa ei kuitenkaan näytä mitään kärsineen — sen tervathan menivät Tukholmaan —, koska Pohjanmaan kaupunkien porvarit tervakaupan ollessa vapaana 1682—89 maksoivat muutamina vuosina talonpojille markan — kaksikin tynnyriltä enemmän, kuin edellisinä vuosina.⁴ Vain Kokkolan porvarit valittavat tervan Tukholmassa kesällä 1687 olleen polkuhinnassa, josta syystä päättävät 1688 maksaa tervasta vain 11 markkaa tynnyriltä — tervatynnyrin hinta näinä vuosina oli 12—16 markkaa — mutta Kokkolassa tervanhinta näyttää yleensä olleen jonkunverran alhaisempi kuin naapuri-kaupungeissa.⁵

Vuonna 1689 annettiin tervakaupan yksinoikeus uudelle komppanialle, Tervakauppaseuralle. Sen alaiseksi joutui nyt myös n.s. »eteläinen terva», se terva, joka valmistettiin Nevalinnan—Tukholman linjan eteläpuolella. Siellä oli tervaa ennen poltettu vain mitättömästi, mutta edellisten vuosien nousseiden tervanhintojen vaikutuksesta oli tervanpoltto sinnekin jossain määrin levinnyt. Tervakomppanian terva-annos korotettiin samalla 8,000 lästiin.⁶

¹ Kokkolan t.k. 8. 1. 1673, 23. 3. 1674 ja 11. 3. 1693.

² Kokkolan t.k. 13. 12. 1673.

³ Fyhrvall, m. t., s. 74.

⁴ Ks. tuomiokirjoja näiltä vuosilta.

⁵ Kokkolan t.k. 13. 1. 1688.

⁶ Fyhrvall, m. t., ss. 76—77.

Tervakomppaniain valvoessa ulkomaiden markkinoilla, että tervan hinta pysyi mahdollisimman korkealla, herättivät ne sillä ulkomaisen kilpailun. Tervaa ryhdyttiin polttamaan m.m. Ranskassa, Preussissa, Puolassa, Arkangelissa ja Pohjois-Ameriikassa. Varsinkin Arkangelin ja Pohjois-Ameriikan terva esiintyi aika ajoittain suuressa määrässä tervamarkkinoilla; 1698 Amsterdamiin tuotiin Arkangelista y.m. 18,000 tynnyriä tervaa, jolloin komppania hintojaan laskemalla seisautti vieraan tervan tulvimisen sinne. V. 1713, tervakomppanian lakkauttamisen jälkeen, tuli Arkangelista 60,000 tynnyriä. Arkangelin terva säilytti jalansijan maailmanmarkkinoilla; Venäjä oli tärkeä tervanviejä, muttei kuitenkaan läheskään Suomen veroinen. Vuosina 1797 vietiin kaikista Venäjän satamista 341,231 puutaa tervaa ja pikeä l. noin 40,000 tynnyriä.¹ Englanti suosi sekä Arkangelin että varsinkin ameriikkalaisten alusmaidensa tervanpolttoa.² Ameriikkalainen terva, jonka valmistusta Kalm myöhemmin tarkasti kuvailee³, ei kuitenkaan tuotantomäärältään voinut kilpailla suomalaisen tervan kanssa; tilivuotena 1. 11. 1736—1. 11. 1737 sitä vietiin Etelä-Carolinasta, sen päätuotantovaltiosta, 12,503 tynnyriä ja pikeä 14,617 tynnyriä.⁴ Eikä 1700-, enempää kuin 1800-luvullakaan huomaa missään valituk-
sia siitä, että Suomen terva olisi maailman markkinoilla kärsinyt ulkomaisesta kilpailusta.

Tervakomppaniain vaikutus oli sängen laaja ja monipuolinen. Edellä on jo kosketeltu niiden herpaisevaa vaikutusta Turun ja Viipurin ulkomaisen kaupan ja merenkulun kehitykseen. Edelleen tervakomppaniat nelivät huomattavan osan ulkomailta tulleista tervarahoista siten supistaen tervanpolttajain ja Suomen tervakaupunkien ansioita. Mutta toisaalta tervakomppaniat epäilemättä vaikuttivat tasoittavasti tervan hintoihin, vaimentaen suurimmat heilahtelut ulkomaiden markkinoilla, mitkä muutoin olisivat järkyttävästi ulottuneet väli-

¹ Heinrich Storch, »Statistische Übersichten der Statthalterschaften des Russischen Reichs», s. 124.

² Fyhrvall, m. t., ss. 83—84.

³ P. Kalm, »En Resa till Norra America», ss. 383—384.

⁴ Swen Gowinius—P. Kalm, »Nyttan som England kan hafva af sina Nybyggen i Norra Amerika».

käsiin ja tervan tuottajiin asti. Senaikaisiin oloihin nähden tervan hinnat pysyivät verraten tasaisina. Pohjanmaan kaupunkien tuomiokirjoista poimittujen tietojen mukaan oli porvareiden talonpojille maksama tervatynnyrin hinta 1640-luvulla 11—12 kuparimarkkaa, 1650 luvulla 10—14 mk, 1660-luvulla 12—16 mk, 1670-luvulla 12—14 mk, 1680-luvulla 12—16 mk, 1690-luvulla 13—20 mk ja 1700-luvun ensimmäisenä 10-vuotiskautena 12—17 mk.¹ Todennäköisesti eivät tervan hinnat vaihdelleet edes näinkään paljo, sillä toisissa kaupungeissa sisältyy hintoihin pikkutulli jopa fräkäyskustannuksetkin, toisissa taasen ostaja suoritti nämä maksut erikseen; eri vuosina näkyy myöskin maksutapa tässä suhteessa vaihdelleen, mutta varmuudella ei voi sanoa, mitenkä milloinkin oli asianlaita, koska vain poikkeustapauksessa se tuomiokirjan tiedonannossa ilmoitetaan. Lisäksi vaikutti tervatynnyrin hintojen erilaisuuteen se, että tervatynnyrin tilavuus vuosisadan aikana muuttui. Vuosisadan alkupuoliskolla oli käytännössä tynnyrimitta, jonka tilavuudesta meillä ei ole tietoa; Norrlannin tervakauppakomppania antoi jo ensimmäisenä toimintavuotenaan määräyksen, että tervatynnyrit on tehtävä Rostockin mitan mukaisiksi, siis 48 kannun vetoisiksi² ja seuraavalla vuosikymmenellä oli käytännössä ainakin kolmen kokoisia tervatynnyreitä, uusin »ny bandh» (uusi vanne), sitä pienempi »medelbandh» (välivanne) ja pienin »gammel bandh» (vanha vanne).³ Vuodesta 1663 Tervakomppania ilmoittaa hylkäävänsä kaikki ne tervatynnyrit, jotka eivät ole tehdyt 54 kannun vetoisiksi (tämä nähtävästi on »ny bandh»), josta syystä porvarit ilmoittavat talonpojille, että heidän on joko muutettava tervansa 54 kannun tynnyreihin, taikka tyydyttävä alhaisempaan hintaan (silloin 12 kuparimarkkaa tynnyriltä).⁴

Etelä-Suomen tervakauppa oli komppaniain aikana sangen tasaista ja ilman minkäänlaista vastuuvaaraa sitä välittäville porvareille, koska siellä ei ollut terva-annoksen ulkopuolista ter-

¹ Oulun, Kokkolan, Pietarsaaren, Uudenkaarlepyyn, Vaasan ja Kristiinankaupungin tuomiokirjat.

² Vaasan t.k. 11. 12. 1648.

³ Uudenkaarlepyyn t.k. 10. 8. 1654.

⁴ Pietarsaaren t.k. 19. 2. 1663.

vaa, joka olisi aiheuttanut tervakauppaa harjoittavalle porvarille epävarmuutta ja riskiä. Sikäläisen tervakaupiaan toimi ei vaatinut harjoittajaltaan mitään yritteliäisyyttä eikä taitavuutta: annostervan hinnan perusteella määrättiin talonpojalle maksettavan tervan hinta, joka jätti porvarille varman ja kohtuullisen välityspalkkion. Vuonna 1672 oli komppanian maksama annostervan hinta 56 kuparitalaria lästiltä, porvari maksoi Viipurissa talonpojalle tynnyristä 3 kuparitalaria 10 äyriä, saaden niinollen vähän yli 26% voittoa.¹ Kun komppaniat huolehtivat Etelä-Suomen tervan viennistä, ei porvareilla ollut minikäänlaisia tervan meren taakse viennistä johtuvia lisämenoja, eikä mitään vastuuvaaraakaan.

Pohjanmaan kaupunkien tervakaupan laita oli toinen. Siellä oli otettava lukuun kaksi hintaa: verraten vakinainen annostervan hinta ja hyvin vaihteleva ja epämääräinen annoksen ulkopuolella olevan tervan hinta. Pohjanmaan tervaporvarit eivät saaneet maksua tervasta omissa satamissaan, vaan oli ne ensin omalla kustannuksella kuljetettava meren ylitse Tukholmaan, jossa ne vasta luovutettiin tervakomppanialle. Siitä oli porvarille lisäkuluja ja melkoinen vastuuvaara, koska haaksirikot niihin aikoihin olivat varsin yleisiä. Tervatynnyrin rahti Tukholmaan oli 1699 2 kuparimarkkaa tynnyriltä.² Pohjanmaan kaupunkien porvariensa harjoittama tervakauppa ei niinollen ollut samanlaista epäliikemiesmäistä välitystoimintaa, kuin Etelä-Suomessa, vaan varsinaista kauppaa ja merenkulkua. Vuonna 1692 Kokkolassa maksettiin talonpojalle tervasta 13 kuparimarkkaa tynnyriltä ynnä pikkutulli³; sen vuoden annostervasta maksoi komppania — kuten edellä on mainittu — 72 kuparitalaria lästiltä, siis 24 kuparimarkkaa tynnyriltä, mutta annoksen ulkopuolisesta tervasta vain 42 kuparitalaria lästiltä eli 14 kuparimarkkaa tynnyriltä. Tällaisissa tapauksissa oli luonnollisesti seurauksena melkoiset tappiot Tukholmassa annoksen ulkopuolisesta tervasta.⁴ Niitä koettivat porvarit ainakin terva-

¹ Ruuth, m. t., s. 339.

² Kokkolan t.k. 5. 5. 1700.

³ Kokkolan t.k. 9. 1. 1692.

⁴ Esim. Uudenkaarlepyyn t.k. 30. 4. 1673, Kokkolan t.k. 22. 7. 1693.

kaupan ollessa vapaana 1682—89 välttää m.m. siten, että vastaanottaessaan tervan talonpojilta talvella, jättivät tilit avoimiksi ja suorittivat tervasta maksun vasta Tukholmasta palatuaan.¹

Terva-annosjärjestelmästä oli seurauksena, että Pohjanmaan tervanpolttajat saivat keskimäärin alhaisemman hinnan tervastaan kuin mitä porvarit olisivat voineet heille maksaa, ellei annosjärjestelmää olisi ollut, taikka jos Pohjanmaan kaupunkien terva-annokset olisivat suunnilleen vastanneet niiden hankimaa tervamäärää, kuten etelässä oli asian laita. Tämä vaikutti luonnollisena seurauksenaan puolestaan sen, että tervanpoltto Pohjanmaalla terva-annostelun aikana ei kehittynyt ja levinnyt samalla tavalla, kuin päinvastaisissa olosuhteissa olisi tapahtunut. Tervakomppaniat terva-annosteluineen niinollen hidastuttivat tervanpolton levenemistä Pohjanmaalla. Mutta siitä huolimatta se leveni paljoa nopeammin tänä aikana, kuin muualla Suomessa. Siirrymmekin seuraavassa tarkastelemaan tutkimuksellemme erikoisen mielenkiintoista kysymystä tervanpolton maantieteellisestä levenemisestä.

Edellisessä jo sivumennen Fyhrvallin mukaan todettiin, että tervanpoltto oli Ruotsin valtakunnassa keskittynyt Suomeen ja Suomessa nimenomaan kahdelle pääalueelle, Sisä-Suomeen ja Pohjanmaalle. Edellisessä on jo mainittu, kuinka 1500-luvun vaatimaton tervanvienti 1600-luvun alkupuoliskolla nopeasti kasvoi, niin että tervasta tuli Suomen tärkein vientitavara. Suomen tärkeimmät tervanvientikaupungit siihen aikaan olivat Turku ja Viipuri; pienempiä määriä vietiin myös Helsingistä, Raumalta (1613 904 tynnyriä, 1618 1,856 tynn.)² y.m. Turusta vietiin ulkomaille 1600 1,118 tynn., 1605 3,955 tynn., 1615 7,624 tynn., 1627 9,444 tynn. ja 1628—32 keskimäärin 11,160 tynn. vuosittain sekä 1639 (Juutinrauman länsipuolelle) 14,016 tynn. Seuraavalla vuosikymmenellä tervanvienti aleni, ja 1648 perustettiin ensimmäinen tervakomppania. Tervan monopolisoiminen vaikutti tuhoisasti Turun tervakauppaan, sillä sen johdosta Turku menetti tervansa päälähteen, Pohjanmaan, mistä,

¹ Kokkolan t.k. 13. 1. 1688 ja 9. 1. 1689.

² Högman, m. t., liite s. VI.

kuten mainittu, terva nyt alkoi virrata suoraan Tukholmaan.¹ Vuonna 1670 Turusta vietiin vain 2,777 tynnyriä, 1672 307 tynnyriä ja 1679 252 tynnyriä tervaa.² Kun ensimmäistä terva-annosjakelua suunniteltiin 1663, oli Turun annokseksi vielä las-kettu 8,400 tynnyriä, mutta ensimmäisessä lopullisessa jaossa Turku saikin vain 120 tynnyriä.³ Vuonna 1689 Turun terva-annos nostettiin 240 tynnyriin, vienti oli jonakin vuosista 1689—97 1,140 tynnyriä.⁴ Pohjanmaan kaupunkien tervan-viennistä ei ole käytettävissämme lukuja 1600-luvun alkupuoliskolta, jotenka ei voida varmuudella sanoa, kuinka suuri osuus Turun tervasta oli Pohjanmaalta lähtöisin. Oulusta vietiin 1620 3,234 tynnyriä⁵; koska Oululle 1665 määrätty terva-annos oli vain n. 13% kaikkien Pohjanmaan kaupunkien terva-annok-sesta ja terva-annosjaossa 1689 joksinkin yhtä suuri⁶ ja todelli-nen tervanvienti 1690 vajaa 15% koko Pohjanmaan tervan-viennistä, voidaan melkoisella varmuudella tästä päätellä, että koko Pohjanmaan tervanvienti 1600-luvun alkupuolella oli n. 20,000—25,000 tynnyriä. Kun tervan monopolisoinnin vaiku-tuksesta Pohjanmaan tervakauppa suuntautui kokonaan Tuk-holmaan ja Turun tervanvienti samanaikaisesti melkein tyyten lakkasi, on varmaa, että vain vähäpätöinen osa Turun viemästä suuresta tervamäärästä 1600-luvun alkupuoliskolla oli Lounais-Suomesta kotoisin, todennäköisesti korkeintaan tuhatkunta tynnyriä. Raumalla oli 1600-luvun alkupuolella verraten vilk-kaat kauppasuhteet Pohjanmaahan — Pohjanmaan kaupunkien tuomiökirjoista ilmenee raumalaisten ostelleen sieltä ahkerasti tervaa —, jotenka on melkoisen varmaa, että Raumalta 1600-luvun alussa viety terva oli niinikään Pohjanmaalta lähtöisin. — Päätäten Uudenmaan tapulikaupungin Helsingin tervanvien-nin arvosta 1640, oli sen vientimäärä silloin n. 5,000—6,000 tynnyriä. Niillä main lienee näihin aikoihin siis ollut Uudenmaan vuotuinen tervantuotanto. — Viipurin tervanvienti 1600-luvun

¹ von Bonsdorff, m. t., ss. 447—448.

² von Bonsdorff, m. t., s. 451.

³ von Bonsdorff, m. t., s. 448.

⁴ Fyhrvall, m. t., s. 92 taulukko III.

⁵ Snellman, m. t., s. 226.

⁶ Fyhrvall, m. t., s. 92 taulukko III, ja Snellman, m. t., s. 216.

alussa oli, kuten mainittu, vuosittain 6,000—7,000 tynnyriä; se kilpaili siis Turun kanssa niihin aikoihin ensimmäisestä sijasta. Turun viennin 1620—30-luvuilla ollessa vuosittain keskimäärin 11,160 tynnyriä, oli Viipurin vienti 9,960 tynnyriä¹, jotenka Turku hetkiseksi oli saavuttanut ensimmäisen sijan. Mutta pian sivuutti Viipuri Turun; 1640 oli Viipurin tervanvienti arvoltaan jo neljä kertaa suurempi kuin Turun ja 1647 vietiin Viipurista 54,000 tynnyriä tervaa, mikä oli yli puolet valtakunnan koko tervanviennistä 102,000 tynnyriä.² Viipurin viemät tervat tulivat joksenkin kokonaan Saimaan ja sen yhteydessä olevan Päijänteen vesistön varsilta, siis Savosta, Karjalasta ja Pohjois-Hämeestä, josta ne kuljetettiin veneillä Lappeenrantaan; tervaa tuli sinne Rautalammin pohjois- ja itäosista asti (Rautalamppiin luettiin siihen aikaan kuuluviksi seuraavat pitäjät: Rautalampi, Hankasalmi, Laukaa, Petäjävesi, Jyväskylä, Sumiainen, Pylkönmäki, Saarijärvi, Karstula, Kivijärvi, Viitasaari, Konginkangas, Vesanto, Keitele, Urainen).³ Tämä 54,000 tynnyriä oli huippusaavutus; tervakomppaniain aikana se siitä pian aleni, ollen 1648—58 vuosittain keskimäärin 31,200 tynnyriä, 1677 vain 22,800 tynnyriä, jonakin vuosista 1689—97 35,976 tynnyriä ja 1700 vain 12,000 tynnyriä.⁴ Kun tervan hinnat 1600-luvun lopulla eivät suinkaan olleet erikoisen alhaiset, ei tätä Sisä-Suomen tervanpolton vähenemistä — joka tapahtui samaan aikaan, kuin Pohjanmaan tervanpoltto nopeasti kasvoi — voida muulla tavalla selittää, kuin että Sisä-Suomen tervanpoltto oli ollut kuljetusvaikeuksien takia aivan kannattavaisuuden rajalla ja että vähitellen havaittiin kannattavammaksi hankkia tarvittavat rahat metsästä polttamalla sitä kaskessa viljaksi. Tervan hinnat Viipurissa tosin olivat ainakin yhtä hyvät, ellei paremmat, kuin Pohjanmaalla, mutta Sisä-Suomen tervanpolttajat eivät niitä hintoja voineetkaan saada; he toivat veneillä tervansa vain Lappeenrantaan asti — siitä alkoi maamatka — ja Lappeenrannassa tervasta maksettiin huomattavasti vähemmän, kuin

¹ von Bonsdorff, m. t., s. 447.

² Ruuth, m. t., s. 332.

³ K. J. Jalkanen, »Rautalammin vanha hallintopitäjän historia» s. 166; Ruuth, m. t., s. 362.

⁴ Ruuth, m. t., s. 344 ja Fyhrvall, m. t., s. 92, taulukko III.

Viipurissa. Edellä on mainittu, että esim. 1672 tervatyynnyristä maksettiin Viipurissa 3 kuparitalaria 10 äyriä. Lappeenrannassa maksettiin tervatyynnyristä 11 kuparimarkkaa, eli 2 kuparitalaria 24 äyriä, siis lähes 32% vähemmän kuin Viipurissa.¹ Pohjanmaallakin maksettiin näihin aikoihin 12—14 markkaa tynnyriltä.

Voimme siis melkoisen varmasti olettaa, että vuosisadan toisena ja kolmantena vuosikymmenenä Pohjanmaalla poltettiin maasta vietäväksi vuosittain n. 20,000—25,000 tynnyriä tervaa, Lounais-Suomessa n. 1,000 tynnyriä, Uudellamaalla 5,000—6,000 tynnyriä ja Sisä-Suomessa n. 10,000 tynnyriä, eli yhteensä n. 36,000—42,000 tynnyriä, josta Pohjanmaan osalle tuli n. 55—60%, Sisä-Suomen osalle n. 23—30%. Sitten oli Sisä-Suomi lyhyen aikaa ensimmäisellä sijalla, tuottaen yli 50% koko valtakunnan tervanviennistä. Kun terva-annostelu 1666 alkoi, oli Viipurin — siis Sisä-Suomen — annos 30,000 tynnyriä, Pohjanmaan 24,408 tynnyriä, Helsingin — Uudenmaan — 3,600 tynnyriä ja Turun — Lounais-Suomen — vain 120 tynnyriä.² Tämä ei kuitenkaan anna oikeata kuvaa näiden maakuntien tervatuotannosta, koska annokset, kuten edellä on mainittu, eivät olleet suhteellisia todelliseen tervantuotantoon, vaan olivat suhteellisesti liian pieniä Pohjanmaan tuotantoon nähden. Vuosisadan loppupuolella, jolloin myöskin Etelä-Ruotsissa oli ryhdytty tervaa polttamaan, olivat annossuhteet vain vähän muuttuneet. Viipurin (ynnä Vehkalahden) annos oli 1680 36,000 tynnyriä, Pohjanmaan 24,960 tynnyriä, Helsingin ja Porvoon 4,560 tynnyriä, Turun 240 tynnyriä. Ruotsin kaupunkien annos oli 23,040 tynnyriä (josta tuli 13,200 Vestervikin ja Kalmarin sekä vain 480 tynnyriä Pohjois-Ruotsin kaupunkien Piitimen ja Luulajan osalle). Fyhrvallin ilmoituksen mukaan jonakin vuosista 1689—97, Snellmanin ilmoituksen mukaan mitä tulee Pohjanmaan kaupunkeihin vuonna 1690³, oli Viipurin viemä tervamäärä 35,976 tynnyriä (Vehkalahden vientimäärää Fyhrvall ei ilmoita), Pohjanmaan kaupunkien 51,666 $\frac{1}{3}$ tynnyriä (Snellmanin mukaan; Fyhrvall ilmoittaa vain täydet lästit, Snellman myöskin lästiosat), Helsingin

¹ Ruuth, m. t., s. 339.

² Fyhrvall, m. t., s. 57, taulukko III.

³ Fyhrvall, m. t., s. 92, taulukko III ja Snellman, m. t., s. 216.

ja Porvoon 1,980 tynnyriä, Turun 1,140 tynnyriä yhteensä siis Suomen kaupungeista vietiin 90,762 $\frac{1}{3}$ tynnyriä ja Ruotsin kaupunkien 22,920 tynnyriä, Suomesta ja Ruotsista siis kaikkiaan 113,680 tynnyriä; Pohjanmaan terva-annos oli niinollen pienempi kuin puolet Pohjanmaan tervanviennistä, Turun vain n. $\frac{1}{5}$, Helsingin ja Porvoon taasen päinvastoin yli kaksi kertaa suurempi tervanvientiä, muualla se vastaisi suunnilleen todellista vientiä. Pohjanmaan kaupunkeja ja Turku tervakomppania niin ollen kohteli sangen epäoikeudenmukaisesti, mikä varsinkin Pohjanmaahan nähden on räikeätä, se kun nyt jo oli valtakunnan tärkein tervantuottaja. Vuonna 1690 tosin Pohjanmaan kaupunkien terva-annos nostettiin, mutta vain 1,776 tynnyrillä, eli 26,736 tynnyriin.¹ Vuosisadan loppupuolella oli Pohjanmaa ehdottomasti tärkein tervantuottaja — huolimatta annostelun painostuksesta —, josta vietiin n. 57 % Suomesta ja n. 46 % koko valtakunnasta viedystä tervasta. Viipurin (ja Vehkalahden) vienti oli n. 40 % Suomen viennistä. Pohjanmaa ja Sisä-Suomi tuottivat siis n. 97 % koko Suomen tervasta, muu Suomi vain n. 3 %.

Ennenkuin siirrymme käsittelemään tervanpolttoa, sen maantieteellistä levenemistä y. m. siihen liittyviä seikkoja 1700-luvulla, on syytä vielä viivähtää tämän tervakomppaniain kauden yksityiskohdissa.

Mielenkiintoista olisi koettaa selvittää, mistä osista Pohjanmaata 1600-luvun terva oli lähtöisin; Fyhrvallin tietojen perusteella on helppoa todeta tervatuotannon leviäminen pohjois-eteläiseen suuntaan, mikä ei liioin ole vaille mielenkiintoa, mutta tärkeämpää ja samalla paljoo vaikeampaa on päästä perille siitä, miten tervanpolttovyöhyke oli levinnyt rannikolta sisämaahan päin. Tervakomppaniain aikakaudelta ei ole käytettävissä niitä lähteitä, jotka seuraavana aikakautena luovat valaistusta tähän kysymykseen, väitöskirjoja, pitäjain ja maakuntain kuvauksia sekä maaherrojen valtiopäiville jättämiä selostuksia.

Mitä ensinnäkin tervanpolton levenemiseen pohjois-eteläiseen suuntaan tulee, on huomioonotettava tervanpolton keskittyminen tänä aikakautena keskiselle Pohjanmaalle, Vaasan

¹ Snellman, m. t., s. 215.

ja Kokkolan väliselle alueelle. Ensimmäisessä terva-annostelussa 1665 saivat Vaasa ja Kokkola kumpikin 6,000 tynnyriä, Pietarsaari 3,540 tynnyriä ja Uusikaarlepyy 3,000 tynnyriä, eli yhteensä 18,540 tynnyriä. Oulun osalle tuli 3,108 tynnyriä ja Raahen 2,400, Pohjois-Pohjanmaan kaupungeille yhteensä 5,508 tynnyriä. Kristiinankaupungille annettiin vain 360 tynnyriä.¹ Kun tervakomppanioilla Pohjanmaan kaupunkien joukossa ei nähtävästi ollut mitään erikoisia suosikkeja, on Pohjanmaan kaupunkien sama annostelu suunnilleen suhteessa niiden todelliseen tervanvientiin. Vaasan—Kokkolan alueen — muistettakoon, että Kokkolan kauppapiiri siihen aikaan käsitti Kalajoen ja osan Pyhäjoenkin laaksoa — tuottama osuus Pohjanmaan tervasta oli niinollen näihin aikoihin n. 76 %, Pohjois-Pohjanmaan kaupunkien kauppa-alueen vain 22 % — suhde, joka aikaa myöten muuttuu aivan päinvastaiseksi. Merkittävä on semminkin Oulun pieni ja Kristiinankaupungin aivan mitätön osuus. Tervanpoltto Pohjanmaalla on niinollen saanut alkunsa keskisellä Pohjanmaalla. Tähän ei voi olla muuta kuin yksi selitys: pohjoisessa ja etelässä oli toisia, silloin vielä tervanpolttoa edullisempia elinkeinoja, joilla talonpojat ansaitsivat rahaa. Oulun puolella oli vielä suhteellisesti sangen tärkeänä lohenpyynti, ja senmukana Oululla suolatun lohenvienti; 1620 Oulusta vietiin 269 1/2 lästtiä tervaa sekä 474 tynnyriä lohta.² Senaikaisten hintojen mukaan oli kummankin ostoarvo Oulussa n. 10,000 kuparitalaria.³ Kuvaavaa on, että tuomiokirjoista ilmenee oululaisten vielä 1640-luvulla hankkineen tervaa eteläisemmistä kaupungeista ja vaasalaiset ovat sitä vieneet Ouluun, vaihtaen sillä itselleen lohta.⁴ Eteläisimmällä Pohjanmaalla, Kristiinankaupungin alueella, taas hylkeenpyynti oli rahvaan tärkeä ja tuottava elinkeino; esimerkiksi vielä 1694 touko-kesäkuussa Kristiinankaupungista lähteneessä 16 maalaisaluksessa oli lastina vain 14 tynnyriä tervaa, mutta 94 1/4 tynnyriä ja 28 1/4 astiaa poltettua traania.⁵ — Vielä 1600-luvun lopulla Pohjois-

¹ Fyhrvall, m. t., s. 57, taulukko III.

² Snellman, m. t., s. 226.

³ Oulun t.k. 8. 12. 1641, 27. 2. 1643, 27. 8. 1649.

⁴ Kokkolan t.k. 8. 2. 1645 ja 4. 3. 1646 sekä Vaasan t.k. 8. 10. 1649.

⁵ Torsten Ström, »Kristinestads historia», s. 123, not.

Pohjanmaan ja Kristiinankaupungin tervanvienti oli kaukana jäljessä Vaasan—Kokkolan alueen kaupunkien tervanviennistä. Vuonna 1689 oli Vaasan ja Kokkolan terva-annos kummankin 6,000 tynnyriä, Uudenkaarlepyyn 3,600 ja Pietarsaaren 3,000, yhteensä 18,600, Oulun 3,600 tynnyriä, Raahen 2,160 tynnyriä, yhteensä 5,700 sekä Kristiinankaupungin 600.¹ Suhteet olivat muuttuneet mitättömästi, 75 %:iin ja 23 %:iin. Vuonna 1690 olivat todelliset vientimäärät seuraavat: Kokkolasta 14,670 $\frac{1}{2}$ tynnyriä, Vaasasta 9,979 $\frac{1}{2}$ tynnyriä, Udestakaarlepyystä 5,900 tynnyriä ja Pietarsaaresta 5,422 tynnyriä, yhteensä 35,972 tynnyriä; Oulusta 7,740 $\frac{5}{6}$ tynnyriä ja Raahesta 6,371 $\frac{1}{2}$ tynnyriä, yhteensä 14,112 $\frac{1}{3}$ tynnyriä; Kristiinankaupungista 1,582 tynnyriä. Pohjanmaan kaupunkien tervanviennistä main. vuonna tuli siis Vaasan—Kokkolan alueen kaupunkien osalle vähän vähemmän, kuin mitä terva-annokset osoittivat, eli n. 70 %, Pohjois-Pohjanmaan kaupunkien osalle n. 27 % ja Kristiinankaupungin osalle n. 3 %. Suhteet olivat siis varsin vähän muuttuneet neljännesvuosisadassa.

Terva oli epäilemättä ollut Merenkurkun kaupunkien päävientitavara jo niiden perustamisesta asti ja vuosisadan lopulla, tervanviennin kasvettua kaksinkertaiseksi, sen vienti Pohjanmaalta todennäköisesti oli tärkeämpi, kuin muiden tuotteiden vienti yhteensä. Maaherra Grassin 1686 tiedustellessa Uudenkaarlepyyn yleisessä raastuvankokouksessa kaupungin kaupasta, ilmoittavat porvarit, että »se on etupäässä tervakauppaa ja toisinaan tuodaan kaupunkiin vähän viljaa Suomesta»² ja maaherra Ehrenskiöldille samanlaisessa tilaisuudessa 1695 tekemään kysymykseen ilmoittavat porvarit kaupungin kaupan »olevan etupäässä tervassa ja piessä (jota porvarit itse voivat tervasta valmistaa) sekä vähän viktualitavaroissa».³ Senaikaisissa Pohjanmaan kaupunkien tuomiokirjoissa esiintyvistä tuotteista mainitaan useimmin terva. Vuonna 1679 lähetti Pietarsaaren raatimies Pähl Erichson lastillisen erilaisia tavaroita, tervaa, lautoja, lihaa, voita, juustoa, vuotia ja silakoita, yhteensä 976 kupari-

¹ Fyhrvall, m. t., s. 92, taulukko III.

² Uudenkaarlepyyn t.k. 20. 2. 1686.

³ Uudenkaarlepyyn t.k. 14. 3. 1695.

taalarin 26 äyrin arvosta, josta tervan osalle tuli 73.3 %, karjantuotteiden osalle 16.6 %, lautojen 8.1 % ja kalojen 2 %.¹

Sitä, että keskinen ja kaakkoinen osa Pohjanmaata oli Pohjanmaan tervanpolton varsinainen kehto, todistaa se, että useat uudistukset tervanpolton tekniikassa ovat lähtöisin sieltä. Junelius väitöskirjassaan Pohjanmaan tervanpoltosta mainitsee siitä seuraavaa.² Kansantarinan mukaan oli ensimmäinen, joka Pohjanmaalla alkoi polttaa tervaa juurista, muuan Kihavaiconen niminen maaton mies; hän kierteli Keski-Pohjanmaalla, etenkin Lohtajan, Kalajoen ja Pyhäjoen pitäjissä opettamassa rahvaalle taitoaan. Koska Kihavaiconen toiminta jo oli siirtynyt kansantarinan haltuun, ei Kihavaiconen ole voinut esiintyä myöhempään kuin 1600-luvun alkupuoliskolla. Lapuan Töysän kylästä oli kotoisin muuan toinen keksijä, jonka nimeä historia ei ole säilyttänyt, talonpoika, joka työvoiman puutteessa ei saanut pilkotuksi tervaksiaan säliöiksi, niinkuin siihen asti oli tehty, ja siitä syystä latoi ne hautaan paksumpina, halkaisten tervastukin vain neljään taikka kahdeksaan osaan. Kun haudasta tuli yhtä paljo tervaa kuin vanhaan, työlääseen tapaan valmistetuista tervaksista ladotusta haudasta, ryhdyttiin yleisesti käyttämään tätä työtä säästävää tapaa. Saman pitäjän Kuortaneen silloisesta kylästä oli kotoisin Mursala niminen talonpoika, joka 1660-luvulla keksi latoa tervakset hautaan kaltevasti — myöskin huomattava parannus. Toisesta suurtervanpolttopitäjästä, Pietarsaaresta, sen silloisesta Lappajärven kylästä, oli talonpoika Matti Försti, joka nähtävästi 1700-luvun alussa ryhtyi kolomaan tervapuun kolmena vuotena, kun ennen oli kolottu koko puu yhtenä vuotena. Uuden menetelmän kautta puu kihoo enemmän pihkaa.³

Tervanpolttovyöhykkeen ulottuvaisuudesta rannikolta sisämaahan päin antaa jonkunverran selvitystä Leinbergin⁴ julkaisema »Kortt Vndersyning opå effterskriffne Sockners i Österbotns Södre Prosteriet Huffudh Mantall, Behåldne Röoker tillfångh

¹ Kokkolan t.k. 23. 6. 1680.

² Junelius, m. t., s. 11, not.

³ Pazelius—Mennander, m. t., s. 60.

⁴ M. t., III osa.

och bo Lägenheter», joka luultavasti on kuningatar Kristiinan ajoilta. Lapväärtin, Närpiön, Maalahden ja Mustasaaren elinkeinoiksi ilmoitetaan siinä kalastus ja hylkeenpyynti, Laihian pellonviljelys ja vähäinen tervametsänkäyttö, Ilmajoella, Lapualla ja Isonkyrön yläosissa poltetaan »alituisesti» tervaa, vaikka Isossakyrössä tervametsä on nyttemmin enimmäkseen loppuun kulutettu. Vähässäkyrössä ei ole lainkaan tervametsänkäyttöä, Vöyrillä harjoitetaan tervanpolttoa »alituisen», Uudenkaarlepyyn pitäjässä poltetaan tervaa, Pietarsaareessa »alituisen», Lappajärven ympärillä ovat pellot kallioiset, mutta tervametsä hyvää. Tämän mukaan tervanpoltto tällä alueella olisi keskittynyt Ilmajoelle, Lapualle, Isonkyrön yläosiin, Vöyrille, Uuteenkaarlepyyhyn ja Pietarsaareen, siis etelästä päin lukien etäämmälle merenrannikosta Vöyrille asti; josta alkaen tervanpoltto-
vyöhyke käsitti myöskin merenrannikkopitäjät. Kaupunkien tuomiokirjoissa esiintyvien tervakauppatietojen perusteella voidaan yllämainittuja ilmoituksia jonkun verran tarkistaa ja myöskin saada hieman selvitystä tervanpoltosta tässä käsitellyn alueen ulkopuolelta. Myöskin muutamat karttaselitykset 1700-luvun alusta, Isonvihän edeltä, antavat lisävalaistusta tervanpolton levenemiseen tervakomppaniain aikakautena.

Näissä tiedoissa ilmoitetaan, että tervanpolttoa harjoitetaan seuraavissa kylissä taikka pitäjissä: Lapväärtin Karijoella ¹, Närpiön Pirttikylässä ², Närpiön ja Ilmajoen rajamailla ³, Mustasaaren Tuovilan, Petsmon, Tölbyn ⁴ ja Sundomin ⁵ kylissä, mutta ei Stafversin kylässä ⁶, Laihialla ⁷, Vähässäkyrössä ⁸, Isossakyrössä, josta tuotu terva, nähtävästi veneillä Kyrönjokea myöten, pari kertaa mainitaan myödyn Voitbyn kylässä Mustasaa-

¹ M.A., kartta E 39 1/1 1712; poltetaan 24 tynn. tervaa vuodessa.

² Vaasan t.k. 17. 3. 1649.

³ M.A., karttakokoelma E 45 3/1 1706.

⁴ Vaasan t.k. 4. 1. 1643, 2. 3. 1657, 16. 5. 1642.

⁵ Vaasan kemnerioikeuden pöytäkirja 7. 8. 1652. — Sundomilainen myönyt 12 tynn. tervaa.

⁶ M.A., karttakokoelma E 32 5/1 1707.

⁷ Vaasan t.k. 5. 12. 1640 ja 16. 2. 1657 — laihialainen talonpoika myönyt 12 tynn. tervaa.

⁸ Vaasan kemnerioikeuden pöytäkirja 22. 4. 1654.

nessä Kyröjoen varrella¹, Ilmajoen pitäjän Kauhajoen, Jalasjärven ja Seinäjoen kylissä.² Vöyrin satamassa Kyröjoen suulahdessa oli tärkeä tervasatama, jossa syyskesällä oli suuret tervamarkkinat, missä Vaasan ja Uudenkaarlepyyn porvarit ostivat suuret määrät tervaa.³ Tervaa poltettiin Vöyrissä ja 1700-luvun alussa oli tervametsää Mäkipään, Miemoisten ja Kosken kylissä, vähän Rökiön ja Kiärklahden, muttei enään Bergbyn ja Östermaxmon kylissä.⁴ Uudenkaarlepyyn pitäjässä mainitaan tervanpolttoa Öfverjeppon, Vexalan ja Pensalan kylissä, mutta 1700-luvun alussa oli Munsalan kylässä tervametsää vain kotitarpeiksi.⁵ Lapuan pitäjistä mainitaan tervaa tuodun kaupunkiin Kuortaneen kylästä — edellä on mainittu Kuortane ja Töysä tervanpolton tekniikan kehityksestä puhuttaessa⁶ —, Pietarsaaresta esiintyy Purmojärven kylä lähellä Lappajärveä.⁷ Samanlaisia tervasatamia kuin Vöyrillä oli 1600-luvulla Kruununkylässä, Lohtajalla, Kalajoella ja Pyhäjoella, joista semminkin Kalajoen ja Pyhäjoen satamat esiintyvät usein senaikaisissa asiakirjoissa.⁸ Nämä maaseudun tervasatamat olivat luonnollisesti syntyneet asianomaisen jokivarren asutuksen tervantuotannon perusteella. Valitettavasti senaikaisissa asiakirjoissa ei ole mitään sellaisia tietoja, joista ilmenisi, kuinka kauaksi sisämaahan päin tervanpoltto oli jokivartta myöten levinnyt. Mutta melkoisen varmasti voidaan olettaa, että tervanpoltto tällä alueella 1600-luvulla ei vielä ollut ehtinyt sanottavasti jokisui-

¹ Vaasan t.k. 2. 4. 1641, 4. 2. 1643, 12. 2. 1646; Vaasan kemnerioikeuden pöytäkirjat 31. 12. 1651 — isokyröläinen talonpoika tuonut kolmella hevosella tervaa Vaasaan —, 19. 1. 1652 — samoin kolmella hevosella 6 tynnyriä tervaa.

² M.A., karttakokoelma E 6/1 1706, E 45 7/1 1796, E 45 21/1 1708, E 45 15/1 1706.

³ Vaasan t.k. 19. 11. 1651; Uudenkaarlepyyn t.k. 13. 7. 1668 ja 10. 7. 1683.

⁴ Vaasan t.k. 15. 2. 1640; M.A., karttakokoelma E 20 9/1 1710, E 20 6/1 1706, E 22 7/1 1709, E 22 22/1 1711, E 22 9/1 1709.

⁵ Uudenkaarlepyyn t.k. 29. 8. 1661, 13. 6. 1663 ja 8. 2. 1664; M.A., karttakokoelma 14 7/1 1711.

⁶ Uudenkaarlepyyn t.k. 3. 8. 1653 ja 2. 3. 1661.

⁷ Pietarsaaren t.k. 26. 3. 1660.

⁸ Kokkolan t.k. 16. 5. 1660, 16. 4. 1651, 6. 4. 1650 ja 30. 4. 1650, Oulun t.k. 7. 9. 1642, 11. 11. 1647, 22. 8. 1640, 21. 8. 1641 ja 7. 9. 1642.

den rintamaita ylemmäksi; asutus oli vielä harvaa, keskittyen rannikkovyöhykkeelle. Yrjö Koskinen laskee koko Pohjanmaan asukasmäärän, 1595 vain 30,000 hengeksi¹ ja sata vuotta myöhemmin, 1692, oli Pohjanmaan henkikirjoissa oleva asukasmäärä 22,930 (josta kaupungeissa 2,423²), mikä vastaa n. 44,000 asukasta (1698 se oli alentunut n. 34,000:een). Samaa todistaa sekin, että Kokkolan pitäjään kuuluvassa silloisessa Perhon kylässä, joka on 8—10 peninkulmaa Vetelinjoen suusta, vielä 1758 tervaa poltettiin kovin vähäsen.³ Sitä merkillisempi on tervanpolttovyöhykkeen edellä todettu ulottuvaisuus kauas sisämaahan etelämpänä, Lappajärvelle, Kuortaneelle, Töysään ja Ilmajolle asti. Tähän taasen on syynä se, että jo 1600-luvun alussa Kaarle IX:n toimesta nämä Pietarsaaren ja Kyrön vanhain pitäjät takamaat asutettiin, osaksi lähettämällä sinne siirtokunnan Ruotsista Jöran Svanin johdolla — Lappajärven kappelissa pidettiin ruotsalaisia jumalanpalveluksia Isoonvihaan asti —, osaksi kiinnittämällä lappalaisia uutisasukkaiksi. Osaksi lienee sinne tullut myöskin uutisasukkaita Savosta päin.⁴ Todennäköisesti tervanpoltto juuri Ilmajoelta oli levinnyt maakunnan rajan toisellekin puolelle, sillä ainakin kerran käsittelynalaisena aikakautena mainitaan tervaa tuoduksi Vaasaan Ruovedeltä (johon silloin kuuluivat Pohjanmaan nyk. rajapitäjät Ätsäri ja Virrat). Tervaa oli kuormassa vain yksi tynnyri.⁵

Pohjois-Pohjanmaalla tervanpoltto ei ulottunut iin pitäjää kauemmaksi. Kemissä sitä ei harjoitettu siihen aikaan⁶, eikä vielä 1700-luvullaakaan; siellä lohenpyynti oli kaikki kaikessa. J. A. Cajanus sanoo 1660-luvulla Oulujärven seudusta, että siellä asukkaat harjoittavat elinkeinoinaan metsästystä ja kalastusta; tervaa poltetaan vain Oulun läheisemmissä kylissä, koska ter-

¹ Yrjö Koskinen, »Nuijasota», s. 288, not. 1.

² K. E. F. Ignatius, »Bidrag till Södra Österbottens historia», ss. 71—72.

³ M.A., karttakokoelma E 7 2/15 1758.

⁴ Hans Henric Aspegren, »Försök til en historisk, Geometrisk och physico-oeconomisk beskrifning öfwer Pedersöre sockn i Österbotn, Andra l. historiska delen», väitöskirja, ss. 65—67.

⁵ Vaasan t.k. 3. 1. 1644.

⁶ M.A., karttakokoelma F 22 10/1 1707.

van kuljetus etäämpää ei kannata.¹ Kainuu ei siis vielä ollut avaantunut tervanpoltolle.

Pohjanmaan tervanpolttovyöhyke ulottui siis tervakomppaniain aikakautena suunnilleen seuraavasti: etelästä Mustasaa-
relle asti se alkoi vasta parin peninkulman päästä rannikolta ulottuen siitä sisämaahan päin Kyrönjoen, Lapuanjoen ja Ähtävänjoen latvoille asti; tämän yhtenäisen alueen länsiosassa Vähäkyrö oli jokseenkin vailla tervanpolttoa. Mustasaaresta vyöhyke ulottui pitkin rannikkoa pohjoiseen, loppuen Iin pitäjässä ja ol-
len Kokkolan tienoilta alkaen todennäköisesti vain muutaman peninkulman levyinen.

Toinen tervanpoltton päävyöhyke oli Sisä-Suomessa, Saimaan ja sen kanssa venekulkuyhteydessä olevan Päijänteen vesistön varsilla; pienempiä alueita oli Lounais-Suomessa ja Uudella-
maalla.

Sisä-Suomen tervanpoltto oli mahdollinen vain sen kautta, että terva voitiin kuljettaa veneteitse lähellä merta olevaan Lappeenrantaan; luoteessa tämän tervanpolttovyöhykkeen erotti Pohjanmaan tervanpolttovyöhykkeestä vain Rautalammin hallintopitäjän läntiset osat, joista ei päästy veneillä Saimaan vesistöön. Sisä-Suomen ja Lappeenrannan—Viipurin välinen yhteys oli mahdollinen tietenkin vain sulan veden aikana. Talvella, rekikelillä, näkyy jo tänä aikakautena olleen vilkkaanlainen yhteys Savon ja Pohjanmaan kaupunkien välillä; »Savoksi» luettiin silloin, kuten seuraavillakin vuosisadoilla, koko Rautalammin hallinnollinen pitäjä. Tämä liikenne suuntautui etupäässä Uudenkaarlepyyn, Pietarsaaren ja Kokkolan kaupunkeihin. Savosta tuotiin vuosisadan loppupuolelta alkaen viljaa, etenkin ohraa, joka oli markan-pari kalliimpaa kuin »Kyrön ohra», jotavastoin Savon ruis oli »Kyrön ruista» halvempi², ja sinne vietiin suolaa, josta savolainen sai maksaa hiukan enemmän kuin pohjalainen talonpoika, vaikka jälkimäinen voikin saada suolan luotolla, jota savolaiselle ei myönnetty.³ Tuomio-
kirjoista käy selville, että edellämainitut kolme Keski-Pohjan-

¹ »Å. T.», 1777, n:o 17, »Paldamo».

² Pietarsaaren t.k. 8. 12. 1702, 19. 12. 1703, 23. 12. 1797 ja 28. 11. 1708, Kokkolan t.k. 10. 2. 1696, Uudenkaarlepyyn t.k. 3. 4. 1684.

³ Pietarsaaren t.k. 18. 12. 1700.

maan kaupunkia olivat yhteydessä Rautalammin, Viitasaaren, Kivijärven, Palvasalmen, Keuruun, Ruoveden, jopa Mikkelin, pitäjän kanssa.¹ — Näitä Savon ja Keski-Pohjanmaan kaupunkien kauppareittejä myöten tuli 1600-luvun puolimaissa, tervakompaniain alkuaikoina, Savosta myöskin tervaa poikki Pohjanmaan ja Sisä-Suomen tervavyöhykkeiden välisen tervattoman alueen, mitä ei tiettävästi seuraavana aikakautena koskaan tapahtunut. Tervaa ei Savosta mainita tuoduksi muualle kuin Kokkolaan; ensimmäisellä kertaa kolme talonpoikaa Rautalammin pitäjältä Savonmaassa 1654 olivat tuoneet 18 tynnyriä — siis ainakin 9 kuormaa, toisella kertaa 1658 kerrotaan muutamien Savon talonpoikien tuoneen tervaa ja kolmannella kerralla 1662 Kokkolan porvari velkoo Viitasaaren talonpojalta 7 kuparitalaria vastaten 1 1/3 tynnyriä, jotka porvarilta on mennyt talonpojan tervatynnyreiden täyttämiseen.² Vuosisadan lopulla ei tervaa enää Savosta Kokkolaan tuotu: maaherra Grass tiukkaa Kokkolan porvareita yleisillä raastuvanpäivillä 1692 m.m. sen johdosta, että talonpojat ovat valittaneet Kokkolan porvareiden ostavan tervaa Savon talonpojilta maanselän toiselta puolelta, johon porvarit vastaavat, ettei »mitään tervaa ole Savonmaasta tullut sitä vähemmän sellaista on ostettu, vaikkakin talonpojat valheellisesti sellaista ovat hänen Armolleen ilmoittaneet».³ — On mahdotonta todeta, mikä oli syynä siihen, että tervaa kuljetettiin maitse niin pitkän matkan takaa, vaikkakin vain lyhyen ajan. Kenties Kokkolassa tervanhinnat olivat silloin tuntuvasti korkeammat, tai suolan hinnat alhaisemmat, kuin Lappeenrännassa; niihin aikoihinhan tervakompanian haitallinen seuraus Viipurin terva- ja suolakauppaan oli jo ehtinyt vaikuttaa.

Terva oli jo 1600-luvulla Suomen tärkein lähde, josta rahaa ulkomailta tuli Suomeen. Tervasta saatuun rahaan perustui sekä yksityisen että maan alkava, vaikka silloin vielä varsin vaatimaton rahatalous. Olihan ajoittain tervanvienti arvoltaan ainakin yhtä suuri, kuin kaikkien muiden vientitavarain arvo yhteensä. Voidaan arviolta laskea, että vuosisadan aikana

¹ Uudenkaarlepyyn t.k. 15—27. 9. 1658 ja 3. 4. 1684, Pietarsaaren t.k. 3. 5. 1682, Kokkolan t.k. 17. 2. 1654 ja 8. 3. 1662.

² Kokkolan t.k. 17. 2. 1654, 3. 3. 1658 ja 8. 3. 1662.

³ Kokkolan t.k. 9. 1. 1692.

maasta vietiin vuosittain keskimäärin 50,000—70,000 tynnyriä tervaa, josta yksistään tervanpolttajat saivat keskimäärin 150,000—210,000 kuparitalaria vuodessa, lukuunottamatta porvareiden ansiota; vuosisadan loppupuolella vuotuinen rahantulo tervasta oli kohonnut keskimäärin 270,000 kuparitalariin, josta yksistään Pohjanmaan tervanpolttajien osalle tuli n. 150,000 kuparitalaria. Nämä vaatimattomilta näyttävät summat olivat senaikaisiin oloihin nähden huikean suuria. Eniten tervarahoja tuli molempiin päätervanpolttoalueisiin, Pohjanmaalle ja Sisä-Suomeen, jonne tervarahoilta ostettiin tärkein, välttämätön ulkomaantuote, suola, mikä siihen aikaan oli 5 jopa 11 kertaa kalliimpi kuin terva¹, ja tervarahoilta maksettiin kruunun ulosteot. Mutta tervakauppa toi rahaa myöskin tervakaupunkien porvareille, Tukholman tervakomppanioille ja valtiolle, sekä tulina että kruununmaksuina. Täten tervarahat varmasti huomattavassa määrässä helpottivat sen Kaarle XI:n suorittaman valtakunnan valtiotalouden vakaannuttamisen, jonka varassa sitten suuri Pohjan sota käytiin.

Terva Isosta vihasta Suomen sotaan.

Tervakauppaseuran yksinoikeuden päätyttyä 1712 oli tervakauppa kaksi vuotta vapaana, jonka jälkeen se uudelleen 1714—1717 oli monopolisoituna; mutta kun Suomi, valtakunnan päätervantuottaja, sillä välin oli joutunut venäläisten haltuun, ei tällä viimeisellä tervakomppaniolla ollut mitään merkitystä maailmanmarkkinoilla.²

Isonvihan päätyttyä otettiin esille kysymys tervakaupan uudelleen monopolisoimisesta. Hallitus ei kuitenkaan ryhtynyt yksin päättämään asiaa, vaan tiedusteli ainakin Pohjanmaan kaupunkien mielipidettä siitä. Kristiinankaupungin raastuvankokouksessa 15. 4. 1724 porvaristo käsitteli asiaa, tullen luonnollisesti kielteiseen tulokseen; kuluneena talvena porvarit ovat talonpojalle maksaneet tervatynnyristä 9—10 kuparitalaria,

¹ Uudenkaarlepyyn t.k. 18. 8. 1645, Pietarsaaren t.k. 18. 12. 1700 ja 7. 8. 1701. Kokkolan t.k. 2. 3. 1695, 8. 12. 1709 y.m.

² Fyhrvall, m. t., ss. 79—80.

Tukholmaan kuljetettuna se on porvarille tullut maksamaan 14 kuparitalaria ja Tukhoman kauppiaat ovat siitä maksaneet 17—18 kuparitalaria. »Tämä vapaa kauppa on osoittautunut olevansa sekä tukholmalaisille kauppiaille kuin myöskin tämän kaupungin porvaristolle huviksi, hyödyksi ja vaurastumiseksi semminkin tässä hävitetyssä ja enimmäkseen autiossa seudussa.»¹ Vaikkei toisten Pohjanmaan kaupunkien tuomiokirjoista löydykään mitään mainintaa asiasta, on kuitenkin varmaa, että siitä on myöskin muilta Pohjanmaan kaupungeilta tiedusteltu; olihan Kristiinankaupunki vähäisin tervanviejä Pohjanmaalla. Yhtä varmaa on, että muutkin Pohjanmaan kaupungit asettuivat yhtä kielteiselle kannalle tervakaupan monopolisoimiseen nähden, kuin Kristiinankaupunki. Kun kuitenkin tervan hinnat maailmanmarkkinoilla 1729 huimaavasti putosivat² ja samalla myöskin Suomessa, niin, että kun Pietarsaassa tervatynnyristä 1722 oli maksettu 6 kuparitalaria, Kristiinankaupungissa 1724 9—10 kuparitalaria ja Kokkolassa vielä 1730 10 kuparitalaria,³ Haminan porvarit 1730-luvulla tarjoavat Haminassa tervatynnyristä vain 4¹/₂ ja Lappeenrannassa 2¹/₂ kuparitalaria, jopa Haminassa vihdoinkin vain 3¹/₄—3¹/₂ kuparitalaria (Haminan porvarit eivät lopulta tahtoneet lainkaan ostaa talonpojilta tervaa)⁴, niin valtiopäivien kamari-, talous- ja kauppavaliokunta 1738—39 valtiopäivillä ehdotti taasen perustettavaksi »kansallisen komppanian tervakaupan suojelemiseksi» ja kauppa- ja teollisuusvaliokunta kannatti ehdotusta. Vuonna 1731 olivat valtiopäivät antaneet tervan myömisensä ulkomailta joidenkin komissionärien haltuun,» josta oli seurauksena, että terva nopeasti nousi 24 flaamilaiseen puntaan lästiltä Hollannissa.»⁵ Tervan monopolisoimisesta ei kuitenkaan tullut enää mitään.

¹ Kristiinankaupungin t.k. 15. 4. 1724.

² »Å. T.», 1791, n:o 36, »Strödde underrättelser om tilståndet i Österbotten omkring förra hälften af innevarande seculum».

³ Pietarsaaren t.k. 11. 6. 1722, Kristiinankaupungin t.k. 15. 4. 1724 ja Kokkolan toimituskirja 1730—38, Kokkolan raatihuoneen arkistossa.

⁴ Sigurd Nordenstreng, »Fredrikshamns stads historia», ss. 165—169, Rudenschöld, m. t., s. 37.

⁵ »Kammar, oeconomie och kommerce-deputationens acter 1738—39», R.V.A.

Isonvihan päätyttyä Uudenkaupungin rauhassa 1721 oli tervanpoltto ensimmäisiä elinkeinoja, jotka uudelleen nousivat sodan hävityksestä, sillä se ei vaatinut kirvestä, puukkoa, sahaa ja höylää enempää työvälineitä eikä pitempiaikaista esityötä kuin kaskeaminenkaan, jotavastoin pellon- ja karjanhoito tarvitsivat pitemmän ajan päästäkseen alkuun ja tuottaakseen talonpojalle tuloja. Pikkuvihan jälkeen Mathias Pazelius 1746 tutkimuksessaan »Tanekar om landthushållningens förbättrande i Österbotn»¹ toteaa, että edellisen sodan jälkeen talonpoika ei saanut mitään pelloistaan, jotka olivat umpeenkasvaneita, mutta tervanpoltolla saatiin porvarilta rahaa, suolaa y.m., tervarahoilla ostettiin lehmät, hevoset ja muu, mitä tarvittiin alkuun pääsemistä varten, niillä maksettiin rasittavat verot. Ilman tervanpolttoa olisi perinjuurin hävitetyn Pohjanmaan ollut mahdotonta päästä jalkeille pitkiin aikoihin.

Pohjanmaan tervanpolttoon Isonvihan jäljet niinollen eivät vaikuttaneet millään tavalla lamaannuttavasti rauhan tultua. Sisä-Suomen tervanpolttoon Isonvihan seuraukset olivat mul-listavat. Uudenkaupungin rauhassa Viipuri, Sisä-Suomen tähän-astinen merisatama, joutui Venäjän puolelle rajaa. Yhteys Sai-maan vesistön ja Suomenveden pohjan välillä katkesi. Sisä-Suomen merisatamaksi tuli Vehkalahti—Hamina. Maamatka Lappeenrännasta mereen piteni tämän kautta n. 5 peninkul-masta lähes 10 peninkulmaan, n. 100 %:lla. Ennen oli 5 penin-kulman maamatka kallistanut tervan Viipurissa 21 %:lla (1721 Viipurissa terva oli 33 % kalliimpaa kuin Lappeenrannassa)² ja maamatkan nyt pidennyttyä kaksinkertaiseksi tuli erotus vieläkin suuremmaksi; 1725 terva Haminassa maksoi 50 %, 1735 80% enemmän kuin Lappeenrannassa³, t.s.: talonpoika sai Lappeenrannassa suhteellisesti sitä myöden vähemmän kuin ennen, sillä Haminan ja Viipurin tervanhinnat eivät riippuneet Lappeenrannan hinnoista, vaan päinvastoin. Sisä-Suomen ter-vanpolttajat, jotka ennen olivat saaneet tervastaan n. $\frac{5}{6}$ meren-rannikon tavallisista tervanhinnoista, saivat siis Uudenkaupun-

¹ »Finska Deputationens protocoill och acter 1746—47», R.V.A.

² Ruuth, m. t., ss. 339 ja 612, not. 3.

³ Rudenschöld, m. t., s. 36 ja A. R. Cederberg, »Pohjois-Karjalan kauppaolot vuosina 1721—1775», s. 70.

gin rauhan jälkeen vain $\frac{2}{3}$ — $\frac{5}{9}$ niistä. Aivan heti rauhan tultua tämä epäedulliseksi muuttunut suhde ei ehtinyt vielä ratkaisevasti vaikuttaa: tervanhinnat olivat huomattavasti nousseet Isonvihan edellisistä hinnoista (3—4 kuparitalarista 6—10 kuparitalariin) ja suuressa rahantarpeessaan talonpojat kävivät käsiksi tervanpolttoon, tuohon vanhaan rahanhankintakeinoon. Sisä-Suomesta, jossa talonpojat vuosittain polttivat 40—50 tynnyriä tervaa, tuotiin vielä vuosittain Lappeenrannan kautta 15,000—18,000 tynnyriä tervaa Haminaan¹, siis n. $\frac{1}{2}$ siitä, mitä Viipurista edellisen vuosisadan loppupuolella vietiin. Mutta kun sitten, kuten edellä on mainittu, tervan hinnat 1729 hui- maavasti alenivat, tuntuivat muuttuneen tilanteen seuraukset. Vuonna 1736 vietiin Haminasta enää vain 6,238 tynnyriä tervaa ja 2,598 tynnyriä pikeä (mikä vastasi yhteensä n. 10,000 tynnyriä tervaa). Pikkuvihan päättäneessä Turun rauhassa joutuivat myöskin Hamina ja Lappeenranta Venäjän puolelle rajaa. Saimaan vesistöalue, lukuunottamatta eteläisintä Venäjän hal- tuun joutunutta osaa, menetti tämän kautta kokonaan yli puoleksi vuosisadaksi merkityksensä sisämaan ja meren välisenä vesitienä, sillä Suomen uuden itäisen sataman, Loviisan, ja Sai- maan vesistön välinen maamatka oli niin pitkä, että se siirsi Saimaan alueen kokonaan liikennepakon vyöhykkeeseen, josta halpojen tavarain kuljetus merenrannikolle ei enää kannatta- nut. Tervanpolttokausi Sisä-Suomessa loppui, kaskenpoltto- kausi alkoi. Vain Saimaan Venäjälle joutuneen eteläpään ympä- rillä poltettiin tervaa tämän jälkeen; 1754 vietiin sitä Lappeen- rannasta ja Haminasta yhteensä 372 $\frac{1}{2}$ lästiä, eli 4,370 tynny- riä.² Sata vuotta aikaisemmin tuli tervaa Saimaan vesistön alueella kymmenen kertaa enemmän.

Tervanpolton loppuessa Sisä-Suomessa väheni aluksi Suomen kokonaistervanvalmistus samassa suhteessa. Valtakunnan ter- van ja pien vienti ulkomaille oli Kaarle XII:n aikana ollut vuo- sittain 120,000 tynnyrin tienoilla, Uudenkaupungin rauhan jäl- keisenä vuotena se oli vain 60,000 tynnyriä.³ Osa vähennyk-

¹ Rudenschöld, m. t., ss. 35—36.

² Nordenstreng, m. t., s. 505.

³ »Commerce deputationens protocoll och acter 1723», Eman. Swe- denborgin memoriaali Ruotsin kauppabalanssista 5. 2. 1723, R.V.A.

sestä johtui luonnollisesti siitä, että Isossavihassa suuresti vähentynyt Pohjanmaan väestö ei voinut polttaa yhtä paljo, kuin ennen Isoavihaa. Tilivuotena 1. 4. 1736—1. 4. 1737 vietiin Ruotsin valtakunnasta tervaa 51,062 $\frac{1}{2}$ tynnyriä sekä pikeä 15,342 tynnyriä, yhteensä 66,404 $\frac{1}{2}$ tynnyriä (pikitynnyrit tervatynnyreiksi muutettuina n. 73,000 tervatynnyriä).¹ Kuten edellä on mainittu, olivat tervan hinnat 1730-luvulla erinomaisen alhaiset, mikä luonnollisesti vaikutti haitallisesti tervanpolton levenemiseen uusille alueille ja aiheutti vähenemisen tervanvientiä, mikä luonnollisesti vaikutti haitallisesti tervanpolton levenemiseen uusille alueille ja aiheutti vähenemisen tervanvientiä. — Seuraavilta vuosikymmeniltä puuttuu tietoja valtakunnan tervanvientiä. Vuodesta 1759 alkaen on olemassa summittainen tilasto valtakunnan pien ja tervan viennistä ja 1764 alkaa yksityiskohtainen kauppatilasto, josta ilmenee m. m. eri tapulikaupunkien tervan ja pien vuotuinen vientimäärä ulkomaille.³ Helpomman yleiskatsauksen saamiseksi muutamme seuraavassa pikitynnyrit tervatynnyreiksi laskemalla 3 tynnyristä tervaa saatavan 2 tynnyriä pikeä.⁴ Valtakunnasta vietiin ulkomaille 1759 12,091 tynnyriä pikeä ja 102,416 tynnyriä tervaa, vastaten siis yhteensä 120,500 tervatynnyriä, 1760 143,400 tervatynnyriä, 1764 14,893 $\frac{3}{4}$ tynnyriä pikeä ja 81,527 tynnyriä tervaa, vastaten siis yhteensä n. 103,000 tervatynnyriä. 1765 oli vienti 122,000 tervatynnyriä, 1770 98,000 t.-tyynn., 1775 112,000 t.-tyynn.; 1780 160,000 t.-tyynn., 1785 135,000 t.-tyynn., 1790 165,000 t.-tyynn., 1795 176,000 t.-tyynn., 1800 209,000 t.-tyynn. ja 1805 190,000 t.-tyynn. Keskimääräinen vuosivienti oli 1760 luvulla 116,700 tervatynnyriä, 1770-luvulla 125,000 t.-tyynn., (kokonaisvienti 183,000 tynnyriä enemmän kuin ed. vuosikymmenellä), 1780-luvulla 160,000 t.-tyynn., (350,000 tynn. kasvu), 1790-luvulla 164,000 t.-tyynn. (40,000 tynn. kasvu) ja 1800—1808 177,000 t.-tyynn. (130,000

¹ »Kammar ekonomie och kommerce deputationens acter 1738—39», kauppakollegin selostus kauppabalanssista, R.V.A.

² »Commerce kollegii arkiv, Utredningar, Tab. 2, Jämförande extract».

³ »Commercé kollegie arkiv, Årsberättelser, Utrikes handel, Ser. 2», R.V.A.

⁴ Junelius, m. t., s. 32; Leinberg, m. t., III osa; Carpelan, m. t., s. 69.

tynn. kasvu). Valtakunnan tervanvienti siis kasvoi viidessä vuosikymmenessä yli 50%:lla. Varsinkin 1770-luvun loppu- ja 1780-luvun alkuvuosina tervanvienti nopeasti nousi, mikä oli seurauksena sodan johdosta kasvaneesta tervankäytännystä sekä huimaavasti nousseista tervanhinnoista.¹ Tervan ja pien vienti oli 1770—76 ollut vuosittain keskimäärin 113,000 tervatynnyriä ja 1777—82 keskimäärin 166,000 tervatynnyriä. Rauhan tultua vienti aleni parillakymmenellä tuhannella tervatynnyrillä vuodessa ja hinnat putosivat vielä enemmän; 1774 oli tervan ja pien vientiarvo ollut 262,000 riikintalaria, 1775 254,000 rt., 1776 318,000 rt., 1777 606,000, 1778 559,000, 1779 543,000, 1780 551,000, 1781 603,000 ja 1782 534,000 rt, mutta 1783 vain 269,000, 1784 289,000, 1785 254,000, 1786 263,000, 1787 269,000, 1788 249,000, 1789 296,000 ja 1790 362,000 rt. Pikitynnyrin vientiarvo oli 1774 ja 1775 ollut n. $3\frac{1}{2}$ riikintalaria, kohosi sitten niin, että se 1778 ja 1779 oli 6 riikintalaria eli 108 kuparintalaria, oli 1782 $4\frac{3}{4}$ riikintalaria ja putosi seur. vuonna $2\frac{1}{2}$:een, jossa se pienin vaihteluin oli vuoteen 1790, jolloin se nousi $3\frac{1}{4}$ riikintalariin. Tervan hinnat vaihtelivat samalla tavalla, ollen korkeimmillaan 1777, jolloin tynnyrin vientihinta oli $4\frac{1}{6}$ riikintalaria, putosi 1783 alle 2:n, ollen alimmillaan 1786—89 eli $1\frac{2}{3}$ rt, josta 1790 nousi $2\frac{1}{5}$ riikintalariin². Antti Chydenius sanoo Kokkolan »kaupungintaulukoissa»³ vuonna 1783: »Sitten kuin taistelevat merivallat ovat tehneet rauhan keskenään, ovat kaikki vientitavarat, terva, laudat, laivanrakennusaineet

¹ Vienti tervatynnyreiksi laskettuna oli: 1759: 120,600, 1760: 143,400, 1761: 108,700, 1762: 138,900, 1763: 129,300, 1764: 103,900, 1765: 122,300, 1766: 109,400, 1767: 104,400, 1768: 111,900, 1769: 95,100, 1770: 98,300, 1771: 113,700, 1772: 128,600, 1773: 114,100, 1774: 110,400, 1775: 111,600, 1776: 113,500, 1777: 148,600, 1778: 151,900, 1779: 165,300, 1780: 160,200, 1781: 194,500, 1782: 176,000, 1783: 146,400, 1784: 144,300, 1785: 135,100, 1786: 155,100, 1787: 162,100, 1788: 149,400, 1789: 175,500, 1790: 164,800, 1791: 164,100, 1792: 155,300, 1793: 164,900, 1794: 169,500, 1795: 176,000, 1796: 175,100, 1797: 154,700, 1798: 144,600, 1799: 171,100, 1800: 208,600, 1801: 187,500, 1802: 190,600, 1803: 189,200, 1804: 164,300, 1805: 190,900, 1806: 172,300, 1807: 140,300, 1808: 147,000, 1809: 63,200, 1810: 64,300.

² »Kommerce collegii arkiv, General sammandrag öfver Sveriges importer och exporter jämlikt rikets handels balancer», R.V.A.

³ »Stadstabelle», Kokkolan raatihuoneen arkisto.

j.n.e. pudonneet puoleen hintaan, mutteivät samassa suhteessa tuontitavarat; seuraavina vuosina useat Kokkolan kauppiaat — kuten muuallakin — tekivät vararikon ja talouselämä oli lamaannuksissa.

Tynnyristä tervaa oli talonpoika 1740- ja 1750-luvuilla saanut 9—13 kuparitalaria. Setelirahan arvon aletessa 1760-luvulla, nousivat tervan hinnat 15 jopa 18 kuparitalariin.¹ Sitä, paljonko talonpoika tervakaupan loistoaikana 1777—1782 Pohjanmaalla tervastaan sai, ei lähteistämme ilmene; Satakunnassa maksettiin 1780:n tienoilla 36 kuparitalaria tynnyristä tervaa. Vuonna 1787, hintain romahduksen jälkeen, Kokkolassa maksettiin tynnyristä tervaa talonpojalle 17—18 kuparitalaria ja 1796 jo 2 riikintalaria (36 kuparitalaria) ja ylitse.²

Valitettavasti edellämainittu kauppatilasto käsittelee vain vientiä ulkomaille; siitä siis ilmenee vain paljoko tervaa ja pikeä jokaisen tapulikaupungin meritullikamarin kautta kunkin vuonna ulkomaille vietiin. Koska Pohjanmaan kaupunkien päätervanostaja koko tämän kauden oli edelleenkin Tukholma, ei tilastosta selvene, paljoko tervaa Pohjanmaalta kaikkiaan vietiin, ainoastaan paljoko sieltä vietiin suoraan ulkomaisiin satamiin. Tilaston perusteella ei niinollen käy varmasti päätteleminen, mistä valtakunnan osasta viety terva oli lähtöisin. Etelä-Ruotsissa jo edellisen vuosisadan loppupuolelta asti melkoisessa määrässä valmistettu terva meni ulkomaille sikäläisten tapulikaupunkien välityksellä — tärkeimmät tervanviejät olivat Kalmar ja Kristianstad (edellinen vei tilaston mukaan vuosittain 2,000—14,000 tynnyriä tervaa, jälkimäinen 1,500—7,000 tynnyriä pikeä) ja Etelä-Suomen tapulikaupungit veivät tervansa niinkään suoraan ulkomaille; Etelä-Suomesta veivät ter-

¹ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Naringarna i Finland, Relation om landtmanna naringarnas i Finland tillstånd och beskaffenhet i Åbo och Björneborgs län med Åland författad af Pehr Adrian Gadd», R.V.A.

² »Finska deputationens acter 1746—67», R.V.A.; Junelius, m. t., ss. 27—29; Chydenius—Kalm, m. t., s. 29; Salmenius—Kalm, m. t., s. 50; K.V.A.H. 1759, vol. 19, s. 126; Ström, m. t., s. 112, viitta; »Å. T.», 1773, n:o 9, »Kortta Anmärkningar om Stor-Kyro Socken i Österbotten».

vaa ja pikeä Turku, Pori ja aivan mitättömät määrät Loviisa ja Helsinki, molemmat viimeainitut useina vuosina eivät vie-
neet niitä lainkaan. Etelä-Suomen kaupungeista vietiin 1765
2,500 tervatynnyriä (pikitynnyrit muutettuina tervatynnyreiksi),
1770 600 t.-tyynn., 1775 2,100 t.-tyynn., 1780 3,000 t.-tyynn., 1785
1,700 t.-tyynn., 1790 2,100 t.-tyynn., 1795 2,000 t.-tyynn., 1800
2,600 t.-tyynn. ja 1805 1,300 t.-tyynn. (suurin oli vienti 1803, jol-
loin Porista ja Turusta vietiin 7,400 t.-tyynn.). Etelä-Ruotsista
ja Etelä-Suomesta niinollen ei tullut juuri lainkaan Tukholmaan.
Mutta sinne tuli tervaa Pohjois-Ruotsista, Norrlannista; Uuma-
jan, Piitimen ja Luulajan kaupungeilla oli jo ensimmäisessä terva-
annosjaossa 1665 ollut 5,400 tynnyrin terva-annos, sitten ter-
vanpoltto oli siellä vähentynyt, niin että 1689 Uumaja koko-
naan menetti annoksensa, Piitime ja Luulaja saivat kumpikin
vain 240 tynnyrin annoksen.¹ Vuonna 1741 vietiin Uumajasta
288 tynnyriä, Piitimestä 1,561 tynn. ja Luulajasta 1,800 tynn.
tervaa², mutta tervanpoltto oli siellä 1700-luvun lopulla levinyt,
vaikkei läheskään samalla tavalla, kuin Pohjanlahden itä-
puolella, niin että 1788 Uumajasta vietiin 7,600 tynnyriä, Piiti-
mestä 1793 9,025 tynnyriä ja Luulajasta 1792—93 19,840 tyn-
nyriä tervaa, siis vuosittain näihin aikoihin yhteensä n. 26,000
tynnyriä.³ Tämä Norrlannin terva joutui suurimmaksi osaksi
Tukholman kautta maailmanmarkkinoille.⁴ Ei siis voi lähteä
siitä olettamuksesta, että kaikki Tukholmaan tuotu terva olisi
Pohjanmaalta lähtöisin, vaikka valtava osa olikin. Vaasan läänin
maaherran A. Tandefeltin valtiopäiville 1792 laatimasta
kertomuksesta⁵ ilmenee läänin kaupunkien tervanvienti koti-
ja ulkomaille. Sen mukaan vietiin niistä kotimaahan (Tukhol-
maan) ja ulkomaille n. 85,000 tervatynnyriä. Oulun läänin
molemmista kaupungeista Oulusta ja Raahesta vietiin 1790-

¹ Fyhrvall, m. t., taulukko III.

² »Cammar och Oeconomie Deputationernas Acter», Norrbottenin läänin maaherran kertomus 1746—47 v:n valtiopäivillä, R.V.A.

³ Djurberg, m. t., ss. 231—261.

⁴ Tuneld, m. t.

⁵ »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i länen», 1792, R.V.A.

luvun alussa Tuneldin mukaan¹ vuosittain 41,400—44,400 tynnyriä tervaa. Pohjanmaan kaupungeista oli vienti niinollen n. 126,000—129,000 tervatynnyriä. Vuosisadan keski-vaiheilla oli Pohjanmaan rahvaan tervanvienti n. 2% kaupunkien tervanviennistä; olettaen, että suhde ei ollut muuttunut, olisi se 1790-luvun alussa ollut n. 2,000—2,500 tynnyriä. Koko tervanvienti Pohjanmaalta oli niinollen näihin aikoihin n. 128,000—131,000 tervatynnyriä. Valtakunnan koko vienti ulkomaille oli 1790—93 vuosittain keskimäärin 162,000 tervatynnyriä, josta Tukholman osalle tuli 105,000 tervatynnyriä; Pohjanmaan tervanvienti koti- ja ulkomaille oli siis näihin aikoihin n. 80% valtakunnan ulkomaisesta tervanviennistä. Osa Pohjanmaalta Tukholmaan viedystä tervasta käytettiin tukholmalaisten omiin tarpeisiin, eikä siis joutunut ulkomaiseen kaupaliikkeeseen. Etelä-Suomen kaupungeista vietiin 1790—93 vuosittain keskimäärin 3,000 tervatynnyriä — rahvas sieltä ei vienyt tervaa ollenkaan —, joten koko Suomen tervanvienti oli 131,000—134,000 tervatynnyriä; tästä tuli Pohjanmaan osalle n. 98%, Etelä-Suomen osalle — paitsi Venäjälle joutunutta — 2%. Venäjälle kuuluvien Suomen kaupunkien, Viipurin ja Haminan, tervanvienti oli näihin aikoihin aivan mitätön; vuosisadan lopulla Viipurista vietiin tervaa «aivan vähän»² ja Haminaasta 1807 vain 1,752 tynnyriä.³ Koko Etelä-Suomesta vietiin vuosisadan lopulla n. 4—5% Suomesta viedystä tervasta, Pohjanmaalta n. 96—95%.

Sadassa vuodessa oli Pohjanmaan tervanvienti, verrattuna valtakunnan ja muun Suomen tervanvientiin, kasvanut tavattomasti. Pohjanmaalta yksistään vietiin nyt yhtä paljo tervaa, kuin koko valtakunnasta 100 vuotta aikaisemmin; 1600-luvun lopulla Pohjanmaalta vietiin 46% koko valtakunnan ja 57% Suomen tervamäärästä, 1700-luvun lopulla vastaavat suhdelluvut olivat 80% ja 95%. Terva oli siis nyttemmin, semminkin mitä Suomeen tulee, puhtaasti pohjalainen tuote.

Olisi mielenkiintoista seurata yksityiskohdittain Pohjanmaan tervanviennin kehitystä esillä olevana aikakautena, mutta tilas-

¹ Tuneld, m. t., ss. 364 ja 369.

² Ruuth, m. t., s. 613.

³ Nordenstreng, m. t., s. 505.

tollisen aineiston puutteessa se ei ole mahdollista muuta kuin aivan ylimalkaisesti. Junelius ilmoittaa 1745 1. 1.—30. 9. välisenä aikana Pohjanmaan kaupunkeihin tuodun 56,419 tynnyriä tervaa; tämän lisäksi hän arvioi oman kulutuksen ja rahvaan viennin n. 24,000 tynnyriksi — mikä määrä varmasti on suuresti liioiteltu —, joten Pohjanmaan koko tervanvalmistus Juneliuksen mukaan niihin aikoihin olisi ollut 80,000 tynnyriä.¹ Samaan aikaan maaherra Creutz valtiopäiväkertomuksessaan 1746 arvioi Pohjanmaalla poltetun tervamäärän vain 40,000 tynnyriksi ja arvelee sen siitä laskevan 25,000 tynnyriin, kunhan tervanpolttoa rajoittavat määräykset ovat ehtineet astua voimaan.² Muutamaa vuotta myöhemmin J. Chydenius arvioi Pohjanmaan tervanvalmistuksen 50,000 tynnyriksi.³ Maaherra Piperin valtiopäiväkertomuksissa 1751 ja 1755 ilmoitetaan Pohjanmaan kaupunkien ja rahvaan vieneen 1748—50 165,696 tynnyriä tervaa ja 3,900 tynnyriä pikeä, siis keskimäärin vuodessa 57,200 tervatynnyriä, ja 1751—54 246,102 tynnyriä tervaa ja 10,800 tynnyriä pikeä, eli vuosittain keskimäärin 65,600 tervatynnyriä.⁴ Todennäköisesti 1730-luvun tervanhintojen romahdus oli syynä siihen, että tervantuotanto Pohjanmaalla vasta 1740-luvulla nousi viisikymmentä vuotta aikaisemmin saavuttamaansa määrään. Vuosisadan loppupuolella tervanpoltto nopeasti kasvaa; tervanvienti kaksinkertaistuu 40 vuoden kuluessa.

Entä onko aikakauden kuluessa tapahtunut minkäänlaisia muutoksia tervanpolton maantieteellisessä levenemisessä Pohjanmaalla?

Mitä tulee tervanpolton levenemiseen pohjois-eteläiseen suuntaan, saamme kysymykseen vastauksen edellä esitettyjen numerotietojen pohjalla; kun lisäämme niihin, että eteläisimmältä Pohjanmaalta, Kaskisesta ja Kristiinankaupungista, tervaa 1791 vietiin n. 13,000 tynnyriä. Pohjois-Pohjanmaan, Oulun ja Raahan, tervanvienti oli siis 1790-luvun alussa n. 35 %, eteläisimmän Pohjanmaan, Kaskisen ja Kristiinankaupungin,

¹ Junelius, m. t., s. 29.

² »Cammar och oeconomie deputationens acter 1746—47», R.V.A.

³ Chydenius-Mennander, m. t., s. 6.

⁴ »Cammar och oeconomie deputationens acter», 1751—52 ja 1755—56, R.V.A.

n. 10 % ja muun Pohjanmaan, Kokkolan, Pietarsaaren, Uudenkaarlepyyn ja Vaasan, n. 55 % koko Pohjanmaan tervanvientiä. Sata vuotta aikaisemmin olivat vastaavat suhdeluvut olleet 27 %, 3 % ja 70 %. Vaikka suhdeluvut eivät voi olla aivan täsmällisiä, koska ne perustuvat kukin vain yhden vuoden tietoihin, voidaan niistä jokatapauksessa tehdä se johtopäätös, että tervanpoltto tämän aikakauden kuluessa oli erikoisen voimakkaasti levinnyt eteläisimmällä Pohjanmaalla ja Pohjois-Pohjanmaalla, viimemainitulla alueella nimenomaan Oulun kauppiirissä. Vuonna 1690 kaupungit tervanvientinsä puolesta olivat seuraavassa järjestyksessä: Kokkola, Vaasa, Oulu, Raahe, Uusikaarlepyy, Pietarsaari ja Kristiinankaupunki, sata vuotta myöhemmin seuraavassa: Oulu, Kokkola, Pietarsaari, Uusikaarlepyy, Raahe, Kristiinankaupunki—Kaskinen ja Vaasa. Kokkolan vienti 1690 oli lähes kaksi kertaa suurempi kuin Oulun, 1747—50 Kokkolasta vietiin vuosittain keskimäärin 13,342¹/₂ tervatynnyriä ja Oulusta 12,383 tervatynnyriä¹, 1790-luvulla oli Oulun vienti jo — ainakin ajoittain — suurempi kuin Kokkolan.

Seuraavassa koettamme runsaan lähdeaineiston perusteella selvittää tervanpolttovyöhykkeen ulottuvaisuutta itä-läntisessä suunnassa, sen levenemistä rannikolta sisämaahan päin ja niitä muutoksia, mitä tässä suhteessa sadan vuoden aikana oli tapahtunut. Koska tervanpoltto 1700-luvun keskiteenoon ja saman vuosisadan loppukymmenen välillä suuresti kasvoi, niin että se kaksinkertaistui, on tarkoitus myös, mikäli mahdollista, myöskin tarkastaa, onko tällä ajalla tervavyöhykkeen levenemisessä itä-läntisessä suunnassa muutoksia tapahtunut. — Vaikka aineisto onkin runsas, m.m. monien pitäjänkertomusten ansiosta, on tehtävä kuitenkin vaikea. Pohjanmaan silloiset pitäjät pohjoisesta Ruotsin rajalta aina Pietarsaarta myöten etelässä, ulottuivat nimittäin kapeina, pitkinä kaistaleina pitkin jokia rannikolta sisämaahan, eivätkä useimmat pitäjänkertomusten laatijat pitäjän elinkeinoja selostaessaan tee tarkkaa erotusta pitäjän alisen, keskisen ja ylisen osan välillä, korkeintaan puhutaan ylimalkaan vain ala- ja yläpitäjästä. Lukijan tehtäväksi jätetään silloin rajan vetäminen ala- ja yläpitäjän välillä. Pietarsaaren pitäjän

¹ Chydenius-Kalm, m. t., s. 7.

eteläpuolellakin varsinkin sisämaanpitäjien suuri laajuus vaikeuttaa saatavissa olevien tietojen tarkempaa paikallistamista; Lapuan pitäjä esim. käsitti luoteesta kaakkoon ulottuvan, 11 peninkulmaa pitkän kaistaleen Lapuanjoen keski- ja yläjuoksun varrella Alahärmästä Töysään, ja Ilmajokeen kuuluivat Lapuanjoen latvojen ja Kyrönjoen yläjuoksun ympärillä laaja alue Alavudelta idässä Kauhajoelle lännessä, 10 peninkulmaa idästä länteen ja 6 peninkulmaa pohjoisesta etelään. Yksityiskohtaisia, osittain kylä kylältä käsitteleviä, tietoja myöskin tervanpoltosta Pohjanmaalla on Pohjanmaan talonpoikaispurjehdusta tutki- maan asetetun komitean¹ pöytäkirjoissa ja Maanmittaushallituksen arkistossa säilytetyissä isojako- y. m. kartoissa, ja osittain maaherrojen kertomuksissa läänien tilasta.

Ala- ja Ylätorniossa ei vielä 1740-luvulla harjoitettu tervanpolttoa rahanhankintaelinkeinona, koska senaikaisten karttojen selostuksissa joko nimenomaan mainitaan, ettei tervanpolttoa asianomaisessa kylässä harjoiteta, taikka että tervaa poltetaan vain kotitarpeiksi.² Tornioista vietiin 1741 20 tynnyriä ja 1742 29 tynn. tervaa.³ Vuosisadan loppupuolella tervanpoltto leveni myös Tornionjokilaaksossa; esim. 1791 Tornioon tuotiin 2,376 tynnyriä tervaa.⁴ Ulkomaille vietiin Tornioista 1793 4,116 tynnyriä tervaa⁵, vaikka terva Tornioista tavallisesti vietiin Tukholmaan.

Kemissä (käsitti Kemijokilaakson Rovaniemeä ja Kemi-järveä myöten ja Simojokilaakson), ei poltettu tervaa myötäväksi vuosisadan alkupuoliskolla, vaikka nimenomaan mainitaan, että Maksniemen ja Simon kyläläisillä siihen olisi tilaisuutta.⁶

¹ »Den angående bondeseglationen i Österbotten tillförordnade undersökningscommissionens protocoll, Serien Kommissioner», R.V.A. Pöytäkirjat v:lta 1748.

² M.A., kartat F 27 8/1 1729, F 29 22/1 1741, F 29 1/3 1742 ja F 29 4/3 1748.

³ »Cammar och oeconomie deputationens acter», Norrbottenin läänin maaherran kertomus 1746—47 valtiopäivillä, R.V.A.

⁴ Djurberg, m. t., s. 279.

⁵ »Årsberättelser, Utrikes handel, Serien 2», R.V.A.

⁶ M.A., kartat F 22 19/1 1736, F 22 25/1 1737, F 22 20/7 1739.

Mathesius¹ ei myöskään mainitse tervanpolttoa kemiläisten elinkeinona. Sitä ei liioin harjoitettu vuosisadan loppupuolella; läänin maaherran valtiopäiväkertomuksessa vuodelta 1771 nimenomaan ilmoitetaan, ettei Kemian pitäjässä tervaa polteta myötäväksi.² Maakamreeri Eric Tulinbergin laatimassa lääninselostuksessa, joka 1782 on julkaistu »Åbo Tidningar»-lehdessä³, ei puhuta tervanpoltosta kemiläisten elinkeinoja lueteltaessa. — Lohenpyynti y.m. on kiinnittänyt kemiläisten harrastuksen, niin ettei tervanpolttoon ole ehditty käydä käsiksi.

I i n (käsitti myös Kuivaniemen, Häuikiputaan, Ylä- ja Alakiimingin) tervanpoltosta 1740-luvulla antaa edellämainittu talonpoikaipurjehdusta tutkivan komitean pöytäkirja seuraavat tiedot: Kuivaniemessä on poltettu tervaa kotitarpeiksi ja äskettäin ryhdytty polttamaan myös vähän kaupaksi, Olhavassa poltetaan vähän tervaa, Pohjois-Iin kyläläisistä puolet polttavat tervaa kotitarpeisiin ja myyvät sitä toisinaan, Etelä-Iin samoin, Pirttitörmän kylässä poltetaan metsää tervaksi niin paljo kuin on luvallista, Karjalan kylässä metsä käytetään tervanpolttoon, Häuikiputaalla harjoitetaan vähän tervanpolttoa, Kellon kylässä terva on ainoa tuote, josta rahaa saadaan; Ylä- ja Alakiimingin metsänkäytöstä ei mainita mitään. Karttaselitykset vahvistavat edelliset tiedot, poiketen niistä vain siinä, että 1740 Etelä-Iin kyläläisistä sanotaan, etteivät he ole tervanpolttoa harjoittaneet, koska tervametsä on pohjoispuolella jokea, 2 peninkulman päässä ja liian kaukana. Alakiimingissä mainitaan yhden talon karttaselityksessä tervanpolton olevan ainoan keinon verorahan hankkimiseksi.⁴ Kuivaniemen, Pohjois- ja Etelä-Iin asukkaiden tärkeimpiä elinkeinoja oli lohén- ja silakanpyynti. — Mathesius ilmoittaa pitäjän yläosassa harjoitettavan tervanpolttoa. Ter-

¹ P.N. Mathesius, »Geographisk beskrifning om Österbotten», väitöskirja julkaistu Upsalassa 1734 latinankielisenä, käänös »Suomi»-kirjassa 1843.

² »Oeconomie förordnings deputationens handlingar 1771—72», R.V.A.

³ »Å.T.», 1782, n:o 15, 17, 21.

⁴ M.A., kartat F 21 21/1 1735, F 21/1 1739, F 21 11/1 1732, F 21 6/1 ja 7/1 1732, F 21 1/1 1760, F 21 8/1 1732, F 21 23/1 1740, F 21 24/1 1740 ja F 21 25/1 1741.

vanpolttua ei Iin pitäjässä, joitakin ylämaan kyliä lukuunottamatta, harjoitettu näihin aikoihin erikoisella hartaudella. — Vuosisadan loppupuolella tervanpoltto näyttää liissä levinneen; edellämainitussa maaherran kertomuksessa v:lta 1771 Ii neljän muun pitäjän kerällä mainitaan Oulun tärkeimpänä tervanhankkijana (yhteensä näissä viidessä pitäjässä valmistetaan vuosittain 15,000—16,000 tynnyriä tervaa) ja Tulindberg mainitsee metsänkäyttömuotoina ensimmäisenä tervanpolton.

Oulun (ynnä Oulunsalo, Muhos ja Utajärvi) pitäjää ei käsitellä edellämainitussa komiteassa. Karttaselityksistä ilmenee, että vaikkakin kaupunkilaiset olivat pahasti kuluttaneet emäpitäjän metsiä, siellä kuitenkin poltettiin melkoisesti tervaa 1730- ja 1740-luvulla 3, 8, 12 tynnyriä taloa kohden, eikä tervametsä ollut kaukana.¹ Muhoksessa tervametsä sitävastoin oli etäämpänä, jopa 8 peninkulman päässä, tervanpoltto vähäisempi, paikoitellen vain hiukan ylitse oman tarpeen.² Utajärveä ja Oulunsaltoa ei kartoissa mainita. Mathesius mainitsee yhtenä Oulun pitäjän asukkaiden elinkeinoista tervanpolton. Vuosisadan loppupuolelta on edellämainittu maaherran kertomus, missä Oulu ilmoitetaan yhdeksi Oulun kaupungin tervanpolttopitäjistä ja Tulindberg mainitsee tervanpolton yhtenä emäpitäjän ja Muhoksen asukkaiden elinkeinoista. Maaherran kertomuksessa 1771 sanotaan Oulun alapitäjä jo niin metsättömäksi, että rakennushirsiä on ostettava naapuripitäjistä ja polttopuita on tuskin riittävästi.

Pohjois-Pohjanmaan sisämaanpitäjistä ei edellämainittu komitea luonnollisesti tiedä mitään, eikä liioin ole niistä karttoja tältä aikakaudelta.

Sodankylän kaukaisesta pitäjästä »Kemin Lapissa» ei voi odottaa tapäävansa mitään tervanpolttua. Sitä ei mainitakaan pitäjän elinkeinojen joukossa Sodankylän pitäjänkertomuksessa vuodelta 1784.³

¹ M.A., kartat F 20 1/1 1733, F 20 11/1 1738, F 20 8/1 1742, F 20 11/1 1742, F 20 7/1 1745.

² M.A., kartat F 20 2/1 1733, F 20 15/1 1734, F 20 14/1 1736.

³ »Å.T.», 1784 n:ot 22 ja 23, »Anmärkningar om Sodankylä socken i Kemi Lappmark».

K u u s a m o (ynnä Kuolajärvi) ovat myöskin vailla tervanpolttoa. Matka rannikolle on liian pitkä ja vaivaloinen, vaikka Kemi- ja Iijokea voidaankin hädin tuskin kulkea pitäjässä. »Tervanpoltton kautta täällä ei metsiä hävitetä, sillä sitä harjoitetaan ainoastaan kotitarpeiksi, kannoista ja juurista», sanotaankin 1772—73 julkaistussa pitäjäkertomuksessa.¹ Tulindberg ei liioin mainitse pitäjän elinkeinoja luettellessaan tervanpolttoa.

P u d a s j ä r v e s t ä antavat pitäjän kirkkoherra E. Castrén² ja Tulindberg jonkun verran ristiriitaisia tietoja. Edellinen ilmoittaa alapitäjäläisten polttavan tervaa, muttei kuitenkaan ylenmäärin; koska kuljetus Ouluun Iijokea myöten on kovin hankalaa ja maamatka ylen pitkä, jotavastoin yläpitäjäläiset polttavat kaskea; Tulindberg sitä vastoin sanoo yläpitäjässä harjoitettavan enemmän »vanhoja» elinkeinoja, tervan- ja kaskenpolttoa. Mathesius antaa samanlaiset tiedot kuin Castrén, jonka kai pitäjän kirkkoherrana täytyy paraiten tuntea pitäjänsä elinkeinot. — Edellämäinotussa maaherran kertomuksessa Pudasjärvi mainitaan suurena tervanpolttopitäjänä.

Oulujärven seutu, josta sittemmin tuli Suomen tärkein tervanpolttoalue, jakaantui kahden pitäjän, Paltamon ja Sotkamon, osalle; jälkimäiseen kuului Sotkamonreitin tienoo, siis Koivu- ja Ämmäkoskien takainen alue, edelliseen Oulujärven ympäristö ja Hyrynsalmenreitin varsi, edellämäinittujen koskien alapuolella oleva osa Kajaaninlääniä. Koivu- ja Ämmäkoskien takaa ei siihen aikaan voinut koskiveneellä päästä Ouluun.

P a l t a m o s t a (ynnä Säräisniemi, Vuolijoki, Ristijärvi, Hyrynsalmi, Puolanka ja Suomussalmi) puhuessaan Mathesius ei mainitse tervanpolttoa elinkeinona. Vuosisadan puolimaissa Eric Castrén väitöskirjassaan³ kuvaa tervanpoltton jo metsiä hävittäväksi elinkeinoksi. Sitä harjoitetaan »alapitäjässä», jota vastoin »yläpitäjäläiset» kaskeavat. Näinä viime vuosina, valittaa Castrén, jolloin tervanpoltto on maksanut vaivan, ovat metsät siellä niin kaadetut, että asukkaiden ennen pitkää lienee

¹ »K.V.A.H.», 1772 s. 82, Elias Lagus, »Utråg af en beskrifning öfwer Kusamo socken».

² »Å.T.», 1776, n:o 10, »Kortt Beskrifning öfver Pudasjärvi Socken i Österbotten».

³ Castrén — Kalm, m. t., § 19.

pakko lopettaa tervanpoltto ja kärsiä rakennus- ja polttopuiden puutetta, ellei tervanpolttoa ajoissa rajoiteta. Pitäjän alaosista on näinä vuosina ainakin 3,000 tynnyriä vuosittain laskettu koskiveneissä alas. Kajaanin porvaritkin ovat ryhtyneet polttamaan tervaa ja kuljettamaan sitä Ouluun. Myöhemmät kuvaajat tehostavat niinkään tervanpolton merkitystä pitäjässä, eräs kuitenkin vastustaen tervanpolton äkillistä kieltämistä, koska se riistäisi leivän köyhän kansan käsistä.¹ Useinmainitussa maaherran kertomuksessa vuodelta 1771 ilmoitetaan Kajaanin voutikunnassa vuosittain, Oulujärven ympärillä, poltettavan 3,440 tynnyriä tervaa ja sanotaan tervanpoltto ainoaksi keinoksi, jolla asukkaat voivat metsistään saada rahaa, koskei rakennushirsiä, pelkkoja eikä mastopuita voida uittaa alas kuohuvista koskista Ouluun. Metsää on yllin kyllin, eikä sen loppumista ole pelättävissä.

S o t k a m o n (ynnä Kuhmoniemi) elinkeinot Mathesius ilmoittaa samanlaisiksi, kuin Paltamon. Eric Castrén kertoo Sotkamossa harvoin tervaa poltettavan, koska sotkamolaisten on tullessaan ja mennessään vedettävä venheensä Koivu- ja Ämmäkoskien sivuitse lasteineen. — Samaan tapaan selittää Sotkamon elinkeinot Tulindberg.

Palaamme taas rannikolle.

H a i l u o d o n elinkeinoista puhuessaan ei Mathesius eikä Tulindberg mainitse tervanpolttoa. Saaren karttaselityksessä 1767 sanotaan nimenomaan, että se terva, jonka asukkaat polttavat juurista ja männyistä, riittää tuskin kotitarpeiksi.² Edellämainitussa maaherran kertomuksessa 1771 ilmoitetaan, ettei Hailuodossa tervaa polteta myötäväksi.

L i m i n g a n (ynnä Lumijoki, Kempele, Tyrnävä ja Temmes) pitäjän edustajat ilmoittavat talonpoikain purjehdusta tutkivalle komitealle, että pitäjän ainoa kauppatavara on voi — tervaa siis ei ainakaan kaupaksi 1740-luvulla valmistettu. Maaherra sanoo 1771 Limingan pitäjän niin metsättömäksi, että rakennus-

¹ G. R. Appellgren—P. Kalm, »Landtbrukets uphjelpande uti Paltamo sokn»; Tulindberg ja Oulun läänin maaherra J. F. Carpelan, »Underdånig beskrifning af Cajana stad och län» Leinberg. m.t., III osa.

² M.A., kartta F 21 26/2 1767.

hirretkin on ostettava toisista pitäjistä. Samaa sanotaan Limingan pappilan karttaselityksessä 1785¹ ja Tulindberg ilmoittaa tervanpolton olevan kielletyn pitäjässä.

S i i k a j o e l l a (ynnä Paavola, Revonlahti, Rantsila, Pulkila, Piippola, Pyhätä ja Kestilä) tervanpoltto vuosisadan alkupuolella oli Mathesiuksen mukaan »merkitykseltään vähäinen». Talonpoikain purjehduskomitean aikana ilmoitetaan emäkirkolla, Siikajoen kylässä, harjoitettavan tervanpolttoa, kuten aina ennenkin, Revonlahdella poltetaan myöskin tervaa, joka on näiden molempien kylien tärkein vientitavara. Etäämmällä merestä olevat kylät on jätetty komitean tutkimuksen ulkopuolelle, eikä niistä liioin ole karttoja tältä ajalta, jotenka on mahdotonta sanoa, kuinka kauas ylämaahan tervanpoltto vuosisadan puolimaissa oli ehtinyt. Pehkolan ja Luohuan (Paavolassa) sekä Kestilän karttaselityksissä 1760- ja 1770-luvulta² sanotaan tervanpolttoa harjoitettavan kaikissa pitäjän kylissä ja valitetaan sen vahingollisuutta metsille ja ehdotetaan nyttemmin kiellettäväksi, koska muuten tulee puute metsästä, rakennushirsistä y.m.s. tarpeista. Tästä päättäen tervanpolttoa on näillä main harjoitettu ainakin jo parikymmentä vuotta. — Tulindberg mainitsee tervanpolton pellon- ja karjanhoidon keralla pitäjän pääelinkeinoksi.

S a l o n i (ynnä Pattijoki ja Vihanti) kaikissa kylissä mainitaan purjehduskomitean pöytäkirjassa tervanpolttoa harjoitettavan myöskin myötäväksi ja omiksi tarpeiksi.³ Mathesius sanoo tervanpolton, laivanrakennuksen ja karjanhoidon pitäjän pääelinkeinoiksi, joilla asukkaat ansaitsevat rahaa. Karttaselitys on vain yhdestä talosta Pattijoelta; tervaa poltetaan vain kotiveroihin ja muihin tarpeisiin. Maaherran useinmainitussa kertomuksessa Salo, kuten Siikajokikin, ilmoitetaan tervanpolttopitäjäksi; näissä ynnä Oulun, Pudasjärven ja Iin pitäjissä poltettiin 1760-luvun loppupuolella vuosittain yhteensä 15,000—16,000 tynnyriä tervaa. Tulindberg sanoo pitäjän metsät kovin rasittuneiksi metsäpaloista ja liiallisesta tervanpoltosta.

P y h ä j o k i (ynnä Merijärvi, Oulainen, Haapavesi, Kärsä-

¹ M.A., kartta F 18 45/1 1785.

² M.A., kartat F 17 1/34 1767, F 16 1/9 1772 ja F 14 1/13 1777.

³ M.A., kartta F 10 1/1 1734.

mäki ja Pyhäjärvi) ulottuu pitkin siihen aikaan kulkelpoista Pyhäjokea syvemmälle sisämaahan, kuin mikään muu Pohjanmaan rannikkopitäjä Kemiä lukuunottamatta. Mathesius mainitsee tervanpoltton yhdeksi pitäjän pääelinkeinoista. Talonpoikain purjehduskomitean aikana rannikkokylistä vain Parhalahdenkylässä poltettiin tervaa niin paljon kuin laki salli, mutta Pohjan- ja Etelänkylissä joensuun ympärillä sekä Yppärinkylässä heikon metsän takia vain varsin vähän, niin ettei siitä riittä vietaväksi. Pirttikoskenkylässä peninkulman päässä jokisuulta poltetaan tervaa niin paljon, kuin on luvallista. Ylempänä olevista kylistä ei komitean pöytäkirjoissa mitään mainita. Kärttaselityksissä 1750-luvulta sanotaan: »Pohjankylällä on tervanpoltosta ja kalastuksesta ollut päätulonsa veroihin ja ravintoon katovuosina; mutta mitä nyt tervametsään tulee, on se enimmäkseen hävitetty, niin että tervanpoltto suurimmaksi osaksi on loppunut; ja sen polttamista 6 tai 7 peninkulman päässä ylhäällä pitäjässä ei lasketa kannattavan vaivaa ja kuluja.» Pirttikylässä tervanpoltto ennen oli paras tulolähde veroihin ja ravintoon katovuosina; nyt kulo on polttanut kylän metsän. Tervaa poltetaan ylempänä 4—5 peninkulman päässä n. 8 tynnyriä manttaalia kohden. Merijärven kyläläiset polttavat niinkään tervansa 4—5 peninkulman päässä yläpitäjässä. Piipjärven kylässä (Oulaisissa) tervanpoltto on jokseenkin hävittänyt metsän. Naapurikylässä Matkanivassa poltetaan vielä 24 tynnyriä manttaalia kohden, vaikka alakyläläiset nyttemmin tulevatkin sinne tervaa polttamaan. Mieluskosken, Ainalin ja Haapajärven kylissä (nyk. Haapaveden pitäjä) poltetaan tervaa $\frac{1}{4}$ —3 peninkulman päässä kylistä 24 tynnyriä, osaksi vähän ylikin suuren heikkouden takia, käyttäen myöskin juuria ja kantoja; alapitäjäläiset ovat tänä vuotena (1753) ruvenneet koloamaan kylien metsissä. Eteläisimmässä Haapajärven kylässä poltetaan vuosittain 28 tynnyriä tervaa.¹ — Pyhäjoki oli Pohjanmaan suurimpia tervantuottajia tänä aikakautena; 1730 Kokkola sai sieltä vielä 3,000 tynnyriä tervaa vuodessa, vaikka se

¹ M.A., kartat F 9 2/12 1754, F 9 8/20 1751, F 9 a) 1/4 48 1752, F 9 e 2/23 1753, F 9 d) 1/16 1753, F 6 a 8/21 1753, F 6 1/15 1752, F 6 6/2 1757.

jo oli joutunut Kokkolan kauppapiirin ulkopuolelle.¹ Maaherran kertomuksessa 1771 ilmoitetaan Pyhäjoella 1769—70 poltetun 7,000 tynnyriä tervaa, siis keskimäärin 3,500 tynnyriä vuodessa. Tulindberg ilmoittaa alapitäjäläisten pääelinkeinoksi pellon ja niityn hoidon, yläpitäjäläisten näiden lisäksi harjoittavan tervanpoltoa, kaskeamista ja vähin metsästyä.

Kalajoen (ynnä Rautio, Ala- ja Ylivieska, Sievi, Nivala, Reisjärvi ja Haapajärvi siihen aikaan veneillä kuljettavan Kalajoen laaksossa) emäpitäjän kylistä sanoo purjehduskomitea: Pohjankylässä on tervametsä 1 1/2 peninkulman päässä, muttei riittävästi luvallisen määrän polttamiseksi, Etelänkylässä, Rahjankylässä, Pitkäsenkylässä, Tyngänkylässä ja Käännäkylässä on riittävästi tervametsää, Metsäkylässä ja Taluskylässä sitävastoin poltettu loppuun, mutta ylempänä on riittävästi. Vientitavaroina mainitaan myös terva. Karttaselityksissä ilmoitetaan 1742 pari Käännän taloa polttavan tervansa 3 peninkulman päässä, 12 tynnyriä vuodessa manttaalia kohden² ja 1763—65 Etelänkylän asukkaiden polttavan tervaa säästävästi. Mathesius sanoo tervanpolton parhaiten hankkivan asukkaille elintarpeensa, Salmenius³ 1754 kertoo metsien emäkirkon puolella olevan paraasta päästä kaadettuja tai metsäpalojen hävittämiä, samoin kuin Alavieskassa. Ylivieskassa, Pidisjärvellä (Nivalassa) ja etenkin Reisjärvellä on vielä komeaa metsää; mutta nyttemmin ovat oman kylän miehet, jopa alapitäjäläisetkin 6—7 peninkulman päästä käyneet niihin käsiksi. Kalajoen lastauspaikalta vietiin 1753 tullitilien mukaan 5,600 tynnyriä tervaa; kuitenkin sanotaan, että myöskin lähimmät Hämeen asukkaat ovat tuoneet vähän tervaa tähän mukavaan lastauspaikkaan. Salmeniuksen ja Calamniuksen⁴ mielestä tervanpolto on kovin turmiollinen, koska se on syynä maanviljelyksen rappiotilaan; Salmenius väittää, että kevättalvella rikas kuin köyhäkin saa tavallisesti turvautua pettuun ja tammpileipään. — Maaherran kertomuksessa 1771 il-

¹ »Gamla Carleby expeditions book 1730—38», Kokkolan raatihuoneen arkisto.

² M. A., kartat F 2 a 1/2 1742 ja F 2 2/1 1763—65.

³ Christian Salmenius—P. Kalm, »Historisk och Oeconomisk beskrifning öfwer Calajoki sokn uti Österbottn», ss. 49—50.

⁴ Calamnius—Kalm, m. t. ss. 8—9.

moitetaan Kalajoella 1769—70 poltetun 7,294 tynnyriä tervaa, vuodessa siis 3,647 tynnyriä. — Tulindberg mainitsee alapitäjän elinkeinoiksi pellon- ja niitynhoidon, yläpitäjässä lisäksi tervanpoltton ja kaskeamisen.

L o h t a j a n (ynnä Himanka, Kannus, Toholampi ja Lestijärvi Lestijoen laaksossa) pitäjistä tiedot ovat puutteelliset, m.m. kartta-aineistoa tältä aikakaudelta ei ole käytettävissämme. Mathesius kertoo asukkaiden harjoittavan ahkerasti pellonhoitoa ja tervanpolttoa ja pelkkojen sahausta. Purjehduskomitea käsittelee kaikkia kyliä paitsi Lestijärveä. Kaikissa sanotaan olevan riittävästi metsää tervanpolttoon, paitsi Kannuksen, Ala-viirteen ja Lohtajan kylissä Himanganlahden rannalla; näiden kylien asukkaat polttavat tervaa ylempänä olevissa metsissä; vientitavaroista mainitaan terva useimmiten ensimmäisellä sijalla. Maaherran kertomuksessa ilmoitetaan Lohtajalla 1769—70 poltetun 4,208-tynnyriä tervaa, siis vuodessa 2,102 tynnyriä.

K ä l v i ä n (ynnä Ullava) asukkaiden sanoo Mathesius elättävän itseänsä ja vaurastuvan etenkin tervanpoltolla ja laivanrakennuksella. Purjehduskomitea ilmoittaa Ruotsalon ja Peltokorven kylillä olevan riittävästi metsää tervanpolttoon, mutta Kälviän kylän (Ruotsalosta ylöspäin) asukkaiden polttavan tervansa 3 peninkulman päässä. Karttaselityksessä 1749 Kälviän kyläläiset ilmoittavat, että ovat tervanpolttoa aina harjoittaneet »ja se on ollut ja on tärkein tulolähde verojen maksuun ja siemenen ja ravinnon hankkimiseen katovuosina. Talolliset selittävät, että 12 tynnyrin valmistus manttaalia kohden (jota enemmän vuoteen 1752 on kielletty polttamasta), joka heille nyt myönnetään, ei voi riittää edellämäinittuihin ja moniin muihin tarpeellisiin ja vuotuisiin menoihin, joita tilalla on.» Koska metsä riittää suuremman määrän valmistamiseen, lupaavat talolliset maksaa jokaisesta yli määrän sallitusta tynnyristä, paitsi tullia, lisäksi 6 äyriä hopeassa.¹ Seuraavan vuosikymmenen lopulla tervanpoltto on alapitäjästä siirtynyt yläpitäjään, 4—6 peninkulman päässä oleviin Ullavan metsiin², jossa ennen on ollut kaskimaita. Siellä metsät ovat laajempia ja parempia,

¹ M.A., kartta E 4 5/20 1749.

² M.A., kartat E 4 7/37 1758—59, E 4 7/35 1758—59, E 8 7/39 1758—59.

kuin muualla pitäjässä, mutta niidenkin loppumista voidaan peljätä, ellei noudateta suurempaa varovaisuutta.¹ — Maaherran ilmoituksen mukaan 1769—70 Kälviällä poltettiin 2,000 tynnyriä tervaa, vuodessa siis 1,000 tynnyriä.

K o k k o l a n (ynnä Alaveteli, Kaustinen, Veteli, Halsua ja Perho Perhon- eli Vetelinjoen laaksossa) elinkeinoista kertoo Mathesius: »Paitsi maanviljelystä täällä harjoitetaan tervanpolttoa ja pelkkojen sahausta; rannikkolaiset sitäpaitsi toimivat laivanrakennuksessa.» Purjehduskomitean mukaan meren rannalla olevissa pitäjän emäkylässä ei tervaa polta kuin ani harva, vaikka joissakin kylissä olisi tervametsäkin; joku polttaa kotona, joku 4 peninkulman päässä Kaustisissa. Sensijaan harjoitetaan laivanrakennusta, lautainsahausta, halkojenmyöntiä kaupunkilaisille. Sakan, Øivun ja Alavetelin kylissä, $\frac{3}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ peninkulman päässä merestä, poltetaan jo myöskin tervaa. Ylempinä olevista kylistä ei mainita mitään. Karttaselityksissä 1750-luvulla ilmoitetaan, etteivät emäpitäjäläiset yleensä katso kannattavan polttaa tervaa 4—5 peninkulman päässä, paitsi Sakan kyläläiset, jotka polttavat 6—12 tynnyriä taloa kohden 3—4 peninkulman päässä.² Kaustisissa: »harjoitetaan yletöntä tervanpolttoa tässä, kuten muissakin kylissä, jolloin jokainen tilansa ja kykynsä mukaan koettaa kilvan hävittää metsää, mikä isän ja isoisan paheksuttava tapa ammoisista ajoista on ollut jälkeentulevaisten yhteisenä lakina, joka vaikeasti on ehkäistävässä niinkauvan kuin metsä on yhteinen ja siis yleinen kaikille.»³ Vetelissä harjoitetaan tervanpolttoa samalla tavalla ylettömästi⁴, mutta Perhossa, josta Kokkolaan on 8—10 peninkulmaa — siitä nelisen peninkulmaa Vetelistä ylöspäin ilman maantietä —, »pitkän matkan takia kaupungeista tässä kylässä harjoitetaan hyvin vähän tervanpolttoa»; sensijaan sieltä uitetaan vuosittain sahatukkeja alas tuhansittain.⁵ — Jaakko Chydenius 1754⁶ kertoo metsiä silmittömästi haaskatun. Hallitus ryhtyi toimenpiteisiin sen eh-

¹ M.A., kartat E 4 8/20 1757 ja E 3 10/4 1762.

² M.A., kartat E 6 3/14 1752, E 8 2/27 1757.

³ M.A., kartta E 8 1/32 1755.

⁴ M.A., kartat E 6 4/15 1756 ja E 7 3/23 1757.

⁵ M.A., kartta E 7 2/15 1758. —

⁶ Jacob Chydenius, »Om Gamle Carleby», II osa.

käisemiseksi, jolloin osa heitti sen vähemmälle, mutta kun varakkaammat sitä jatkoivat, eivät varattomammатkaan maltta-
neet olla poissa. Metsänpuute on nyttemmin kuitenkin supista-
nut liiallisen kaskéamisen, mutta yläpitäjäläiset sitä vielä jat-
kavat naapureidensa varoittavasta esimerkistä huolimatta. Met-
siä kuluttavat vielä, paitsi monet rakennukset, laivanrakennus,
Vetelinjoen monet sahamyllyt, jonne pahimmat metsänhaaskaaj-
at Vetelistä uittavat 600—800 sahatukkia vuosittain. — Maa-
herran kertomuksessa 1771 ilmoitetaan Kokkolan pitäjässä 1769
—70 poltetun 3,000 tynnyriä tervaa, 1,500 tynnyriä vuodessa.

K r u u n u p y y s s ä (ynnä Terijärvi) Mathesiuksen mu-
kaan »asukkaat hankkivat elatuksensa tervanpoltolla, lankku-
jen myynnillä ja etenkin laivanrakennuksella». Purjehduskomite-
an pöytäkirjassa on tietoja vain kahdesta kylästä: Päraksen
kylässä poltetaan vähän tervaa, Knifsundin kylässä (saaristossa)
ei enää, mutta molempien kylien — samoinkuin koko pitäjän —
asukkaat rakentavat paljo laivoja kaupunkilaisille. Terijärven
kylässä on yhteinen tervametsä, jossa kylän asukkaat poltta-
vat ¹ tervaa. — Eric Cajanus 1755 ² sanoo metsät pahoin hävi-
tetyiksi, johon laivanrakennus, mutta semminkin liiallinen ter-
vanpoltto, määrätön lautainsahaus ja vahingollinen kaskeami-
nen ovat olleet syynä. — Maaherran kertomuksessa 1771 ilmoi-
tetaan Kruunupyysssä 1769—1770 poltetun 1,147 tynnyriä ter-
vaa, vuodessa siis 573 ¹/₂ tynnyriä.

P i e t a r s a a r e n (ynnä Luoto, Ähtävä, Purmo, Kortes-
järvi, Evijärvi, Lappajärvi, Vimpeli, Alajärvi, Lehtimäki ja
Soini uitto- ja osaksi veneväylinä kolvollisten Purmon- ja Ähtä-
vänjokien varsilla) emäkirkon sekä Ähtävän ja Purmon kylissä
harjoitettiin purjehduskomitean aikana vielä jonkunverran ter-
vanpolttoa, osaksi kotimetsissä, osaksi jonkun peninkulman
päässä olevissa yhteismetsissä. Tervanpoltto oli kuitenkin tois-
arvoinen laivanrakennuksen ja lautainsahauksen rinnalla. Sama
asianlata ilmenee 1730-luvun karttaselityksissä, joissa ilmoite-
taan Ytteressen, Överessen ja Ytterpurmon kyläläisten poltta-
van vuodessa 6—9 tynnyriä tervaa taloa kohden 2—9 penin-

¹ M.A., kartta E 13: 14, 1740-luvulta.

² Cajanus—Kalm, m. t., s. 26.

kulman päässä olevissa metsissä.¹ Lappforsin kylässä — nyk. Ähtävän yläosassa — »tervametsää, joka on ollut ja on näiden tilallisten etevin ja suurin elinkeino sekä elannon hankkimiseksi huonoina vuosina, kuin myöskin heidän ilmoituksensa mukaan siemenen ostamiseksi joka vuosi, ja verojen ynnä muiden maksamiseksi, on kyläläisten täytynyt hankkia». Tilalliset ovat sitä mieltä, että 12 tynnyrin vuotuinen tervanpoltto ei ole riittävä. Kaskimaita on vain 4 kapanalaa koko kylässä.² Edellämainituissa emäkirkon ja Ähtävän sekä Purmon kylissä 1750-luvulla poltettiin enää vain 4—6 tynnyriä tervaa taloa kohden.³ — Pitäjän yläosissa 1720—30-luvun vaihteessa poltettiin runsaasti tervaa; Alajärven Pynttärin kylässä 20 tynnyriä tervaa $\frac{1}{2}$ manttaalin tilaa kohden, ja voitaisiin enemmänkin polttaa, »mutta etäisyyden tähden ei saada enempää alas kuljetetuksi», Savon kylässä Lappajärvellä poltetaan 5 tynnyriä $\frac{1}{4}$ manttaalin tilalla, Lehtimäellä 20 tynnyriä manttaalin tilalla. Lehtimäellä poltetaan myöskin kaskia.⁴ Hans Henrik Aspegren 1760-luvun alkupuolella kertoo lähempänä rannikkoa metsiä käytettävän etupäässä laivanrakennukseen. Viljaa ei saada riittävästi omista pelloista, vaan on sitä ostettava lisää eteläisistä viljapitäjistä, Vöyristä, Kyröstä y.m. Sisämaassa ennen harjoitettiin yksinomaan tervanpolttoa, mutta sittemmin ryhdyttiin edullisempaan tervanpolttoon ja laiva-aines- ja sahatukkien hakkuuseen. Tervanpoltosta siellä saadaan päaelanto; varakkaat talonpojat myövät 30—40 tynnyriä tervaa talvessa. Tervasta saadulla rahalla ostetaan tarvittava vilja Savosta ja Hämeestä. Laivanrakennusaineiden uittaminen on »hyvin mukavaa» Ähtävänjokea myöden.⁵ — Läänin maaherran Göösin valtiopäiväkertomukseen 1765—66 vuosien valtiopäiville liittyvät Korsholman pohjoisen ja eteläisen voutikuntain pitäjistä tarkat, useimmiten nimismiesten tai pitäjänkokousten laatimat pitäjänkertomukset.⁶ Pie-

¹ M.A., kartat E 9 5/2 1734, E 9 : 10 1738 ja E 10 5/16 1738—39.

² M.A., kartta E 10 6/6 1740.

³ M.A., kartat E 10 2/27 1750, E 10 2/1 1750, E 10 2/27 1750, E 12 8/19 1751, E 10: 13 1757.

⁴ M.A., kartat E 11: 1 1727, E 11: 9 1728, E 11: 2 1731.

⁵ Aspegren, m. t., ss. 89—91.

⁶ »Kammarutskottets handlingar 1765—66, Landshöfdingarnas relationer», R.V.A.

tarsaaren pitäjänkertomuksessa m. m. ilmoitetaan kylittäin jokaisen tervanpolttoannos. Tästä kertomuksesta ilmenee, että 1760—64 emäpitäjän kylissä poltettiin enää aniharvoissa taloissa lainkaan tervaa; joissakin poltettiin tynnyrin verran 5 vuodessa; vain Bennäsin kyläläiset polttivat 5 vuodessa 3—8 tynnyriä taloa kohden — vaikkei kertomuksessa nimenomaan mainita —, on itsestään selvää aikaisemmin mainitun perusteella, että terva poltettiin yläpitäjän metsissä. Purmon talot polttivat samassa ajassa 6—16 tynnyriä, yhteensä lähemmä 200 tynnyriä vuodessa, Ähtävässä poltettiin vielä enemmän, Ytteressen ja Öfveressen kylissä keskimäärin 2—4 tynnyriä taloa kohden vuodessa, Lappforsin kylässä enemmän kuin missään koko Pietarsaaren pitäjässä, 10—20 tynnyriä taloa ja vuotta kohden, yhteensä Ähtävässä n. 360 tynnyriä vuodessa. Yläpitäjässä, Kortjesjärvellä, Evijärvellä, Lappajärvellä, Vimpelissä, Alajärvellä, Lehtimäellä ja Soinissa poltettiin taloa kohden n. 4—8 tynnyriä; harvoissa paikoissa vähemmän, joissakin enemmän, yhteensä n. 1,120 tynnyriä. Koko pitäjän tervanpoltto oli 1760—64 8,645 tynnyriä, keskimäärin vuodessa 1,729 tynn. — Maaherran kertomuksessa vuosien 1769—70 valtiopäiville ¹ olevassa pitäjänkertomuksessa ilmoittaa nimismies pitäjässä »sitten viime valtiopäivien», siis vuosina 1765—68 poltetun yhteensä 15,707 tynnyriä tervaa, josta keskimäärin vuotta kohden tulee n. 3,927 tynnyriä. Aikaisemmin mainitussa maaherran kertomuksessa 1771 ilmoitetaan pitäjän tervamäärä 1769—70 3,838 tynnyriksi, eli vuodessa 1,919 tynnyriksi. Kaikki tervamäärät on, kuten myöhemmin tulemme osoittamaan, ilmoitettu tuntuvasti liian alhaisiksi. Syynä on todennäköisesti se, että nimismiehet samoin kuin pitäjänkokoukset ovat ilmoituksia laatiessaan tahtoneet pysyttää ilmoituksensa 1752 vuoden metsäasetuksen säätämien tervanpolttomääräin rajoissa, koska sen ylittämistä oli säädetty ankara rangaistus.

Uudenkaarlepyyn (ynnä Munsala ja Jepua Lapuanjoen alajuoksun varrella) asukkaiden kertoo Mathesius elävän pellonhoidosta ja tervanpoltosta. Purjehduskomitean pöytä-

¹ »Kammarutskottets handlingar 1764—70, Landshöfdingarnas relationer», R.V.A.

kirjojen mukaan rannikkokyläin asukkaat vielä polttivat jonkun verran tervaa, sekä koti- että metsähaudoissa. Metsiä käytettiin lisäksi halkojenhakkuuseen kaupunkilaisia varten, sahaukseen, laivanrakennukseen ja sysienpolttoon Kimonruukin tarpeisiin; Jepualla poltetaan tervaa runsaammin. Sama ilmenee karttaselityksistä.¹ Valtiopäiväkertomuksessa 1765—66 valtiopäiville ilmoitetaan, että emäpitäjässä vain Pietarsaaren rajalla olevissa kylissä poltetaan enää ollenkaan tervaa, yhteensä 5:ssä vuodessa 381 tynnyriä, Munsalassa vain Munsalan kylässä, 152 tynnyriä, mutta Jepualla 5:ssä vuodessa 12—24 tynnyriä taloa kohden, yhteensä 1,536 tynnyriä; koko pitäjässä 2,069 tynnyriä, keskimäärin 414 tynn. vuodessa. Nelivuotiskautena 1765—68 ilmoitetaan poltetuksi 1,200 tynnyriä, vuodessa keskimäärin 300 tynnyriä, ja 1769—70 950 tynnyriä, vuodessa 475 tynnyriä.

V ö y r i n (ynnä Oravainen ja Maksamaa) »asukkaat saavat elatuksensa pääasiallisesti maanviljelyksestä ja tervanpoltosta, sekä sysien poltosta, joita myödään Kimon ruukille. Vähän kalastusta harjoitetaan niinkään» kertoo Mathesius. Purjehduskomitean pöytäkirjamerkintöjen mukaan harjoitettiin kaikissa kylissä vielä tervanpolttoa, muttei enää riittänyt koko luvallisen määrän polttamiseen kuin jossakin kylässä. Samaa todistavat karttaselitykset 1720- ja 1730-luvuilta.² Niistä 1750-luvulla käy selville, että Vöyrin alapitäjän kylissä tervanpoltto jo oli loppunut³, jotavastoin Oravaisissa vielä oli tervametsää. Valtiopäiväkertomusten mukaan 1760—64 Vöyrillä pitäjän yläkylissä tervaa poltettiin vielä jopa 30 tynnyriä taloa kohden, yhteensä yli 2,000 tynnyriä, Oravaisten puolella samoin, yhteensä lähes 1,000 tynnyriä, pitäjän alakylissä vain muutama sata tynnyriä, kaikkiaan koko pitäjässä 3,451 tynnyriä, keskimäärin 690 tynn. vuodessa. Valtiopäiväkertomuksessa 1769—70 valtiopäiville sanotaan pitäjän metsien kovasti kuluneen ja huonontuneen metsä-

¹ M.A., E 17 13/5 1740, E 15 5/1 1732, E 15 8/11 1749, E 14 13/5 1749, E 14 14/5 1750, E 10: 13 1757, E 17 8/1 1759.

² M.A., kartat E 21 13/4 1727, E 21 17/1 1729, E 21 3/2 1733, E 21 2/4 1733, E 21 6/1 1734, E 21 5/1 1737

³ M.A., kartat E 21 8/5 1751—52, E 22 30/3 1753—54, E 22 32/5 1754, E 23 6/6 1756, E 23 1/5 1757.

palojen, tervanpolton, lehdesten katkomisen ja tuohenkiskomisen takia, paitsi Oravaisten ja Kimon kylien metsien, joissa vielä on kelvollista koivu- ja mäntymetsää. Sekään ei voi kauvan kestää, jos äsken aloitettua laivanrakennusta ja vanhaa tervanpolttoa jatketaan samaan tapaan. Pitäjän metsät ovatkin nyttemmin etupäässä kuusimetsää. Pitäjässä poltettiin 1765 232 tynnyriä, 1766 544 tynnyriä, 1767 656 tynnyriä ja 1768 999 tynnyriä, kaikkiaan 2,431 tynnyriä (keskimäärin siis n. 608 tynnyriä v:ssa); 1769—70 poltettiin 1,592 tynnyriä, keskimäärin vuodessa 796 tynnyriä tervaa.

M u s t a s a a r e s s a (ynnä Koivulahti) ovat Mathesiuksen mukaan elinkeinoina pellonhoito, kalastus ja hylkeenpyynti. Purjehduskomitean käsittelemästä 27 kylästä vain Vesterhankmon kylässä poltetaan 6—7 tynnyriä manttaalia kohden, muissa kylissä tynnyri-pari, eikä sitäkään joka vuosi, toisissa ei ollenkaan. Tähän asti käsitellyistä rannikkopitäjistä — Kemiä, Hailuotoa ja Liminkaa lukuunottamatta — Mustasaassa epäilemättä tervaa poltettiin näihin aikoihin vähiten. Karttaselitykset 1740- ja 1750-luvuilta kertovat samaa.¹ Valtiopäiväkertomusten mukaan Mustasaassa 1760 poltettiin 15 tynnyriä, 1761 148 tynnyriä, 1762 217 tynnyriä, 1763 323 tynnyriä ja 1764 88 tynnyriä, keskimäärin siis n. 156 tynnyriä vuodessa. Vuonna 1765 poltettiin 90, 1766 64, 1767 70, 1768 96 tynnyriä, yhteensä 320, eli keskimäärin 80 tynnyriä vuodessa. Vuosinä 1769—70 poltettiin 143 tynnyriä, keskimäärin vuodessa n. 71 tynnyriä.

M a a l a h d e n (ynnä Sulva, Bergö ja Pirttikylä) elinkeinoiksi ilmoittaa Mathesius hylkeenpyynnin, tervanpolton ja lautainsahauksen, koska pellonhoitoon ei ole tilaisuutta. Purjehduskomitea ei käsittele lainkaan Maalahden kyliä, koska ne kaikki — Pirttikylää lukuunottamatta — omistavat purjehdusoikeuden, eikä Pirttikylän edustaja ole saapunut komitean istuntoon. Karttaselityksissä mainitaan vain Ylimaalahden kylä, jossa tervaa poltetaan nuoresta mäntymetsästä.² Valtiopäiväkertomuksissa ilmoitetaan Maalahdella tervaa poltetun 1760 554 $\frac{1}{2}$ tynnyriä (etupäässä Maalahden molemmissa pääkylissä), 1761 554 $\frac{1}{2}$

¹ M.A., kartat E 34 7/2 1748, E 32 14/5 1750 ja E 31 9/8 1752.

² M.A., kartta E 34 4/30 1753.

tyynn., 1762 558 $\frac{1}{2}$ tyynn., 1763 555 $\frac{1}{2}$ tyynn. ja 1764 555 $\frac{1}{2}$ tyynn., yhteensä 2,778 $\frac{1}{2}$ tyynn., keskimäärin 555 $\frac{1}{2}$ tyynn. vuodessa; 1765 498 tyynn., 1766 490 tyynn., 1767 489 tyynn., 1768 483 tyynn., yhteensä 1,960 tyynn., keskimäärin vuodessa 490 tyynn.; 1769—70 1,403 tyynn., keskimäärin n. 701 tyynn.

N ä r p i ö n (yynnä Teuva, Korsnääsi, Petalahti ja Ylimarkku), elinkeinoiksi Mathesius ilmoittaa pellonhoidon, tervanpolton, kalastuksen ja hylkeenpyynnin. Talonpoikaispurjehdusta ja hallojenvientiä Tukholmaan harjoitettiin Närpiössä suuressa mittakaavassa. Purjehduskomitean käsittelemässä, lähes kahdeskymmenessä pitäjän rantapuolen kylässä, vain aniharvassa poltettiin lainkaan tervaa. Rangsbyn kylässä, jolla oli sopiva metsäkulma lähetytyillä, poltettiin n. 6 tynnyriä tilaa kohden. Harvalukuiset karttaselitykset kertovat myöskin tervametsän puutteesta rannikkoalueella.¹ — Valtiopäiväkertomusta 1765—66 valtiopäiville ei Närpiöstä ole. Seuraavan valtiopäiväkertomuksen mukaan Närpiössä poltettiin 1765 640 tynnyriä, 1766 623 tyynn., 1767 655 tyynn. ja 1768 600 tyynn., yhteensä 2,518 tyynn., keskimäärin vuodessa n. 629 tyynn.; 1769—70 1,332 tyynn., keskimäärin 666 tyynn. Vaikkei nimenomaan lähteissä mainita, oli suurin osa tästä tervasta tietenkin lähtöisin yläpitäjistä, Teuvalta ja Ylimarkusta.

L a p v ä ä r t i s s ä (yynnä Isojoki, Sideby ja Karijoki) »talonpojat harjoittavat maanviljelystä, sekä lauta-, halko-, tervaa-, alus- ja karjakauppaa» kertoo Mathesius. Purjehduskomitea käsittelee vain kymmenkuntaa kylää; useimmissa niistä poltetaan hiukan tervaa, kuitenkin vain kotitarpeiksi. Skaftungin ja Uttermossan kylissä poltettiin kylien karttaselitysten mukaan tervaa kummassakin kaikkiaan vain 12 tynnyriä vuodessa.² Isojoen karttaselityksessä 1766—72 ja 1775 sanotaan tervanpolton näiden tilallisten ainoaksi elinkeinoksi; Karijoella poltettiin 1740 6 tynnyriä tervaa $\frac{1}{4}$ mantaalin taloa kohden.³ Valtiopäiväkertomuksessa 1765—66 valtiopäiville ilmoitetaan pitäjän tervamäärät: 1760 506 tynnyriä, 1761 489 tyynn., 510 tyynn., 418 tyynn.,

¹ M.A., kartat E 39 11/1 1730, E 39 13/1 1731, E 39 41/1 1731, E 38 6/3 1754, E 38 4/11 1756.

² M.A., kartat E 41 15/1 1740 ja E 41 18/12 1741.

³ M.A., E 41 2/1 1766—72, 1775 ja E 41 16/1 1740.

220 tynn., yhteensä 2,143 tynn., keskimäärin n. 429 tynn. Suurin osa tervasta oli Teuvalta ja Karijoelta. Vuonna 1765 poltettiin 655 tynn., 1766 726 tynn., 1767 668 tynn. ja 1768 591 tynn., yhteensä 2,640 tynn., keskimäärin 660 tynn.; 1769—70 2,091 tynnyriä, keskimäärin n. 1,045 tynnyriä. Tervanpoltto Lapväärtissä osoittaa siis nopeaa kasvamista.

Siirrymme seuraavassa tarkastamaan tervanpolttoa Etelä-Pohjanmaan silloisissa sisämaanpitäjissä Kyrön- ja Lapuanjokien varsilla. Tiedot niistä ovat yleensä tuntuvasti niukemmat, kuin rannikkopitäjistä. Karttaselitykset voidaan kokonaan jättää laskuista pois, samoin kuin purjehduskomitean pöytäkirja. Viime mainitussa vielä kuitenkin käsitellään Vähänkyrön pitäjää, koska kolmella kylällä oli tiluksia merenrannalla ja kaikilla kylillä oli merisaaria vasikkalaitumina.

V ä h ä ä k y r ö ä Mathesius mainitsee hyvin viljavaksi, sen laidunmaat reheviksi, kertomatta tarkemmin sen elinkeinoista. Purjehduskomitean pöytäkirjassa sanotaan nimenomaan, että kylillä ei ole lainkaan tervametsää, paitsi Merikaarron, Rofvälän(?) ja Saarenpään kylillä pitäjän pohjoisosassa, eikä niidenkään tervametsä riitä luvallisen määrän polttamiseen. Valtiopäiväkertomuksessa 1765—66 valtiopäiville Vähääkyröä ei mainita; seuraavassa valtiopäiväkertomuksessa pitäjän nimismies ilmoittaa, että pitäjän metsät ovat niin lopussa, että tuskin on polttopuita, ja muiden, paitsi edellämaitun kolmen kylän talollisten on hankittava rakennustukkinsa naapuripitäjistä. Honkametsää ei ole lainkaan, ainoastaan vähäisiä räkämäntyjä. Tervaa ei muualla polteta edes kotitarpeiksi, kuin Merikaarron kylässä, jossa joka 4:s tai 5:s vuosi poltetaan korkeintaan 12 tynnyriä. Valtiopäiväkertomuksessa 1771 maaherra ilmoittaa, ettei Vähässäkyrössä polteta tervaa lainkaan.

I s o n k y r ö n (ynnä Ylistaro) asukkaiden Mathesius ilmoittaa, paitsi hyvin tuottoisaa pellonhoitoa, harjoittavan myös tervanpolttoa. Se ei todennäköisesti silloinkaan enää ollut huomattava, koska kertomuksessa 1769—70 valtiopäiville (edellisessä valtiopäiväkertomuksessa ei Isoakyröä mainita) sanotaan Isonkyrön metsien kovasti kuluneen, »niin että useimmilla ei ole rakennushirsiä talorakennuksiin, osalla ei edes latoihin, muutamilla ei polttopuitakaan ja ne rakennushirret, joita on, ovat enim-

mäkseen kuusipuita, vähän räkämäntyjä». Tervaa on poltettu vain kotitarpeiksi 1765—68 355 tynnyriä; vuotuinen polttomäärä oli n. 89 tynn. Vuosina 1769—70 poltettiin Isossakyrössä 482 tynnyriä, keskimäärin vuodessa 241 tynn. Vuonna 1773 »Åbo Tidningarissa» julkaistussa Isonkyrön pitäjän kertomuksessa¹ sanotaan tervanpoltosta: »Sen jälkeen ja sen ohella (metsästyksen ja kalastuksen) on kai tervanpoltto ollut hyvin paljon käytetty, niin alhaisessa hinnassa kuin tämä tavara entiseen aikaan onkin ollut, niin että miesmuistoiset kertomukset ovat, että tynnyri ei maksanut karoliinia enemmän eli 9 à 10 markkaa kuparirahaa, kun se nykyään kuitenkin maksaa 12 à 15 talaria ja muutamia vuosia takaperin 18 talaria kaupungeissa. Tämä elinkeino on metsän säälimättömän pitelyn ja haaskauksen kautta samalla hävittänyt itsensä; niin että melko harvat tähän aikaan harjoittavat eli omistavat ainetta harjoittaakseen sitä.»

L a i h i a n (ynnä Jurva) pääelinkeinoksi, josta elanto saadaan, sanoo Mathesius maanviljelyksen; metsän puutteen takia ainoastaan harvat voivat harjoittaa tervanpolttoa. Joko oli tämä Mathesiuksen, pitäjän kappalaiselta Israel Reiniukselta saama tieto harhaanviepä, tai kasvoi tervanpoltto parikymmentä vuotta sen jälkeen huomattavasti, sillä 1758 ilmoitetaan² Laihialla käytettävän tervanpolttoon 571,958 puuta vuodessa, ja kun tynnyriä kohti käytetään 200 puuta, saatiin niistä n. 2,850 tynnyriä tervaa. Valtiopäiväkertomuksissa ilmoitetaan 1760 poltetun 178 tynnyriä, 1761 181 tynn., 1762 177 tynn., 1763 1,196 tynn. (eniten Båddebyn, Potilan, Jurvan ja Sarvijoen kylissä) ja 1764 190 tynn., yhteensä 1,922 tynn., keskimäärin 384 tynn, 1765 89 tynn., 1766 88 tynn., 1767 154 tynn., 1768 262 tynn., yhteensä 583 tynn., eli vuosittain keskimäärin n. 146 tynn., 1769—70 906 tynn., keskimäärin 453 tynn.

I l m a j o e n (ynnä Kauhajoki, Jalasjärvi, Kurikka, Seinäjoki ja Peräseinäjoki) elinkeinoiksi Mathesius ilmoittaa maanviljelyksen ja tervanpolton. Valtiopäiväkertomuksissa ilmoite-

¹ »Å.T.», 1773, n:o 9, »Kortta Anmärkningar om Stor-Kyro Socken i Östebotten».

² »K.V.A.H.», vol. XIX. 1758, maanmittari Ephraim Otto Runeberg, »Beskrifning öfwer Lajhela socken i Österbotten», s. 161.

taan pitäjässä poltetun seuraavat määrät tervaa: 1760 3,994 tynn., 1761 3,999 tynn., 1762 4,008 tynn., 1763 4,083 tynn. ja 1764 4,058 tynn., yhteensä 20,142 tynn., keskimäärin vuodessa 4,028 tynn. Tervaa poltettiin runsaasti kaikissa Ilmajoen kylissä. Vuonna 1765 poltettiin 3,517 tynn., 1766 3,519 tynn., 1767 3,566 tynn., 1768 3,485 tynn., yhteensä 14,087 tynn., keskimäärin n. 3,522 tynn. Vuosina 1769—70 8,359 tynn., keskimäärin 4,179 tynn. — Vuosisadan loppupuoliskolla sanotaan Ilmajoen pääelinkeinoiksi pellon- ja karjanhoito sekä tervanpoltto.¹ Vilja riittää säännöllisinä vuosina omiksi tarpeiksi, karjantuotteita myödään kaupunkiin, mutta terva on kuitenkin pitäjän tärkein vientitavara, josta talonpoika saa käteiset rahat kruununmaksuihin ja muihin rahantarpeisiin. Isonjaon jälkeen metsää hoidetaan varovaisemmin, ja tervanpoltto auttaa todella asukkaitten varallisuutta ja toimeentuloa.

L a p u a n (ynnä Ala- ja Ylihärmä, Kauhava, Nurmo, Kuortane ja Töysä) asukkaiden toimeentulon lähteiksi ilmoittaa Mathesius pellonhoidon ja tervanpolton. Pitäjän varapastori And. Wargelin pitäjänkertomuksessaan 1754² kertoo pellon ja karjanhoidon huomattavasti kasvaneen, »mutta runsaisiin metsävaroihin nähden useimpien pitäjäläisten suurella ahkeruudella harjoittama tervanpoltto on kuitenkin pitäjän etevin elinkeino; varsinkin senjälkeen, kun tämä tavara, joka entisinä aikoina maksoi ainoastaan 3—4 talaria tynnyri, niin huomattavasti on hinnassa noussut». — Kertomuksessa vuodelta 1764 1765—66 valtiopäiville ilmoitetaan pitäjässä poltetun 1760—64 11,981 tynnyriä tervaa, siis 2,396 tynn. vuodessa, lukuunottamatta Ala- ja Ylihärmää, joita ei pitäjänkertomuksessa mainita. Tästä tuli Töysän, Kuortaneen ja Lapuan Tiistenjoen kylän osalle 4,028 tynnyriä, Lapuan Kirkonkylän, Liuhtarlan ja Haapakosken kylien osalle 2,850 tynnyriä, Ala- ja Ylinurmon sekä Narasluoman kylien osalle 3,283 tynnyriä sekä Kauhavan osalle 1,820 tynnyriä. Taloa kohden poltettiin 5:ssä vuodessa keskimäärin 24—80 tynnyriä, jopa 100 ja 120 tynnyriä, harva talo poltti vähemmän kuin 24 tynnyriä. Seuraavassa valtiopäiväkertomuksessa ilmoi-

¹ »Å.T.», »Bihanget», 1785, »Anmärkning om Ilmola socken», ss. 87—91.

² »Å.T.», 1792, n:o 46, supistelma W:n kertomuksesta.

tetaan 1765—68 poltetun vain 1,601 tynnyriä, siis keskimäärin n. 400 tynn. vuodessa. Tämä vähennys ei johtunut nimismiehen tilastollisista toimenpiteistä, vaan siitä peloittavasta metsäpalosta, »joka metsän on suuresti tuhonnut, ja se vähä, mikä on jäänyt, on etupäässä kuusi-, koivu ja honkametsää».¹ Oli taloja, jotka eivät polttaneet lainkaan tervaa; Alanurmon, Liuhtarlan ja Kirkonkylissä poltettiin paraissa-taloissa vain 6 tynnyriä vuodessa (ennen 20 tynnyriä). Vuosina 1769—70 poltettiin 2,114 tynnyriä, keskimäärin vuodessa siis n. 1,057 tynn. — Vuosisadan lopulla tervanpolto on päässyt uudelleen vauhtiin; Tuneld² sanoo: »Tässä pitäjässä, jossa pellonhoitoa harjoitetaan vähäisemmällä innolla, poltetaankin (Ilmajoen keralla) eniten tervaa Etelä-Pohjanmaalla.»

Kuten edellä huomautimme, eivät pitäjänkokousten ja nimismiesten ilmoitukset poltetuista tervamääristä, ainakaan mitä tulee varsinaisiin tervanpolttopitäjiin, voi olla paikkansa-pitäviä, vaan tuntuvasti liian alhaisia. Niiden mukaan vuosittain 1760—64 olisi Korsholman Pohjoisessa voutikunnassa poltettu keskimäärin n. 5,500 tynnyriä tervaa, Eteläisessä n. 6,000 tynn., yhteensä siis näissä 12 pitäjässä, Pietarsaaressa ja siitä etelään, n. 11,600 tynn., vuosina 1765—68 vastaavasti 5,326 ja 5,523 tynn., yhteensä 10,849 tynn. ja vuosina 1769—70 4,488 ja 7,177 tynn., yhteensä 11,603 tynn. Edellämainitun Ruotsin valtakunnan vientitilaston mukaan vuonna 1764 vietiin Ruotsista ulkomaille n. 103,000 tervatynnyriä, 1765 122,000 t.-tynn., 1766 109,000 t.-tynn., 1767 104,000 t.-tynn., 1768 112,000 t.-tynn. 1769 95,000 t.-tynn., 1770 98,000 t.-tynn., 1771 113,000 t.-tynn. ja 1771 128,000 t.-tynn. Vuonna 1764 poltettu terva joutui Pohjanmaan kaupunkiin seuraavana talvena, kesällä 1765 Tukholmaan ja samana ja seur. vuonna ulkomaille. Yksistään Pietarsaaresta vietiin Tukholmaan 1762 14,000 tervatynnyriä — siis enemmän, kuin mitä ilmoituksen mukaan 1760—70 keskimäärin vuosittain Korsholman molemmissa voutikunnissa — Pietarsaaren, Uudenkaarlepyyn, Vaasan ja Kristiinankaupungin kauppapiirissä — kaikkiaan poltettiin. Tavallisesti

¹ Main. valtiopäiväkertomus.

² Tuneld, m. t., s. 350.

oli vienti Pietarsaaresta 11,000—12,000 tervatynnyriä.¹ Vuosina 1769—70 ilmoitettiin vuosittain keskimäärin Kajaanin voutikunnassa poltetun 3,440 tynnyriä, Oulun Pohjoisessa voutikunnassa 15,000—16,000 tynnyriä, Eteläisessä 12,325 tynnyriä ja Korsholman molemmissä 11,603 tynnyriä, siis yhteensä koko Pohjanmaalla 42,370—43,370 tynnyriä tervaa. Pohjanmaalla poltetusta tervasta joku osa jäi tuotantoseudulle ja Pohjanmaan kaupunkeihin, jotenka ei edes koko tämä määrä joutunut Tukholmaan ja ulkomaiseen kauppaan. Jos tämä tuotantomäärä olisi ollut oikea, olisi Pohjanmaa näihin aikoihin tuottanut vain n. 30% valtakunnasta viedystä tervamäärästä, suhteen 20 vuotta myöhemmin ollessa 80%. Ilmeisesti tällainen harppaus on mahdollisuus ja ilmoitettu tuotantomäärä liian alhainen. Vielä muistutettakoon, että 1748—50 vietiin Pohjanmaalta Tukholmaan vuosittain keskimäärin 57,200 tervatynnyriä ja 1751—54 keskimäärin 65,600 tervatynnyriä, jälkimäisenä jaksona lähes 50% enemmän, kuin 1769—70 keskimäärin ilmoitetaan Pohjanmaalla poltetun, eikä ole mitään syytä olettaa tervanpolton Pohjanmaalla 1760-luvun lopulla olleen pienemmän kuin 1750-luvulla, päinvastoin.

Ei näinollen ole epäilystäkään, etteivät 1760—70 ilmoitetut tervanpolttomäärät ole tuntuvasti liian alhaiset — ehkä 100—200% —, ainakin mikäli suurpolttopitäjistä, joissa poltettiin yli luvallisen määrän, on kysymys. Muualta annetut tiedot pitänevät paikkansa.

Pohjanmaan maaherran kertomuksessa 1760—62 valtiopäiville on Pohjanmaan tervanpolttoa ja metsäinkäyttöä tähän aikaan suuresti selvittävä katsaus.² »Kajaanin läänissä», sanotaan siinä, on »runsaasti» honkametsää, niin että metsät tuntuvat kestävän sallitun terva-annoksen polttamisen. Muutamat talolliset kuitenkin menevät liiallisuuteen, ylittäen luvallisen määränsä, joten on pelättävissä, että metsän täällä käy samoin kuin muualla. Metsissä on mastopuita, vaikkei kovin suuria, mutta niiden kuljettaminen uittoväyliin on hankalaa, ja kun uittoväylät ovat koskirikkaat, on uitto työlästä, ja puut murtuvat usein

¹ Aspegren—Kalm, m. t., s. 24.

² »Cammar och oeconomic deputationens acter 1760—62», Maaherrain kertomukset, R.V.A.

koskissa. — Tähän asti ei ole harjoitettu tervanpolttoa Kemian pitäjän yläosassa eikä Simossa, eikä myöskään sanottavasti Pudasjärven yläosassa vaikean ja pitkän kuljetuksen takia; Pudasjärven alaosassa poltetaan tervaa. Metsä näissä pitäjissä on tervanpolton vähäisyyden takia yleensä hyvää. Iin pitäjässä osa on kuluttanut liiallisesti metsiänsä, osalla on metsää vielä; samanlainen on tilanne Oulun pitäjässä. Hailuodossa tervanpolttoa ei ole harjoitettu. Limingassa ei ole lainkaan metsää tervanpolttoon, eikä edes talojen rakennuksiin; tervametsää ei ole ollut pitkiin aikoihin. Siikajoen yläkyllissä on metsää vielä riittävästi, samoinkuin Salossa. — Mastoja ja suurainespuita voutikunnassa ei ole lähempänä merta. Yläosissa niitä vielä kuuluu olevan, mutta niitä ei voida uittoväylien puutteessa tuoda alas. — Oulun Eteläisessä voutikunnassa ovat metsät pahasti kuluneet; siihen ovat syynä metsäpalot ja tervanpoltto. Tähän käytetään kyllä juuriakin, mutta koloaminen hävittää metsiä. Tervanpolttoon soveliasta mäntymetsää on 4—12 à 18 peninkulman päässä merestä. Voutikunnan pohjoisissa pitäjissä tiettävästi ei ole mastopuumetsiä, mutta Kokkolan pitäjässä on 10—12 peninkulman päässä merestä 5—6 peninkulman laajuinen, vankkapuinen metsä, joka tosin on kuivaa ja hidaskasvuista, mutta jossa on korkeita mastopuita. — Korsholman Pohjoisessa voutikunnassa tervanpoltto ja ahkera laivanrakennus ovat kuluttaneet metsiä. Pietarsaareissa olisi metsää kotitarpeiksi ja tervanpolttoon, jos talonpoika käyttäisi metsäänsä säästävästi. Uudessakaarlepyyssä on vielä metsää, mutta se on niin kulunut, että talonpoika tuskin ilman metsänhävityksen vaaraa voi polttaa luvallista terva-annosta. Vöyrissä metsää on kotitarpeiksi, muttei tervanpolttoon, jota ei olekaan moneen vuoteen myötäväksi harjoitettu. Vähässäkyrössä metsää on vähän talonrakennuksiin, mutta tervaa ei pitkiin aikoihin ole poltettu, paitsi joku talonpoika silloin tällöin jonkun tynnyrin kotitarpeiksi. Isossakyrössä muutamat pitäjäläiset vielä harrastavat tervanpolttoa Lapuan ja Ilmajoen pitäjien rajametsissä. Pienempiin talonrakennushirsiin useimmilla vielä on metsää. Lapualla on kotitarvemetsää ja joltistakin tervametsää. Jos metsää käytellään säästävästi, riittää sitä vielä tervanpolttoon, johon rahvas on kovin halukas. Mutta täälläkin on osoittautu-

nut, että kun tervametsä alkaa loppua, rahvas rupeaa käyttämään tervanpolttoon latvuksia, juuria y.m.s.— Voutikunnassa mastopuut ovat harvinaisia; ne on suurella vaivalla haettava pitäjien latvoilta. Niitä on vähässä määrässä Lapuan ja Pietarsaaren pitäjien yhteismetsissä, josta ne voidaan uittaa jokia pitkin, minne ne kuitenkin ensin suurella vaivalla on kiskottava. — Korsholman Eteläisessä voutikunnassa kyllä käytetään tervanpolttoon juuriakin, mutta sittenkin uhkaa metsiä hävitys. Lapväärtissä, Närpiössä, Maalahdella, Mustasaarella ja Laihialla pelkkojenhakkuu ja tervanpoltto on niin rasittanut metsiä, että ne, ellei hävitystä pian estetä, tuhoutuvat. Ilmajoella, jossa etäisyyden takia metsiä ei ole voitu käyttää muuhun kuin tervanpolttoon, metsiä on myöskin kovin säälimättömästi käsitelty. — Mastopuita voutikunnassa on vähän, jos lainkaan. Ilmajoella ehkä on jokunen, mutta vain pienempiin aluksiin kelpaava.

Toimenpiteinä metsäin häviön estämiseksi olisi ensinnäkin tervanpoltto rajoitettava, mutta tämä olisi tehtävä varovaisesti ja kohtuutta noudattaen. Tervanpolton sijaan olisi saatava yksityiselle 20 kertaa ja »yleisölle» 80 kertaa hyödyllisempi lautainsahaus. Laivanrakennus on myöskin erinomainen metsänjalostustapa, mutta se on jo päässyt osassa maakuntaa niin kovaan vauhtiin, että sen seuraukset tuntuvat monessa rannikkopitäjässä laivanrakennusaineen puutteena. Laivanrakennusta olisi ehkä hieman rajoitettava, ettei vastaisuudessa, kun kauppa kasvaa, rakennusaineen puute tuottaisi hankaluuksia. — Saaret, jotka ovat melkein paljaksi hakatut, olisi ehdottomasti rauhoitettava.

Vielä esitettäköön Vaasan lääniä koskeva lyhyt, mutta valaiseva katsaus tervanpoltosta aivan vuosisadan lopussa. Se sisältyy maaherra A. Tandefeltin edellämäinituun kertomukseen läänin tilasta 1792. Selostettuaan läänin metsien tilaa maaherra toteaa, että tervanpoltto ja laiva-aineshakkuu on kuluttanut metsät rannikolta niin, että vain kuusitukkeja on enään olemassa kotitarpeisiin ja muutamissa paikoin on metsiä vain polttopuiksi. Tästä syystä tervanpoltto on melkein loppunut Mustasaaren, Vähänkyrön, Vöyrin, Isonkyrön, Laihian ja Maalaheen pitäjissä sekä suurimmassa osassa Närpiön, Lapväärtin, Uudenkaarlepyyn ja Kruunupyyn pitäjiä samoin kuin muidenkin pitäjien

meren lähellä olevissa kylissä. Mutta »ylempänä» harjoittaa tervanpoltosta verotettu rahvas sitä enemmän, kuin metsät kestävät, semminkin Lohtajan, Kälviän, Kokkolan, Pietarsaaren, Lapuan ja Ilmajoen pitäjissä ja muutamissa Lapväärtin, Närpiön, Uudenkaarlepyyn ja Kruunupyyn kappeleissa. Kuninkaallinen resolutio vuodelta 1752 on kyllä rajoittanut tervanpoltton 30 tynnyriin kokomanttaalin taloa kohden, ja vähempään pienemmillä tiloilla, mutta viimeksi mainituissa pitäjissä ja kappeleissa lupaa on suuresti ylitetty, kuten kaupunkien tullitilit osoittavat. Vaikka määräyksen rikkomisesta useita onkin saatettu rangaistukseen, ei siitä kuitenkaan ole ollut apua, semminkään niihin aikoihin, jolloin tervasta maksettiin korkeat hinnat. »Nyttemmin näyttää kuitenkin tämä into vähän hiljentyneen, kun rahvas on alkanut tajuta sen vähäisen voiton, ellei tappion, joka sillä, kaikki kulut tarkkaan laskien, on tästä elinkeinosta, ja että maanviljelys ja karjanhoito ynnä muut vähemmät rahaansiot varmemmin hankkivat maanmiehelle toimeentulonsa.» Metsäin puutetta rannikkovyöhykkeessä — minkä puutteen pääsyyinä täytyy olla tervanpoltton — todistaa myös se, että monella paikkakunnalla läänin etelä- ja keskiosissa karttaselityksissä ilmoitetaan talorakennuksiin y.m.s. olevan kuusipuita, sanotaan honkametsästä olevan puutteen, mutta kuusimetsiä olevan j.n.e.¹ Onpa paikoitellen jouduttu niinkin pitkälle, että sahalautoja on ryhdytty valmistamaan kuusitukeista.² Pietarsaaresta 1762 vietyjen lautojen joukossa oli 82 tolttia kuusilautoja.³

Tervanpolttovyöhykkeen — emme luonnollisesti lue siihen kotitarvepolttoaluetta — raja Pohjanmaalla kulki siis 1700-luvun puolimaissa suunnilleen seuraavasti: Pohjois-Pohjanmaalla tervanpolttovyöhyke alkoi vasta Iin pitäjän yläosissa, n. peninkulman päässä merestä Iijoen suulla, ulottuen siitä itäänpäin Pudasjärven pitäjän alaosiin. Oulun pohjoispuolella vyöhykkeen länsiraja ulottui mereen asti, kaarsi Limingan itäpuolitse Siikajoen kirkonkylään, josta se edelleen kulki pitkin rannikkoa, tehden 1—4-peninkulman mutkia sisämaahan päin Salon, Pyhä-

¹ Ks. M.A:n karttoja.

² M.A., kartta E 34 4/30 1753, Talonp. purjehdusvapauskomissionin pöytäkirja.

³ Aspegren, m. t., s. 74.

joen, Kalajoen, Lohtajan ja Kälviän emäkirkon kylien kohdalla, etäännyttyä Kokkolassa 2—4 peninkulman päähän merestä, kulkee Kruunupyysssä 3 peninkulman, Pietarsaareissa 2 peninkulman, Uudessakaarlepyyssä 1 1/2 peninkulman, Vöyrillä 1/2—1 peninkulman etäisyydellä rannikosta; tekee siitä laajan, 6—7 peninkulmaa syvän mutkan itäänpäin kaartuen Mustasaaren, Vähänkyrön, Isonkyrön ja Laihian emäpitäjän itäpuolitse, lähenee Maalahden luona 3—4 peninkulman päähän rannikkoa, millä etäisyydellä jatkaa maakunnan etelärajalta saakka.

Sisämaassa raja Pudasjärveltä jatkuu etelään päin, kaartuen Oulujärven ympärille 10—15 peninkulman etäisyydelle merestä. Siikajoen, Pyhäjoen ja Kalajoen latvaseudet se näyttää saavuttaneen 1750-luvulla jopa Pyhäjoella tunkeneen vähin maakunnanrajan itäpuolellekin, mutta Kokkolassa se kaartui Perhon lännenpuolitse n. 8 peninkulman päähän merestä. Sieltä sisämaanraja jälleen kulkee pitkin Pietarsaaren pitäjän latvoja, jopa 14 peninkulman etäisyydellä lähimmästä merisatamasta; Lapuan ja Ilmajoen pitäjien latvoilla tervanpolttoraja, kuten myöhemmin tulemme näkemään, ulottuu vähin maakunnanrajan itäpuolellekin.

Edellisen vuosisadan lopulla vallinneisiin oloihin verrattaessa huomaa tervanpolttoyöhykkeen länsirajan melkein kaikkialla irtaantuneen merestä ja itärajan yöhykkeen pohjoisosissa työntyneen kauvaksi sisämaahan päin. Tähän suuntaan kehitys jatkui 1700-luvun loppupuoliskolla; yöhykkeen länsiraja etäännyttyä 3—5 peninkulman päähän merestä ja »Kyrön mutka» laajenee; vaikkei ole varmoja tietoja olemassa, on todennäköistä, että yöhykkeen raja sisämaassa myöskin etenee; ainakin mutka Perhon luona oikenee, koska 1700-luvulla tervaa ruvetaan polttamaan myös maanselän takana tällä kaudella.¹ Kahdessa kohdassa tervavyöhyke valloittaa alaa merelle päin: Tornion tienoilla syntyy uusi, pääalueesta erillinen, pienempi tervantuotantoalue ja Kemien tienoilla leviää myös tervanpoltto, ja päävyöhykkeen eteläpäässä, Närpiössä ja Lapväärtissä, yläpitäjän kappelit Pirttikylä, Teuva, Karijoki ja Isojoki, alkavat polttaa suuremmassa määrässä tervaa. Myöskin yöhykkeen pohjoispäässä, Iissä, tervanpolttoalue levenee ja laajenee.

¹ Vrt. myös Rühns, m. t., s. 279.

Tarkastakaamme vielä lyhykäisesti Etelä-Suomen tervanpolttoa. Kuten aikaisemmin on mainittu, oli tervanvienti Etelä-Suomen kaupungeista vähäpätöinen Pohjanmaan kaupunkien tervanvientiin verraten. Helsingistä ja Loviisasta vietiin vuosittain vain joku kymmenkunta tynnyriä tervaa ja pikeä, korkeintaan pari sataa, useina vuosina ei lainkaan. Turusta vietiin vähän pikeä — korkeintaan pari sataa tynnyriä vuodessa — ja varsin vaihtelevat määrät tervaa, 1775 92 tynnyriä ja 1789 2,867 $\frac{1}{2}$ tynnyriä; Porin tervanvienti myöskin suuresti vaihteli, ollen 1791 363 tynnyriä ja 1774 3,686 tynnyriä. Muista kaupungeista vienti oli aivan mitätön: esim. Raumalta vietiin 1780 Tukholmaan 20 tynnyriä ja ulkomaille 78 tynnyriä, Uudesta-kaupungista vietiin (ulkomaille) sam. vuonna 13 tynnyriä.¹

Rudenschöldin tutkimuksesta, väitöskirjoista ja pitäjänkertomuksista ilmenee, että tervanpolttoa Etelä-Suomessa yleensä harjoitettiin kaikkialla kotitarpeiksi, mutta myötäväksi vain neljällä, verraten rajoitetulla alueella sekä vähässä määrässä joissakin, Pohjanmaan tervanpolttoalueeseen rajoittuvissa Sisä-Suomen pitäjissä.

Rudenschöld ilmoittaa tervaa poltettavan myötäväksi seuraavissa pitäjissä: I k a a l i s s a (kappelit Kankaanpää, Karvia, Hongonjoki, Parkano, Jämijärvi) »on pohjalaisilta, jonka naapureina asuvat, nuoren metsän suureksi häviöksi opittu kuorimaan nuoria puita» tervaksiksi, ja valmistetaan tervaa myös jonkunverran myötäväksi. L o i m a a l l a (kappelit Metsämaa, Alastaro, Perä) poltetaan hiukan tervaa, etenkin Pöytyän puolella, mutta koska se on liian paksua, ei sillä Turussa ole erityistä menekkiä. S ä k y l ä s s ä »metsä on jo enimmäkseen hävitetty tervanpoltton kautta». R u o v e d e l l ä (kappelit Virrat, Ätsäri, Kuru, Vilppula) tervaa poltetaan paljon; suurin osa siitä käytetään kotona veneisiin, joita paljottain valmistetaan myötäväksi Harjun markkinoilla, osa tervasta myödään kaupunkeihin, Turkuun, Vaasaan ja Uuteenkaarlepyyhyn sekä lähipiäjiin. M ä n t s ä l ä s s ä, L o p e l l a j a T u u s u l a s s a pol-

¹ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Näringarna i Finland, Relation om städernas näringsfång och beskaffenhet i Björneborgs län, 1782», P. A. Gadd, sekä »Relation om sjöstadens Nystads näringsfång och beskaffenhet 1782».

tetaan tervaa kotitarpeiksi ja Lopelta myötäväksi, muttei kuitenkaan enempää, kuin 3 tynnyriä taloa kohden. Vielä ilmoittaa Rudenschöld tervaa poltettavan myötäväksi H a t t u l a s s a (kappeli Tyrvöntö), mutta vain vähässä määrässä.¹

Turun ja Porin läänin maaherra ilmoittaa kertomuksessaan 1751—52 valtiopäiville² tervaa poltettavan Ruoveden pitäjässä, Ikaalisen, Kyrön (Hämeenkyrön) ja Loimaan pitäjissä 200—300 tynnyriä, joka paitsi mitä kotitarpeiksi käytetään, myödään Kristiinankaupunkiin ja Vaasaan. Ala-Satakunnassa poltetaan vuosittain 700 tynnyriä, taikka vähän enemmän, Säkylässä, Köyliössä ja Merikarviällä sekä muutamissa Ulvilan kylissä. Turun läänissä poltetaan Pöytyällä ja Yläneellä 80—100 tynnyriä. Lisäksi on rykmentinkirjuri Förskälillä tervauuni Karkussa ja akatemian vouti Lundvikilla Huittisissa, mutta niiden tuotanto on hyvin vähäinen. — Tervanpolttoa pitää maaherra hyödyllisenä, mutta tervanpolttotapaa vahingollisena. Maaherran valtiopäiväkertomuksen 1755—56 valtiopäiville liitteessä »Oförgripliga tanckar om landthushållningens förbättrande i Åbo och Björneborgs län samt Åland»³ tehostetaan tervanpolton tärkeyttä maalaiselinkeinona. — Maaherran kertomuksessa 1760—62 valtiopäiville ilmoitetaan tervanpolttomäärä suunnilleen samanlaiseksi kuin 1751—52; muutamat Porin läänin pitäjät valmistavat 600—700 tynnyriä vientikelpoista tervaa. Muualla valmistetaan n. 300 tynnyriä ja vähän ylitse, mutta se on laadultaan huonompaa, myödään halvempaan hintaan eikä viedä ulkomaille.⁴ Turun maistraatin kertomuksessa 1771—72 valtiopäiville mainitaan Turun päätervantuottajina Ruovesi ja Säkylä »sittenkuin se etu, joka kaupungin kauppiaille on ollut ennen yhteisenä useiden muiden kaupunkien kanssa, käydä Merikarvian vapaamarkkinoilla ostamassa tervaa, on lopetettu 13 p:nä marraskuuta 1765».⁵

¹ Rudenschöld, m. t., ss. 94, 104, 115, 128, 133 ja 166.

² »Cammar och oeconomie deputationens acter, 1751—52», maaherrojen kertomukset, R.V.A.

³ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755—56», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁴ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1760—62», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁵ »Riksens ständers handels och manufaktur deputationens acta 1771—72», kaupunkien kertomukset, R.V.A.

Edellisessä valtiopäiväkertomuksessa Turun maistraatti sanoo suurimman osan tervasta tuotavan Pohjanmaalta, sen jälkeen kuin Merikarvian vapaamarkkinat lopetettiin.¹ Gaddin 1781 laatimassa »Relation om Landtmanna näringarnas tillstånd och beskaffenhet i Åbo och Björneborgs län med Åland»² sanotaan tervaa poltettavan jonkun verran Köyliön ja Säskylän pitäjissä sekä muutamissa Loimaan kylissä ja enemmän Ruovedellä, Hämeenkyrössä ja Ikaalisissa sekä osassa Mouhijärveä. Ruovedellä tervaa poltettiin eniten Ätsärissä ja Virroilla, vähemmän emäkirkolla ja Kurussa. Ätsäriläiset ja muutamat Virroilta vievät tervansa Pohjanmaalle, muusta osasta pitäjää se kuljetetaan Turkuun. Tervanpolton kautta monet ovat päässeet suureen varallisuuteen, vaikeivät tervakuormasta saakaan juuri enempää kuin kyytirahat.³ Tervanhintain nousu on lisännyt tervanpolttoa; 1770 tuotiin läänin kaupunkeihin 2,033 tynnyriä ja 1780 3,877 tynnyriä tervaa. Tervanpoltto on yhä lisääntymässä. Tervasta tuotiin 1770 Turkuun 1,167 tynnyriä, Raumalle 78 tynnyriä, Uuteenkaupunkiin 250 $\frac{1}{4}$ tynnyriä ja Poriin siis n. 500 tynnyriä; vuonna 1780 tuotiin Turkuun 1,601 tynnyriä (ed. vuonna lähes 2,000 tynn.), Poriin (1781) 1,372 tynnyriä, Raumalle 166 tynn. ja Uuteenkaupunkiin 428 $\frac{1}{2}$ tynn.⁴

Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa oli siis 1700-luvulla kaksi tervanpolttoaluetta, joiden tuotanto kumminkin niiden laajuuteen nähden oli varsin vähäinen, vaikka kasvoikin tervanhintojen noustessa vuosisadan loppupuolella samalla kuin tervanpolttoalue laajeni; esim. Mouhijärvellä tervaa ruvettiin kaupaksi polttamaan vasta 1770-luvulla.⁵ Eteläisempi käsitti Köyliön, Säskylän, Yläneen, Pöytyän sekä osan Loimaan pitäjää, pohjoiseen kuuluivat Merikarvia, jotkut Ulvilan kylät, Ikaalinen, Mouhijärvi ja Ruovesi. Tämä viimeainittu alue liittyi poh-

¹ »Handels och manufaktur deputationen acta 1769—70», kaupunkien kertomukset, R.V.A.

² »Å.T.», 1785, N:t 16 ja 18, »Anmärkningar om Ruovesi Socken».

³ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Näringarna i Finland».

⁴ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Näringarna i Finland», selostukset Turun, Porin, Rauman ja Uudenkaupungin elinkeinoista y.m., laaditut 1781 ja 1782, tekijä ainakin osittain Gadd.

⁵ »Å.T.», 1776, n:o 4, »Beskrifning öfver Mouhijervi socken i Åbo län».

joisessa Pohjanmaan suureen tervanpolttovyöhykkeeseen. Osa tämän Pohjois-Satakunnan terva-alueen tervasta vietiin Vaasaan, Kristiinankaupunkiin ja Uuteenkaarlepyyhyn.

Hämeessä ja Uudellamaalla tervanpoltto oli vielä vähäisempi, kuin Satakunnassa ja Varsinais-Suomessa. Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherra valtiopäiväkertomuksessaan 1746—47 valtiopäiville ilmoittaa, sikäli kuin on tietoonsa saanut, tervaa poltettavan ainoastaan hyvin vähässä määrässä Uudenmaan läänin alueella ja vain paikoitellen Hämeen läänissä. Maaherra on koettanut saada rahvasta ryhtymään tervanpolttoon ja sitävar-
ten saanut Helsingin porvarit lupaamaan 12 kuparitalaria tervatynnyristä (Pohjanmaalla oli tervatynnyrin hinta niihin aikoihin 10 kuparitalaria). Vuonna 1746 maaherra sai porvarit lupaamaan 14 kuparitalaria tervatynnyristä ja 1747 hän jätti hallitukselle esityksen, jonka mukaan jokainen tilallinen veloitettaisiin vuosittain polttamaan 3 tynnyriä ja myömään siitä 2 tynnyriä kaupunkeihin; maaherra on kehoittanut ja neuvonut rahvasta ryhtymään tervanpolttoon, koska se etenkin yläpitäjissä olisi erittäin suotavaa, koska siellä metsää paljo kaatuu vanhuuttaan taikka kasketaan. Kehoituksesta kuitenkin ei ole ollut mitään hyötyä, rahvas ei tahdo ryhtyä tervanpolttoon, koska esi-isätkään eivät ole sitä harjoittaneet. Tervauuneja on maaherra myöskin koettanut saada käytäntöön; Tuusulaan on Clayhills perustanut tervauunin, mutta sen vaikutuksesta ei ole mitään tietoa. Tervanpoltto olisi sitäkin tärkeämpi, koska läänin ainoa tapulikaupunki Helsinki tervasta saisi erinomaisen ja välttämättömän vientitavaran raudan ja lautojen lisäksi. Tervaa poltetaan kaupaksi Hausjärvellä, Janakkalassa ja muutamissa osissa Ylä-Hollolan ja Ala-Sääksmäen kihlakuntia, kaikkiaan muutama sata tynnyriä vuodessa.¹ Vuosisadan loppupuolella, 1789 ilmestyneessä väitöskirjassa »Undersökning om Nyländ och Tavastehus län»² ilmoitetaan tervaa läänissä poltettavan melkein yleisesti kotitarpeisiin, mutta myötäväksi vain Lopen pitäjässä sekä Hausjärven ja Kivijärven kappeleissa (ja

¹ »Cammar och oeconomic deputationens acter», maaherrain kertomukset, 1746—47, 1751, 1755—56 ja 1760—62, R.V.A.

² H. H. John, S. G. Mellenius ja Carl Bergman — P. Gadd, m.t., s. 26.

lääniin kuuluvassa Ruoveden pitäjässä). Vuonna 1781 tuli täältä ulkomaiseen kauppaliikkeeseen 730 tynnyriä tervaa.

Kyminkartanon läänissä, jolla oli myöskin nimenä Viipurin ja Savonlinnan sekä Kyminkartanon ja Savon lääni ja joka käsitti itäisen Uudenmaan Loviisasta pohjoiseen sekä Savon ja Ruotsille jääneen osan Karjalaa, maaherra 1746—47 valtiopäiville jättämässään kertomuksessa ilmoittaa tervanpolton 1743 lakanneen niin, että vain vähäisesti ylitse oman tarpeen tervaa poltetaan.¹ Lappeenrannan maaherra oli vielä 1740 ilmoittanut lääninsä asukkaiden harjoittavan »vanhastaan käytettyä taloutta ja tottumusta kaskeamista ja tervanpolttoa muuten aivan kelvottomassa ja hyödyttömässä metsässä», vaikka hän olikin koettanut julkaisujen y. m. kautta saada rahyasta taipumaan pellonviljelykseen.² Valtiopäiväkertomuksessa 1760—62 valtiopäiville maaherra ilmoittaa läänistä tuotavan kaupunkiin, Loviisaan, vuosittain tuskin 300 tynnyriä tervaa, mitkä melkein kaikki kulutetaan kaupungissa, »eikä sitä taida enempää saadakaan, ennenkuin saavutetaan helpompi kuljetus vesiteitse Savosta ja Karjalasta». ³ Sitä, mistä osasta lääninä nämä 300 tynnyriä Loviisaan tuotiin, ei senaikaisissa asiakirjoissa mainita; Viipurin ja Savonlinnan läänien maaherran kertomuksessa 1755—56 valtiopäiville ilmoitetaan metsiä Savossa ja Karjalassa käytettävän kaskeamiseen ja Kymen kihlakunnassa, sekä siihen kuuluvissa Uudenmaan ja Hämeen läänien osissa, rakennuksiin, sahaukseen, sydenpolttoon ja kaskeamiseen.⁴ Tuneld vuosisadan lopussa ilmoittaa tervaa poltettavan etupäässä Puumalan ja Mäntyharjun pitäjissä, joista se rekikelillä kuljetetaan Loviisaan ja Helsinkiin.⁵

Venäjälle kuuluvassa osassa Suomea poltettiin tervaa, kuten

¹ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1746—47», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² »Kammar oeconomie deputationens acter 1740—41», maaherrain kertomukset, R.V.A.

³ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1760—62», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁴ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755—56», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁵ Tuneld, m. t., s. 485 not. c.

aikaisemmin on mainittu, vähässä määrässä Saimaan vesistön eteläpään ympärillä.

Käsitellessämme Pohjanmaan tervanpolttovyöhykettä 1600-luvulla mainitsimme, että Kokkolaan 1650—60-luvuilla oli tuotu tervaa »Savosta» ja 1750-luvulla kerrotaan Kalajoelle tuodun myös vähän tervaa Hämeen puolelta. Oliko tämä edellämäinittu



Pohjanmaan tervanpolttovyöhyke ja Etelä-Suomen tervanpolttoalueet. Musta esittää edellistä 1700-luvun puolimaissa, ruudutettu aluetta, jonne se vuosisadan loppupuolella oli levinnyt, valkoinen raja lännessä sen länsirajaa vuosisadan lopulla. Viivatut alueet esittävät Etelä-Suomen neljää tervanpolttoaluetta sekä Saarijärven tervanpolttoseutua.

tervanpoltto »Savon» Pohjanmaan puoleisessa osassa jatkunut huolimatta tervanpoltton lakkaamisesta Sisä-Suomessa Uudenkaupungin ja Haminan rauhantekojen jälkeen? — Entisen Rautalammin hallintopitäjän Pohjanmaanpuoleinen länsiosa jakaantui 1700-luvulla Viitasaareen (ynnä Kivijärven, Konginkankaan ja Pihtiputaan kappelit) pohjoisessa ja Saarijärveen (Karstulan, Pylkönmäen ja Uuraisten kappelit) etelässä. Mikäli Kalajoelle maanselän itäpuolelta tervaa 1700-luvun puolimaissa

tuotiin, täytyi sen tulla Viitasaaren pitäjältä; Viitasaaren pitäjänkertomuksessa vuodelta 1777 ei kuitenkaan pitäjän elinkeinoja, tarkasti selostettaessa tervanpoltosta mainita sanalakaan.¹ Kalajoelle ei niinollen voinut tulla montakaan tynnyriä tervaa maanselän toiselta puolen 1750-luvulla, semminkin kun ottaa huomioon tervanhintain nousun 1770-luvulle mennessä. — Mitä tulee Saarijärveen, ei siellä vielä 1700-luvun puolimaissa tervaa myötäväksi poltettu, koska 1785 julkaistussa pitäjänkertomuksessa nimenomaan sanotaan, että tervanpolttoa on 8—10 talollista lähimpänä Pohjanmaata (siis Karstulassa ja Konginkankaalla, taikka jommassakummassa) ruvennut harjoittamaan äskeisenä aikana; tähän asti eivät kuitenkaan ole ennättäneet korkeammalle, kuin 20 tynnyriin taloa kohden. Kaiken todennäköisyyden mukaan tulevat muutkin Pohjanmaan puolella asuvaliset ajanpitäen ryhtymään tähän elinkeinon, semminkin, jos tulee yhtä edulliset ajat, kuin sodan kestäessä joku vuosi sitten, jolloin porvarit maksoivat tervatynnyristä 2 ja 2½ spesietalaria.² Suureksi ei tämäkään tervanpoltto ollut vielä 1792 paisunut, koska Vaasan läänin, johon Saarijärvi ja Viitasaari nyttemmin kuuluivat, maaherra kertomuksessaan lääninsä tilasta³ puhuttuaan metsän kulutuksesta tervanpolttoon Korsholman Pohjoisessa ja Eteläisessä voutikunnassa, sanoo Korsholman Itäisessä metsien enemmän säästyneen etäisyytensä takia; siellä päreitten kiskominen, kaskeaminen ja muut sellaiset metsänkäyttötavat ovat metsiä kuluttaneet. Tervanpolttoa hän ei mainitse Itäisessä voutikunnassa harjoitettavan.

Pohjanmaan rajojen ulkopuolella tervaa poltettiin kaupaksi niinollen neljässä alueessa: Ylä-Satakunnassa, Pyhäjärven tienoilla Säkyylän ja Loimaan välisellä seudulla, Salpausselän pohjoisrinteellä olevassa metsäseudussa Lopen ja Hausjärven tienoilla sekä Saimaan eteläpään ympärillä. Saarijärven länsiosissa oli vuosisadan loppupuolella tervanpoltto juuri alkanut. Ylä-Satakunnan tervanpolttoalue ulottui yhtä kauvaksi sisä-

¹ »Å.T.», 1777, n:ot 9, 12 ja 13, »Anmärkningar om Viitasaari socken».

² »Å.T.», 1785, »Bihanget», ss. 135—140, »Karta anmärkningar om Saarijärvi socken i Wasa län och Borgo stift».

³ »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i länen 1792», R.V.A.

maahan, kuin Pohjanmaan tervavyöhyke, mutta kolme eteläistä aluetta olivat vain eristettyjä, verraten kapeita kaistaleita, jotka alkoivat 4—8 peninkulman päässä merenrannikolta ja ulottuivat muutaman peninkulman levyisinä sisämaahan päin. Aikaisemmin on osoitettu, että näissä neljässä Etelä-Suomen alueessa poltettiin vain 4—5 % kaikesta Suomesta viedystä tervasta, jotavastoin 95—96 % tuli Pohjanmaalta, yhdestä ainoasta maakunnasta.

Tämä, niin erinomaisen tärkeän elinkeinon keskittyminen yhteen ainoaan maakuntaan, on merkellisimpiä ja valtavimpia talouselämämme ilmiöitä menneinä aikoina. Syyn siihen on täytynyt olla sangen tehokkaan ja jatkuvasti vaikuttavan, sillä muussa tapauksessa seuraukset eivät olisi voineet olla niin perinpohjaisia ja kauaskantoisia. Tervanpolton keskittyminen Pohjanmaalle on taasen tuonut mukanaan, kuten myöhemmin tulemme huomaamaan, eräitä niinikään mielenkiintoisia ja syvälle vaikuttaneita jälkiseurauksia, taikka ainakin tuntuvasti myötävaikuttanut niiden ilmenemiseen. Koska historiallisen tutkimuksen päämääränä on, ei vain todeta joku tilanne, tosiasia taikka tapaus, vaan semminkin selvittää sen syyt, olletikin kun on kysymys jostakin tärkeästä ja kauaskantoisesta ilmiöstä, on tehtävämme seuraavassa koettaa osoittaa, mistä johtui tämä tervanpolton keskittyminen Pohjanmaalle.

Tarkastellessamme tervanpolttovyöhykkeen levenemistä Pohjanmaalla huomasimme kolme tekijää, jotka rajoittivat ja ehkäisivät tervanpolton levenemisen siellä. Ne olivat: m e t s ä n p u u t e, metsänkäyttömuodon tai myös talvisaikaan harjoitetun muun r a h a n h a n k i n t a k e i n o n e s i i n t y m i n e n sekä matkan pituudesta johtuva k u l j e t u s v a i k e u s. Metsän puute oli lopettanut tervanpolton Hailuodössä, Limingassa, »Kyrön mutkassa» sekä osittain rannikkokaistaleella, kannattavampi rahanhankintakeino ehkäisi tervanpolton levenemisen Kemin tienoilla, missä lohenpyynti ja silakankalastus sekä lohen kuljetus talvisaikaan kauas Etelä-Suomeen kiinnitti väestön kaiken harrastuksen, samoin kuin hylkeenpyynti, lautainsahaus, halkojenhakkuu ja talonpoikaispurjehdus Lapväärtissä ja Närpiössä sitoivat työvoiman kesällä ja talvella. Kokolan-Pietarsaaren vaiheilla taasen laivanrakennus y.m.s. antoi

työtä kesällä ja talvella. Huomattavaa on, että tervanvalmistuksen eri vaiheet sattuivat etupäässä talveksi, siihen vuodenaikaan, jolloin maamiehellä yleensä ei ollut sanottavasti muita tehtäviä, ellei hän harjoittanut sellaisia rahanhankintaelinkeinoja, jotka oli suoritettava talvisaikaan. Tavallinen maanviljelys ja karjanhoito eri muotoineen eivät siis estäneet tervanvalmistusta, eikä myöskään päinvastoin. Pohjalainen Junelius tarkassa, tervanpolttoa selostavassa tutkimuksessaan¹, laskee tervanpolton eri vaiheisiin 2 tervatynnyrin valmistuksessa kuluvan seuraavat työpäivät: koloamiseen $\frac{1}{2}$, tukkien tervahaudalle ajoon 2 mies- ja hevospäivätyötä, tervasten pilkkomiseen ja pinoomiseen 2 miespäivätyötä, haudan panemiseen 1 miespäivätyön, haudan puhdistukseen ja vartiointiin polton aikana 1 miespäivätyön, kahden tynnyrin tekoon 4 miespäivätyötä sekä tervan ajoon kaupunkiin keskimäärin 4 mies- ja hevospäivätyötä. — tämä kuitenkin vaihdellen matkan pituuden mukaan — kaikkiaan siis $14\frac{1}{2}$ mies- ja 6 hevospäivätyötä; miespäivätyön arvo Juneliuksen aikana oli — sivumennen sanoen — 1 kuparitalari 8 äyriä, mies- ja hevospäivätyön 2 kuparitalaria. Näistä erilaisista tehtävistä suoritettiin koloaminen toukokuussa, kevätkylvöjen jälkeen, jolloin ei siis kiireellisiä maatyöitä ollut, tukkien haudalle ajo, tervasten pilkkominen ja pinominen, tynnyrien teko ja tervan kaupunkiin ajaminen Mikkelinpäivän jälkeen soiden jäädyttyä ja rekikelillä, haudan paneminen ja puhdistus sekä varsinainen tervan polttaminen kesällä, kesäkuussa, sopivan sään vallitessa, siis myöskin aikana, jolloin maatyöt eivät ole kiireellisiä. Työstä sattuu siis talvisaikaan 12 mies- ja 6 hevospäivätyötä, $\frac{1}{2}$ miespäivätyötä toukuussa ja 2 miespäivätyötä kesäkuussa. Jos terva kuljetetaan veneillä jokia alas kaupunkiin, kuten Pohjois-Pohjanmaalla Oulujoen, Iijoen y. m. kuljettavien jokien varsilla olevista tervanpolttoalueista tapahtui, riisti tervanpoltto paljo miehiä kiireellisten kesätöiden ajaksi maanviljelyksestä.

Kolmas tervanpolton levenemisen ehkäisevä syy oli kuljetusvaikeus; tämä rajoitti tervanpolton Pohjanmaalla kaikkialla sisämaahan päin. Tervanhintain noustessa kannattavuusraja työntyi kauemmaksi sisämaahan päin.

¹ M. t., ss. 26—28.

Voisi myöskin olettaa, että tervanpolton mitättömyyteen Etelä-Suomessa olisi syynä se, että asukkaat olivat tottumattomia tähän elinkeinoon, taikka että hallitus, joka merkantilismin aikana järjestelevästi ja säännöstelevästi sekaantui talouselämän kaikkiin aloihin, jollakin toimenpiteellään olisi ehkäisyt tervanpolton levenemisen Etelä-Suomessa.

Tarkastamme seuraavassa näitä eri mahdollisuuksia saadaksemme ratkaistuksi problemin tervanpolton keskittymisestä ja rajoittumisesta Pohjanmaalle. Voimme heti aluksi poistaa laskuista sen mahdollisuuden, että asukkaiden tottumattomuus tervanpolttoon olisi voinut olla syynä tervanpolton vähäiseen levenemiseen Etelä-Suomessa; tervaa poltettiin kotitarpeiksi epäilemättä jokseenkin kaikkialla Suomessa. Rudenschöld¹ mainitsee tervaa poltettavan vähän ja kotitarpeiksi: Tyrväällä, Karkussa, Keuruulla, Längelmäellä, Sahalahdella, Lammilla, Mäntsälässä, Tuusulassa, Sysmässä. Uudenmaan ja Hämeen läänissä tervaa poltettiin kotitarpeiksi melkein kaikkialla eikä tervanpolton-taito ollut tuntematon Ahvenanmaallakaan, missä Radloff 1700-luvun lopulla ilmoittaa tervaa paikoitellen poltettavan joskus kotitarpeiksi, kun tervan hinnat ovat kohonneet kovin korkealle.² — Tervanpolton taitamattomuus ja tottumattomuus tähän elinkeinoon, ei niinollen mitenkään ole voinut olla syynä siihen, ettei sitä harjoitettu samassa mittakaavassa Etelä-Suomessa kuin Pohjanmaalla.

Siirrymme sitten tarkastamaan hallituksen mahdollisia toimenpiteitä tervanpolton rajoittamiseksi sekä niiden vaikutusta tervanpolton levenemiseen.

Aikaisemmin on mainittu, että hallitus 1600-luvulla säännösti tervakauppaa, etteivät tervan hinnat ulkomailla polkeutuisi. Sitä varten perustetut tervakompaniat yksinoikeuksineen joutuivat myöskin säännöstelemään tervantuotantoa, siten, että tervaa myöville kaupungeille jaettiin terva-annos, jonka ulkopuolella myödyistä tervasta komppania maksoi huomattavasti alemman hinnan. Tämä säännöstely ei kuitenkaan ollut haitallinen Etelä-Suomen tervanpoltolle, koska Etelä-Suomen kau-

¹ M. t., ss. 35—37.

² Radloff, m. t., s. 198.

punkien terva-annos — lukuunottamatta Turkuja, jonne terva tuli etupäässä Pohjanmaalta — oli osittain suurempikin, kuin niiden tervanmyönti, jotavastoin Pohjanmaalla oli asianlaita aivan päinvastainen. Tervakomppaniain harjoittaman tervatuotannon säännöstelyn olisi — kuten aikaisemmin on todettu — niinollen pitänyt vaikuttaa edistävästi ja suosivasti Etelä-Suomen tervanpoltoon ja jarruttavasti tervanpolton levenemiseen Pohjanmaalla. Tulos oli kuitenkin päinvastainen.

Maaherra Wrangel Pohjanmaalla kirjoitti 1680-luvulla useampaan kertaan kuninkaalle esittäen, että talonpojat hävitivät ylenmäärin metsiä. Synä olivat liiallinen tervanpolto, sahatukkien kaataminen ja laivanrakennus. Wrangel ehdotti, että hallitus tarkoin määräisi, kuinka paljo tervaa, sahatukkeja ja muita metsäntuotteita talolliset saisivat manttaalinsa mukaan valmistaa ja laivan rakentamiseen ei saisi ryhtyä, ennenkuin siihen oli hankittu asianomainen lupa ja määräys, mistä metsästä laivanrakennusainekset olisi otettava. Täten Wrangel luuli metsänhaaskauksen olevan estettävissä ja metsät pelastettavissa. Sen käsityksen mukaisesti hallitus ja viranomaiset sittemmin toimivatkin, noudattaen Wrangelin harkitsemia menettelytapoja.¹

Metsien loppumisen pelko sittemmin kasvoi kasvamistaan; taloustieteilijät tehostivat metsien arvoa Suomen ainoana kansallisrikkautena, vaatiens niiden säästämistä ja hallitus pelkäsi sen lisäksi valtakunnan meripuolustuksen joutuvan kärsimään masto- ja suurainespuiden puutetta, ellei metsiä erikoistoimenpitein varjeltaisi. Jokainen metsänkäyttötapa, joka kulutti tuntuvammin metsiä, joutui niinollen hallituksen säännöstely- ja rajoituspyrkimysten alaiseksi, sitä suuremmassa määrässä, kuta vahingollisempaa ja valtakuntaa eli »yleisöä» (d e t a l l i m ä n n ä) hyödyttävänä sitä pidettiin. Kaskialueilla olisi toivottu rähvaan ryhtyvän tervanpoltoon, tervanpolttovyöhykkeessä taasen koetettiin saada lautainsahausta juurtumaan ja missä sahausta yleisesti harjoitettiin, siellä piti laivanrakennusta ruvettaman harjoittamaan. Laivanrakennuksella saadaan puuta kohden 1, jopa 8—10 ploomia, sahauksessa korkeintaan muuta-

¹ Snellman, m. t., s. 265.

ma markka ja tervanpoltossa ainoastaan muutama äyri.¹ Mutta — kuten myöhemmin tulemme huomaamaan — sielläkin, missä laivanrakennusta suuressa määrässä harjoitettiin, ryhtyi hallitus rajoitustoimenpiteisiin. Siten hallitus metsänloppumispelossaan koki rajoittaa ja säännöstellä kulloinkin vallitsevaa metsänkäyttötapaa; mieluummin olisi vaadittu siitä kokonaan luopumaan, mutta käsitettiin kuitenkin, että siten riistettäisiin rahvaalta tärkeä tulolähde ja useinkin ainoa rahanhankintakeino veroja y.m. varten.

Näiden yleisten periaatteiden mukaisesti hallitus suhtautui myöskin tervanpolttoon. Vuonna 1697 annetussa metsäasetuksessa jo koetetaan rajoittaa tervan liiallista polttoa, m.m. määrämällä, kuten aikaisemmin on mainittu, että porvarin on tervatalonpojalleen annettava seteli, jossa ilmoitetaan, paljonko tervaa porvari on talonpojalta vastaanottanut; tämän setelin mukaan kontrolloidaan kaupungin tulliportilla talonpojan tervantuonti. Seuraavalla vuosisadalla tervapolton kasvaessa käytiin myöskin ankarammin käsiksi »liialliseen tervanpolttoon».

»Liiallisen» tervanpolton ehkäisemiseen tähtää myös »uudistettu metsäasetus» vuodelta 1734. Koska niihin aikoihin tervan hinnat olivat kovasti alentuneet, ei asetuksen noudattamisen valvominen liene tuottanut erikoisempia vaikeuksia. Niinollen voidaan käsittää, kuinka Pohjanmaan maaherra Frölich kertomuksessaan 1738—39 valtiopäiville² voi ilmoittaa: »Minä olen siten estääkseni metsien hävittämistä liiallisen tervanpolton ja lautain valmistuksen kautta, saanut sen aikaan ulosantamieni julkaisujen ja vuoden 1734 uudistetun metsäasetuksen vakavan voimassa pysyttämisen avulla, ettei kukaan rahvaasta sittemmin ole saanut koskea mihinkään metsään tätä tarkoitusta varten, vaan on saanut käyttää vain honkakantoja ja juuria: Jonkä johdosta maaseudun asukkaiden nyt sanotaan enemmän huolehtineen pellon hoidosta, niityn ja maan raivauksesta ja viljelemisestä, sittenkuin kruunun palveluskunta ankarain mää-

¹ »Finska deputationens Utskottshandlingar, protocoll och acter 1746—47», »Tanckar om landhushållningens förbättrande i Österbotten» kirjoittanut Mathias Pazelius 1746, R.V.A.

² »Cammar och oconomie deputationens protocoll och acter 1738,—39», maaherrain kertomukset, R.V.A.

räysten johdosta on osoittanut enemmän huomiota näitä asioita koskevain kunink. määräysten voimassa pitämisessä: Jotenka tervanpoltto ei ainoastaan ole niin supistunut ja vähentynyt vuosina 1736 ja 1737, että entisiin aikoihin verraten monta tuhatta tynnyriä vähemmän tervaa nyt valmistetaan, vaan myöskin talonpojan porvarilta nauttima vahingollinen luotto on vähitellen pienentynyt, ja talonpoika on tullut ahkerammaksi ja huolellisemmaksi tilansa hoidossa». Porvarin antama luotto teki nimittäin talonpojan »laiskaksi ja huolimattomaksi tilansa viljelyksessä». Nyt talonpoika alkaa varoa velkaantumista, jonka tuloksena ennen usein sai jättää maat ja talot velkojilleen. Frölichin seuraajan, Gustaf Creutzin yain kaksi vuotta myöhemmin, Pohjanmaata ahdistavan kovan katokauden aikana antama lausunto tervanpolton merkityksestä, samoin kuin porvarin talonpojalle antamasta luotosta, on aivan päinvastainen kuin Frölichin; se perustui kovaan todellisuuteen, eikä olettamuksiin ja teorioihin.

Pikkuvihan jälkeen asetetun suomalaisen valiokunnan lausunto tervanpoltosta kuvastaa yleistä, taloustieteilijäin ja hallitusmiesten kantaa ja suhtautumista tervanpolttoon. Se sisältyy 9. 7. 1746 annettuun lausuntoon Suomen metsätaloudesta ¹, jossa luokitellaan metsänkäyttötavat »hyödyllisyyden» mukaan: vähimmän »hyödyllinen» on kaskeaminen, jota ehdottomasti on rajoitettava, sitten tervanpoltto, halonhakkuu, lankkujen ja lautain hakkaus, lehterien hakkaus, sydenpoltto, sahateollisuus ja laivanrakennus, joka on metsänkäytön huippumuoto. Tervanpolton myöntää valiokunta sängen tarpeelliseksi ja hyödylliseksi, mutta se tapa, jolla sitä harjoitetaan, on mitä turmiollisin ja suurimmassa määrässä metsiä hävittävä. Tervaa on poltettava juurista ja räkämännystä, eikä hyvistä honka-
puista, kuten nyt tapahtuu. Tervahautojen asemesta on ryhdyttävä käyttämään tervaksia säästäviä norjalaisia tervauuneja; kauppakollegi on jo Turun ja Porin läänille myöntänyt 400 hopeatalaria kahden tällaisen tervauunin rakentamiseksi lääniin rahvaan opiksi (valmistuneet kesällä 1746 ²) ja Suomen kol-

¹ »Utskottshandlingar, Finska deputationens acter», 1746—47, R. V. A.

² »Frihetstidens utskottshandlingar, Commerce kollegii riksdags relationer 1746—47, R. V. A.

melle muulle läänille olisi myönnettävä yhtä suuri summa jokaiselle samaan tarkoitukseen. Kun vastedes annetaan lupia sahojen ja vuorilaitosten perustamiseen, on niihin liitettävä se ehto, että luvan saajan on samalla rakennettava myös tervauuni paikkakunnalle. Metsistä on suoritettava mitä pikimmin tutkimus, jotta voitaisiin saada säästetyiksi tervanpoltolta ne metsät, jotka voidaan käyttää sahoihin ja laivanrakennukseen. Kunnes tämä on järjestetty, on sallittava kokomanttaalin taloa kohden poltettavan korkeintaan 24 tynnyriä tervaa vuodessa, $\frac{1}{2}$ manttaalin tilalla 15 tynnyriä j.n.e. suhteellisesti pienemmillä tiloilla. Niillä seuduin, missä metsät ovat kovin rasittuneet, on määrää vielä vähennettävä. Niissä osissa Pohjanmaata, missä metsiä on runsaammin, olisi maaherralle annettava oikeus myöntää suurempia tervanpolttoannoksia.

Näiden yleisten periaatteiden mukaisesti hallitus suhtautui tervanpolttoon Pohjanmaalla, samoin kuin hallituksen edustajat maakunnassa, Pohjanmaan maaherrat. Maaherra Gustaf Creutz, joka 1742 kuvatessaan lääninsä vaikeaa asemaa, sanoo: »tervanpoltto on näinä vuosina ollut ainoa keino, laivanrakennuksen ohella, jolla rahvas on voinut ansaita varoja hankkiakseen siementä ja ravintoa kuluneina katovuosina sekä kyennyt suoriutumaan kruunun veroista»¹, sanoo valtiopäiväkertomuksessaan 1746² uskovansa, että maakunnan tervanpolttomäärä, joka tähän asti oletettavasti on ollut n. 40,000 tynnyriä vuodessa, tulee hänen toimenpiteittensä johdosta alenemaan 25,000 tynnyriin. Edellisenä vuonna Creutz oli lääninsä nimismiehelle lähettänyt käskyn valvoa, ettei tervaa saanut polttaa manttaalia kohden enempää kuin 12 tynnyriä vuodessa, ja että tervaksiksi on käytettävä kantoja, juuria y.m.s. Mainittakoon, että tervaksiksi Pohjanmaalla ei juuri missään enää käytetty tällaisia aineita; ne kuuluivat kehittymättömän tervanpoltton kauteen. Tervan suurtuotannossa käytettiin yksinomaan kasvavaa, kollottua mäntymetsää. Valtiopäivät päättivätkin 1747, että manttaalintilalla saa polttaa ainoastaan 12 tynnyriä tervaa vuo-

¹ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1742—43», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² »Cammar och oeconomie deputationens acter 1746—47», maaherrain kertomukset, R.V.A.

nessa¹. Creutzin seuraaja G. A. Piper, joka kamarikollegille oli valittanut tervanpolton aiheuttamaa metsien kurjaa tilaa, ehdotti 1748, että nimismiehet saisivat tehtäväkseen tarkasti valvoa tervanpolttoa, tervahaudalla seurata tervatynnyrien täyttämistä ja antaa jokaiselle talonpojalle »poletin», jossa hänen terva-annoksensa on ilmoitettu; tähän polettiin tehdään merkintä kaupungin tulliportilla aina talonpojan tuodessa tervaa kaupunkiin, ja kun hänen annoksensa on täynnä, otetaan poletti häneltä pois ja lähetetään maakonttoriin. Ilman polettia talonpoika ei saa tuoda tervaa kaupunkiin. Kuningas hyväksyi Piperin ehdotuksen ja Piper oli jo kokeillut menetelmällä läänissä, kun hän valtiopäiväkertomuksessa 1751—52 valtiopäiville² antoi selostuksen lääninsä tilasta. Vaikka talonpojilla ylämaan metsissä onkin lupa valmistaa kaksinkertanen tervamäärä, poltetaan sittenkin, kaikista valvomistoimenpiteistä huolimatta, yli sallitun määrän. Piper pyytää uutta metsäasetusta, muussa tapauksessa amiraliteetti ei koskaan tule Pohjanmaalta saamaan suurainespuita, eikä jää edes omiin tarpeisiinkaan metsää riittävästi, siltarakennuksiin y.m.s. — Turun ja Porin läänin maaherra oli myöskin ottanut läänissään käytäntöön samanlaisen kontrollimenetelmän kuin Piper: kaikkien niiden kruunun- ja verotalonpoikien, samoinkuin kruununmetsissä asuvien rälsitalonpoikien, jotka tahtovat tervaa polttaa ja myödä, on hankittava kihlakunnanvoudilta seteli, jossa mainitaan sen omistajan nimi, hänen tilansa suuruus sekä kuinka monta tynnyriä hänellä tilansa koon perusteella on oikeus vuosittain tervaa myödä; tähän seteliin tullimies kaupungin tulliportilla merkitsee joka kerta kuinka monta tynnyriä talonpoika on kaupunkiin tuonut; jos hän yrittää tuoda enemmän, kuin mihin hänellä on oikeutta, takavarikoidaan tavara ja määräyksen rikkoja saa 10 hopeatalarin sakon.³ Tätä läänin maaherran toimenpidettä, jonka kauppakollegi on hyväksynyt, pitää kui-

¹ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755—56», maaherrain kertomukset, Pojanmaan maaherran kertomus, R.V.A.

² »Cammar och oeconomie deputationens acter 1751—52», maaherrain kertomukset, R.V.A.

³ »Handels och manufaktur deputationens acta, Commerce collegii riksdags relation 1751—52», ss. 142—43, R.V.A.

tenkin Suomen kenraalikuvernööri von Rosen tarpeettomana, koska tervanpoltto ei muualla kuin Pohjanmaalla ole niin yltynyt, että sellaisiin toimenpiteisiin olisi tarvis ryhtyä. Tervaa olisi von Roseninkin mielestä poltettava kannoista, ja koska kannokkoja on Helsingin ympäristöllä runsaasti, runsaiden kruunun ja yksityisten rakennushakkuiden jäljiltä, olisi hänen mielestään Helsingin läheisyyteen perustettava kruunun kustannuksella tervanpolttouuni rahvaalle opastukseksi.¹

Uudessa, 29. 6. 1752 julkaistussa tervanpolttoasetuksessa, joka sisältyy kuninkaan päätöksiin rahvaan tekemiin valituksiin, hallitus ei kuitenkaan, vastoin rahvaan toivomusta, pienentänyt terva-annoksia, vaan päinvastoin nosti niitä tuntuvasti. Mainittu päätös määräsi, että vähemmän metsärikkailta seuduilla, kuten rannikolla ja saaristossa, missä »ei ole riittävästi saatavissa juuria, kantoja, räkämäntyjä ynnä muuta» kruununrahvas» kutakin kruununmanttaalia kohden polttaa korkeintaan 20 tynnyriä tervaa vuodessa, $\frac{3}{4}$ — $\frac{2}{3}$ manttaalia kohden 18 tynnyriä, $\frac{1}{2}$ — $\frac{5}{8}$ manttaalia kohden 15 tynnyriä, $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ manttaalia kohden 10 tynnyriä ja pienemmillä kuin $\frac{1}{4}$ manttaalin tiloilla 8 tynnyriä. Runsasmetsäisemmissä seuduissa vastaavat annokset ovat: 30, 26, 20, 15 ja 12 tynnyriä. Tervanpolttoon ei täälläkään saa käyttää masto-, saha- ja laivanrakennuspuita. Kruununtilojen annoksen määrätköön maaherra harkintansa mukaan kunakin vuonna ja valvokoon, etteivät verotilojen talonpojat, joilla on vapaampi käyttöoikeus metsiinsä, käytä väärin heille myönnettyjä oikeuksia. — Muissa maakunnissa, missä tervaa poltetaan, määrätkööt maaherrat tervanpoltosta harkintansa mukaan.² — Tämä tervanpoltto-oikeuden laajentaminen näyttää loukanneen Piperiä; valtiopäiväkertomuksessaan 25. 3. 1755³ hän verraten selvästi ilmituo tyytymättömyy-

¹ »Cammar, oeconomie och commerce deputationens acter 1751—52», Suomen kenraalikuvernööri von Rosenin kertomus 18. 2. 1751, ss. 32—34, R.V.A.

² »Kongl. Maj:ts Nådige Resolutioner på the allmänna besvär, som riksens allmoge uti Sverige och Finland andragit vid riksdagarne åren 1719, 1720, 1723, 1727, 1731, 1734, 1739, 1741, 1743, 1747 och 1752, utgifne af Lars Hamrén», § 66.

³ »Cammar och oeconomie deputationens handlingar 1755—56», maaherrain kertomukset, R.V.A.

tensä ja selittää, ettei hän voi valvoa ettei metsiä liiaksi rasiteta, koska hänellä on liian vähän kruununmiehiä käytettävänään. Käytännössä tervanpolttorajoituksia Pohjanmaalla maaherrat eivät voineetkaan toteuttaa; olemme huomanneet, että rännikovyöhykkeessä tervanpolttoa harjoitettiin niin suuressa mittakaavassa, että sen oli pakko loppua metsien puutteeseen. Maaherran kertomuksessa 1771 valtiopäiville ¹ sanotaan: »Se, että talolliset niissä pitäjissä, joissa vielä on saatavissa honka- eli kka tervametsää ja missä metsät ovat yhteisiä eikä niitä vielä ole voitu jakaa, käyttävät metsää tervaksiksi sekä ylitse armollisesti sallitun annoksen sekä sen, mistä he vähemmän metsärikaissa pitäjissä ovat veroitetut, on valitettava totuus; ja vaikkakin yksi ja toinen sellainen metsänraiskaaja onkin sen tähden viety lakitupaan ja tuomittu lain määräämään sakkoon, niin on kuitenkin suurempi osa jäänyt selville saamatta, koska ei useinkaan tapahtuneissa tarkastuksissa ja kihlakunnan oikeuksissa ole saatu selvitettyksi kuka sen on tehnyt, koska milloin yksi milloin toinen sen on kieltänyt.» Määräysten valvomiseksi on kruununmiehiä liian vähän. Vuosisadan lopulla Vaasan läänin maaherra A. Tandefelt 1792 ² sanoo, että tervanpolttoannoksia on »suuresti ylitetty viimemainituissa pitäjissä ja kapeleissa (tervanpolttovyöhykkeessä), minkä osoittavat kaupunkien tullitilit». Vuoden 1752 kunink. päätöksen rikkomisesta on kylläkin aika ajoittain useita saatettu rangaistukseen; se ei kumminkaan ole auttanut, semminkään sinä aikana, jolloin terva ja piki olivat korkeassa hinnassa. »Nyttemmin näyttää tämä into hiukan vähentyneen sittenkuin rahvas on oppinut huomaamaan sen vähäisen voiton, ellei tappion, mikä sillä, kaikki kulut tarkasti laskien, on tästä elinkeinosta, ja että maanviljelys sekä karjanhoito, ynnä muut vähäisemmät raha-ansiot, varmemmin tuovat maamiehelle hänen elantonsa ja toimeentulonsa». Rannikolla voisi tervanpolttoa juurista hyvin harjoittaa, mutta se tapa on Pohjanmaalla vähän tunnettu, eikä kannata nykyisten, alhaisten tervanhintain vallitessa. Kuitenkin olisi rahvasta kehoitettava tähän, kuten Länsipohjassa on

¹ »Förordnings deputationens handlingar 1771», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i länen 1792», R.V.A.

tapahtunut, vaikei juurista tulekaan yhtä hyvää ja haluttua tavaraa. — Oulun läänin maaherra J. F. Carpelan samana vuonna jättämässään valtiopäiväkertomuksessa ehdottaa koloamista joko kokonaan kiellettäväksi, taikka ainakin rajoitettavaksi; Länsi-Pohjassakin ennen kolottiin, mutta kun se kiellettiin, ryhdyttiin siellä valmistamaan terva kannoista ja juurista, joista tulee runsaammin ja parempaa tervaa — Carpelanin käsitys on tässä suhteessa toisenlainen, kuin hänen virkaveljensä Tandefeltin.

Hallituksen pyrkimykset metsäin säästämiseksi ja sen mukaiset toimenpiteet johtivat niinollen Pohjanmaalla taisteluun tervanpolttoa vastaan. Se ei kuitenkaan johtanut tervanpolton vähenemiseen, ei edes kyennyt ehkäisemään sen kasvamista ja levenemistä maakunnassa, enempää kuin edellisen vuosisadan tervakompaniain tervakaupan annostelukaan.

Kuten aikaisemmin esitetystä osittain jo on ilmennyt, ei hallituksen ja viranomaisten tervanpolttota rajoittavia toimenpiteitä tarvittu Etelä-Suomessa. Siellä huomataan viranomaisen toimivan päivästäiseen suuntaan, tervanpolton kehittämiseksi ja tervan tuotannon lisäämiseksi. Edellä on jo mainittu, että Hämeen ja Uudenmaan läänien maaherra tervanpolton edistämiseksi sai Helsingin porvarit lupaamaan tervatyynyristä hyvän hinnan, 1745 12 talaria ja 1746 14 talaria. Kertomuksessaan 1751 valtiopäiville¹ maaherra ilmoittaa koettaneensa kehoittaa lääniensä asukkaita ryhtymään »tähän hyödylliseen elinkeinon», mutta tuloksetta. Rahvas ei tahto siihen ryhtyä, koska, arvelee maaherra, heidän esi-isänsäkään eivät ole sitä harjoittaneet. Kertomuksessaan 1755—56 valtiopäiville² maaherra valittaa samaa seikkaa, mutta toivoo kuitenkin, että rahvas tervanpolttoon tulee käymään käsiksi, kunhan huomaa pormestari Clayhills-vainajan perustaman tervauunin hyödyllisyyden, jähka se tulee kuntoon. Samalla kertaa maaherra uudistaa 1747 tekemänsä ehdotuksen pakoittaa rahvas tervanpolttoon, koska kehoituksista ei ole riittävän nopeasti seurauksia. Kauppa-

¹ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1751», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755—56», maaherrain kertomukset, R.V.A.

kollegi ei suunnitelmaa kuitenkaan ollut hyväksynyt, koska se ei katsonut soveliaaksi tässä tapauksessa turvautua pakkokeinoihin, toivoen neuvoilla ja kehoituksilla päästävän tuloksiin.¹ Maaherra perusteli pakkotoimenpiteitten välttämättömyyttä myös sillä, että terva olisi mitä tarpeellisimmin vientitavara lautain ja raudan ohella; kauppakollegi oli harkinnut toisen keinon, jolla saataisiin tervaa Helsingin vientitavaraksi. Haminan rauhassa oli Ruotsi menettänyt Venäjälle useita ennen tärkeitä tervan tuotantoalueita ja saadakseen tervaa näiltä seuduilta tulemaan Suomen puolelle, ehdotti kauppakollegi, että 1738 vuoden rajatullitaksiaan tehtäisiin sellainen muutos, että tervan tuonti Venäjän puolelta Suomeen tullivapaasti sallittaisiin $\frac{1}{8}$ % recognitiomaksua vastaan. Terva nimittäin oli kauppakollegin mielestä sellainen tavara, »jota valtakunnan hyödyksi voitaisiin käyttää Ruotsin kaupassa ja viedä omien tuotteiden joukossa ulkomaille». »On syytä pitää sitä riittävänä voittona, jos tämän kautta saadaan runsaammin sellaista kauppatavaraa, jonka valmistaminen jo on niin hävittänyt metsiä useilla seuduilla sekä Suomessa että täällä Ruotsissa, että tervanpolton siellä ja täällä on melkein kokonaan täytynyt lakata, ja ulkomaille vietävä tervavarasto niinollen tullut vähemmän riittäväksi.» — Edellisen lisäksi kauppakollegi tervan valmistuksen lisäämiseksi ja metsäin kulutuksen vähentämiseksi suosittelee tervauunien käytäntönottamista; kauppakollegin toimesta on niiden selityksiä levitetty maakuntiin². Kuningas hyväksyi kauppakollegin ehdotuksen Venäjän puolelta tuodun tervan vapauttamisesta tullista $\frac{1}{8}$ %:n recognitiota vastaan (kunink. reskripti 29. 6. 1752).³ Mutta, kuten aikaisemmin esitetty kauppatilasto osoittaa, ei tästä ollut mitään käytännöllisiä seurauksia; se vähäinen terva, joka Vanhassa Suomessa enää poltettiin, meni Haminan ja Viipuriin. Mitään tuloksia ei liioin ollut kauppakollegin toimenpiteistä tervauunien avulla levittää tervanpolttoa ja säästää metsiä. Niitä lienee Suomessa kaikkiaan ollut toimessa vain

¹ »Handels och manufactur deputationens acta, Commerce kollegii riksdags relation 1751—52», ss. 140—141, R.V.A.

² Ks. alaviitta ylempänä ss. 136—138.

³ »Handels och manufactur deputationens acter 1755—56, Commerce kollegii riksdags relation», s. 60.

muutama kappale: aikaisemmin mainitut Forskålin tervauuni Karkussa, Lundvikin Huittisissa ja Clayhillsin Tuusulassa; Pohjanmaalla tietävästi ei ollut ainoatakaan, eikä Junelius pitänyt uskottavana, että se siellä missään pääsisikään käytäntöön, m.m. koska se on kallis.¹

Turun ja Porin sekä Kyminkartanon läänien maaherrat eivät yhtä tarmokkaasti, kuin Hämeen ja Uudenmaan maaherrat, koettaneet levittää tervanpolttoa. Mutta heidänkin kertomuksistaan valtiopäiville ilmenee, että hekin toivoisivat tervanpolton läänneissään lisääntyvän. Päinvastaisen vaikutuksen tekee kylläkin Turun ja Porin maaherran Piperin toimenpiteitä jäljittelevä kontrollimenetelmä, josta edellä on mainittu, mutta senhän kenraalikuvernööri von Rosen ilmoittaa tervanpolton vähäisyyden takia aiheettomaksi.

Kuten näkyy, eivät hallituksen ja viranomaisten tervanpolton säännöstelyyn ja rajoittamiseen tähtäävät asetukset, määräykset ja toimenpiteet olleet Pohjanmaan tervanpolton levemiselle edullisia ja Etelä-Suomen tervanpoltolle haitallisia; niiden tarkoitus oli päinvastainen, vaikka ne jäivätkin tuloksettomiksi. Ne eivät niinollen missään tapauksessa ole voineet vaikuttaa tervanpolton keskittymiseen Pohjanmaalle ja puuttumiseen Etelä-Suomessa. Todellinen syy tilanteeseen on löydettävissä muualta ja sen täytyy olla sitäkin voimakkaamman, koska se vaikutti niin erinomaisen tehokkaasti hallituksen ja viranomaisten päinvastaiseen suuntaan tähtäävistä toimenpiteistä huolimattakin.

On sitten tarkastettava kolmatta mahdollisuutta: onko metsäin runsaus Pohjanmaalla ja vähyys Etelä-Suomessa ollut syynä tervanpolttovyöhykkeen merkilliseen sijoittumiseen?

Jo yksistään edellisen tarkastelun perusteella voidaan kysymykseen vastata kielteisesti. Hallitus ja viranomaiset metsänsäästämispyrkimyksineen eivät olisi koettaneet rajoittaa tervanpolttoa Pohjanmaalla ja levittää sitä Etelä-Suomessa, jos Pohjanmaalla metsävarat olisivat olleet runsaat ja Etelä-Suomessa niukat. Päinvastainen metsävarain tila on, ainakin Pohjanmaan vanhoja tervanpolttoseutuja Etelä-Suomeen verrat-

¹ Junelius, m. t., s. 23.

taessa, todennäköinen, eikä missään tapauksessa Pohjanmaan tervanpolttovyöhyke ole voinut olla metsärikkaampaa, kuin vastaavalla etäisyydellä rannikosta oleva vyöhyke Etelä-Suomessa. Esitämme tämän todistamiseksi muutamia lausuntoja senaikaisista asiakirjoista.

Ulrik Rudenschöld kertomuksessaan Suomen taloudellisesta tilasta 1738—41, käsittelee kaikkia Kokemäenjoen vesistön, Päijänteen ja Vantaanjoen varsilla olevia pitäjiä, kaikkiaan lähes puoltasataa. Suuri metsäpalo oli 1731 raivonnut melkein yli koko Suomen. Sellaisesta metsänpuutteesta, kuin Pohjanmaalla esim. Limingassa ja Vähässäkyrössä, Rudenschöld ei kuitenkaan missään yhteydessä kerro. Porin puolen pitäjissä metsä meren lähellä on »paljon hakattu», Tyrvällä on »metsästä puute», Vesilahdella on puute honkametsistä, Akaassa on »hirsimetsää vähän», Pälkäneellä »metsä on kaadettu», Vesijärven ympärillä olevissa pitäjissä metsät ovat »pahasti kulutetut» — Heinolassa ja Kärkölässä on kuitenkin vielä hyvää metsää —. Useasta pitäjistä puhuessaan Rudenschöld nimenomaan huomauttaa metsän olevan hyvää, masto- ja suurainespuita kasvavaa. Uudenmaanläänin sahroissa eivät kelpaa sahatukit, jotka latvapuolelta ovat läpimitaltaan 14 tuumaa (yli $\frac{1}{3}$ metriä) pienempiä.¹ — Jokseenkin samanaikaisessa kertomuksessa 1738—39 valtiopäiville Uudenmaan ja Hämeen maaherra ilmoittaa Hämeessä metsät yleensä kaikkialla riittäviksi, niin että niitä olisi myötävikkisin, jos sahoja voitaisiin perustaa. Uudellamaalla metsät sitävastoin ovat »tulleet huomattavasti loppuunkulutetuiksi», johon on syynä halonhakkuu ja sahatukkien kaataminen; semminkin Helsingin ympäristössä tulee pian puute läheisestä hirsimetsästä.² Samanlaisen kuvan molempien maakuntain metsistä antaa maaherran kertomus 1740—41 valtiopäiville.³ Vuosisadan loppupuolelta, vuodelta 1775, on maänmittarin laatima tarkka kuvaus kahdesta Helsingin kaupungin naapuripitäjästä, jotka edellämainitun maaherran kertomuksen mukaan siis olisivat ol-

¹ Rudenschöld, m. t., s. 42.

² »Cammar och oeconomic deputationens protocoll och acter 1738—39», maaherrain kertomukset, R.V.A.

³ »Cammar och oeconomic deputationens acter 1740—41», maaherrain kertomukset, R.V.A.

leet »huomattavasti loppuunkulutettuja». Maanmittarin laskelman mukaan Helsingin pitäjässä on lähes 70 milj. puuta, joista vuosittain kaskeamiseen, sahaukseen, pelkkojen hakkuuseen y.m.s. kulutetaan yli 700,000 puuta; manttaalin maalla on n. 91 % metsää, loput niittyä ja peltoa. Espoon pitäjässä on runsaasti kuusi-, mänty- ja honkametsää samoin kuin lehtimetsää, saaret ovat kaikki enimmäkseen mänty- ja kuusimetsää, mutta myös lehtimetsää kasvavia.¹ — Pernajan pitäjässä itäisellä Uudellamaalla, meren rannikolla, sanoo Faggot olevan runsaasti metsää.² Uuttamaata ja Hämettä käsittelevässä väitöskirjassa vuodelta 1789³ sanotaan metsistä seuraavaa: metsää on runsaasti Vihdin ja Lohjan takana Pyhäjärvellä ja Pusulassa, sekä varsinkin Kärkelänmaan yhteismetsässä — siis n.4—5 peninkulman päässä rannikolta, ja kypsää metsää on myöskin Tenholassa, Karjalohjalla, Vihdissä, Lohjalla ja Porvoon kihlakunnan Loviisan lääniin rajoittuvissa osissa. Hämeessä on suuria metsiä Päijänteen pohjoispään ympärillä, ja joksenkin hyvin säilyneet ovat myöskin Längelmäen, Orihveden, Kuhmalahden, Hauhon, osan Sääksmäen, Hattulan, Janakkalan, Lopen, Tammelan ja Urjalan metsät, samoin kuin lääniin kuuluvain Satakunnan pitäjien Ruoveden, Teiskon ja Lempäälän. Metsättömiä ovat Lammi ja Hollola.

Turun ja Porin läänin metsiä käsittelee tarkemmin sitten Rudenschöldin antaman matkakertomuksen pohjalla Gadd kaupakollegille antamassaan, aikaisemmin mainitussa selostuksessaan maatalouselinkeinoista Turun ja Porin läänissä. Gadd sanoo Turun läänin parhaan metsän olevan Uskelan, Halikon, Marttilan ja Loimaan pitäjien, Hämeen rajan puoleisissa osissa, Laitilan pitäjän Hinnerjoen kappelissa. Porin läänissä on meren rannikolla Euran, Eurajoen, Merikarvian sekä osissa Ulvilan pitäjää melkoisen hyvää metsää — Rudenschöld oli ilmoitta-

¹ Leinberg, m. t., I, »Commissions ländtmätarens C. P. Hagströms underdåniga beskrifning af Helsingo och Esbo socknar upprättad år 1775».

² K.V.A.H., osa X, 1750, Jacob Faggot, »Beskrifning öfver Pernå socken belägen i skärgården vid Finska viken, uti Nyland och Degerby höfdingedöme».

³ P. A. Gadd, »Undersökning om Nylands och Tavastehus län», ss. 10 ja 25—26.

nut ne kuluneiksi — ja pohjoisosissa parhaat metsät ovat Ruovedellä, Hämeenkyrössä, Punkalaitumella ja Ikaalisissa sekä osissa Tyrvään ja Mouhijärven pitäjiä.

Viipurin puolen metsät olivat Ruuthin mukaan¹ säilyneet verraten koskemattomina; yksityiskohtaisemmat tiedot niistä puuttuvat.

Pohjanmaan metsien tila on selvinnyt tervanpolton yhteydessä esitetystä lausunnoista ja kuvauksista. Viittaamme semminkin maaherra Tandefeltin kertomukseen Vaasan läänin metsien tilasta vuodelta 1792. Verrattaessa vielä toisiinsa ilmoituksia toisaalta Etelä-Suomen, toisaalta Pohjanmaan metsien laadusta, tulee empimättä siihen käsitykseen, että Pohjanmaan metsät tervanpolttovyöhykkeessä, lukuunottamatta vyöhykkeen kaukaisempia osia Oulun Pohjoisessa ja Kajaanin voutikunnissa, olivat huonommat ja kuluneemmat, kuin tervanpolttovyöhykettä vastaavassa vyöhykkeessä Etelä-Suomessa. — Tämä vahvistaa sen, mitä aikaisemmin sanoimme viranomaisten erilaisen suhtautumisen tervanpolttoon Pohjanmaalla ja Etelä-Suomessa todistavan.

Niinollen ei liioin metsän puute ole voinut olla syynä siihen, että tervanpoltto Etelä-Suomessa oli mitätön Pohjanmaan tervanpolttoon verrattuna.

Koetamme nyt tarkastaa, oliko syynä tähän kannattavamman metsänkäyttömuodon taikka muun rahanhankintakeinon esiintyminen Etelä-Suomessa.

Kuten myöhemmin tulemme esittämään, harjoitettiin Etelä-Suomessa 1700-luvulla oloihin nähden varsin huomattavaa sahateollisuutta, mikä Pohjanmaalla oli merkitykseltään verraten vähäinen. Tämä Etelä-Suomen sahateollisuus ei kuitenkaan ulottunut kuin muutamain peninkulman päähän rannikolta, eikä niinollen olisi ollut esteenä tervanpoltolle suurimmassa osassa sitä vyöhykettä, joka vastasi Pohjanmaan tervanpolttovyöhykettä. Vielä lisäksi on huomattava, että vaikka sahateollisuus 1600-luvulla oli aivan mitätöntä, ei tervanpolttoa silti Etelä-Suomessa sen suuremmassa määrässä harjoitettu. Tervanpolton puuttumista 1700-luvulla ei niinollen voi selittää

¹ Ruuth, m.t., s. 607—608.

sahateollisuuden esiintyminen. Pellon- ja karjanhoito eivät liioin voineet olla tervanpolton levenemisen esteenä, eikä liioin Hämeessä suuressa mittakaavassa harjoitettu pellavanviljelyskään taikka muut maanviljelyksen sivuelinkeinot, koska ne siihen aikaan eivät kiinnittäneet sanottavasti työvoimia talvis-aikaan; Uudenmaan ja Hämeen läänien maaherra kertomuksessaan 1771—72 valtiopäiville¹ valittaa, että »rahvas tässä maassa ei halua, eli oikeammin sanoen ei ymmärrä ansaita rahaa rahdinajossa, ei edes talvisaikaan, jolloin ei taloudessa ole mitään tehtäviä, vaan talonpoika makaa kotona toimettomana ja ilman ansiota». Gadd ennenmainitussa tutkimuksessaan Satakunnan pohjoisosasta² sanoo myöskin, ettei miesväki »talvella tee muuta, kuin ajaa kotiin riihi- ja polttopuut, sekä tarpeelliset rakennushirret, kuljettaa viljaa kaupunkiin ja korjaillee rekiään sekä laittelee muita peltotyökalujaan».

Merkittäväntä kuitenkin on, että melkein koko sillä vyöhykkeellä, joka vastasi Pohjanmaan tervanpolttovyöhykettä, harjoitettiin vielä 1700-luvulla, jopa osittain 1800-luvun alkupuolellakin, varsin suuressa mittakaavassa kaskeamista, siis juuri sitä metsänkäyttömuotoa, joka tervanpolttoa kehittymättömämpänä ja kannattamattomampänä rahanhankintakeinona oli Pohjanmaan tervanpolttovyöhykkeestä väistynyt sisämaahanpäin, alkaen vasta sieltä, minne kuljetusmahdollisuus oli sallinut tervanpolton tunkeutua. Kaikki tämä osoittaa, että tervanpolton leviämisen esteenä Etelä-Suomessa ei liioin ollut kannattavamman metsänkäyttömuodon taikka muun rahanhankintakeinon esiintyminen, ja kaskenpolton esiintyminen tällä vyöhykkeellä viittaa todelliseen syyhyn: tervaa ei kannattanut kuljettaa rannikolle Etelä-Suomessa siltä vyöhykkeeltä, joka vastasi Pohjanmaan tervanpolttovyöhykettä. Tätä kysymyksen selitystä seuraa kuitenkin välittömästi toinen, selitystä vaativa kysymys: miksei Etelä-Suomessa kannattanut kuljettaa tervaa rannikolle samalta etäisyydeltä, kuin Pohjanmaalla?

¹ »Handels- och manufaktur deputationens acta 1771—72», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² M. t., s. 99.

Jonkun tuotteen kannattava kuljetusetäisyys (t.s. sen kuljetuskustannukset) ei ole riippuvainen vain yksinomaan kuljetettavan matkan pituudesta, vaan myöskin tien laadusta. Tämä taasen riippuu sekä tien teknillisestä laadusta, sen rakennustavasta ja rakenteesta, että sen alueen pinnanmuodostuksesta, jonka kautta tie kulkee. Tunnettuahan on, kuinka vielä rautatiekaudella esim. Adrianmeren rannikon suuntaan kulkevat vuorijonot vaikeuttavat liikennettä Adrianmeren ja sen takamaan välillä, niin että semminkin halvemmat massatavarat mieluummin käyttävät kiertoteitä, kuin suurempaa tietä näiden vuoristojen poikki. Ennen rautateiden aikakautta rannikon suuntaan kulkevat vuoristot herpaisivat liikennettä rannikon ja sen takamaan välillä vielä enemmän. Esim. Alleghanyvuoristo Pohjois-Amerikan itärannikon lähellä esti yli kahden vuosisadan ajan siirtolaisuuden tunkeutumisen nykyisen Yhdysvaltain sisäosiin, muita esimerkkejä mainitsematta. Pienemmät pinnanmuodostuksen epätasaisuudet tuntuivat luonnollisesti vähemmin, mutta kuta lähempänä luonnontilaa maantiet olivat, sitä enemmän pienetkin esteet vaikuttivat.

Mitä itse maanteiden teknilliseen laatuun tulee, lienevät ne 1600- ja 1700-luvuilla tuskin sanottavasti rannikkoalueella vaihdelleet, muuta kuin sikäli, että vanhemmat ja enemmän käytetyt, tärkeämmät, tiet olivat paremmin hoidetut, kuin muut. Tässä suhteessa Pohjanmaa ei varmasti ollut edullisemmässä asemassa, kuin Etelä-Suomi. Mutta Pohjanmaan, Etelä-Suomen ja Sisä-Suomen pinnanmuodostuksen välillä on havaittavissa eroavaisuutta. Tämä eroavaisuus on siksi pieni, että se ei rautatiekautena vaikuta liikenteeseen, mutta, kuten tulemme huomaamaan, edellisenä liikennekautena se vaikutti erinomaisen tuntuvasti. Tämä pinnanmuodostuksen erilaisuus ja sen vaikutus liikenteeseen ja liikenteen välityksellä talouselämään, on niitä harvoja maantieteellisiä tekijöitä, jotka aikanaan ovat tuntuneet Suomen sisäisessä talouselämässä aiheuttaen taloudellisen kehityksen erilaistamisen ja jakaen Suomen siinä suhteessa kolmeen, toisestaan varsin jyrkästi eroavaan alueeseen: Pohjanmaahan, Etelä- ja Sisä-Suomeen. Pinnanmuodostuksesta riippuvat myöskin näiden kolmen alueen vesistöjen luonne ja erilaisuus kaikilla kolmella alueella.

Luokaamme aluksi lyhyt katsaus näiden kolmen alueen pinnanmuodostukseen ja tarkastakaamme sitten pintamuotojen erilaisuuden vaikutusta liikenteeseen.

Koko Pohjanmaa, lukuunottamatta tutkimuksemme käsittelemänä aikana melkein asumatonta Perä-Pohjolan sisäosaa ja harvaan asuttua Kainuuta, on tasaista alankoa — harvoja poikkeuksia lukuunottamatta —, joka kohoaa loivasti meren pinnasta. Vasta n. 50 km etäisyydellä merestä Pohjanmaa on keskimäärin 50 metrin korkeudella merenpinnasta ja 100 km etäisyydellä, Suomenselällä, jota vielä 1700-luvulla sattuvasti sanottiin Maanseläksi ja joka selvänä maantieteellisenä, historiallisena ja taloudellisenä rajana erotti Pohjanmaan »Suomesta», Pohjanmaa saavutti 100 metrin korkeuden merenpinnasta. Pohjanmaa kohoaa siis keskimäärin vain 1 metrin 1 kilometriä kohden, eli suhteessa 1 : 1,000.

Etelä-Suomi on toisenlainen, kohoten huomattavasti jyrkemmin. Jo Satakunnan ja Pohjanmaan rajalla, suurimmaksi osaksi jääden Satakunnan puolelle, Suomenselän läntinen pää, Hämeen kangas, tunkeutuu mereen asti. Siitä alkaen maanpinnan kaltevuuskulma on tuntuvasti suurempi kuin Pohjanmaalla. Etelä-Suomessa saavutetaan 50 metrin korkeus merenpinnasta jo n. 10—20 km päässä merestä, ja n. 50—70 km päässä merestä, missä rantamaa loppuu Sisä-Suomen eli järviylängön eteläiseen kynnykseen, taloudellisesti ja maantieteellisesti mielenkiintoiseen ja merkilliseen Salpausselkään, se saavuttaa 150—200 metrin korkeuden. Salpausselän takana Sisä-Suomi kohoaa verraten huomaamattomasti Suomenselkään päin. Etelä-Suomen rantamaa nousee siis n. 1 metrin jokaista 200 metriä koheen, eli suhteessa 1 : 200, Sisä-Suomi n. 1 metrin jokaista 50 metriä kohden, suhteessa 1 : 50.¹

Mutta pinnanmuodostuksen erilaisuus ei lopu tähän. Pohjanmaa on tasaista, sen matalat soraharjut ja kumpujaksot kulkevat suoraan poikki Pohjanmaan, rannikolta sisämaahan, jättäen väliinsä tasaisia, helposti kuljettavia, suoria laaksoja, joissa Suomenselältä lähtevät joet ilman suuria ja jyrkkiä koskia

¹ Vrt. kirjoituksia ja karttoja Suomen Maantieteellisen Seuran julkaisemassa »Suomen Kartastossa» v:lta 1909.

virtaavat Pohjanlahteen. Pohjois-Pohjanmaalla rantamaa vähitellen ja huomaamattomasti liittyy sen takana olevaan n.s. kantamaahan.

Suomenselän ja Salpausselkän länsipäitten väliin jääpä Etelä-Suomen osa, Lounais-Suomi, on paljoo epätasaisempaa, kuin Pohjanmaa, n.s. lohkomaa. Sen mäkien ja lohkokukkulain välitse luikertelee kaikkialla laaksoja, joihin kuitenkin luoteesta kaakkoon kulkenut maajää on jättänyt jälkeensä poikkittaisia harjanteita, joita katkaistessaan joet tekevät voimakkaita, verraten jyrkkiä koskia. Kokonaisuudessaan on Lounais-Suomen kaltevuuskin melkoista suurempi, kuin Pohjanmaan. Lounais-Suomen rannikkoalueen ja sisämaan välillä ei ole Salpausselkiin verrattavia harjunoja. Niiden sijasta kulkee rannikon suuntaan kaartuen, 4—5 peninkulman etäisyydellä siitä, kangasmaisia, mataloita seläniteitä, Virttaankangas, Rongan kangas, Kynsikangas, Satakunnan kangas, Hämeen kangas ja Pohjan kangas, jotka ovat vedenjakajina etelässä Itämereen ja Kokemäenjokeen, pohjoisessa suoraan Pohjanlahteen ja Kokemäenjokeen laskevien vesien välillä. Aikanaan ne olivat siksi tehokkaita liikennerajoja, että ne eroittivat toisistaan rannanpuolellaan olevain Varsinais-Suomen sekä Ala-Satakunnan asutuksen takanaan olevain Hämeen ja Ylä-Satakunnan asutuksesta. Vielä 1700-luvulla kaskialueen raja kulki näitä kankaita pitkin, mutta Salpausselän tehoa niillä ei ollut.

Etelä-Suomen rantamaan ja Sisä-Suomen järviylängön välillä, vain 4—7 peninkulman päässä rannikolta, rannikon suuntaan kulkevat Salpausselän leveät, verraten korkeat rinnakkaisjonot. Salpausselkä esiintyy Saimaan kanavan avaamiseen ja rautateiden rakentamiseen asti sangen vaikuttavana, ehkäisevänä tekijänä Suomen taloudellisessä elämässä. Se muodosti Sisä-Suomen ja rannikon välillä kynnyksen, jonka poikki liikenne vain vaivaloisesti pääsi purkautumaan ja oli siten tehokkaana rajana kahden erilaisen talousalueen välillä. Salpausselkä nimensä mukaisesti salpaa taakseen Suomen järviylängön liikenneteinä erinomaiset, kolmeen ryhmään jakaantuvat vesireitit. Näistä vain keskimäinen, Päijänteen vesistö, kykenee katkaisemaan salvan Kyminjokena. Sekin on täynnä koskia ja

putouksia, sellaisia, että ei edes tukkeja uskottu voitavan uittaa sitä myöten ehjinä mereen. Vasta kun varakonsuli Ahlqvist v. 1870, ottaakseen selville Kyminjoen uittokelpoisuuden, laskehti vanhan riihen tukit koskia ales, havaittiin tukinuitto mahdolliseksi.¹ Samanlainen kuin Kyminjoki itse, on myöskin sen laakso; se ei tarjoa mitään mahdollisuuksia luonnolliselle maatielle. Muualla Salpausselkä on vedenjakajana Sisä-Suomen ja Etelä-Suomen rantamaan välillä. Vain kahdessa kohdin Salpausselkä katkeaa, jättäen portit järviylängöltä rannikolle vieville teille: Suomenvedenpohjan ja Saimaan sekä Porvoonjoen lähteiden ja Vesijärven välille. Näiden molempien suuhun syntyivätkin jo keskiajalla ainoat luonnonluomat Etelä-Suomen kaupapaikungit: Viipuri sekä Porvoo. Teiden yläpäähän muodostuivat samoihin aikoihin taasen suuret markkinapaikat: Lappeenranta Saimaan eteläpäähän ja Anianpeltö Vesijärven rannalle.

Etelä-Suomen kapea rantamaa on sangen epätasaista, kukkuloiden väliset laaksot myöskin, joten niissä virtaavat lyhyet joet ovat koski- ja putousrikkaita.

Sisä-Suomen järviylängö jakaantuu vesireittiensä mukaan neljään suureen liikennevyöhykkeeseen: Laatokan, Saimaan, Päijänteen ja Pyhäjärven. Vaikka kolmen viime mainitun suuret järviältäat kulkevatkin vuoripohjassa olevien syvennysten mukaan pohjoisesta etelään, on kuitenkin melkein koko järviylängön reittien sekä pienempien järvien ja laaksojen kulkusuunta luoteesta kaakkoon, johtuen jääkauden aikaisten harjujen kulkusuunnasta. Tämä on niinollen myöskin liikenteen luonnollinen kulkusuunta. Se esiintyy varsinkin Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa selvänä, missä harjut ovat pitkiä, yhtäjaksoisia. Siellä liikenteen on hankalaa kulkea muuten, kuin tätä luonnonmääräämää kulkusuuntaa noudattaen; »poikkimaitse» käyvä maantie on milloin syvällä laakson pohjassa, milloin korkealla harjun laella.² Raskaita kuormia ei ole helppo tällaisia teitä kuljettaa.

Millä tavalla tämä eri alueiden maisemamuodostuksen erilai-

¹ Herman Hultin, »Kotkan kaupungin historia», s. 44.

² »Fennia» 18, Frosterus, »Landskapsformer och berggrunden», s. 7.

suus vaikuttaa liikenteeseen rannikon ja sisämaan välillä? Lähtiessämme tätä kysymystä pohtimaan, on meidän muistettava, että liikennetiet käsittelymme alaisina vuosisatoina olivat vielä suuressa määrässä luonnontarjoamista edellytyksistä riippuvia. Vaikeankin maaston esteet voittavia rautateitä ei vielä ollut, ja maanteitä oli vähän ja huonoja. Tavaraliikenne maitse tapahtui etupäässä talvisaikaan, jolloin jäätyneet vedet ja maanteiden tasoittuminen sekä lisäsi käytettävissä olevien teiden lukua, että teki maantiet helpommin kuljettaviksi. Rekeen pantava kuorma voi sitäpaitsi olla melkoista raskaampi — n. 50—100 % — rattailla kuljettavaa.

Pohjanmaan joet ja järviylängön lukuisat, suuret reitit, olivat talvisen jääpeitteen aikana yllämainittujen maanteiden ohella tärkeitä maaliikenneväyliä.

Maateiden käyttökelpoisuutta ja mahdollisuuksia arvosteltaessa on otettava huomioon niiden laatu. Talviliikenteessä teiden tasaisuus ja mäkisyys on vaikuttavaa, jotavastoin tien pinnan laatu, kovuus tai pehmeys y.m.s., on vähemmän tärkeitä. Tasaisella, mäettömällä tiellä voidaan kuorma tehdä tuntuvasti raskaammaksi, kuin mäkisellä tiellä, mikä luonnollisesti suuressa määrässä vaikuttaa raskaiden tavarain kuljetusmahdollisuuteen sisämaasta rannikon kauppapaikkoihin. Jos maantien nousu esim. 1 : 10:stä vähenee 1 : 20:een, saa kuorma, muuten samanlaisella tiellä, olla kolme kertaa suurempi¹, t.s. sama tavaramäärä voidaan yhtä monella hevosella kuljettaa kolme kertaa pikemmin tai kolme kertaa pitemmän matkan päähän samassa ajassa. Jyrkät, korkeat mäet muuten tasaisella tiellä vaikuttavat luonnollisesti samaan tapaan, vaikka ei tietysti yhtä suuressa määrässä liikennettä ehkäisevästi. Siitä meillä on asiakirjoissa valaisevia esimerkkejä.

Pohjanmaalta tervaa rannikolle vietäessä pantiin kuormaan 3 tynnyriä (à 48 kannua), voitiinpa hyvällä kelillä hevoselle panna 4 tynnyrinkin kuorma². Päijänteen varsilta, Sysmästä ja Hartolasta tervaa Uudellemaalle vietäessä voitiin kuormaan

¹ Piiripäällikkö majuri Enblomin lausunto Ruotsin tekn. yhdistyksen kokouksessa; ks. »Helsingin Sanomat», 1914, n:o 62, »Tieasia».

² A. Soldan, »Om Finlands tjärindustri och dess möjliga förbättring», s. 17. Kauppias J. A. Eklund-vainajan suullinen lausunto.

panna vain 2 tynnyriä¹, ja Lappeenrannasta Haminaan vievää tietä, joka kulki Salpausselän harjujen poikki, voitiin kuormassa kuljettaa vain 1½ tynnyriä.²

Tervatynnyrin kuljetuskustannukset samalta etäisyydeltä rannikolle olivat niinollen 66—100 % kalliimmat Päijänteen tienoilta ja 100—160 % kalliimmat Lappeenrannasta Salpausselän poikki, kuin Pohjanmaan sisäosista. Eli, sanoaksemme saman asian toisella tavalla: sama tervamäärä voitiin samoilla kustannuksilla kuljettaa Pohjanmaalla $\frac{2}{3}$ —2, jopa $2\frac{2}{3}$ kertaa pitemmän matkan takaa, kuin Etelä-Suomessa. — Kuvaavana esimerkkinä siitä, kuinka mäkiiset tiet vaikuttavat liikennettä ehkäisevästi, voidaan mainita, että kun Vaasan rata oli avattu ja Myllymäen asema oli tullut Karstulan lähimmäksi rautatieasemaksi, eivät karstulaiset aluksi ollenkaan halunneet sitä käyttää, vaan vetivät tervansa yhä edelleen lähes 3 kertaa pitemmän matkan takana olevaan Kokkolaan. Syynä oli se, että tie Myllymäelle oli mäkiästä, jopa niin mäkiästä, että tasaiseen Kokkolantiehen tottuneet karstulaiset sanoivat, ettei sellaisella tiellä »ajoroskat kestä».³

Laatunsa ja suhteellisen suuren ominaispainonsa takia tervatynnyri onkin verraten hankala kuljetettava, joten sen kuljetukseen tievaikeus vaikuttaa huomattavammin kuin viljan ja n.s. »syötävain tavarain» (silava, voi, kuiva ja suolattu liha sekä kala, juusto y.m.s.) kuljetukseen. »Syötävistä tavaroista» sekä viljasta kootut kuormat saattoivatkin olla yleensä painavampia kuin tervakuormat.

Sisämaan kuljetusoloja oivallisesti kuvaavana lainaamme kappaleen Tuneldin maantiedosta 1700-luvun lopulta:⁴ »Tallvella pannaan tavallisesti hevoskuormaan Iisalmelta Pohjanmaalle 5 tynnyriä ruista, paitsi hevoson ja miehen muonaa 10—12 päiväksi; Kuopiosta 4 à 4½ tynnyriä ruista sekä 20 kappaa ohria hevoselle, paitsi heiniä ja miehen muonaa 3 viikoksi, matkaa varten Pohjanmaalle. Mutta Turkuun pannaan kuormaan 60 ja 80 leiviskää ruokatavaroita, sekä tynnyri ohria

¹ Rudenschöld, m. t., s. 159.

² Rudenschöld, m. t., s. 37.

³ Kauppias J. A. Eklund-vainajan suullinen ilmoitus.

⁴ Tuneld m.t., III osa, s. 487, not. k.

hevoselle, lisäksi heiniä, ja muonaa miehelle 4 ä 5 viikoksi. Muut pitäjät (Savossa), jotka kulkevat Loviisään, ja joilla on sangen mäkiset tiet, panevat kuormaan 3 ä 3 1/2 tynnyriä, paitsi hevosen ja miehen muonaa 2 ä 3 viikoksi; ja vähin määrä on 20 kappaa kauruja hevosen ruuaksi.» — Yleensä näyttää tavallinen hevoskuorma Sisä-Suomesta ainakin etelärannikolle olleen 3 tynnyriä viljaa.¹ Verraten tasaisten talviteitten takia Turkuun vietävään kuormaan voitiin panna suunnilleen yhtä paljon kuin Pohjanmaalle meneviin, ainakin Rautalammilta, Keuruusta ja Ruovedeltä, minkä seutujen hevoset olivat kuuluja vankkoina vetojuhtina.² Turun teiden paremmuudesta johtui, että maalaiskauppa Uudenmaan takamaista huomattavassa määrässä suuntautui Turkuun, eikä paljoa läheisempiin Uudenmaan kaupunkeihin. Esim. Hämeenlinna teki kaiken kauppansa Turun kanssa, vaikka Helsinkiin oli vain 12 peninkulmaa, Turkuun 16 1/2 penink.³ Helpompaa yhteyttään takamaansa kanssa, s.o. Porvoonjoen ja Vesijärven Salpausselkään muodostamaa laaksoa, sai Porvoo epäilemättä kiittää siitä, että sillä oli laajempi maalaiskauppa, kuin sen kilpailijalla, hallituksen kaikin tavoin suosimalla Helsingillä.⁴

Raskaita massatavaroita kuljetettaessa ovat vielä nykyään, rautateiden aikakaudella, vesitiet tavattoman paljoa edullisemmat, kuin maatiet. Entisaikaan vesiteiden edullisuus oli vielä suurempi. Niitä myöten tapahtui asuttaminen kaikissa metsärikkaimissa maissa, ja ainoastaan niitä myöten oli raskaampien massatavaroiden kuljetus pitemmän matkan takaa sisämaasta rannikolle mahdollinen. Suomen lukemattomat vesistöt luonnontilassa ollen eivät ylimalkaan tyydytä korkeita liikennevaatimuksia; vesistöjen kulkukelpoisten osien välissä on taajassa

¹ Vrt. »Å.T.», 1797, n:o 14, »Tankar om Finlands upodling»; T. Könönen, »Joensuun kaupungin historia» s. 5; Fr. Rühls: »Finland und seine Bewohner», s. 262.

² Salomon Kreander—Johan Arenius, »Möjligheten, Sättet och nyttan at utan Ängar sköta Landtbruket», II osa, ss. 22—23; Rudenschöld, m.t., s. 153.

³ »H.o.M. dep. acta 1771—72»; Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherran kertomus, R.V.A.

⁴ »Com. o. Qec. dep. acta 1751—52», Uudenmaan läänin maaherran kertomus, R.V.A.

koski- ja virtapaikkoja. Ellei näitä ole liian taajassa, ja ellei vesistöissä ole varsinaisia putouksia, päästiin vesistöä kuitenkin kulkemaan kevyillä soutuveneillä, jotka tarpeen vaatiessa vedettiin koskien sivu, tai laskettiin puolilastissa tai tyhjinä koskia alas ja samalla tavalla kiskottiin ja sauvottiin niitä ylös. Täten kuljettiin kesäiseen aikaan järviylängöllä. Etenkin Saimaan alueella tämä liikennemuoto oli tärkeä. - Sillä tavalla kuljetettiin kaukaa Sisä-Suomesta tervaa, viljaa y.m. tuotteita Lapinvedenpohjaan, nykyisen Lappeenrannan paikalla sijainneeseen markkinapaikkaan. Täältä oli tavara kuljetettava tuon 5 peninkulmaa leveän maataipaleen poikki, joka erotti Lapinveden- ja Suomenvedenpohjan, Sisä-Suomen ja meren. Tämä usein suhteellisen lyhyt maamatka tuli kalliiksi; esim. tervan hinnan se kohotti n. 21—33 %:lla. V. 1672 maksoivat Viipuriin porvarit talonpojalle tervatynnyristä Lappeenrannassa 11 markkaa, Viipurissa taasen 3 t. 10 äyriä kuparissa, ja 1721 60 ja 80 kopeekkaa. Myöhemmin sahateollisuusaikana lasketaan 100,000 lankkukuorman vuosittaisen kuljetuksen Lappeenrannasta Viipuriin tulleen maksamaan 300,000 hopearuplaa.¹

Saimaata myöten kuljettiin vuosittain kymmeniätuhansia tynnyreitä tervaa, muista vähemmän tärkeistä ja painavista tuotteista puhumattakaan, ja Viipuri oli Suomen tärkein tervakaupunki. Lapinvedenpohjaan eivät tulleet veneillä ainoastaan Saimaan vesistöalueen asukkaat, vaan vieläpä osa suuren Rautalammen kihlakunnan rahvasta Päijänteen latvoilta kuljetti sinne tuotteitaan.² - Mutta kun Viipuri Uudenkaupungin rauhanteossa 1721 joutui Venäjälle, katkesi tämäkin vaivaloinen ja kallis yhdystie Saimaan ja meren välillä. Nyt oli lähin ranta-kaupunki Hamina, mutta se oli Lappeenrannasta 9 peninkulman päässä ja mikä pahinta, tie sinne oli vaikea, kulkien Salpausselän poikki. Tervakuormaan saatettiin täällä panna, kuten aikaisemmin mainittu, vain 1½ tynnyriä, kuorman muualla Etelä-Suomessa ollessa tavallisesti 2 tynnyriä. Tämä pitempi ja hankalampi matka nosti puolestaan tervan hinnan kaupungissa — tai alensi sen Lappeenrannassa — niin että terva Hami-

¹ J. W. Ruuth, »Wiborgs stads historia», s. 339 ja s. 612, not. 3 ja s. 813.

² »Å.T.», 1797, n:o 16, »Tankar om Finlands upodling».

nassa 1725 maksoi 50 %, 1735 jo 80 % enemmän kuin Lappeenrannassa¹. Seurauksena tästä oli se, että tervan tuotanto ja tuonti tavattomasti väheni. Kun Haminan rauha 1743 siirsi sekä Haminan että Lappeenrannan Venäjän puolelle, joutui Ruotsin-Suomelle jäänyt Saimaa niin etäälle lähimmästä merikaupungista, vasta perustetusta Loviisasta, että raskaiden tavarain kuljetus Saimaalta Loviisaan ei enää kannattanut. Seuraus tästä oli se, että ennen kukoistava tervanpoltto Saimaan varsilta melkein tyyten lakkasi.² Täten menetti myöskin Saimaa $\frac{3}{4}$ vuosisadaksi merkityksensä kulkuväylänä sisämaan ja meren välillä.

Saimaan rimmalla ei Päijänteellä ollut itsenäistä merkitystä yhdysiteenä sisämaasta merenrannikolle, sillä ennen Vääksyn kanavan avaamista oli etäisyys Anianpellon markkinapaikalta Päijänteen eteläpäässä Porvooseen lähes 10 peninkulmaa. Sitä pitempien matkojen päästä ei yleensä 1600- ja 1700-luvuilla, jolloin hinnat olivat alhaisia, kannattanut kuljettaa painoonsa nähden halpahintaisia tuotteita, kuten tervaa j.m.s. Tällöin ei enää maamatkan jatkona olevasta vesitiestäkään ole hyötyä, koskapa tervan valmistaja ja kuljettaja ei enää itse voinut jatkaa tervan kuljettamista määräpaikkaansa, vaan oli se kuljettettava rahtimiehillä. Lisäksi vielä varastossapitokustannukset sisämaan satamassa tuottivat kuluja. Päijänteen varsilla poltettiinkin tervaa myötäväksi vain Sysmässä ja Hartolassa, niissäkin vain vähän, ja sekin tuotiin koko matkan hevosella kaupunkiin.³

Viipurin ja Lappeenrannan menetyksen jälkeen taloustieteilijät ja hallitusmiehet Suomessa kiinnittivät suurta huomiota vesiteiden parantamiseen yleensä ja vallan erikoisesti Päijänteen yhdistämiseen mereen. Tästä suunnitelmasta kirjoittaa Suomen kenraalikuvernööri von Rosen 18. 12. 1751 seuraavaa: »Ja ei ainoastaan suurin osa Päijänteen ympärillä olevista pitäjistä voisi käyttää tätä kulkuväylää, vaan myöskin osaksi

¹ Rudenschöld, m. t., s. 36 ja Cederberg, m. t., s. 70.

² Ks. esim. Cammar och Oeconomie deputationens acta, 1746—47», Kyminkartanon läänin maaherran kertomus, R.V.A.

³ Rudenschöld, m. t., s. 1. 59.

ylemmät pitäjät Laukaa, Rautalamppi, Viitasaari ja Saarijärvi, jotka usein ennenkin, vaikka suurin vaikeuksin, veneillä kuuluivat kulkeneen Anianpeltoon, mitä nyt aluksi voitaisiin helpottaa koskia perkaamalla ja sitten sulkuja rakentamalla; samoin voisi suurin osa Savoaa tulla autetuksi, kulettamalla tavaransa Puulaveden kautta Päijänteeseen, samaa reittiä, jota Rautalammin asukkaat ennenaikaan kuuluvat kuljettaneen tervansa Lappeenrantaan. Sitä tietä pitäisi suurimman osan Saimaan ja Tahkoveden ympärillä asuvaa rahvasta voida käyttää, semminkin kun mataloita vesiä ja koskia nyt aluksi perkataan ja sittemmin sulkuja kaivamalla helpoitetaan.»¹ Ensimmäisenä toimenpiteenä tämän uuden kulkuväylän aikaansaamiseksi von Rosen perusti kauppalan Vesijärven etelärannalle, Lahden ja Jalkarannan kyläin vaiheille. Siitä v. Rosen toivoi »uutta ja parempaa Lappeenrantaa».² Mutta kun toimenpiteet jäivät siihen — kanavas suunnitelman toteuttamiseen tarvittavia suunnattomia summia ei tietysti voitu saada kootuiksi — jäi myöskin Lahden merkitys mitättömäksi, ja vasta Kyminjoen auettua tukkiliikenteelle 1800-luvulla sai Päijänne osan siitä merkityksestä Keski-Suomen liikenneväylänä, josta von Rosen oli uneksunut. Päijänteen vesistön latvoilta vain Rautalammin pataljoonan sotilaat edelleen kuljetettiin Anianpeltoon, rykmenttinsä koontumispaikkaan.³

Pyhäjärven—Näsijärven vesitöllä ei ollut kerrassaan mitään merkitystä sisämaan ja rannikon välisessä liikenteessä, ellemmöta lukuun jäätyneiden selkien tarjoamia talviteitä. Tammerkoski katkaisee vesitien auttamattomasti, eikä sen mikään osa ole niin lähellä merenrannikkoa, että sinne olisi voinut syntyä Lappeenrantaan tai edes Lahteen verrattavaa sisämaan satamaa. Kokemäenjoen monet suuret kosket tekivät tämän vesistön laskujoen mahdottomaksi edes veneväylänä käytettäväksi, niin, ei edes tukinuittoon sitä vielä 1700-luvulla voitu käyttää.⁴ — Pyhäjärven—Näsijärven alueen rahvas ei ollenkaan käyttä-

¹ »Kammar Oeconomie och Komerce deputationens acta 1751—52», von Rosenin kertomus, ss. 38—70, R.V.A.

² Main: kertomus, s. 71.

³ »Å.T.», 1777, n:o 9, »Viitasaari».

⁴ J. W. Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 185.

nyt vesistöä hyväkseen kautpunkimatkoillaan. Kaikki tavarat kuljetettiin rannikolle rekikelillä.¹

Lounais- ja Etelä-Suomen rantamaan joet ovat pituudeltaan ja juoksultaan sellaisia, ettei niillä voinut olla mitään merkitystä liikenneväylinä sisämaan ja rannikon välillä. Ei edes tukinuittoväylinä niitä voitu käyttää muuta kuin osaksi, monien ja korkeiden, putousmaisten koskien takia.² Nämäkin uittotiet olivat verraten lyhyitä, vain 4—7 peninkulmaa pitkiä, eikä niistä niinollen ollut mitään hyötyä Hämeen runsaiden metsävarojen kuljettamisessa rannikolle. Esim. Gadd ehdottaa vesiväylän avaamista Hämeestä Turkuun, niin että sitä myöten voitaisiin uittaa laivanrakennustarpeita, joita nyt täytyi vetää 10—12 peninkulman päästä.³

Pohjanmaan virrat ovat sisämaan ja rannikon välisessä liikenteessä olleet tärkeämpiä tekijöitä, kuin Etelä-Suomen joet. Eivät ne tosin missään suhteessa vastaa nykyaikana vesiteille asetettuja vaatimuksia. Ne ovat liian vuolaita ja niiden vesimäärän vaihtelu on varastoaltaiden puuttumisen takia liian suuri. Keväällä ja syksyllä ne tulvivat yli äyräittensä, kesällä niissä taas on useinkin vain nimeksi vettä. Mutta ne ulottuvat kauaksi sisämaahan, Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla Suomenselälle, Pohjois-Pohjanmaalla maan rajoille asti. Niissä ei myöskään ole juuri lainkaan äkkijyrkkiä putouksia, joten useimmat ainakin tulvanaikaan olivat veneillä kuljettavia. Virtojen merkitystä osoittaa erinomaisesti se, että asutus Pohjanmaalla muodostui tyypilliseksi jokilaaksoasutukseksi, johon tuen osaksi siitä, että viljelyskelpoinen maa keskittyi pääasiallisesti jokien laaksoihin, osaksi siitä, että jokilaaksot tarjosivat parhaat liikennemahdollisuudet sekä kesäisin että talvisin. Niitä virtoja, joita ei voitu veneillä kulkea, voitiin käyttää ainakin tukinuittoon.

Parhaat veneväylät oli Pohjois-Pohjanmaalla. Tuneldin maantiedossa v:ltä 1794 sanotaan näistä: »Asukkaat käyttävät useimpia virtoja, suuremmassa tai vähemmässä määrässä, vene-

¹ »Å.T.», 1784, n:o 20, »Om bätleds öpnande emellan Päijäne och Tavastehus».

² Gadd, m. t., ss. 9—17; Rudenschöld, m. t., ss. 14—17, 37.

³ M. t., s. 14.

väylinä ja tavarainsa kuljettamiseen meren rannikolle, tai ainakin kevätaikana tukkien uittamiseen: niiden perkaaminen tuottaisi maalle suurta hyötyä»¹. Paras liikenneväylä Pohjanmaalla ja ainoa laatuaan koko Suomessa oli Oulujoki. Sillä on ollut tavattoman tärkeä osuus Pohjanmaan asuttamisessa sekä kautta keski- ja uuden ajan liikenneväylänä ei ainoastaan Sisä-Suomen ja merenrannikon, vaan kahden meren, Vienanmeren ja Pohjanlahden välillä. A. H. Snellman Oulun historiassaan sanoo sattuvasti: »Hämärässä muinaisuudessa samoin kuin meidän päivinämme on Oulun laaja jokialue muodostanut luonnollisen kulkureitin sisämaan ja merenrannikon välillä — — —. Vielä enemmän kuin Pohjanmaan muut virrat on se ollut valtasuonena sille vilkkaalle liikkeelle, joka — — — on halkonut Vienanmeren ja Pohjanlahden välistä erämaantavalta.»² Tämä Vienan ja Pohjanmaan välinen yhdysliikenne oli keskiajalla sekä uuden ajan alussa sekä rauhallista että sotaista. Kemi-, Ii- sekä varsinkin juuri Oulujokea myöten »kulkien milloin isompina, milloin pienempinä retkikuntina, toisinaan varsinaisen sotaväen avustamina» karjalaiset saapuivat Pohjanmaan rannikolle useasti hävittäen perinpohjin rintamaat, polttaen kylät ja kirkot, ryöstäen ja tappaen väestöä³. Samoja reittejä kulkivat myöskin kostoretkikunnat Pohjanmaalta itäänpäin. Vielä vilkkaampi näyttää rauhallinen liikenne olleen. Pohjanmaan pohjoisiin satamiin saapui vuosittain kymmeniä, jopa satoja venekuntia kauppamiehiä Karjalasta, »venäläisiä», haapiossaan eli oskeissaan, jotka tarpeen tullen vedettiin tai kannettiin koskien ja kannasten sivu ja poikki. V. 1591 sanotaan »venäläisten» tavallisesti oleskelevan Pohjan perillä Pietarinpäivästä Ollinpäivään, taikka myöskin saapuvan Mikonpäivän aikaan ja viipyvän jouluun saakka. »Oulunsatamassa ja Kemissä ovat he 10—20 venekuntana, Iissä käy puolta vähemmän, mutta Torniossa 50, toisinaan 80:kin venekuntaa (osker).» He tuovat kaupaksi pellavaa, hamppua, liinaa, sarkaa, palttinaa, päähineitä, vaippoja, vuotia, lasia, saippuaa y.m.⁴ — Toiset

¹ M. t., ss. 360—61.

² M. t., s. 3.

³ Snellman, m. t., s. 10.

⁴ Snellman, m. t., ss. 44—45.

reitit Ouluun johtivat Etelä-Karjalasta¹. Tämä reitti lienee sama, jota myöten vielä 1700-luvun lopulla voita, talia, kuivaa kalaa y. m. s. pienissä veneissä Pielisjärvestä tuotiin Oulujärveen. Veneet jätettiin Kajaaniin, tavarat kuletettiin maitse Ämmäkosken sivu, josta ne sitten vuokratuissa, isoissa koskiveneissä, vaarallisissa koskissa valantehneiden koskenlaskijain ohjauksena, vietiin Ouluun². Tämä väylä kulki Pielisjärvestä Haapajokea pitkin $\frac{1}{2}$ penink. leveälle Maanselänsuolle, josta Maanselänjoki laskee pohjoiseen, Oulujärven vesistöön kuuluvaan Kiantajärveen. Tätä tietä kuljettiin sadekesinä 3-laitaveneillä, jotka vetivät 12—16 tynnyriä viljaa, mutta kuivina kesinä vain tyhjillä 2-laitaveneillä³. Edellisinä vuosisatoina näyttää tätä reittiä kulkeneen vilkas kauppa Laatokan-Karjalan ja Oulun välillä⁴. Myöhemmin sen merkitys vähenemistään väheni, eivätkä Laatokan-Karjalan kauppamiehet enää Oulussa käyneet. Sitävastoin soluivat Ämmäkosken alapuolelta sadat tervaveneet kesässä Ouluun ja Ämmä- ja Koivukosken kanavoimisen jälkeen myöskin paljoka etäämpää, Sotkamosta ja Kuhmoniemeltä asti; Kajaanin tienoilta Oulun porvarit jo 1700-luvulla hankkivat laivoihinsa tarvittavia masto- y. m. suurainespuita. Tervat kuljetettiin, kuten vielä tänä päivänä, kapeissa, 12—14 tynnyrin vetoisissa koskiveneissä, 15 sylen mittaiset mastopuut laskettiin kolmittain yhteensidottuina koskia ales, tyvipuolet edellä; tällöin saattoi kuitenkin tapahtua, että nuo valtaiset hongat koskissa murskautuivat.

On helposti käsitettävissä, kuinka edullista tervan kuletuksella oli, hevosliikenteeseen verraten, kun tietää, että 12—24 tervatynnyrin vetoisen koskiveneen kuletukseseen tarvittiin kaikkiaan kolme miestä, jota vastoin mies ja hevonen saattoivat kuormassa kuljettaa 3, korkeintaa 4 tynnyriä.⁵

Halkoja ja tukkeja uitettiin niinikään Oulujokea myöten

¹ Snellman, m. t., s. 42.

² »Å.T.», 1797, n:o 17, »Tankar om Finlands upodling».

³ Castrén—Kalm, m. t., ss. 30—31.

⁴ Snellman, m. t., s. 43.

⁵ »Å.T.», 1797, n:o 17, »Tankar om Finlands upodling»; Rudenschöld, m. t., s. 23; Castrén—Kalm, m. t., s. 30; Soldan, m. t., ss. 15—17.

Ouluun¹. — Oulujoen koskista oli vain Niskakoskea perattu Samuel Chydeniuksen johdolla.

Pohjois-Pohjanmaan joista käytettiin myöskin Ii- ja Kemi-jokea veneteinä pitkälle ylös. Iijokea kuletettiin terva 16—20 tynnyrin vetoisissa veneissä.² Kemijoen veneliikennettä 1700-luvulla kuvaa Henric Wegelius³ tarkasti: Kemijoki on kulukelpoinen Kemijärveltä alkaen. Veneet ovat 2-3-laitaisia, varustetut kaksinkertaisilla varppeilla alaspäin kuljettaessa. Ne voivat kantaa 160 leiviskän lastin alas, mutta vain 70 leiviskän lastin ylös mentäessä (tervatynnyrin paino on n. 20 leiviskää). Useissa koskissa täytyy ainakin puolet lastista, toisinaan koko lasti, kantaa maitse; jos koski on pitkä, on lainattava vene, jolla osa lastista kuljetetaan. Venettä hoitaa tavallisesti kolme miestä, joista kaksi on airoissa, kolmas perämelassa.

Useita muita Pohjanmaan jokia kuljettiin vielä 1600- ja 1700-luvuilla ainakin osittain veneillä, olipa muutamilla hevosten vetämiä lotjiakin Alankomaiden malliin käytännössä, Ilmajoessa 10 neljänneksen ja Lapuanjoessa 7 neljänneksen matkalla.⁴

Keski- ja Etelä-Pohjanmaan joista ei kuitenkaan enää 1700-luvun lopulla käytetty veneliikenteeseen muuta kuin Kalajokea, Pyhäjokea, Ähtävänjokea; perkaamisen puutteessa ne madaltumistaan madaltuivat. Pyhäjokea oli perattu, niin että Iisalmen, Rautalammin ja Viitasaaren talonpojat saattoivat veneillä viedä sitä myöten tuotteitaan, tuotuaan ne ensin hevosilla Pyhäjärvelle.⁵ Ähtävänjokea pitkin alajärveläiset kuljettivat tava-

¹ M.A., kartat F 20, 8/1 1742 ja 11/1 1742.

² Leinberg, m. t., III osa, »Beskrifning öfver Uleåborgs Län».

³ Henric Wegelius—Pehr Kalm, »Tankar om möjligheten och nyttan av Beqvämare Båtfarter i Kemi Elf uti Österbotn», ss. 3—4.

⁴ Pohjanmaan jokiliikenteestä ks. »Å.T.», 1797, n:o 17, »Tankar om Finlands upodling»; Uuden-Kaarlepyyn tk. 2. 2. 1663 ja 27. 8. 1690; Alma Söderhjelm, »Jakobstads historia», I, ss. 90—91; Salmenius—Kalm, m. t., ss. 20—21; »Serien kommissioner, Bondeseglationen i Österbotn», R.V.A.; Suomen Muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja XIV, L. H. Sandelin, »Arkeologisk och historisk beskrifning öfver den svenskspråkiga delen av Pedersöre härad», s. 114; Mathesius, 1734; Vaasan tk. 14. 1. 1643.

⁵ N. G. Brander—P. A. Gadd, »Undersökning i hvad mån nya Navigationsleder och Köpingar i Finland äro nödvändiga», ss. 14—15.

ransa 21—22 penikulman matkaa Pietarsaareen.¹ Muut olivat jo veneteinä menettäneet merkityksensä. Mutta uittoväylinä ne yhä edelleen olivat tavattoman tärkeitä. Niitä myöten uitettiin Suomenselältä asti tukkeja, mastopuita, laivanrakennusaineita y. m. rannikolle. Ainakin Lapuanjokea myöten uitettiin myöskin tervatynnyreitä 4—5 penikulman päästä satamakaupunkeihin.²

Edelläolevasta tarkastelusta ilmenee, että pinnanmuodostuksen erilaisuuden vaikutuksesta yhteys rannikon ja sisämaan välillä oli Pohjanmaalla tuntuvasti helpompi sekä maitse että vesitse, kuin Etelä-Suomessa. Huonoimmassa asemassa oli Uusimaa takamaiseen, joiden välisen yhteyden katkaisi tuntuvalta tavalla Salpausselkä. Uudenkaupungin ja varsinkin Haminan rauhan jälkeen verraten mukava yhteys Sisä-Suomen venekulkualueen ja meren välillä katkesi ja Sisä-Suomi joutui liikennepakon vyöhykkeeseen.

Liikennesyistä Etelä-Suomessa ei saattanut muodostua samanlaista tervantuotantovyöhykettä kuin Pohjanmaalla, jonka tähden Etelä-Suomi jäi ilman monessa suhteessa erinomaisen tärkeätä tervaa. Erilaisuus Etelä-Suomen ja Pohjanmaan taloudellisissa olosuhteissa johtui siis perimmäisesti näiden alueiden maantieteellisestä erilaisuudesta.

Ennenkuin ryhdymme tarkastamaan, mitä merkitsi Pohjanmaan suurtervatuotanto ja sen puuttuminen Etelä-Suomessa, on käsiteltävä kaskiviljan ja tervan ohella tärkeätä metsäntuotetta, puutavaroita, jotka, kuten terväkin, kuuluvat liikennepakon alaisiin raskaisiin ja halpoihin tuotteisiin.

Lopetettaessa tämä, tervantuotantoa käsittelevä tutkimusosa, on syytä käytettävissä olevan tilastoaineiston perus-

¹ »Å.T.», 1776, N:t 8, 9 ja 10; A. Indrenius, »Anmärkningar om Jurva Sockens fordna och nuvarande tillstånd.»

² Brander—Gadd, m. t., ss. 6—8 ja 23—25; Alma Söderhjelm, »Jakobstads historia», II, s. 200; »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i Länen», R.V.A., Vaasan läänin maaherran kertomus 1792; »Kam. utsk. handlingar 1765—66», R.V.A., Pohjanmaan maaherran kertomus; R.A.V., »C.o.Oec. dep. acta», 1760—62 ja 1742—43, Pohjanmaan maaherran kertomus; Aspegren—Kalm, »Jakobstad», s. 13; »Å.T.», 1784, n:o 6, »Ny-Carleby»; Mathias Pæzelius, m. t., s. 7; M.A., E 10 5/16 1738—39, E 10 2/27 1750, E 10 2/1 1750, F 9 a 1/4 48 1752, F 27 8/1 1729.

teella tehdä yhteenveto tärkeimmän vientitavaran, tervan ja pien, viennistä Pohjanmaalta Ruotsiin 1748—54.

Ruotsin valtakunnanarkiston asiakirjoissa, sarjassa »Kam:r, Oecce och Com:ce Depu:s Acter, Landshöfdingarnas relationer, Utskottshandlingar, 1751—52, vol. 45», on »Underdånig Riksdags Berättelse för Österbottn och Cajana lähn för Anno 1751, Litt. D.», joka käsittää tarkan luettelon, »yhteenvedon», Pohjanmaan kaupunkien ja purjehdusoikeutettujen talonpoikien viedyistä ja tuoduista tuotteista kolmena vuotena 1748—50, niiden määrästä ja raha-arvosta. Tuotujen tavarain raha-arvot ovat puutteelliset, mitä tulee juomatavaroihin ja muutamiin mausteisiin. Summien laskuissa on tapahtunut virheellisyyksiä. Kaupunkien vientiarvo on kolmelle vuodelle laskettu 4,518,665 hopeätalariksi, vaikka se onkin 5,215,729 hopeatalaria. Tervanvienti on ilmoitettu 1 milj. talaria liian alhaiseksi ja voin vienti 850,000 talaria liian suureksi. Muitakin virheellisyyksiä on runsaasti.

Samassa sarjassa »Utskottshandlingar, 1755—56, N:o 40, Lit. T.», on tavattavissa Pohjanmaan maaherran kertomuksessa vastaava »yhteenveto» Pohjanmaan kaupunkien viedyistä ja tuoduista tuotteista neljänä vuotena 1751—54. Talonpoikien tuomien tavarain luettelon loppuun on Korsholman maakonttorin kirjanpitäjä 5. 8. 1751 merkinnyt: »med annan sin förnödenhet, som ei så noga kunnat upteknas».

Luettelossa 1751—54 ei ole ilmoitettu tuotujen ja vietyjen tuotteiden raha-arvoja, ne on täytynyt laskea toisten tilastolisten tietojen perusteella, pohjana tiedot vuosilta 1748—50.

Mitä tulee talonpoikaisalusten vientiin, oli se 1748—50 vain 2.45 % koko Pohjanmaan viennistä ja 1751—54 3.18 %, kasvun johtuessa etupäässä siitä, että halkojen ja traanin vienti tänä 4-vuotiskautena oli kasvanut 9-10-kertaiseksi.

Talonpoikaisalusten viennistä olivat 1748—50 arvokkaimmat:

3,096 tynnyriä tervaa, 55,728 talaria,
2,825 leiviskää voita, 33,900 talaria,
949 leiviskää traania, 6,643 talaria,

ja 1751—54:

3,654 tynnyriä tervaa, 67,772 talaria,

545 astiaa traania, 58,860 talaria,
4,250 leiviskää voita, 51,000 talaria,
2,446 syltä halkoja, 36,690 talaria.

Talonpoikain tuonnista käsittivät pääerän suola, tupakka ja rauta. Vuosikautena 1748—50 tuotiin:

2,800 tynnyriä suolaa, 50,400 talaria,
950 leiviskää tupakkaa, 14,250 talaria,
1,100 leiviskää rautaa, 3,300 talaria.

Vuosikautena 1751—54:

3,200 tynnyriä suolaa, 57,600 talaria,
1,150 leiviskää tupakkaa, 17,250 talaria,
710 leiviskää rantaa, 2,130 talaria.

Pohjanmaan kaupunkien tuonnin arvosta ei ole saatavissa tarkkaa tilastoa, mikäli tulee sen raha-arvoon, koska viinien ja eräiden muiden tuontitavarain raha-arvot puuttuvat. Viinien tuontimäärä 3-vuotiskautena 1748—50 oli 22,980 kannua, seuraavana 4-vuotiskautena suhteellisesti yhtäpaljo. Ehdottomasti tärkein ja arvokkain tuontitavaroista oli suola ja sen rinnalla tupakka. Arvot tärkeimmistä olivat:

23,558 tynnyriä suolaa, 464,044 talaria,
19,607 leiviskää tupakkaa, 347,528 talaria,

9,423 naulaa sokeria, 18,846 talaria. Kahvia tuotiin vain 51 naulaa, 255 talarin arvosta, teetä sitävastoin 359 naulaa, 2,154 talarin arvosta.

Vastaava tuonti 4-vuotiskautena 1751—54 käsitti:

29,453 tynnyriä suolaa, 528,754 talaria,
20,864 leiviskää tupakkaa, 355,000 talaria,

12,330 naulaa sokeria, 18,845 talaria. Kahvin tuonti oli 135 naulaa, teen 448 naulaa, molempien voimakkaasti kasvamassa.

Tuonti oli raha-arvoltaan samoinkuin semminkin tilavuus- ja painomäärältään suuresti vientiä vähäisempi, jotenka alukset paluumatkalla joutuivat kulkemaan joko kokonaan tyhjinä taikka mitättömässä lastissa, mikä semminkin syysmyrskyjen aikana lisäsi purjehtimisen vaaranalaisuutta ja aiheutti haaksirikkoja.

Laskemalla yllämainittujen tilastojen perusteella Pohjanmaan kaupunkien viennin arvon ja määrän 3-vuotiskautena

1748—50 sekä 4-vuotiskautena 1751—54, samoin kuin keskimääräisen vuosiviennin molempina kautena, hopeatalareissa, saadaan seuraavat, tilastolliset taulukot:

Pohjanmaan kaupunkien vienti 1748—50 ja keskim. vuodessa:

tervaa	2,926,800 (13,550 lästiä)	975,566 talaria
voita.....	940,488 (78,374 leiv.)	313,496 »
pikää.....	280,800 (325 lästiä)	93,600 »
lohta.....	274,260 (3,265 tynn.)	91,430 »
talia	158,100 (13,175 leiv.)	52,700 »
kuiv. kalaa	98,454 (16,409 leiv.)	32,818 »
suol. lihaa	89,820 (1,497 tynn.)	29,973 »
lankkuja	88,095 (5,873 tolitt.)	29,365 »
yhteensä	5,215,729 talaria	30 killinkiä.

1751—54 ja keskim. vuodessa:

tervaa	4,364,060 (20,204 lästiä)	1,091,015 talaria
voita.....	1,258,068 (104,914 leiv.)	314,742 »
pikää.....	781,980 (905 lästiä)	195,495 »
lohta.....	454,608 (5,412 tynn.)	113,652 »
talia	213,144 (17,762 leiv.)	53,286 »
kuiv. kalaa	142,724 (23,789 leiv.)	35,681 »
suol. lihaa	135,600 (2,260 tynn.)	33,900 »
lautoja, yksink. ...	123,360 (20,560 tolitt.)	30,840 »
lankkuja	97,950 (6,530 tolitt.)	24,485 »
yhteensä	8,039,479 talaria	10 killinkiä.

Tämän 4-vuotiskauden vientitavarat jakaantuvat tuotteiden laadun, raaka-aineiden, mukaan siten, että raha-arvoltaan oli:

metsän tuotteita	5.473.0	tuhatta talaria,	68.1 %
karjan-tuotteita.....	1.886.7	»	23.5 »
kalastuksen ja hylkeenp.....	546.0	»	6.8 »
maanviljelyksen	104.2	»	1.3 »
metsästyksen	29.1	»	0.3 »

Tämä osoittaa selvästi ja sitovasti, kuinka ratkaiseva merkitys Pohjanmaan talouselämälle, nimenomaan kaupalle ja merenkululle, oli sen metsistä, jonka tuotteista tervalla ja piellä, »metsäteollisuuden» tuotteilla, oli täydellinen määräämisvalta. Koko yllämainitusta viennistä tuli vain 4 % muiden metsän tuotteiden, 64 % tervan ja pien osalle.

2. Puutavarat

Puutavaroiksi nimitämme lyhykäisyyden vuoksi seuraavassa kaikenlaisia puusta sahaamalla, veistämällä ja vuoleamalla valmistettuja aineita. Nämä voidaan ryhmitellä muutamiin pääryhmiin: laudat ja lankut; pelkat, parrut ja piirut; lehterit; laivanrakennusainekset ja mastopuut; halot; käsikanget, pyöränkehät y.m.s. Viimeinen ryhmä on merkitykseltään siksi vähäpätöinen, että se voidaan jättää kokonaan huomioon ottamatta. Muilla puutavaroilla on kaikilla se yhteinen ominaisuus, että ne painoonsa ja tilavuuteensa nähden ovat halvempia kuin terva, lukuunottamatta mastopuita ja eräitä laivanrakennusaineksia. Halvimpia olivat halot, sitten pelkat y.m.s., laudat ja lankut, lehterit ja laivanrakennusainekset. Esim. 1705 Kristiinankaupungissa maksettiin tervatynnyristä 13 markkaa, halkosylestä 1 kuparitalari 16 äyriä, jotenka tervakuorman hinta oli 26—39 markkaa, halkokuorman 1 1/2 markkaa.¹ Vuonna 1708 Närpiössä maksettiin hyvästä pelkasta 15 äyriä, huonosta 11 äyriä kappaleelta.² Samana vuonna oli tervan hinta Kristiinankaupungissa 16 markkaa eli 128 äyriä tynnyri.³ Pelkka vastasi painonsa puolesta suunnilleen 1 tynnyriä tervaa. — Vuonna 1684 maksettiin Pietarsaareissa tynnyristä tervaa 15 markkaa, toltista 9 kyynärän uittamattomia lautoja 9 markkaa, uitettuja 8 markkaa, toltista uittamattomia 9 kyynärän lankkuja 14 markkaa, uitettuja 12 markkaa⁴. Vuonna 1701 maksettiin samassa kaupungissa tynnyristä tervaa 16 markkaa, toltista lautoja 8

¹ Kristiinankaupungin t.k., 30. 1. 1705.

² Kristiinankaupungin t.k., 14. 11. 1708.

³ Ström, m. t., ss. 174—177.

⁴ Pietarsaaren t.k., 8. 12. 1684.

markkaa ja toltista lankkuja 12 markkaa, tekemättä erotusta uitettujen ja uittamattomien välillä¹. Vuonna 1684 oli tervatynnyrin rahtimaksu Kokkolasta Tukholmaan 2 markkaa, lautatoltin 4³/₄ markkaa ja lankkutoltin 9 markkaa.² Tervatynnyrin ostohinnasta olivat niinmuodoin kuljetuskustannukset Tukholmaan n. 13 %, lautatoltin hinnasta 53—59 % ja lankkutoltin 64—75 %. Tervatynnyrin arvoisen lautamääränkuljetus tuli niinollen maksamaan yli 4 kertaa ja lankkumäärän n. 5—6 kertaa enemmän, kuin tervatynnyrin. — Tukholmassa kuitenkin lautatavarain hinnat olivat suhteellisesti korkeampia, kuin tervan, niin että eri tavaralajien sikäläisen hinnan ja rahtimaksujen suhde ei ollut samanlainen, kuin rahtimaksuja ostohintoihin verrattaessa. Vuonna 1679 saatiin Tukholmassa tynnyristä tervaa 18²/₃ markkaa; toltista lautoja 20 markkaa ja toltista lankkuja 24 markkaa.³ Soveltamalla edellämainittuja rahtimaksuja, jotka muutamassa vuodessa tuskin olivat muuttuneet, ei ainakaan suhteellisesti, oli rahtimaksu Tukholmassa saadusta tervan hinnasta n. 11 %, lautain hinnasta n. 24 % ja lankkujen hinnasta lähes 40 %. Tukholman hinnoista oli niinollen tervatynnyrin arvoisen lautamäärän kuljetus tullut maksamaan yli 2 kertaa ja vastaavan suuruisen lankkumäärän kuljetus lähes 4 kertaa enemmän, kuin tervatynnyrin.

Koska puutavarat, vaikeasti saatavia mastopuita ja eräitä laivanrakennusaineiksia lukuunottamatta, olivat halvempia, kuin terva, ei edellisten kannattava tuotantovyöhyke voinut ulottua niin kauvaksi sisämaahan, kuin tervan. Kuten edellisestä ilmenee, olivat puutavaroista halot halvimmat; niiden kannattava kuljetusetäisyys oli varsin pieni. Niitä myötiin kaupunkien lähimmästä ympäristöstä kaupunkien tarpeiksi ja Tukholmaan niitä vietiin vain merenrannikolta, varsinaisesta sääristovyöhykkeestä. Ei edes kaikkialta rannikolta kannattanut halkoja kuljettaa Tukholmaan; esim. Pohjanmaalta ei enää Närpiön pohjoispuolelta halkoja sanottavasti Tukholmaan kuljetettu — paitsi mitä terva- ja pikitynnyreiden lastauksessa tyn-

¹ Pietarsaaren t.k., 7. 8. 1701.

² Kokkolan t.k., 17. 4. 1684.

³ Kokkolan t.k., 23. 6. 1680.

nyreiden tukemiseksi halkoja tarvittiin —, eikä liioin Etelä-Suomesta vastaavaa etäisyyttä kauempaa.

Mitä tulee muihin puutavaroihin, oli niiden kannattava kuljetusetäisyys huomattavasti suurempi, kuin halkojen, vaihdellen niiden hinnasta riippuen. Mikäli käytettävissä oli uittokelpoisia jokia, ulottui näiden puutavarain kuljetusetäisyys yhtä etäälle, jopa etäämmällekin sisämaahan, kuin tervan. Esim. Perhosta uitettiin 1700-luvun puolimaissa tuhansia tukkeja Vetelinjokea alas joen alajuoksussa oleviin sahamyllyihin, mutta tervaa siellä poltettiin siihen aikaan vielä vasta vähäsen »pitkän matkan takia kaupungeista». Pelkkoja, lankkuja ja lautoja uitettiin Pohjanmaalla myöskin jokia pitkin alas rannikolle. Etelä-Suomessa puutavaroita sitävastoin vielä 1700-luvullakin uitettiin tiittävästi harvoin ja vain lyhyempiä matkoja. Gadd¹ esim. suosittelee Uudenmaan ja Hämeen talouselämän kohottamiseksi Uudenmaan jokien perkausta; ne olisi helpot saada sellaiseen kuntoon, että syys- ja kevättalvella niitä myöten voitaisiin uittaa hirsistä, halkoja y.m. Sahoihin sahatukit tuotiin enimmäkseen hevosilla ja laudat vietiin hevosilla sahoilta lastauspaikkoihin. Tästä johtui, että metsän jalostus puutavaroiksi Etelä-Suomessa ei saattanut tunkeutua maitsekuljetusvyöhykerajaa kauemmaksi sisämaahan.

Näiden alkuhuomautusten jälkeen koetamme selvittää puutavarain tuotantoa Pohjanmaalla ja Etelä-Suomessa päästäksemme perille niiden osuudesta ja suhteellisesta merkityksestä kummankin alueen senaikaisessa talouselämässä sekä tämän tuotannon mahdollisista erikoispiirteistä kummallakin alueella.

Koska puutavarat olivat paljoa halvempia, kuin terva, on luonnollista, että niiden kysyntä maailmanmarkkinoilla saavutti myöhemmin kuin tervan tarve sellaisen asteen, että niitä kannatti kuljettaa Suomesta meren taakse. Edellisestä huomaisimme, että terva jo 1600-luvun alkupuoliskolla oli Suomen tärkein vientitavara. Leinbergin julkaisemassa tilastossa Suomen tuonnista ja viennistä² 1640, on, kuten aikaisemmin mainittu, tervan vienti arvoltaan 50 % koko viennistä; kaikenlaisia puu-

¹ Gadd, m. t., s. 9—10.

² Leinberg, m. t., »Finlands in och utförsel 1640».

tavaroita, »puuaineita», vietiin 2,953 hopeatararin 12 killingin arvosta, mikä oli vain n. 1.2 % koko viennin arvosta. Tähän summaan ei sisälly Pohjanmaan maakaupunkien vienti, koska mitään sieltä ei viety ulkomaille. Pohjanmaan puutavarainviennistä 1600-luvulla ei ole olemassa mitään tilastollista tietoa, jonka perusteella voisi viennin suuruutta arvioida. Snellmanin julkaisemassa Oulusta 1620 vietyjen tavarain luettelossa¹ ei puutavaroita mainita laisinkaan. Merikoskessa oli kylläkin useampia sahamyllyjä, mutta niiden tuotteet käytettiin etupäässä omiksi tarpeiksi. Jonkun kerran, sanoo Snellman, mainitaan 1600-luvulla puutavaroita viedyn ulkomaille, mutta paljoa niitä ei liene valmistettu yli kotikaupungin tarpeen.² Erikoisen, 1660 ja 1664 annetun luvan perusteella Oulun (ja Uudenkaarlepyyn) porvarit veivät kumminkin 1660- ja 1670-luvuilla puutavaroita Ruotsin valtakunnan Itämeren satamiin, semminkin Tallinnaan; lupa peruutettiin 1670-luvun lopulla.³ — Raahen kaupungin tuomiokirjat eivät tiedä tältä vuosisadalta mainita mitään puutavarainviennistä. Sitävastoin Keski-Pohjanmaan kolme sisaruskaupunkia, Kokkola, Pietarsaari ja myös Uusikaarlepyy, harjoittivat ainakin 1600-luvun jälkipuoliskolla melkoisen vilkasta puutavarainvientiä. Näiden maantieteellinen asema oli, senaikaisen sisämaanliikenteen ja kaupan semminkin puutavarakaupan, kannalta katsoen erittäin edullinen, niin, edullisempi kuin minkään muun Suomen kaupungin, lukuurottamatta Oulua. Kokkolan—Uudenkaarlepyyn välisellä, vain viiden peninkulman mittaisella rantakaistaleella, laskee mereen viisi isoa virtaa, joista neljän lähteet ovat Suomenselällä asti: Vetelin- eli Perhonjoki, Kruunupyynjoki, Ähtävänjoki, Purmonjoki ja Lapuanjoki ja kuudes joki, Isojoki, laskee mereen vain peninkulman päässä Kokkolasta. Uittoväylinä nämä joet olivat senaikaisen käsityksen mukaan ihanteellisia, koska niistä puuttuu äkkijyrkät putoukset — näiden takia Kokemäenjokea ryhdyttiin käyttämään uittoväylinä vasta 1800-luvun keskivaiheilla ja Kymenjokea vielä myöhemmin. Osaksi niitä saatiin käyttää myöskin veneväylinä ja talvella niiden jäätynyt

¹ Snellman, m. t., s. 226.

² M. t., s. 231.

³ M. t., s. 169.

väylä taikka niiden tasaisia laaksoja noudattavat maantiet olivat oivallisia rekiteitä. Taaja saaristo kaupunkien edustalla suojasi niiden satamat ja satamaselät, eikä vielä 1600-luvulla ollut liian matala- ja ahdasvesinen senaikaisille vähäisille aluksille. Kruunupyyn-, Ähtävän- ja Purmonjoet laskevat lähellä toisiaan Kokkolan ja Pietarsaaren välisen saariston, Kokkolan Öijan, Eugmon ja Luodon muodostamaan, kaikilta tuulilta turvattuun saaristomereen, jonka vertaista missään muualla Suomen rannikolla näin suurien virtojen yhteisenä laskualtaana ei ole. — Useimmissa näistä virroista on supuolella runsaasti vähäisiä koskia, jotka erinomaisesti soveltuivat 1660- ja 1700-luvun sahamyllyjen käyttämiseen. Sahamyllyistä laudat voitiin edelleen uittaa jokien suilla oleviin satamapaikkoihin. — Senjälkeen kuin Viipurin ja Saimaan vesistön välinen yhteys Uudenkaupungin rauhassa katkesi, ei millään Etelä-Suomen kaupungilla — senaikaisten mittapuiden ja tarpeiden mukaan arvostellen — ollut tämän kaupunkikolmikön vertaista luonnollista yhteyttä sisämaahan, eikä Pohjanmaallakaan muilla kuin Oululla, jolla oli takanaan verraton Oulujoki, mutta Oulun satama oli huonompi ja lisäksi matka sieltä Tukholmaan — Pohjanmaan senaikaiseen keskukseen — paljoa pitempi ja hankalampi.¹ Raahen, Vaasan, Kaskisen ja Kristiinankaupungin satamalahtiin laskee vain verraten lyhyitä jokia, joista ei ole yhtä suurta hyötyä sisämaiselle liikenteelle, eikä niiden läheisyydessäkään ole muita suurempia virtoja, lukuunottamatta Vaasaa, jonka ohitse iso Kyrönjoki virtaa $\frac{3}{4}$ peninkulman päässä laskien kuitenkin Vaasan kaupalle epäedullisesti Mustasaaren niemimaan pohjoisrannalla mereen, meriteitse n. 4—5 peninkulman päähän Vaasasta ja joksenkin yhtä kaukana Uudestakaarlepyystä. — Edelliseen on vielä lisättävä, että Kokkolan kauppiiri ulottui pohjoiseen päin Pyhäjoelle asti käsittäen siis myös Lestijoen ja Kalajoen Suomenselälle ulottuvat laaksot ja jakaen Pyhäjoen Raahen kanssa, jotenka Kokkolan, Uudestakaarlepyn ja Pietarsaaren kauppiiriin kuului lähes $\frac{2}{5}$ silloisen Pohjanmaan rannikkoalueesta ja kokonaan 7 ja vielä

¹ »Oec. förord. dep. handl. 1771—72», maaherrain kertomukset, Pohjanmaan maaherran kertomus, R.V.A.

osaksi 2 sen 14 suuresta virrasta; Pohjois-Pohjanmaan suurista virroista olivat useat 1600-luvulla ja vielä osittain 1700-luvulla-kin talouselämässä melkein arvottomia, koska ne juoksivat melkein asumattomien salojen halki.

Olemme viivähtäneet tämän kaupunkikolmikön maantieteellisen aseman kuvauksessa, koska sen perusteella vain on käsitettävissä, kuinka nämä nykyiset pikkukaupungit 1600- ja 1700-luvuilla olivat saattaneet kohota niin tärkeiksi tekijöiksi maamme senaikaisessa talouselämässä. Niiden merkitys ulottui vielä 1800-luvulle, kunnes Pohjanmaan merkillisen erikoisaseman loppumisen keralla niidenkin kukoistuskauti lakkaa.

Kokkolan ja Pietarsaaren välisen rannikkomeren rannalla oli jo varhain kehittynyt senaikaisiin oloihin nähden huomattava laivanrakennus, jonka pääpaikkana oli 1601 Kokkolasta itsenäiseksi seurakunnaksi eroitettu Kruunupyvy (ent. Poras), samannimisen joen suussa. Vuosina 1675—1704 rakennettiin Kruunupyvyssä kruunulle 67 alusta, joihin »kylän ja pitäjän miesten korkean käsken mukaan tuli hankkia lankku- ja lautalastit, josta johtui, että enimmäkseen kaikki tilat varustivat itsensä sahalaitoksilla ja kävivät liian kovasti käsiksi metsiin itselleen mitä suurimmaksi vahingoksi ja tappioksi. Kun tähän lisäksi tulee, että nämä pitäjän ja kylän asukkaat vuosittain naapurikaupunkien kauppiaille ovat rakentaneet 3, niin toisinaan useampiakin aluksia ja myöskin heille myöneet ylimääräisesti valmistetut lautansa» on helposti käsitettävissä, että metsistä on tullut puute.¹ Tämän laivanrakennuksen yhteydessä oli siis syntynyt melkoinen puutavarain, pelkkojen, lautain ja lankkujen tuotanto, joka ei tyydyttänyt vain omaa tarvetta, vaan jonka tuotteita myöskin vietiin Tukholmaan. Vuonna 1673 Ruotsin amiraliteettikollegi teki sopimuksen Kruunupyvyn talonpoikien kanssa, jonka mukaan heidän vuosittain tuli valmistaa tuhannen tolttia 9 kyynärän lautoja amiraliteettikollegille $\frac{2}{3}$ hopeatalarin hinnasta toltilta, mikä siihen aikaan oli tavallinen lautatoltin hinta. Sopimus oli voimassa ainakin vielä 1680. Kaiken muun honkatavaran amiraliteettikollegi hankki omista sahoistaan Norrlannissa, jonne oli perustettu sahoja Sollefteåhon ja

¹ M.A., karitta E 13 1/15 1743.

Indaljokeen.¹ Pietarsaaren porvariien avustuksella 1600-luvun puolimaissa Pietarsaaren pitäjän talonpojat olivat rakentaneet 12 sahamyllyä, joista Pietarsaaren porvareilla kuitenkin ei ollut mitään hyötyä, koska ne kuuluivat Uudenkaarlepyyn alle.² Pietarsaaren tuomiokirjoista ilmenee, että kaupungin porvarit 1660-luvulta alkaen harjoittivat sangen vilkasta lautojen ja pelkkain vientiä Tukholmaan; 1660 he anovat lupaa saada viedä puutavaroita Ruotsin »venäläisiin satamiin», koska pitäjässä on runsaasti sahoja ja puutavarat Tukholmassa ovat alhaisessa hinnassa.³ Vuonna 1665 porvarit valitsevat kaksi lautafräkäriä, koska talonpojat tuovat kaupunkiin paljo kelvottomia lautvoja, vaatien niistä saman hinnan kuin hyvistäkin.⁴ Vuonna 1666 on raastuvan pöytäkirjoissa ensimmäinen merkintä yhteisesti päätetystä lautain hinnasta; sovittiin siitä, että talonpojalle sahalautatoltista maksetaan vain 7 1/2 markkaa (tavallinen hinta oli 8 markkaa), koska laudat nykyään ovat polkuhinnassa ja koska kuningas on kieltänyt jakamatonta metsää omistavien talonpoikien sahaamista lautvoja ylitse oman tarpeen.⁵ Myöhemmissä, raastuvankokouksissa vahvistetuissa »taksoissa» esiintyvät useimmiten laudat ja myös lankut (»Bottn bräder») tervan, suolan, voin y. m. tuotteiden rinnalla. Toisinaan tehdään ero uitettujen ja uittamattomien lautojen ja lankkujen välillä; esim. 1684 uitetuista laudoista määrätään maksettavaksi 8 äyriä ja uitetuista lankuista 16 äyriä vähemmän kuin uittamattomista, eli 2 ja 3 kuparitalaria toltista.⁶ — Pietarsaaren porvariien harjoittama vilkas pelkkainvienti oli 1660-luvulla oikeastaan luvaton. Pietarsaaren pitäjä oli läänitettyä Brahe-suvulle. Silloinen läänityksenomistajatar ja P:n kaupungin perustajatar, kreivitär Ebba Brahe oli pidättänyt itselleen oikeuden ostaa kaikki Pietarsaaren talonpoikain valmistamat pelkat. Raastuvankokouksessa 1. 8. 1664 pormestari ja neuvosto vakavasti kehoittavat porvaristoa »luopumaan siitä kukoistavasta pelkkain hakkuusta,

¹ Axel Zettersten, »Svenska flottans historia», II osa, s. 295.

² Söderhjelm, m. t., s. 185.

³ Alma Söderhjelm, »Jakobstads historia», s. 248.

⁴ Pietarsaaren t. k., 11. 11. 1665.

⁵ Pietarsaaren t. k., 7. 5. 1666.

⁶ Pietarsaaren t. k., 8. 12. 1684.

jota se nyt jonkun aikaa on harjoittanut», muutoin takavari-
koidaan pelkat, ja ne, »jotka tavataan ostamassa niitä suurem-
missa erissä, vetävät 40 markkaa sakkoa». Raastuvankokouk-
sessa 28. 11. samana vuonna kreivittären nimismies vielä varoit-
taa porvareita samasta asiasta, syyttäen porvareita siitä, että
he yllyttävät talonpoikia pelkkain hakkaamiseen, joita pelkkoja
porvarit sitten »yllellisesti kuljettavat Tukholmaan». Pormes-
tari ja neuvosto kieltävät tämän uudelleen, »ettei metsä sen kautta
tulisi autoksi ja loppuun hakatuksi». Pelkkakauppa näyttää
kuitenkin olevan sangen edullinen, koska porvareita, varoituk-
sista ja uhkauksista huolimatta, ei saada siitä luopumaan. Seu-
raavana keväänä raastuvankokouksessa 10. 4. porvareita an-
karasti varoitetaan pelkkakaupasta; jos joku tavataan laivaa-
massa pelkkoja, menettää hän ne ja saa 40 markan sakot. Raas-
tuvankokouksessa 20. 5. uhkaa kuitenkin jonkinverran lieven-
netään: pelkkoja kielletään viemästä suurissa erissä ja raastu-
vankokouksessa 21. 8. ilmoitetaan porvareille, että he saavat
viedä Tukholmaan aikaisemmin hakatut pelkat, jos vastaavat
itse kreivittärelle kiellon rikkomisesta, vapauttaen pormestarin
ja neuvoston. Mutta uusien pelkkain tilaaminen talonpojilta
kielletään 40 markan sakon uhalla jokaisesta pelkasta. Porva-
reiden pelkkakauppa kaikesta huolimatta jatkui. Raastuvan-
kokouksessa 15. 4. 1667 luettiin kreivittären ankara kiello pelk-
kain viennistä Tukholmaan; sen johdosta sovitaan siitä, että
pelkat jätetään toistaiseksi tulliin. Mutta porvarit eivät siitä
ole välittäneet: raastuvankokouksessa 2. 9. porvareita koviste-
taan siitä, että ovat kuitenkin vieneet pelkkoja Tukholmaan, ja
lisäksi yhä suuremmissa määrissä. Kiellon rikkojille raastuvan-
oikeus vihdoinkin määrää sakot: pelkkain viejistä edellisinä
vuonna saa 6 porvaria ja kuluvana vuonna 14 porvaria sakkoja.
Kreivitär kuitenkin 20. 12. 1667 päivätyssä kirjeessä (luettu
raastuvankokouksessa 15. 1. 1668) ilmoittaa antavansa sakot
anteeksi. Senjälkeen kreivitär 1672 teki sopimuksen Pietar-
saaren porvarien kanssa: nämä suorittavat kreivittärelle 8 ku-
pariäyriä pelkalta ja saavat sitten niitä vapaasti viedä Tuk-
holmaan.¹ Pelkkarettelöt nyt loppuivat. Raastuvankokouk-

¹ Söderhjelm, m.t., s. 284.

sessä 14. 11. 1674 ilmoitetaan valtakansleri de la Gardien vapauttavan Pietarsaaren porvarit 8 kupariäyrin maksusta pelkkää kohden. Sopimuksen jälkeen pelkkakauppa kasvoi suuresti; tuomiokirjoissa esiintyvät pelkat kauppatavarana tuhkatiheässä. — Näyttää siltä, että joko porvariston omasta aloitteesta täikka läänityksenhaltijan toimesta porvareiden harjoittama pelkkakauppa olisi ollut annosteltu porvareiden kesken: raastuvankokouksessa 19. 2. 1670 keskusteltiin kreivittären tukkien viennistä Tukholmaan, jolloin velvoitettiin jokainen porvari annoksensa mukaisesti ottamaan osaa tukkien kuljetukseen. Ellei jollakin itsellään ole omaa »tilaa», vuokratkoon toisilta. Ken laiminlyö velvollisuutensa maksakoon 3 hopeamarkan sakon kuljettamatta jättämältään tukilta.¹ Käytettävissämme ei ole tietoja niistä puutavaramääristä, joita läänityksenhaltija Pietarsaaresta Ruotsiin vei. Kaikesta päättäen ei ole kysymys pienistä määristä; raastuvankokouksessa 7. 12. 1668 luettiin kreivittären kirje nimismiehelleen Sven Månssonille, missä kreivitär käskää Sven Månssonin lähettämään kreivittären skoonelaisten tilusten tarpeisiin aikaisemmin tilattujen lisäksi 100 pelkkää ($\frac{1}{2}$ kyynärää latvapäästä), 100 toltia lautoja ja 200 rakennushirttä ja samalla tiedustelee hirsien rahtimaksuja, johon porvarit ilmoittavat toisiltaan ottavansa 1 markan hirsisyleltä, koskei mitenkään muuten kuljetus kannata.² Kreivittären puutavarain kuljetus kuului porvareiden velvollisuuksiin, joka tämän tästä aiheutti kinaa ja riitaisuuksia, koska porvareilla kaikesta päättäen ei ollut laivatilaa runsaasti yli oman tarpeen.³

Läänityksen peruutuksen jälkeen Pietarsaaren porvareiden puutavarakauppa jatkui häiritsemättä, kunnes esivallan taholta ruvettiin häytyttämään porvareita alamittaisten lautain kaupasta. Kunink. asetus 29. 3. 1683 määräsi lautojen minimimitat. Raastuvankokouksessa 13. 10. 1704 luetaan ylikäskynhaltijan kirjelmä, jossa määrätään, että edellämainitun kunink. asetuksen mukaisia mittoja on lautakaupassa noudatettava. Raastuvankokouksessa todettiin, että tämä määräys uhkaa

¹ Pietarsaaren t.k., main. päiv.

² Pietarsaaren t.k., 7. 12. 1668 ja 29. 1. 1669.

³ Pietarsaaren t.k., 3. 4. 1671, 3. 5. 1671 ja 4. 2. 1674.

monen porvarin olemassaoloa, »joiden elinkeino ainoastaan ja yksistään on tässä (lautakaupassa)». Syy pelkoon ilmenee Kokkolan raastuvankokouksessa 29. 10. 1704 saman ylikäskynhaltijan kirjelmän johdosta käydyssä keskustelussa, jossa »epäiltiin vahvasti jos maamies, joka tähän asti on valmistanut lautaja, on kykenevä täyttämään ne mitat y.m., jotka siinä (ylikäskynhaltijan kirjelmässä) on määrätty, semminkin koska metsä tällä seudulla on pahasti loppuun hakattu, niin ettei täällä mitenkään enää ole niin järeitä puita, kuin siihen vaaditaan.»¹ Kirjelmän johdosta päätetään ryhtyä neuvottelemaan Kokkolan kanssa. Tuloksena näistä neuvotteluista oli nähtävästi vetoaminen maaherraan, koskapa raastuvankokouksessa 22. 3. 1705 luetaan maaherran suositus »entisen lautakaupan säilyttämiseksi». Suosituksesta ei ollut apua, sillä raastuvankokouksessa 9. 6. 1706 luetaan kamarikollegin määräys, jossa käsketään lautakauppa »tässä maakunnassa» järjestää 1683 vuoden asetuksen määräysten mukaisesti.² — Kysymys lautakaupan järjestämisestä hautautui sittemmin todennäköisesti Suuren pohjansodan myrskyihin, koska tuomiokirjat siitä eivät enää mitään tiedä mainita.

Kokkolan puutavarakauppa alkoi vasta 1660-luvulla. Tosin jo 1651 tuomiokirjoissa kerrotaan eräästä pelkkakaupasta, jonka Kokkolan porvari Thomas Calwijn oli tehnyt Michel Larssonin kanssa Raumalta sitoutuen Larssonille hankkimaan avovedellä 300 pelkkaa Kruunupyystä 5 markan hintaan kappaaleelta (joko olivat pelkat erikoisen suurimittaisia, taikka hinta poikkeuksellisen korkea)³, mutta tämä oli varmasti satunnainen hankinta. Siinä aikaisemmin mainitussa yleisessä raastuvankokouksessa 6. 5. 1661, jossa päätetään Tukholmaan tervakompanian lakkauttamisesta neuvottelemaan lähetettävän edustajan matkakulujen korvaamiseksi toimeenpantavasta verotuksesta, verotetaan tervan, voin, haukien, vuotien ja vasikanahkojen viejiä, mutta puutavarainviejistä ei mitään mainita. Yleisessä raastuvankokouksessa 13. 11. 1673, jossa maaherra Grass oli läsnä, »esitti jalosukuinen maaherra lautakaupasta,

¹ Kokkolan t.k., 29. 10. 1704.

² Pietarsaaren t.k., main. päiv.

³ Kokkolan t.k., 3. 3., 5. 3. ja 12. 3. 1651.

joka kymmenen vuoden aikana tämän kaupungin alueella oli syntynyt, että metsä nyt lyhyen ajan kuluessa sen kautta hävietään, ja se kauppa niinollen ei vain kaupungille vaan myös maamiehelle parantamattomaksi vahingoksi vähenee, kehoittaen porvaristoa, että he sellaisesta liiallisesta lautakaupasta pidättyisivät. Porvaristo sanoi, jos he sen kaupan jättävät, niin käyvät papit ja voudit sillä kuitenkin edelleen kauppaa. Muutenkin on tervakauppa tänä aikana hyvin kehnoa, niin että porvarilla siitä on enemmän haittaa kuin hyötyä, ellei jotakin muutosta tapahdu komppanian lakkauttamisen taikka annoksen lisäämisen kautta.»¹ Porvareilla ei ollut aikomusta noudattaa maaherran kehoitusta; kuukautta myöhemmin pidetyssä raastuvankokokouksessa valitaan Kokkolalle ensimmäinen lautafräkäri²; laudat ja lankut esiintyvät tuhkatieheään tuomiokirjoissa ja 1685 mainitaan ensikertaa yleisessä raastuvankokokouksessa päätetyn lautain hinnoista: 9 kyynärän laudoille määrättiin hinnaksi 2 kuparitalaria, 7—8 kyynärän laudoille 7 markkaa.³ Laudat ja lankut esiintyvät sittemmin muiden tuotteiden rinnalla porvariston vahvistamisessa »taksoissa», kuten Pietarsaassakin. Pelkkoja sitävastoin ei tuomiokirjoissa mainita edellämainitun Cawijnin pelkkahankinnan lisäksi. Lautoja tuotiin Kokkolaan Kruunupyystä, Kälviältä, Lohtajalta, Kalajoelta ja tietenkin myöskin Kokkolan pitäjältä.⁴ Lohtajan laudat olivat lyhyempiä, kuin muut, 6—7 kyynärän mittaisia, ja mainitaan ne erikseen 1684 vuoden tavarataksassa.⁵ Lautain ja lankkujen hinnat näyttävät ylimalkaan olleen samanlaiset, kuin Pietarsaassa.

Uudenkaarlepyyn puutavarakauppa oli paljca vähäisempi, kuin Pietarsaaren ja Kokkolan. Tuomiokirjoissa tapaa vain pari lauta- ja pelkkakauppaa koskevaa mainintaa vuosilta 1672 ja 1673⁶; viimeainitusta kerrotaan, että pari Kauhajärven (Pietarsaaren pitäjään kuuluvan Lappajärven kylä, joka sijaitsee La-

¹ Kokkolan t.k., main. päiv.

² Kokkolan t.k., 15. 12. 1673.

³ Kokkolan t.k., 14. 11. 1683.

⁴ Kokkolan t.k., 3. 9. 1662, 6. 3. 1671, 22. 11. 1684 ja 7. 9. 1670.

⁵ Kokkolan t.k., 22. 11. 1684.

⁶ Uudenkaarlepyyn t.k., 18. 3. 1672 ja 18. 4. 1673.

puanjokeen laskevan Kauhavanjoen lähdejärven, Kauhajärven, ympärillä lähes 8 peninkulmaa linnuntietä merestä) talonpoikaa oli hakannut 200 pelkkää ja uittanut ne ales »Ähtävänjokea» Liungarin kylään (pitää olla Lapuanjokea, jonka lisäjoki Kauhavanjoki, kuten edellä on mainittu, on, ja jonka varrella Liungarin, nyk. Jungarin, kylä on). Kun maaherra Grass yleisessä raastuvankokouksessa 20. 2. 1686 tiedustelee Uudenkaarlepyyn kaupasta, ilmoittavat porvarit kaupungin harjoittavan pääasiallisesti tervakauppaa, sekä toisinaan vähäistä viljan ostoa Suomesta. Maaherra Ehrenskiöldille 14. 3. 1695 samanlaisessa tilaisuudessa tekemään samanlaiseen kysymykseen vastataan kaupungin harjoittavan etupäässä tervan ja pien sekä vähän elintarvetavarain kauppaa.¹ Puutavarain vienti oli siis siksi vähäpätöinen, ettei sitä kaupungin kauppatavaroiden joukossa kannattanut mainita. Porvariston taksoissa ei liioin lautoja mainita.

Vaasan ja Kristiinankaupungin puutavarakauppa oli todennäköisesti tähän aikaan varsin vähäinen. Vaasan tuomiokirjoissa ei tapaa mitään sitä koskevaa merkintää, eikä edes 1700-luvun puolimaissa siellä puutavarakauppaa harjoitettu porvariston oman ilmoituksen mukaan.² Kristiinankaupungissa varmasti jonkunverran puutavarakauppaa on harjoitettu: 1694 Kristiinankaupungista touko- ja kesäkuussa selvitetyn 16 maa-laisaluksen lastissa mainitaan muiden tavarain ohella myöskin 1 toltti sahalautoja³ ja 1708 kerrotaan pietarsaarelaisen porvarin Daniel Uhrväderin tilanneen Henrich Törnin, Kristiinankaupungin porvarin, kautta Närpiön pitäjän Yli-Finbyn kylästä 200 pelkkää.⁴

Pohjanmaan puutavarakauppa tänä ajanjaksona oli keskitynyt Kokkolaan ja Pietarsaareen, mistä vietiin pelkkoja, lautoja ja lankkuja varsin suurissa määrin Ruotsiin. Pelkkain, lautojen ja lankkujen valmistajina olivat yksinomaan talonpojat; sahoja porvareilla ei ollut. Puutavarakauppa alkoi 1600-luvun puolimaissa, Kokkolassa 1660-luvulla. Tämä puutavarakaupan

¹ Uudenkaarlepyyn t.k., main. päiv.

² Aspelin, m. t., s. 269.

³ Ström, m. t., s. 123, not.

⁴ Kristiinankaupungin t.k., 14. 11. 1708.

alkaminen sattuu samaan aikaan, kuin tervakaupan monopoli-soimisen seuraukset rupesivat tuntumaan, ja tervan annostelun jälkeen se pääsi suureen vauhtiin. Pietarsaaren ja Kokkolan tienoilla puutavarakaupalla oli erikoiset edellytykset, jotka olivat pohjana sen alkamiselle, ja kun se kerran oli päässyt vauhtiin, jatkui ja kehittyi se edelleen tervakaupan ollessa nimenoimaan Pohjanmaan maakaupunkien porvareille varsin vähän tuottoisa. Edellä on mainittu, että 1679 Tukholmassa maksettiin tervatynnyristä $4\frac{2}{3}$ kuparitalaria, lankkutoltista 6 kuparitalari ja lautatoltista 5 kuparitalaria, eli $18\frac{2}{3}$ markkaa, 24 markkaa ja 20 markkaa. Tervatynnyristä maksettiin yleensä rahtia $\frac{1}{2}$ kuparitalaria eli 2 markkaa ja lautatoltista 1 kuparitalari, eli 4 markkaa¹ joskus 1 kuparitalari 6 äyriä, eli $4\frac{3}{4}$ markkaa. Lankkutoltin rahtina mainitaan 1684 9 markkaa.² Tervatynnyristä maksettiin talonpojalle näihin aikoihin 14—15 markkaa, lautatoltista tavallisesti 8 ja lankkutoltista 12 markkaa. Rahteinensa, tullia lukuunottamatta, tuli niinollen tervatynnyri Pohjanmaan porvarille Tukholmaan vietyinä maksamaan 16—17 markkaa, lankkutoltti 21 markkaa ja lautatoltti 12— $12\frac{3}{4}$ markkaa. Tullimaksuihin ja voitoksi jäi, alussa mainittujen Tukholman hintojen mukaan, porvarille tervatynnyristä $2\frac{2}{3}$ — $1\frac{2}{3}$ markkaa, lankkutoltista 3 markkaa ja lautatoltista 8— $7\frac{1}{4}$ markkaa. Ostohinnnoista tämä on: tervatynnyristä n. 11—19 %, lankkutoltista 25 % ja lautatoltista 90—100 %. On ilmeistä, että semminkin lautakauppa oli Pohjanmaan maakaupungin porvarille paljoo halutumpi, kuin tervakauppa terväkomppaniain hintainsäännöstelyn vallitessa.

Etelä-Suomi voidaan käsittelyn alaisena aikakautena puutavaran tuotannon puolesta jakaa kahteen alueeseen. Pohjanlahden rannikolla olevat Rauma, Uusikaupunki ja myöskin Pori, joilla oli vanhat kauppasuhteet semminkin Itämeren lounaisrannalla oleviin saksalaisiin kaupunkeihin, veivät sinne jo varhain syötävään tavarain, nahkojen ja turkisten ohella puustioita ja puutavaroita.³ Puutavaran joukossa esiintyvät aina-

¹ Kokkolan t.k., 17. 4. 1684, 19. 3. 1697 ja 5. 5. 1700.

² Kokkolan t.k., 17. 4. 1684.

³ Ruuth, »Björneborgs stads historia», Högman, m. t. ja K. A. Ca-jander, »Uudenkaupungin muinaisia».

kin Rauman saksankaupassa jo 1500-luvun lopulla lehterit, joista sittemmin tuli näiden seutujen erikoistuote; lehterit on tärkeä rakennusaine pohjois-saksalaisessa rakennustyyppissä. Vuonna 1595 Raumalta vietiin 218 tolttia lautoja ja 620 kappaletta lehtereitä, parruja ja riukuja. Näiden vienti kasvoi nopeasti, niin että esim. 1616 vienti oli 8,590 kpl.¹ Kun vuoden 1636 kauppaordinantia lopetti Porin, Rauman ja Uudenkaupungin aktiivisen purjehdusoikeuden, joka niille vuoden 1616 kauppaordinantiassa oli jätetty, annettiin niille 1641 oikeus viedä ulkomaille puuastioita. Lupaa tulkittiin kuitenkin hyvin väljästi, niin että »puuastiain» nimikkeellä annettiin viedä lankkuja, pelkkoja, lehtereitä, jopa tervaakin.² Porin kauppa kuitenkin kääntyi Tukholmaan, jotavastoin Rauma ja Uusikaupunki jatkoivat saksankauppaansa. Lehterikauppa tuli vuosisadan aikana yhä tärkeämmäksi, päättäen siitä merkityksestä, mikä niillä seuraavalla vuosisadalla oli näiden kolmen kaupungin ulkomailleviennissä. — Lehterien valmistus oli, kuten Pohjanmaalla lautain ja lankkujen sahaus, maalaiselinkeino.

Turun ja Suomenlahden tapulikaupunkien puutavarain ulkomaille viennistä 1600-luvun puolimaissa edellä jo on mainittu. Turun viennistä 1637 puutavarat olivat arvoltaan 1.8 %, 1642 2.8 %.³ Viipurista oli joskus 1500-luvulla ja 1600-luvun alussa viety lautoja, mutta vasta 1600-luvun loppupuoliskolla Viipurin porvarit kiinnittävät vakavaa huomiota puutavarakauppaan. Vuosisadan puolimaissa oli Tervajoen saha — toinen kruunun omistamasta kahdesta sahasta, jotka aikanaan oli perustettu Viipurin linnan tarpeisiin — vuokrattu kaupungin porvareille ja samoihin aikoihin muuan porvareista suunnitteli sahan rakentamista Humaljokeen. Vuonna 1688 ilmoitettiin porvaristolle, että Hollannissa oltiin aikeissa aloittaa puutavarakauppa pohjoismaiden kanssa suuremmassa mittakaavassa, kuin siihen asti, ja että 50 laivaa jo oli Juutinraumassa rahdattuina puutavarain kuljetusta varten Ruotsin ja Suomen satamista. Porvarit ryhtyivät innolla puutavarakauppaan ja perustamaan sahoja Viipurin piiriin. Pormestari Haveman suunnitteli 1702

¹ Högman, m. t., liite.

² Ruuth, »Björneborgs stads historia», ss. 86, 169.

³ von Bonsdorff, m. t., s. 430.

sahamylyä »Lechmasten» koskeen, pormestari Fremlingillä oli sahamyly Kaijalassa (mainitaan 1706), samoihin aikoihin rakensivat toiset porvarit Hanhijoen, Näätälän ja Juustilan sahat (1705, 1707 ja 1709).¹

Vaikka käytettävissämme ei ole tietoja muiden Suomenlahden rantakaupunkien puutavarakaupan kehityksestä 1600-luvulla, on oletettavissa, että puutavarakauppa muuallakin tällä alueella kehittyi samaan tapaan, kuin Viipurissa ja alkoi samoihin aikoihin. Pohjanmaalla puutavarain valmistus joutui kokonaan talonpoikain haltuun, kuten tervanpoltto; samanlainen oli tilanne suurin piirtein katsoen Lounais-Suomen lehtierialueella seuraavalle vuosisadalle asti, jolloin porilaiset ryhtyivät perustamaan omia sahoja. Suomenlahden kaupunkien ja Turun porvarit sensijaan kävivät itse käsiksi tähän uuteen elinkeinoon. Sikäli kuin sahatun puutavaran kysyntää esiintyi ja sen tarve kasvoi, perustivat porvarit omia sahamylyjä, hankkien siten käsiinsä uuden, piankin kukoistavaksi paisuvan elinkeinonhaaran, puutavarateollisuuden. Heistä tuli siten myöskin teollisuudenharjoittajia. Pelkkain y.m.s. veistettyjen puutavarain valmistus jäi luonnollisesti talonpoikain haltuun.

Todennäköisesti myöskin kartanoiden ja rautaruukkien omistajat Uudellamalla ja Turun ja Porin läänissä jo tällä vuosisadalla ryhtyivät perustamaan sahamylyjä omistamiensa tilojen metsiin.

Mikä oli syynä siihen, että Pohjanmaan maakaupunkien porvarit jättivät sahateollisuuden harjoittamisen talonpojille, jotavastoin Etelä-Suomessa tapulikaupunkien porvarit itse ryhtyivät siihen?

Senjälkeen kuin tervakauppa oli jätetty yksinoikeuksilla varustettujen komppaniojen haltuun ja suola ja tupakka niinkään monopolisoitu, oli näiden tuotteiden kauppa tullut koneelliseksi välittämiseksi. Omintakeinen laivanvarustus väheni taikka lakkasi kokonaan, samoin myöskin laivanrakennus. Jäljelle jäänyt syötävain tavarain, nahkojen, viljan y.m.s. kauppa ei voinut antaa tapulikaupunkien suurporvareille riittävästi toimialaa menettämänsä korvaukseksi. Kun sitten avautuivat

¹ Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 204, 216, 333, 351, 357.

mahdollisuudet uuden, tuottavan elinkeinon syntymiselle ja kehittymiselle, oli varsin luonnollista, että he kävivät siihen käsiksi kiinnittäen siihen liian aikansa ja pääomansa, joita eivät muulla tavalla voineet saada tuottaviksi.

Pohjanmaalla oli tilanne toinen. Sen maakaupunkien tervakauppa tapahtui suureksi osaksi annostelun ulkopuolella, kiireän, keskinäisen kilpailun vallitessa, eivätkä komppaniain alukset näyttäneet Pohjanmaan kaupunkien satamissa. Niiden oli itse vietävä tervansa ja muut tuotteensa Tukholmaan ja sieltä tuotava suolat, tupakat y.m. Ja, kuten myöhemmin tulemme huomaamaan, kehittyi 1600-luvulla Pohjanmaalla kukoistava laivanrakennus ja laivakauppa tervanviennin pohjalla. Pohjanmaan kaupunkien porvareilla ei niinollen ollut mitään tarvetta etsiä itselleen uusia toiminta- ja ansiomahdollisuuksia sahateollisuudesta. He jättivät sen, niinkuin kaiken muunkin kauppatavarain tuottamisen ja valmistamisen — tervan, pelkkain, jopa laivojenkin — talonpojille. Kaupunkilaiselinkeinot, kauppa ja merenkulku, antoivat riittävästi työtä Pohjanmaan porvareille.

Joksenkin samanlainen oli lehterialueen kaupunkien laita; niiden toimintaan ei tervakaupan monopolisoiminen vaikuttanut mitään, sillä tervanvienti oli niille vähänarvoinen. Ne jatkoivat vanhaa purjehdustaan ja kauppaansa Pohjois-Saksaan. Jonkunverran toisessa asemassa kuin Rauma ja Uusikaupunki oli kuitenkin Pori, jonka saksankauppa 1636 ordinantian johdosta melkein kokonaan lakkasi ja jonka kotimaan kauppa kärsi suuresti naapurikaupunkien kilpailun vaikutuksesta. Pori oli myöskin, ajan tultua, valmis omaksumaan sahateollisuuden harjoittamisen. Siihen se pääsi kuitenkin vasta seuraavan vuosisadan lopulla.

Edellä olemme Etelä-Suomen puutavaratuotannosta puhuessamme käsitelleet vain sahatuotteita. Päätäten Rudenschöldin lausunnosta 1700-luvun alkupuoliskolla¹, oli pelkkain hakkuu ainakin 1600-luvun loppupuolella varsin tärkeä puutavaratuotannon haara, ehkä tärkeämpi vielä, kuin lautain ja lankkujen valmistus.

¹ M. t., s. 45.

Halkojen viennistä ei tältä aikakaudelta ole mitään varmoja tietoja. Todennäköistä on, että halkoja jo vietiin Tukholmaan Etelä-Suomen Tukholmaa lähempänä olevilta rannikkoalueilta, koska niitä 1694 oli jo muutamia syliä niinkin etäältä kuin Kristiinankaupungin kautta selvitettyjen maalaisalusten lastissa.¹

Isonvihan jälkeisinä parina vuosikymmenenä puutavarantuotanto kasvoi nopeasti; puutavarain suhteellinen osuus Ruotsin valtakunnan ulkomaille viennissä lisääntyi kaksin-kolminkertaiseksi. Emanuel Swedenborgin laskelmien mukaan oli puutavarain vienti Ruotsin valtakunnasta Kaarle XII:n aikana ollut vuosittain n. 300,000 hop. t. arvoinen, koko viennin ollessa 14,220—600 hop. t., eli siis n. 2.1 % viennistä.² Heti Uudenkaupungin rauhan jälkeen Swedenborgin laskujen mukaan puutavarain vienti oli arvoltaan niinkään 300,000 talaria, mutta kokonaisvientä oli vähentynyt alle puoleen, jotenka puutavarain osuus viennissä oli 4.7 %. Tilivuotena 1.4. 1736—1. 4. 1737. osuus oli noussut 7.6 %:iin, 1769 se oli 5.8 %, 1774 5.7 %, 1777 6 %, oli korkeimmillaan 1784, Pohjois-Amerikan vapaussodan loputtua, jollon osuus oli 8.7 %, 1786 se oli alentunut 6.3 %:iin ja 1790 n. 5 %:iin.³ Puutavarain viennin kehitys oli siis vuosisadan loppupuoliskolla verraten tasainen, kulkien rinnan muiden tuotteiden viennin kehityksen kanssa.

On todennäköistä, että nämä Ruotsin valtakunnan puutavarain viennin kehitystä esittävät suhdeluvut kuvastavat suurin piirtein katsoen myöskin Suomen puutavarain viennin ja niinkään tuotannon kehityksen kulkua, vaikkakin puutavarain osuus Suomen viennissä tietenkin oli paljo suurempi, kuin koko valtakunnan viennissä. Sillä Suomen puutavarain tuotanto ja vienti tapahtuivat ylimalkaan samanlaisin edellytyksin, kuin muuallakin valtakunnassa. Samanlaiset, puutavarain tuotannon kehittymistä säännöstelevät asetukset ja määräykset olivat

¹ Ström, m. t., s. 123, not.

² Edellämainittu memoriaali.

³ »Kammar ekonomie och kommerce deputationens acter», 1738—39, R.V.A.; »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Handels balancen för år 1769», taulukko I, R.V.A.; »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, General sammandrag öfwer Sveriges exporter och importer 1774—1790», R.V.A.

voimassa Suomessa, kuin muuallakin valtakunnassa ja puutavarain vienti suuntautui Suomesta yleensä samoihin maihin, kuin Ruotsistakin, ollen siis riippuvainen samanlaisista hintavaihteluista ja konjunktoureista. Poikkeuksena oli oikeastaan vain Suomen halkojenvienti, jota harjoitettiin yksinomaan Ruotsiin, Tukholmaan, mistä halot eivät enää jatkaneet matkaa ulkomaille. Pohjanmaan puutavarain tuotannossa vallitsevat Isonvihan jälkeisenä ajanjaksona samanlaiset erikoispiirteet, kuin aikaisemmin, kuitenkin sikäli muuttuneina, että tervakompaniain lakkauttamisen jälkeen ja tervan tultua vapaan kilpailun esineeksi, harrastus puutavarakauppaa kohtaan samalla luonnollisesti laimeni. Mutta Uudenkaupungin ja Turun rauhan-teoissa Venäjälle luovutetuissa Suomen osissa puutavarain tuotanto, nimenomaan lautain ja lankkujen sahaus, kehittyi erikoisissa, muusta Suomesta poikkeavissa, mitä suotuisimmista olosuhteissa: Viipuri ja sittemmin myös Hamina menettivät Sisä-Suomen sulkeutumisen kautta päävientitavaransa tervan, jonka korvaamiseksi näiden kaupunkien porvarit mitä innokkaimmin ryhtyivät kehittämään edellisellä vuosisadalla alullepantua saha-teollisuutta ja sen tuotteiden vientiä. Lisäksi saha-teollisuus ja puutavarain vienti täällä aina vuosisadan loppuvuosiin asti työskenteli suotuisammista olosuhteista, kuin Ruotsin-Suomessa: asetukset ja rajoitukset eivät siinä määrin jarruttaneet saha-teollisuutta ja puutavarain vientiä Haminaassa ja Viipurissa, kuin muualla Suomessa.

Metsäin loppumisen pelon pääaiheena oli 1600-luvulla ollut tervanpoltto; 1700-luvulla tuli lisäksi puutavarain tuotanto niillä seuduin, missä se oli huomattavaksi kehittynyt. Kuten aikaisemmin on mainittu, koetettiin aina kulloinkin kukoistavaa metsänkäyttötapaa rajoittaa ja saada se muuttumaan toiseksi, metsää vähemmän kuluttavaksi ja »yleisöä» enemmän hyödyttäväksi. Kaskiseuduilla koetettiin rahvas saada ryhtymään tervanpoltoon, tervanpolttovyöhykkeeseen tahdottiin juurruttaa sahausta samoin kuin sen avulla yritettiin syrjäyttää pelkain, lankkujen ja lautain veistäminen. Lehterien veistämistä pidettiin myöskin lehterialueella metsälle vahingollisena elinkeinona, koska se kulutti nuorta, kasvavaa honkametsää. Mutta niillä seuduin, minne oli perustettu useampia sahoja, pelättiin

sahojenkin lopettavan metsän ja keksittiin keinoja metsien varjelemiseksi liialta lautain sahaukselta. Suomalainen deputatio ehdottaa 1746 lausunnossaan Suomen metsien käytöstä, että lankkujen ja lautain veistäminen olisi kokonaan kiellettävä paitsi kruunun tarpeisiin ja laivanrakennukseen ja veistämisen sijaan otettava käytäntöön käsinsahaus.¹ Veistämällä saadaan yhdestä sahatuksista vain kaksi lautaa (mieh veistää neljä lautaa päivässä), jotavastoin käsin sahaamalla saadaan tukista 6 lautaa (joita kaksi miestä sahaa päivässä 12 kappaletta).² Käsinsahaustakaan ei pidetty edullisimpana ja suositeltavimpana sahaustapana yhtä vähän kuin niitä sahamyllyjä, joissa käytettiin vanhanaikaisia, paksuja, n.s. ruotsalaisia teriä ja joissa oli vain 1 terä sahaa kohden. Näiden tilalle suositeltiin uudenaikaisia, hieno- ja moniteräisiä n.s. hollantilaisia raamisahoja, joilla sahatuksista saatiin enemmän ja parempia lautoja, kuin ruotsalaisilla. Viimemainittuja käyttämällä laskettiin saatavan 1 toltista 12 tuuman sahatukkeja 3 1/2 tolttia 8—10 tuuman levyisiä, 1 1/4 tuuman paksuisia lautoja ja lisäksi 2 tolttia hylkylautoja ja sama määrä hyllyn hylkyjä, jotavastoin hollantilaisilla terillä sahaamalla saatiin 1 1/2 tolttia enemmän kunnollisia lautoja.³ Samassa suomalaisen deputationin lausunnossa ehdotetaan, että lehtereitä, jotka kuluttavat nuorta mäntymetsää, vastedes saataisiin veistää vain kuusista, ja kauppakollegi ehdottaa, että lehtereiden valmistamista veistämällä olisi rajoitettava, ja sensijaan suorifettava niiden sahaamista.

Osaksi puutavarantuotannon rajoittamiseksi, osaksi kotimaisen laivanvarustusliikkeen suosimiseksi määrättiin 11. 3. 1748⁴, että seuraavan vuoden päätyttyä ei ulkomaalaisilla aluksilla saa viedä maasta pelkkoja, palkkeja, parruja, juhteja, airopuita, lehtereitä, honka- ja kuusitukkeja eikä seitsemää

¹ »Utskøttshandhlingar, Finska deputationens acter 1746», R.V.A.

² Carl Gebhard Widqvist—P. Kalm, »Menlöse tankar om bräd sågningen», s. 6.

³ Isaacus Ervast—P. Kalm, »— — circa mercaturam quaesturam cum exteris excercendam proventibus Finlandiae propriis».

⁴ »Handels och manufactur deputationens acter, Commerce kollegii riksdags relation 1751—52», ss. 117—119, R.V.A.

palmia lyhkäsempiä piuruja ja että ruotsalaisillakin laivoilla näitä sai olla vain $\frac{1}{3}$ lastista. Samoin määrättiin, että vuoden 1750 jälkeen lautoja ja lankkuja ei saa liioin viedä maasta muilla, kuin ruotsalaisilla aluksilla. Tämän määräyksen kautta rajoitettiin erikoisesti jalostamattoman puutavaran tuotantoa, mutta myöskin sahateollisuuden kehitystä. Puutavaran vienti oli tapahtunut etupäässä ulkomaalaisilla aluksilla, jotka saattoivat tarjota edullisempia rahtimaksuja, kuin kotimaiset.¹

Sahoja perustettaessa tarkastettiin ensin, minkäläinen metsä oli sahan suunnitellulla kulutusalueella, ja vasta sen jälkeen annettiin sahalle perustamislupa, privilegei, jossa määrättiin m. m., kuinka monta tolttia se sai vuodessa sahata. Koska tukkien uittoa Etelä-Suomessa tähän aikaan ei vielä yleensä tunnettu,² ulottuivat sahojen privilegoidut metsät verraten rajoitetulle alueelle ja niiden luvalliset sahausmäärät olivat erinomaisen pienet, korkeintaan 5,000—6,000 tolttia vuodessa, useimmiten paljoa alhaisemmat.

Venäjän puolelle rajaa joutuneesta Suomesta koetettiin saada lautoja Ruotsin vientikaupan ja laivanvarustusliikkeen hyödyksi, sallimalla niiden tuonnin Haminaasta Tukholmaan ja Turkuun $\frac{1}{8}$ % recognitiomaksua vastaan.³ Todennäköisesti tästä määräyksestä oli yhtä vähän hyötyä, kuin samanlaisesta, aikaisemmin mainitusta yrityksestä houkutellessa Haminaasta tervaa Ruotsin puolelle. Missään asiakirjassa emme ainakaan ole tavanneet mitään mainintaa siitä, että rajan itäpuolelta puutavaroita olisi maahan tullut. Päinvastoin vietiin rajan länsipuolelta useiden sahojen tuotteet Haminaan.⁴

Lehterien valmistuksen vähentämiseksi korotettiin lehterien vientitulli 21.4.1768-46 hopeatalariin 16 äyriin 1,000 kappa-

¹ »H. o. man. dep. a., 1771—72», maaherrain kertomukset, Kymink. läänin maah. kertomus, R.V.A.; »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i länen 1792, Vaasan läänin maaherran kertomus, 16. §, R.V.A.

² »Cammar, oeconomie och kommerce-deputationens acter 1755», maaherrain kertomukset, Uudenmaan ja Hämeen-läänin maaherran kertomus, R.V.A.; Nordenstreng, m. t., s. 505—511.

³ »Handels och manufactur-deputationens acta 1751—52, Commerce-kollegii riksdags relation», II, s. 133, R.V.A.

⁴ Nordenstreng, m. t., s. 519.

leelta. Sen johdosta raumalaiset valittivat koko lehterikaupan loppuvan, ellei vientitullia alenneta.¹

Venäjälle kuuluvassa Viipurin kuvernementissa ei venäläisvallan alkuaikoina sahausta millään tavoin oltu rajoitettu. Sitä vastoin rajoitettiin sahauksen eduksi palkkienvientiä siten, että 8/7 1723 kiellettiin viemästä vuosittain enempää, kuin 8—10 laivanlastia palkkeja. Siten palkkien vienti väheni kymmenesosaan entisestään ja menetti lopulta kaiken merkityksensä; ruotsalaisvallan loppupuolella palkkikauppa oli ollut sahatuotteiden kauppaa paljoa tärkeämpi. Kun ruvettiin pelkäämään metsäin loppumista sotalaivain rakennuksen vahingoksi, alistettiin metsät 1737 amiraliteetin alaisiksi ja 1747 suurimmat puut — 60—70 jalan pituiset ja 15—20 tuuman vahvuiset, varrattiin amiraliteetille. Vuonna 1758 asetettiin sahamyllysten verotuskomitea, jonka tuli jakaa metsät sahojen kesken ja määrätä, kuinka paljon kukin saha saisi vuodessa sahata. Komitea laski metsien sietävän vuosittain 43,000 lautatoltin sahauksen (johon laskettiin kuluvan 173,742 sahatukkaa eli 86,871 runkoa), mutta sahamyllysten omistajat eivät noudattaneet rajoituksia, vaan sahasivat tuntuvasti enemmän.² — Suuri etu Viipurin kuvernementin puutavarakaupalle oli myöskin se, että vientiä ei ollut rajoittamassa minkäänlaiset määräykset puutavaroita vievien laivojen kansallisuudesta. Puutavaraain viennissä saatiin käyttää, ja käytettiinkin yksinomaan, ulkomaalaisia aluksia; puutavarat myötiin enimmäkseen ulkomaalaisille jo kotimaan satamassa³, jotenka ulkomainen kauppa ei lainkaan kiinnittänyt porvareiden aikaa ja harrastusta. — Näiden edellytysten vallitessa sahateollisuus kehittyi Viipurin kuvernementissa suhteellisesti tuntuvasti nopeammin ja tärkeämmäksi, kuin muualla Suomessa. Vuonna 1798 kehitys yhdellä iskulla keskeytettiin ja sahateollisuus melkein kokonaan seisahdutti: silloin metsäin loppumisen pelosta kiellettiin kaikki sahaus muualla, kuin lahjoitusmaatiloilla. Seuraavana vuotena Viipurista ei viety lainkaan puutavaroita.⁴

¹ »Handels och manufaktur deputationens acta 1769», maaherrain kertomukset, Turun ja Porin läänin maaherran kertomus, R.V.A.

² Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 607—612

³ Ruuth, m. t., s. 615.

⁴ Ruuth, m. t., s. 611.

Pohjanmaan puuta-avaratuotannosta ja nimenomaan sahauksesta ei ole käytettävissämme tietoja Isonvihan jälkeisenä aikana, ennenkuin 1740-luvulta. Valtiopäiväkertomuksessaan 1742¹ läänin maaherra Creutz ilmoittaa sahamyllyjä olevan Kokkolan, Kruunupyyn ja Pietarsaaren pitäjissä sekä Oulun luona. Sahamyllyt käyvät keväisin ja syksyisin. Seuraavassa valtiopäiväkertomuksessaan vuodelta 1746² Creutz luettelee sahamyllyt tarkasti. Niitä on seuraavissa paikoissa: 1 Kajaanin luona, 4 Oulun luona, jotka sahaavat myös myötäväksi, 1 Raahen lähellä, 6 pientä Lohtajalla, 10 Kokkolassa ja 20 Kruunupyyssä, mutta nämä Kokkolan ja Kruunupyyn sahat on pian pakko lopettaa metsänpuutteen takia, 14 Pietarsaaren pitäjässä — kaikki yksiteräisiä, käyvät vain keväisin ja syksyisin —, 1 Uudenkaarlepyyn pitäjässä Kepon luona, jossa on 5—7 terää ja jonne tukit uitetaan Lapualta, omistaja on Uudenkaarlepyyn raatimies Lithowius, 1 Vöyrissä, 1 Ilmajoella, 5 Maalahdella (ennen on ollut 7), jotka kuitenkin metsänpuutteessa ovat käyttämättömiä, 1 Närpiössä ja 3 Lapväärtissä. Kaikkiaan Pohjanmaalla sahamyllyjä siis oli 69 kappaletta, mutta, sanoo Creutz, ne ovat kaikki vähäisiä, eikä niiden lukumäärä suinkaan vastaa niiden valmistusta ja vientiä.

Valtiopäiväkertomuksessa vuodelta 1755³ maaherra Piper ilmoittaa sahamyllysten lukumäärän 66:ksi, joista vain yksi hienoteräinen ja toteaa, että niissä pitäjissä, missä sahamyllyjä on, ovat ne yhdessä rykelmässä, 5—10—15 kappaletta lähekkäin ja ovat kuluttaneet metsän niin, ettei piankaan ole enää sahatukkeja metsissä lainkaan. Toisissa pitäjissä taas ei ole ainoatakaan sahamyllyä ja siellä valmistetaan lautoja ja lankkuja veistämällä, niin että sahatukista saadaan vain 2 lautaa, vaikka sahaamalla saataisiin 4—6. Piper ehdottaa, että liian taajassa olevista sahamyllystä osa hävitettäisiin ja niihin pitäjiin, missä sahamyllyjä ei ole, niitä perustettaisiin, mutta vain uudenaikaisia, hienoteräisiä.

¹ »Cammar oeconomie deputationens acter 1742—43», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² »Cammar och oeconomie deputationens protocoll och acter 1746—47», maaherrain kertomukset, R.V.A.

³ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755», maaherrain kertomukset, R.V.A.

Maaherra Göösin kertomukseen 1765—66 valtiopäiville¹ liittyvästä Pietarsaaren pitäjänkertomuksesta ilmenee, min-kälaisia Pohjanmaan sahamyllyt, harvoja hienoteräisiä lukuun-ottamatta, yleensä olivat. Vuonna 1764 oli Pietarsaaren pitä-jässä 28 sahamyllyä, joista 5 oli kotitarvesahoja. Näistä oli kaksi Lappforsin kylässä Ähtävällä, yksi Alajärvellä, yksi Vim-pelissä ja yksi Evijärvellä. Yksistään Ytteressen kylässä oli 7 ja Öfveressen kylässä 4 sahamyllyä. Kaikissa sahamyllyissä, joista asiasta ilmoitetaan, oli jokaisessa vain yksi »ruotsalainen» terä. Vuotuinen sahausmäärä oli keskimäärin 30 tolttia vaihdellen 15 ⁵/₆ tollista 68 tolltiin. Kaikkien yhteinen vuosisahaus — koti-tarvesahoja lukuunottamatta — oli 764 ³/₁₂ tolltia. Sahamylly-
jen omistajat olivat talonpoikia, useampia osakkaita, 2—15, jokaista myllyä kohden. — Aspegren² kertoo sahatukkeja näihin sahamyllyihin uitettavan ylempää jokien varsilta ja kartta-selostuksissa 1750 sanotaan niitä ja laivarakennusaineeksi uitetta-
van 18—19 peninkulman päästä³. Muista läänin sahoista maini-taan vain Uudenkaarlepyyn pitäjässä oleva Kepon saha, jonka omistajana nyt oli vaasalainen kauppias J. Bladh, ja joka sahasi 84 tolltia vuodessa; sahatukit uitettiin Lapualta ja Kuoi taneelta, »koskei tässä pitäjässä niitä ole saatavissa». Edelleen ilmoitetaan Maalahdella olevan 9 kotitarvesahamyllyä. Maanmittari Klin-gius⁴ 1767 sanoo Maalahdella olevan 12 sahamyllyä, kaikki talon-poikien kotitarvesahoja, joissa osakkaat sahasivat 4 tolltia manttaalia kohden omiksi tarpeiksi. Sahamyllyistä 7 oli mää-rätty lopetettaviksi 1756. Karttakertomuksessa vuodelta 1753⁵ ilmoitetaan Ylimaalahden kylällä olevan 9 sahamyllyä ylhäällä »joessa kaukana kylästä». Sahamyllyissä on vain yksi terä ja käyvät ne vain kevävedellä. Laudat sahataan kuusi-tukeista — mikä todistaa suurta metsänpuutetta paikkakun-nalla — ja myöään ne Vaasaan.

Kristiinankaupungin ympäristössä, Närpiössä ja Lapväär-

¹ »Kammar utskottets handlingar 1765—66», maaherrain kertomuk-set, R.V.A.

² M. t., s. 92.

³ M.A., kartta E 10 2/27 1750.

⁴ J. R. Aspelin, »Kertomus Maalahden pitäjästä», s. 188.

⁵ M.A., kartta E 34 4/30 1753.

tissä, oli 1748 6 sahamyllyä, joista yksi Yttermarkin kylässä Närpiössä, oli vain kotitarvesaha. Muut 5 sahaa olivat Lapväärtissä (2 Karijoella, Dagsmarkin, Härkmerin ja Lapväärtin kylissä kussakin yksi), ja olivat ne, mikäli niistä mainitaan, yksiteräisiä, talonpoikain omistamia. Nämä viisi sahaa valmistivat vuodessa yhteensä 268 tolttia lautoja (suurin 100, pienin 18 tolttia).¹

Kokkolan pitäjässä, Vetelinjoen suussa, olevat sahamyllyt sahasivat enemmän, kuin Pietarsaaren sahat. Jaakko Chydenius² ilmoittaa siellä olevan 11 sahamyllyn sahaavan viikottain 20—80 tolttia, mutta ne eivät ole käynnissä koko vuotta. Sahatukit uitetaan Vetelinjokea pitkin; varsinkin Vetelistä niitä tuodaan paljo. Chydenius ilmoittaa Vetelin »suurimpien metsänhaaskaajien» kaatavan 600—800 sahatukkia vuodessa, joista tulee 200 tolttia lautoja, toisten kaataessa 200—300 tukkia, ja arvelee Vetelinjoen sahamyllyissä vuosittain sahattavan ainakin 22,500 tukkia, joka tekisi 8,000—10,000 tolttia lautoja. Tämä sahausmäärä oli aivan äskettäin saavutettu, sillä 1744—50 tuotiin Kokkolaan keskimäärin vuodessa vain 2,100 tolttia lautoja (1750: 3,600 tolttia) ja Vetelinjoen sahojen tuotteiden vienti tapahtui Kokkolan kautta. — Vetelinjokea myöten uitettiin sahatukkeja Suomenselältä asti; Vetelinjoen sivujoen Halsuanjoen latvoilla olevasta komeasta metsästä kerrotaan kaadetun tuhansittain sahatukkeja, niin että metsä 1758 »jokseenkin kokonaan on hävitetty».³ — Vuosisadan loppupuolella Vetelinjoen sahamyllyjen tuotanto on tuntuvasti alhaisempi, kuin keskimaisissa, mikä näkyy Kokkolan lautainviennin vähenemisestä.

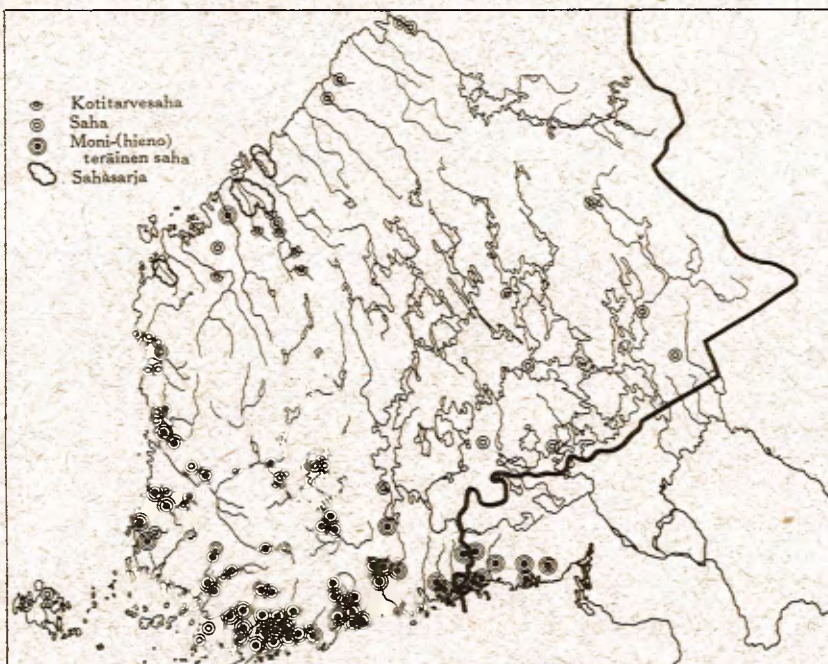
Seuraavassa kertomuksessa 1769—70 valtiopäiville⁴ olevissa pitäjänkertomuksissa, joita on vain Korsholman Pohjoisesta vuotikunnasta, ilmoitetaan Pietarsaaren pitäjässä olevan 28 sahamyllyä, joista 5 kotitarvesahaa. Vuotuinen sahaus on joksenkin samanlainen, kuin 1764 ilmoitettu, 739 $\frac{1}{4}$ tolttia. Uudenkaarlepyyn pitäjässä olevan Kepon sahan, jonka omista-

¹ Ström, m. t., s. 178—79.

² Jacob Chydenius—Samuel Fabrell, »Om Gamla Carleby», s. 34.

³ M.A., kartta E 7 2/15.

⁴ »Kammar utskottets handlingar 1769—70», maaherrain kertomukset, R.V.A



Sahamylyt Suomessa 1700-luvun keskimaisissa.

jana edelleen oli Bladh, sahaus oli suuresti lisääntynyt; pitäjän nimismiehellä ei ollut tarkkoja tietoja sahausmäärästä, arvelee 1764:n jälkeen sahatun ainakin 2,400 tolttia, siis n. 600 tolttia vuodessa. Vöyrin pitäjässä oli Kimon ruukilla sahamyly, jonka sahausmäärä kuitenkin oli tuntematon. Vähässäkyrössä ei ole lainkaan sahoja; taryittavat laudat ostetaan toisista pitäjistä. Isossakyrössä on Orisbergin rautaruukilla kotitarvesaha. Muita sahoja ei tässä voutikunnassa ole. Voutikunnassa olevista 31 sahamylystä siis 28 kuului talonpojille ja kolmessa porvarin ja ruukin omistamassa sahamylyssä tietävästi vain yhdessä oli useampia, hienoja teriä. Mahdollisesti Kimon sahamyly oli myöskin hienoteräinen.

Sahateollisuus ei voinut kiinnittää puoleensa suuremmassa määrässä Pohjanmaan kaupunkien porvareiden harrastusta. Vuosisadan viimeisellä vuosikymmenellä oli porvareiden sahoja

joitakin enemmän, kuin parikymmentä vuotta aikaisemmin. Vaasan läänissä¹ oli 1792 kaikkiaan vain 4 hienoteräistä, porvareiden omistamaa sahaa, joista kolme sahamylyä ja yksi uudenaikainen tuulisaha. Sahamylyistä uusi oli Kokkolan porvareiden omistama Vetelinjoessa, joka mainitaan jo 1782²; toiset kaksi olivat Kepon sekä todennäköisesti Kimon sahat. Tuulisahan oli Kaskisten perustaja Bladh rakentanut Kaskisten saarelle. Näiden neljän hienoteräisen sahan vuosikulutus oli 4,250 sahatukkaa (n. 1,800—2,400 tolttia lautoja). Oulun läänissä oli samana vuonna 3 hienoteräistä sahaa, jokaisessa 2 raamia. Yksi näistä oli Pyhäjoessa ja kuului Raahen kaupungille.³ Se mainitaan jo 1769 Thomas Stenbäekin kirjoittamassa Raahen ja Salon historiallisessa kuvauksessa⁴, jossa myöskin kerrotaan Piehingin joessa olevan privilegoidun sahamylyn, mikä kuitenkin silloin jo oli rapeutunut ja sen metsä kulutettu loppuun. Oululaisilla oli 2 hienoteräistä sahamylyä.⁵ Oulun läänin hienoteräisten sahamylyjen tuotannosta ei ole käytettävissämme tietoja. Päätäten Oulun ja Raahen lautain viennistä näihin aikoihin, ei se kuitenkaan ollut suuri. — Tuneld 1790-luvun alussa ilmoittaa Pohjanmaalla olevan 5 hienoteräistä sahamylyä.⁶

Edellämainittuun Vaasan läänin maaherran kertomukseen liittyy »Mietintö maatalouden, kaupan ja elinkeinojen parantamisesta kaupungeissa ja maalla», jonka kuninkaan määräyksen mukaan ovat laatineet maaherra A. Tandefelt, E. Idman, F. Jusleen, Anders Chydenius, J. J. Gustafsson, Gerh. Arenius, G. Mathesius, Matts Hassin, Hans Michells, Eric Tapamäki ja Hintic Mäenpää. Mietintö on allekirjoitettu 3.9.1792 ja sisältää mielenkiintoisia kuvauksia maakunnan tilasta sekä ehdotuksia mietinnön nimityksessä mainituista seikoista. Mietinnön 12. §:ssä käsitellään sahatteollisuutta ja sanotaan siinä m. m.: »Met-

¹ »Landshöfdingarnas berättelser om tillståndet i länen 1792», Vaasan läänin ja Oulun läänin maaherrain kertomukset, R.V.A.

² »A.T.», 1782, n:o 37, »Kort Beskrifning öfver Staden Gamla Carleby».

³ U.-S.T., 1782, n:o 150, Carl Mentzer, »Brahestad».

⁴ Thomas Stenbäck, »Historisk beskrifning öfver Brahestad och Salo», s. 13.

⁵ Leinberg, m. t., »Kortt beskrifning öfver Uhleåborgs stad af frih. J. Fr. Cärpelan», s. 71.

⁶ Tuneld, m. t., s. 179.

sien pienemmäksi hävittämiseksi, kuin liiallisen tervanpolton kautta, eivät mitkään laitokset olisi hyödyllisempiä tämän läänin kaupungeille, kuin lautasahamyllyt, joiden perustamista kauppaa käyvän porvariston tulisi mitä innokkaimmin harrastaa, saadakseen tervan ja pien ohella ulkomaisilla paikoilla yhtä haluttua lautatavaraa.» Vetelinjokeen voitaisiin perustaa toinen hienoteräinen sahamyly nyt jo toimivan yläpuolelle, jähkä tukkeja sinne karttuu. Pietarsaaren porvareilla olisi myös tilaisuus perustaa sahamylyjä Ähtävän- ja Purmonjokiin; sinne voisi syys- ja kevättulvien kestäessä uittaa sahatukkeja pitäjän yläosista, Ruoveden ja Keuruun rajakulmilla asti. Uudenkaarlepyyn- l. Lapuanjoessa olisi myöskin useita sopivia sahamylynpaikkoja, niinkään »Isonkyrönjoessa», jossa yhdellä porvarilla jo on sahamyly (Orisbergin), jonne perustettuihin sahoihin olisi riittävästi tukkeja saatavissa pitkin Kyrönjokea Ilmajoen ja Ikaalisten pitäjistä, missä kaskeaminen vielä ei ole metsää tuhonnut. — Omassa kertomuksessaan maaherra suosittelee erikoisesti sahojen perustamista lääninsä itäiseen voutikuntaan, Saarijärvelle; sieltä rahvas voisi viedä laudat veneillä ja hevosilla Perhon kappeliin, josta ne kevättulvalla olisi helposti uitettavissa Vetelinjokea myöten Kokkolaan. Mutta esteenä ovat pääomain puute ja haluttomuus ryhtyä näin »etäisiin» yrityksiin. Sitä vastoin epäilemättä ryhdytään perustamaan sahamylyjä tarkoitukseen sopiviin paikkoihin Lohtajan-, Ähtävän- ja Purmonjoissa sekä Lapuan, Uudenkaarlepyyn ja Lapväärtin pitäjien joissa, jähkä tervanpoltto vähenee, ellei sahojen perustaminen silloin jo ole liian myöhäistä.

Paitsi sahamylyissä sahattiin myöskin lautoja käsisahoilla, eikä ainoastaan kotitarpeiksi, vaan myös myötäväksi. Klingius¹ kertoo 1767, että Maalahden 12 sahamylyssä talonpojat sahsivat vain kotitarpeiksi, mutta myötäväksi sahattiin vain käsisahoilla. Siten valmistetut laudat vietiin Vaasaan. Myöskin Pietarsaaren pitäjässä, jossa oli niin tavattoman runsaasti sahamylyjä, harjoitettiin paljo käsinsahausta.²

Luonnollisesti näissä pienissä sahamylyissä, joissa kukin osakas sahautti omin päinsä lautansa, ilman asiantuntijan val-

¹ Suomi, »Malax», s. 188.

² M.A.. esim. kartat E 9 5/2 1734, E 10 5/16 1738—49, E 12 8/19 1751.

vontaa, laudat tulivat varsin epätasaisia laadultaan ja mitoiltaan, sahaus oli karkeaa j.n.e. Käsien sahatut laudat eivät tietenkään olleet parempia ja tasaisempia. Tästä oli seurauksena, että pohjalaiset laudat ulkomaan markkinoilla eivät voineet saavuttaa samanlaisia hintoja, kuin Etelä-Suomen suurista, uudenaikaisista sahoista lähteneet laudat. Pietarsaaren kaupungin raati ilmoittaakin maaherralle vastauksena tämän tiedusteluun 11.4.1782 Pietarsaaren puutavarakaupasta, ettei kaupungissa ole mitään järjestettyä puutavarakauppaa ja että lautakauppa on, lautojen erilaisen pitempien, reunojen epätasaisuuden ja karkean sahauksen takia joutunut huonoon maineeseen.»¹

Tämäkään seikka ei voinut saada Pohjanmaan kaupunkien porvareita ryhtymään teollisuuden harjoittamiseen, perustamaan sahoja ja antautumaan lautakauppaan. Tervakauppa ja osittain myöskin voikauppa, laivain rakennuttaminen, laivanvarustusliike ja ulkomainen kauppa kiinnittivät siinä määrin porvarien huomion, ajan ja pääoman yhä edelleenkin, ettei siitä liennyt sanottavasti mitään tämän Etelä-Suomessa tärkeäksi kohonneen ja kaupunkien porvareita kiinnostavan elinkeinon hyväksi, vaikka semminkin uittokelpoisten jokien suilla sahateollisuudella olisi ollut paremmat kehittymisen mahdollisuudet kuin Etelä-Suomessa. Se, kuinka tärkeä uittoväylä oli puutavarakaupalle, ilmenee siitä Vaasan porvariston lausunnosta, jonka Pohjanmaan maaherra von Essen sai säätyjen puolustusasiain valiokunnan maaherran kautta tekemään tiedusteluun Vaasan puutavarakaupasta 1748. Porvaristo ilmoittaa, »että sellaista kauppaa täällä ei ole harjoitettu niiden kivisten koskien takia, joita myöten aines 11 à 12 peninkulman päästä ylhäältä olisi tuotava.» »Niinollen on heille tuntematonta, mitä tämä taikka tuo puutavara tulisi maksamaan, sekä mitä ajopalkkana ja kuljetuskustannuksena Tukholmaan täältä olisi maksettava, elikkä kuinka suuria aluksia sen taikka tämän lajin kuljetukseen olisi tarpeen.»²

Muista puutavaroista olivat laivarakennusaineokset, mastopuut y.m.s. mitä tärkeimmät. Ne käytettiin kotimaassa, omiin laivanrakennuksiin. Niiden tuotantoa käsitellään myöhemmin laivanrakennuksen yhteydessä.

¹ Söderhjelm »Jakobstads historia», II osa, s. 107.

² Aspelin, m. t., s. 269.

Pietarsaaren ja Kokkolan seudun pelkkain valmistus ja kauppa, joka semminkin ensimmäitun kaupungin alueella edellisenä ajanjaksona oli ollut varsin huomattava, näyttää 1700-luvulla kokonaan loppuneen, paitsi mitä laivanrakennuksessa tarvittaviin pelkkoihin tuli. Asiakirjoista emme tältä ajalta löydä mitään Kokkolan ja Pietarsaaren pelkkakauppaa koskevaa mainintaa. Sensijaan etelämpänä, varsinkin Närpiössä ja Lapväärtissä, pelkkojen (ja parrujen) veistäminen ja niiden kauppa oli vielä varsin huomattava, vähiten kuitenkin vuosisadan lopulla. Kristiinankaupungissa heti Isonvihan jälkeen 1723 kiellettiin ankarasti laivanrakennusainesten ja pelkkain hakkuu kaupungin metsissä, jotka Isossavihassa olivat kovasti kulu-neet. Kaupungin viskaali ilmoittaa, että kaupungin metsissä on »hakattu ja pinottu-suuri määrä pelkkoja.»¹ — Talonpoikain purjehdusoikeutta tutkimaan 1748 asetetun komissionin pöytäkirjoissa² olevista rannikkokyläen edustajain lausunnoista ilmenee, että Pohjanmaan eteläisimpien pitäjiä, nimenomaan Lapväärtin ja Närpiön, talonpojat harjoittivat pelkkain (parrujen) ja lankkujen veistämistä. Samaa kertovat myöskin karttaselitykset näistä pitäjistä. Tiukan kylässä Närpiössä ilmoitetaan manttaalin taloa kohden vuosittain veistettävän 50 pientä pelkkaa, joista porvarit maksavat 8 kupariäyriä kappaleelta; samantainen ilmoitus on Yttermässasta Lapväärtissä.³ Kalahdella Närpiössä veistetään lankkuja, samoin kuin Karijoella.⁴

Halkoja myötiin kaupunkilaisten tarpeiksi kaupunkien lähimmästä ympäristöstä, mutta maasta niitä vietiin vielä vuosisadan puolimaissa verraten vähän; 1748—50 keskimäärin 297 syltä ja 1751—54 966 syltä vuodessa.⁵ Vuosisadan lopulla hal-

¹ Kristiinankaupungin t.k., 2. 3. ja 8. 4. 1723.

² »Serien Kommission», »Den angående bondeseglationen i Österbotten tillförordnade undersöknings commissionens protocoll och acter», R.V.A.

³ M.A., kartat E 41 1/12 1740, E 41 15/1 1740.

⁴ M.A., kartat E 38 4/11 1756—57, E 41 16/1 1740.

⁵ »Utskottshandlingar, Kammar oeconomic och commerce deputationens acter», 1751—52 ja 1755—56, maaherrain kertomukset, Pohjanmaan maaherran kertomukseen liittyvät yhteenvedot Pohjanmaan kaupunkien ja talonpoikien 1748—50 ja 1751—54 viemistä ja tuomista tavaroista, R.V.A.

kojen vienti tuntuvasti kasvoi; yksistään Närpiöstä vuosittain 18—20 alusta kesässä useampaan kertaan purjehti Tukholmaan vieden etupäässä halkoja, joiden lisäksi useita ahvenanmaalaisia aluksia rahdattiin halkojen kuljetukseen.¹ Halkoja vietiin Pohjanmaalta Tukholmaan vain Kristiinankaupungista sekä semminkin sen naapuripitäjistä Närpiöstä ja Lapväärtistä; Maa-lahdelta vietiin myöskin vähäisen, mutta pohjoisempaa vienti Tukholmaan ei enää kannattanut pitkän matkan takia.

Halkosylen kuljettamiseen meni n. 1 laivanlästi, sama tila, joka riitti 15 tervatynnyrin kuljettamiseen. Esim. 1750 maksoi tervatynnyri talonpojalta Kokkolassa ostettaessa 12 kuparitalaria, halkosyli 4 kuparitalaria.² Oulussa 1742 koivuhalkosylestä maksettiin vain 2 kuparitalaria, Kristiinankaupungissa 1740 9 kuparimarkkaa.³ Laivanlästissä kuljetettiin siis tervaa 180 kuparitalarin, halkoja vain 4 kuparitalarin arvosta. Tukholmassa laivanlästillisestä tervaa maksettiin näihin aikoihin 270 kuparitalaria (18 talaria tynnyri) ja halkoja 15 talaria.⁴ On itsestään selvää, että halot olivat niin halpaa tavaraa, ettei niiden kuljettaminen Tukholmaan pitempien matkojen takaa voinut kannattaa.

Koetamme seuraavassa tilastollisesti valaista puutavarain, nimenomaan sahatuotteiden, vientiä Pohjanmaalta ja sen eri kaupungeista käsittelyn alaisena vuosisatana, mikäli se käytettävissä olevan aineiston puolesta on mahdollista.

Pohjanmaan maaherran valtiopäiväkertomukseen liittyvistä yhteenvedoista maakunnan kaupunkien ja talonpoikien viennistä ja tuonnista 1748—50 ja 1751—54 ilmoitetaan Pohjanmaan kaupungeista 1748—50 viedyksi 1 ½ tolttia »pikku parruaineita», 1,867 kpl. isonrpiä parruja, 31,195 kpl. pienempiä parruja, 13,165 tolttia yksinkertaisia lautoja, 605 tolttia kaksinkertaisia lautoja (»halfbotnbräder») sekä 5,873 tolttia lankkuja. Näiden yhteinen arvo oli (Tukholmaan tuotuina) 215,141 kuparitalaria 2 äyriä. Lisäksi tulee puutavaroihin lukemamme halot,

¹ »Å.T.», 1793, n:o 16, »Christinästad».

² Chydenius, »Om Gamle Carleby», s. 29.

³ M.A., kartat F 20 11/1 1742, E 41 1/12 1740.

⁴ Ks. edellämainittua Pohjanmaan viennin ja tuonnin yhteenvetoa 1748—50.

438 syltä, 6,570 kuparitalaria, käsikankia, pyöraaineita y.m.s. parinsadan talarin arvosta. Vuosittain vietiin keskimäärin 11,000 kpl. parruja ja 6,500 tolattia lautoja ja lankkuja, yhteensä 71,700 kuparitalarin arvosta, josta lautojen ja lankkujen osalle tuli n. 58,100 kuparitalaria, parrujen osalle 13,600 kuparitalaria; halkojen vuosivienti oli n. 1,600 kuparitalaria.

Samoina vuosina vietiin talonpoikaisaluksilla 253 syltä halkoja, 300 pelkkaa, 67 tolattia kaksinkertaisia ja 86 tolattia yksinkertaisia lautoja, yhteensä 7,875 kuparitalarin arvosta (keskimäärin 2,625 kuparitalarin arvosta vuodessa).

Seuraavana 4-vuotiskautena 1751—54 vietiin kaupungeista 2,063 kpl. (tilastossa mainitaan määrä virheellisesti tolteiksi) isompia ja 40,230 kpl. (tilastossa: tolattia) pienempiä parruja, 20,560 tolattia yksinkertaisia ja 2,300 tolattia kaksinkertaisia lautoja sekä 6,530 tolattia lankkuja. Parrujen arvo oli 54,413 kuparitalaria 16 äyriä, lautojen ja lankkujen 248,910 kuparitalaria, yhteensä 303,323 kuparitalaria 16 äyriä. Halkoja vietiin 1,420 syltä 21,300 talarin arvosta sekä käsikankia y.m.s. yhteensä vajaan 2,000 talarin arvosta. Vuosittain vietiin keskimäärin 10,600 kpl. parruja ja 7,300 tolattia lautoja ja lankkuja, yhteensä 75,800 kuparitalarin arvosta, josta lautojen ja lankkujen osalle tuli n. 62,200 kuparitalaria, parrujen osalle 13,600 kuparitalaria; halkojen vuosivienti oli n. 5,300 kuparitalaria. — Kun hintoja tilastossa vuosilta 1751—54 ei ole mainittu, olemme laskeneet vientierien arvot vuosien 1748—50 keskihinnan mukaan.

Talonpoikaisaluksilla vietiin 1751—56 2,446 syltä halkoja, 1,100 kpl. pelkkoja, 85 tolattia kaksinkertaisia ja 110 tolattia yksinkertaisia lautoja, yhteensä 38,270 kuparitalarin arvosta (keskimäärin 12,000 kuparitalarin arvosta vuodessa; vientiarvon nouseminen edellisestä 3-vuotiskaudesta johtuu halkojen viennin kasvamisesta enemmän kuin 7-kertaiseksi).

Verrattaessa puutavarain arvoa Pohjanmaan muihin vientitavaroihin tähän aikaan, herättää huomiota puutavarain suhteellisesti vähäinen merkitys. Niiden vientiarvo oli mitätön verrattuna tervan ja pien sekä voim viettiin, olipa lohenkin vientiarvo suurempi, kuin puutavaraïn; lohta vietiin 1748—50 vuosittain keskimäärin 92,100 ja 1751—54 113,700 kuparitalarin arvosta, siis huomattavasti enemmän arvosta, kuin puutavaroita.

Näiden osuus Pohjanmaan viennissä vuosina 1748—54 oli vain n. 4 %. Tämä suhdeluku parhaiten osoittaa, kuinka vähäinen merkitys puutavarakaupalla ja myöskin -tuotannolla oli tähän aikaan Pohjanmaan talouselämässä.

Puutavarain vientikaupungit Pohjanmaalla olivat 1700-luvun puolimaissa samat, kuin 1600-luvulla. Maaherra Creutz edellämainitussa valtiopäiväkertomuksessaan 9. 8. 1742 selostaa myös lyhyesti lääninsä kaupunkeja ja mainitsee niiden tärkeimmät vientitavarat. Puutavaroita hän mainitsee vietävän vain Kokkolasta, lautoja, Pietarsaaresta, »joku määrä puoli-pohja- ja yksinkertaisia lautoja», sekä Kristiinankaupungista pelkkoja, parruja ja halkoja. Muiden kaupunkien vientitavaroita luettellessaan hän ei mainitse mitään puutavaroista.

Vuosisadan lopulla puutavaroita vietiin kaikista Pohjanmaan kaupungeista ¹, mutta kuitenkin vain aivan vähissä määrin. Oulun läänin maaherra Carpelan ilmoittaa Oulusta 1790-luvulla vietävän vuosittain 500—600 tolttaa lautoja sekä pelkkoja, piiruja ja ruoteita (ranckor) ²; 1799 Oulusta vietiin 275 tolttaa lautoja, kaikki ulkomaille.³ Raahesta vietiin ulkomaille 1792—1808 kaikkiaan 2,057 tolttaa erilaisia lautoja, vuosittain siis keskimäärin 121 tolttaa.⁴ — Kokkolasta vietiin 1747—50 yhteensä 8,589 tolttaa, keskimäärin vuodessa siis n. 2,150 tolttaa ⁵; vuosisadan lopulla vienti oli enää vain 300—400 tolttaa.⁶ — Aspegren ilmoittaa 1762 Pietarsaaresta viedyn 154 tolttaa yksinkertaisia ja 725 $\frac{1}{2}$ tolttaa kaksinkertaisia honkalautoja sekä 82 tolttaa yksinkertaisia kuusilautoja, yhteensä siis 961 $\frac{1}{2}$ tolttaa lautoja; lisäksi vietiin 4,229 kpl. pyöränkehiä ja 1,895 kpl. käsikankia, jotka maksoivat muutaman kupariäyrin kappaleelta. Vuonna 1781 vietiin Pietarsaaresta 528 tolttaa honkalautoja, 206 syltä koivuhalkoja (koivuhalkoja käytettiin tervatynnyri-lasteissa tukipuina), 7,524 kpl. pyöränkehiä ja 2,976 kpl. käsi-

¹ Vrt. esim. Tuneldin ja Djurbergin maantietoja.

² Leinberg, main. kertomus.

³ »Å.T.», 1800, n:o 23, Oulun vientitilastoa.

⁴ »Brahestads borgare- och handelsskola. Årsberättelse för femtonde läsåret 1896—97», s. 42.

⁵ J. Chydenius, — C. F. Mennander, »Aphorismi Oeconomici Ostrobotniensium spectantes», s. 7.

⁶ Tuneld, m. t., s. 354.

kankiaineita.¹ — Udestakaarlepyystä vietiin 1782 308 tolttia lautoja², Vaasasta 1784 209 kpl. lankkuja, 184 kpl. pelkkoja sekä vähän puuteoksia ja 9 tolttia lehtereitä.³ — Kristiinankaupungista vietiin 1754 7,592 kpl parruja, 1,252 syltä halkoja ja 676 $\frac{1}{2}$ tolttia lautoja⁴; 1784 vietiin vain 626 syltä koivuhalkoja, 16 tolttia ripoja ja 40 kpl. parruja.⁵

Lopuksi esitettäköön vielä muutamia tilastollisia tietoja Pohjanmaan kaupunkien puutavarainviennistä ulkomaille; luvut eivät siis sisällä vientiä Tukholmaan, joka kuitenkin mitä puutavaroihin tulee, oli täpulistävapauden myöntämisen jälkeen varsin vähäinen, halkoja lukuunottamatta. Tiedot ovat otetut Ruotsin kauppakollegin vuosikertomuksista.⁶ Vuonna 1778 vietiin ulkomaille Oulun kautta kaikenlaisia lautoja ja lankkuja 186 $\frac{1}{2}$ tolttia, Kokkolan kautta 1,605 tolttia ja Vaasan kautta 92 tolttia, yhteensä 1,883 $\frac{1}{2}$ tolttia, 1783 Oulun kautta 3,041 $\frac{3}{4}$, Kokkolan kautta 925 ja Vaasan kautta 141 $\frac{1}{2}$ tolttia, yhteensä 4,068 $\frac{1}{4}$ tolttia sekä 1806 Oulun kautta 2,307 tolttia, Kokkolan kautta 433, Vaasan kautta 701 $\frac{2}{3}$ sekä Kristiinankaupungin kautta 393 tolttia (lisäksi Torniossa 22 tolttia), yhteensä 4,056 $\frac{2}{3}$ tolttia. Paitsi lautoja vietiin 1778 887 pelkkaa, 206 parrua ja 310 piirua, 1783 942 pelkkaa, 310 parrua, 123 piirua ja 840 lehteriä, 1806 229 pelkkaa, 464 parrua, 12 piirua, n. 50 syltä halkoja sekä kaikenlaisia muita puuaineita ja puuteoksia n. 1,480 riikintalarin arvosta. Verrattaessa näitä lukuja puutavarainvientimääriin 1748—54 huomaa, että puutavarain vienti Pohjanmaalta ei vuosisadan loppupuoliskolla suinkaan ollut kasvanut, vaan päinvastoin huomattavasti vähentynyt. Semminkin parrujen ja pelkkojen vienti oli supistunut mitättömäksi.

Etelä-Suomen puutavaratuotannosta 1700-luvulla antaa ensimmäiset tiedot Rudenschöld. Kyminkartanon lääniä käsitellessään

¹ »Å.T.», 1783, n:o 32, »Beskrifning öfver Staden Jacobstad».

² »Å.T.», 1784, n:ot 5—7, »Kårt beskrifning öfwer NyCarleby stad af kyrkoh. Johan Forshaell».

³ »Å.T.», »Bihanget», 1785, ss. 31—49, »Kårt beskrifning öfver Wasa stad».

⁴ Ström, m. t., s. 178.

⁵ »Å.T.», 1785, n:ot 9 ja 17, »Kårt beskrifning öfwer Christinestad af pädag. Abr. Cajanus».

⁶ »Årsberättelser, Utrikes handel», R.V.A.

hän sanoo: »Sen jälkeen (tervakaupan) on palkkikauppa (saha-tukki-) tämän läänin kuin myöskin Uudenmaan huomattavin elinkeino, joka täällä niillä seuduin, missä sahamyllyt ovat niin lähellä, että rahvas voi niihin ylettyä, on saanut tervanpolton, joka on sekä vaivaloisempi että vähemmän kannattava ja sitä-paitsi haitallinen palkkienhakkuulle, kokonaan loppumaan. Muutamissa pitäjissä rahvas tekee sopimuksen saharuukki-omistajien kanssa tukkien hankinnasta, mikä sopimus kihlakunnan-käräjillä vahvistetaan, jonka mukaan sitten maksetaan joissakin sahoissa 5, toisissa 6 à 7, ja muutamissa 8 à 9 hopeaäyriä tukilta, mikä hinta vuodesta vuoteen nousee sikäli kuin lähemmät metsät kaadetaan ja matka tulee pitkäksi. »Useimmat sahat maksavat 1 styyverin tukki-kyynärältä. Tukki on 6—7 kyynärää pitkä sekä 13—14 tuumaa kapeasta päästä. Jotkut sahat ostavat metsää kantokaupalla ja kuljettavat tukit itse sahoille. Kyminkartanon läänin sahat ovat jokien varsilla, joita myöten tukkeja uitetaan sahoihin 5—7 peninkulman päästä. Sahoissa valmistetaan kahdenlaisia lautoja: kaksinkertaisia (»halfbootn»), 6—7 kyynärää pitkiä, 1 1/2 tuumaa paksuja, kapeasta päästä 11 hollannintuumaa leveitä sekä hyvästi kantattuja, sekä yksinkertaisia, ohuempia, kanttamattomia. — Sahoja Kyminkartanon läänissä on 10, joiden yhteinen luvallinen sahausmäärä on 29,500 tolttia vuodessa. Sahat ovat: Tessiö (1,500 tolttia), Stockfors (500), Högfors (4,000), Viiala (5,000), Skogby (4,000), Qvarnby (2,000), Ravijoki (1,500), Pitkäkoski (3,000), Muurikkala (2,000) ja Kännuskoski (6,000). Useimmat sahat ovat 2-raamisia ja sahaavat 70—90 tukkia vuorokaudessa. Usein sahataan yli määrän. Vuonna 1736 vietiin läänistä 22,590 toltia, 1737 32,112 toltia ja 1738 40,000 toltia.

Uudenmaan läänissä on useita pieniä 1-raamisia sahoja ja 9 isompaa; muutamiiin sahoihin otetaan vain vähintään 14-tuumaisia (kapeasta päästä) tukkeja. Laudat ovat 3/4 kyynärää pitemmät, kuin Kyminkartanon läänissä. Sahat maksavat tukeista talonpojille 5—7 hopeaäyriä kappaleelta ja lautain ajopalkkana satamaan, 4 1/2—4 5/8 peninkulman matkalta, 12, korkeintaan 14 styyveria toltta. Saharuukki-omistajat suorittavat talonpoikien verot ja sitovat heidät siten sahoihinsa. Lautoja vietiin läänistä ulkomaille 1735 6,852, 1736 5,226 tolt-

tia ja 1737 14,038 tolttia. Suurin osa laudoista viedään kuitenkin Tukholmaan. Ainakin 30,000 tolttia sahataan vuosittain. Saha-ruukkien omistajat vievät lautansa ulkomaille osaksi omilla, osaksi painolastissa saapuvilla englantilaisilla ja hollantilaisilla aluksilla. — Sahojen runsauden takia on pelättävissä metsien loppuvan.¹

Satakunnasta ilmoittaa Rudenschöld, että Porin seuduilla on 6 sahaa, jotka valmistavat enimmäkseen yksinkertaisia, 6—7 kyynärän mittaisia lautoja ja vähän kaksinkertaisia, kantattuja 7—9 kyynärän lautoja. Lankku- ja palkkikauppa on hävittänyt metsiä, samoin kuin venäläiset Isonvihan aikana, mutta paikkakunnalla on kuitenkin vielä hyviä kruununmetsiä. Erinomaisia mastopuita on vielä saatavissa Ulvilan metsistä, joista niitä uitetaan Poriin pientä Kaasmarkun (Harjunpään) jokea myöten. Puutavarat Porista viedään Tukholmaan, samoin kuin muutkin tuotteet.²

Samoilta ajoilta kuin Rudenschöldin matkakertomus, ovat Uudenmaanlänin maaherran kertomukset 1738—39 ja 1740—41 valtiopäiville. Niissä ilmenee maaherran huolestuminen³ metsäin häviämisen johdosta Uudellamaalla, johon on ollut syynä halon- ja aikaisemmin tapahtunut liiallinen palkkien hakkuu, mutta eniten kuitenkin rajaton sahaus lukuisasti perustetuissa sahoissa. Niitä on semminkin Helsingin ympäristössä, jossa pian tulee puute lähempänä olevista rakennushirsistäkin. Maaherra on puolestaan koettanut rajoittaa tätä metsien tuhlausta. Hämeessä on runsaasti metsiä ja sopivia koskia sahamyllyjen perustamista varten, mutta kukaan ei ole tahtonut sinne sahoja perustaa, koskei ole vesiteitä, joita myöten tuotteet voitaisiin saada kuljetetuiksi merikaupunkeihin. Helsingissä rakenteilla oleviin kruunun proomuihin on ainekset osaksi tuotu lähimmistä Hämeen pitäjistä hevosilla 9—10 peninkulman päästä.

Turun ja Porin läänin maaherra toteaa kertomuksessaan

¹ Rudenschöld, m. t., ss. 37—44 ja 164—166.

² Rudenschöld, m. t., ss. 81—93.

³ »Cammar oeconomie deputationens protocoll och acter» 1738—39 ja 1740—41, maaherrain kertomukset, R.V.A.

1740—41 valtiopäiville¹, että »metsät täällä Turun luona ovat melkoisesti kuluneet sekä näinä vuosina tapahtuneen lautain-sahauksen, kuin myöskin kaupungin luokse perustetun laivanrakennuksen kautta.»

Kun Turun rauhassa Kyminjoen itäpuolinen osa Kyminkartanon lääninä joutui Venäjälle, jäivät myöskin useimmat Kyminkartanon läänin sahoista rajan taakse. Vuonna 1746 ilmoittaa maaherra Kyminkartanon läänissä olevan vain kaksi sahamyllyä, Tessiön ja Patjärven², ja 1755 kuusi, paitsi niitä, joita ruukeilla on.³ Vuonna 1771 maaherra ilmoittaa Savon ja Kyminkartanon läänin Kyminkartanon osassa olevan 7 sahamyllyä, joista osa on kotitarvesahoja; »sahoihin tuovat maksua vastaan tukit ne tilalliset, joiden metsät kunkin sahamyllyn ylläpitoon ovat määrättyt ja niitä perustettaessa valitut.» Sitäpaitsi on Savossa seuraavat sahamyllyt: Puumalassa maasihteeri Meinanderin omistama Miettulan saha, josta laudat tullia vastaan vie-dään Venäjän puolelle; Joroisissa kapteeni Burghausenin omis-tama 1-raaminen saha, »mutta koska siellä valmistetuilla lau-doilla on vähäinen kysyntä, eikä niitä vesitien purtteessa voida 30 peninkulman päästä kaupunkiin kuljettaa ja myöä, ei omis-taja voine kauvan tätä sahaa ylläpitää; Mikkelin pitäjässä Korp-järven virtaan rakentaa kapteeni Furumark sahamyllyä, jonka ensin aikoi kotitarvesahaksi, mutta jota varten on pyytänyt myyntisahalupaa; Kuopion pitäjässä on kotitarvesaha. Karja-lassa on nimismies Walleniuksella Hammaslahden eli Nuivan saha Tohmajärvellä.⁴ — Yksi seitsemästä Kyminkartanon läänissä olevasta sahamyllystä on Ummeljoen saha Elimäellä, joka mainitaan maaherran kertomuksessa 1769—70 valtiopäiville.⁵ Sahateollisuuden kehityksestä Kyminkartanon läänissä myö-

¹ »Cammar oeconomie deputationens protocoll och acter 1740—41», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² »Cammar och oeconomie deputationens acter 1746—47», maaherrain kertomukset, R.V.A.

³ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁴ »Oeconomie förordnings deputationens handlingar 1771», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁵ »Kammar utskottets handlingar 1769—70», maaherrain kertomukset, R.V.A.

hemmin tämän ajanjakson aikana ei käytettävissämme ole yksityiskohtaisia tietoja. Tuneld ilmoittaa 1790-luvulla Kyminkartanon läänissä olevan 10 hienoteräistä (ja 4 yksiteräistä) sahamyllyä.¹ Loviisan puutavarain viennin kasvamisesta voimme myös päätellä, että läänissä sahateollisuus voimakkaasti kehittyi. Vuosina 1750—55 vietiin Loviisasta ulkomaille, jonne kaikki puutavarat lähetettiin, keskimäärin vuosittain 1,857 tolttia lautoja, 1760—64 keskimäärin 3,945 tolttia ja 1770—75 keskimäärin 3,449 tolttia², 1778 oli vienti 7,431 $\frac{1}{4}$ tolttia (parruja lisäksi 312 kpl.), 1783 14,821 $\frac{1}{2}$ tolttia (josta 9 $\frac{1}{4}$ tolttia lankkuja) sekä 1806 16,679 $\frac{3}{4}$ tolttia (josta 727 $\frac{1}{6}$ tolttia lankkuja) ja 1,344 kpl. pelkkoja.³ — Ruotsin Karjalaan perustettiin vuosisadan loppupuoliskolla neljä uutta sahaa: Puhokseen (1774), Utraan (1780), Värtsilään (samoihin aikoihin) ja Nurmeksen Kuokkastenkoskeen (vähän myöhemmin).⁴ Tuneld 1790-luvulla⁵ ilmoittaa Kuopionläänissä (Ruotsin Savossa ja Karjalassa) olevan 9 hienoteräistä privilegioitua ja verotettua sahaa; ne lähettävät laudat Venäjälle. Mikäli näistä sahoista lautoja vietiin, tapahtui se Viipurin kuvernementtiin.⁶

Uudellamaalla ilmoittaa maaherra 1751 valtiopäiväkertomuksessaan⁷ olevan seuraavat 27 sahamyllyä: Helsingin pitäjässä Tälckbyn, Kirkonkylän, Numlahden, Talin, Rödskogin, Klemetskogin ja Vanhankaupungin, Sipoossa Fagerön, Porvoon pitäjässä Nummen ja Narkosken, Espoossa Espoon, Vihdissä Maimon ja Palakosken, Siuntiossa Kvarnbyn ja Siundbyn, Tenholassa Trollshofdan ja Kosken, Karjalohjalla Kärkelän, Pohjan pitäjässä Trällbölen, Äminnen, Anskuun, Gennäsin, Grabbskogin ja Västerbyn, Karjaalla Mustion sekä Inkoossa Wahrsin ja Vaakerin. Hämeessä oli kaksi: Kattiskosken Vanajassa ja Haapaniemen Sahalahdella. Näiden kaikkien sahamyl-

¹ M. t., s. 179.

² Henric Backman, »En historisk beskrifning öfver stapelstaden Lovisa», ss. 9—10.

³ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Handelsbalancen», R.A.V.

⁴ Könönen, m. t., s. 26.

⁵ M. t., s. 179.

⁶ Ruuth, »Viborgs stads historia», s. 611.

⁷ »Cammar och oeconomie deputationenens acter 1751—52», maaherrain kertomukset, R.V.A.

lyjen vuotuisen sahausken ilmoitetaan olevan 10,000 tolttia lautoja — vain $\frac{1}{3}$ siitä miksi Rudenschöld sen arvioi. — Maaherran valtiopäiväkertomuksessa 20 vuotta myöhemmin¹ on tarkempi selonteko läänin sahoista, joita silloin oli 28 Uudellamaalla (näistä yksi määrätty lopetettavaksi) ja 9 Hämeessä. Uudellamaalla oli seuraavat sahamyllyt: Helsingin pitäjässä Tälckbyn (2 raamia, kussakin 9 terää, omistaa eversti Armfeldt y.m.), Numlahden (1 raami, 9 terää, omistaa maakamreeri Barckin perilliset y.m.), Munkkiniemen (1 raami, 9 terää, porvari Carl Matheizen), Vanhankaupungin (2 raamia, à 9 terää, kauppias Sederholm y.m.), Hanabölen (2 raamia à 9 terää, kauppias Sederholm y.m.), Rödskogin (2 raamia à 9 terää, hovioikeudenneuvos Adlercreutzin perilliset), Klemetskogin (2 raamia à 9 terää, kapteeni de Bruce); Porvoon pitäjässä Nummen l. Frugårdin (2 raamia à 9 terää, eversti Nordenskiöld), Narkosken (4 raamia à 9 terää, eversti Nordenskiöld y.m.); Siuntiossa Siundbyn (1 raami, 10 terää, kapteeni Jonas Stålhammar), Kvarnbyn (1 raami, teräluku tuntematon, kapt. Jonas Stålhammar); Vihdissä Haiman (2 raamia à 10 terää, ruukinpatruuna Kreijn perilliset); Espoossa Gumböhlen (omistaja rovasti Cajander, määrätty lakkautettavaksi), Noxin (2 raamia à 10 terää, maaherra Ramsay); Pohjan pitäjässä Anskuun (1 raami, teräluku tuntematon, kauppaneuvos Finlay), Västerbyn (1 raami, 10 terää, kapteeni Hästesko), Grabbskogin (1 raami, 2 terää, asessori Hising), Gennäsin (1 raami, teräluku tuntematon, kauppaneuvos Finlay), Äminnen (1 raami, 10 terää, asessori Hising ja kapteeni Toll), Trålbölen (1 raami, 10 terää, asessori Hising ja kapteeni Toll); Tenholassa Trollshofdan (1 raami, 9 terää, kauppaneuvos Finlay), Kosken (raami- ja teräluku tuntematon, kauppaneuvos Finlay); Karjaalla Mustion (1 raami, 10 terää, ruukinpatruuna Kreijn perilliset); Karjalohjalla Kärkelän (1 raami, 12 terää, kauppaneuvos Finlay); Inkoossa Warsin l. Bållstadin (1 raami, 9 terää, asessori Hising), Vaakerin (1 raami, 7 terää, asessori Hising); Mäntsälässä Hautjärven (raami- ja teräluku tuntematon, luutnantti Kulfeldt y.m.), Sulkävän (1 raami, 10 terää, vara-auditööri Nykop y.m.).

¹ »Oeconomie förordnings deputationens handlingar 1771—72», maaherrain kertomukset, R.V.A.

Hämeessä olivat seuraavat sahat: Hollolassa Vuohikosken (2 raamia, teräluku tuntematon, maasihteeri Walleris y.m.); Padasjoella Nystölän (1 raami, teräluku tuntematon, vänrikki Brummer); Vanajassa Harvialan (1 raami, 2 terää, vuokraaja John), Kattiskosken (luettelossa merkitty erheellisesti Rengossa olevaksi; 1 raami, 2 terää, kenttäkirjanpitäjä Andersin); Rengossa Miemalan (1 raami, 2 terää, rovasti Packalenius); Sahalahdella Haapaniemen (1 raami, teräluku tuntematon, luutnantti v. Qvanten), Saaren (1 raami, teräluku tuntematon, luutnantti Ramsay); Tammelassa Jokioisten (raamiluku tuntematon, 20 terää, majuri Jägerhorn) ja Mustialan (1 terä, everstiluutnantti v. Taube). — Useimmat Hämeessä olevista sahoista näyttävät olleen pieniä sahoja (ilmoitetuissa keskim. $5\frac{2}{3}$ terää), joiden valmistus tapahtui vain paikkakunnan tarpeisiin. Ei liioin ole luultavaa, että Hämeen suurimmistakaan sahoista lautoja vietiin rantakaupunkeihin; matka oli, lautojen hintaan nähden, aivan liian pitkä, koska vesiteitä niiden kuljettamiseksi ei ollut.¹

Niissä 22:ssa Uudenmaan sahassa, joista teräluku on ilmoitettu, oli kaikkiaan 311 terää, keskimäärin sahaa kohden siis yli 14; sahoista ei ainoakaan ollut yksiteräinen ja vain yksi oli vain kaksiteräinen. Uudenmaan sahamyyllyt olivat melkein järjestään uudenaikaisia, hollantilaisia, moniteräisiä. Talonpoikain omistamia sahoja ei ollut yhtään; 8 sahaa kuului kaupunkien porvareille, 20 säätyläisille, virkamiehille, ruukkien cmistajille j.n.e.

Gaddin keräämän tilaston mukaan tuotiin 1781, jolloin maakunnassa oli 15 sahamyyllyä, kaupunkeihin kaikkiaan 14,228 tolttia lautoja, joihin on luettu myöskin rahvaan käsinsahaaumat laudat.² Edellämämainitun Ruotsin kauppatilaston mukaan vietiin Helsingin kautta ulkomaille 1778 2,250 tolttia lautoja, 900 kpl. lehtereitä ja 163 pelkkaa, 1783 11,574 tolttia lautoja, 1,140 kpl. lehtereitä, 22 parrua ja piirua sekä 71 pelkkaa ja 1806 17,364 $\frac{1}{3}$ tolttia lautoja, 115 piirua ja 1,440 pelkkaa. Rühnsin³

¹ Vrt. m.m. Gadd, »Undersökning om Nylands och Tavastehus län», ss. 9—10.

² Gadd, »Undersökning om Nylands och Tavastehus län», s. 26.

³ Rühns, m. t., s. 385.

ilmoituksen mukaan vietiin Helsingistä 1792—1801 vuosittain keskimäärin vain 8,600 tolttia lautoja ja 330 parrua (pelkkaa). — Porvoosta ja Tammisaaresta vietiin puutavaroita vähäiset määrät Itämeren kaupunkeihin.¹ — Tuneld² ilmoittaa 1790-luvulla Uudellamaalla olevan 22 hienoteräistä sekä Uudenmaanlääniin kuuluvassa Hämeessä 35 yksiteräistä sahamyllyä.

Turun ja Porin läänissä oli 1740-luvulla 15 yksiteräistä ja 3 hollantilaista, useampiteräistä sahamyllyä³, 1751 oli yksiteräisiä 8, hollantilaisteräisiä 8, 1755 olivat vastaavat luvut 23 ja 9⁴, ja 1771 ilmoittaa maaherra sahamyllyjä olevan kaikkiaan 38, joista 17 oli moniteräisiä, 7 yksiteräisiä ja 14 sahamyllystä puuttuvat tiedot terien laadusta ja lukumäärästä, mutta kun 8 niistä on kotitarvesahaa, ovat ainakin nämä 8 myöskin yksiteräisiä ja todennäköisesti jäljelläolevista kuudesta ainakin puolet.⁵ Toisista lähteistä koottujen lisätietojen mukaan läänissä 1771 on 39 sahamyllyä, joista ainakin 20 moniteräisiä. Vuosisadan viimeisenä vuosikymmenenä Tuneld ilmoittaa läänissä olevan 42 sahamyllyä, joista 22 hienoteräisiä ja 20 yksiteräisiä.⁶

Turun ja Porin läänin sahoista antaa maaherran kertomus 1771 seuraavat tarkemmat tiedot. Uudellakirkolla oli Hauttisten saha (1 raami, 7 terää, sahaus 200 tolttia, tukit saadaan 2—3¹/₂ peninkulman päästä Laitilasta, omistaja patruuna Grill); Pyhämäalla nimeltä mainitsematon (1 raami, 9 terää, 120 tolttia, tukit 1¹/₂—2 peninkulman päästä, omistavat Uudenkaupungin porvarit); Pöytyällä Kuuskosken (1 raami, 9 terää, sahaus tuntematon, tukeista puute, omistaja notaari Dobbin) ja Tiuran (1 raami, 1 terä, valmistus vähäpätöinen, omistajat kihlakunnantuomari Stålhandske ja komministeri Salmius);

¹ »Handels och manufactur deputationens acter 1771—72», maaherrain kertomukset, R.V.A.

² Tuneld, m. t., s. 179.

³ A. Mickwitz, »De finska deputationerna vid riksdagen 1742—43 och finska ekonomiekommissionen 1743—46», s. 168.

⁴ »Cammar och oekonomie deputationens acter» 1751—52 ja 1755—56, maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁵ »Oekonomie förordnings deputationens handlingar 1771—72», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁶ Tuneld, m. t., s. 265.

Marttilassa Mäentaan (1 raami, 9 terää, sahaus tuntematon, omistaja kauppias G. Haveman; todennäköisesti sama, kuin maaherran valtiopäiväkertomukseen liittyvässä Turun kaupungin valtiopäiväkertomuksessa 1771 mainittu Högforsin l. Aron saha, jonka sahaus 1781 oli 100 tolttia)¹ ja Kosken (raamien ja terien luku tuntematon, omistaja tirehtöri Depong ja kauppias Bremer; sahaus 1781 200 tolttia); Uskelassa Inkerin (1 raami, 8 terää, sahaus 200 tolttia, omistaja luutnantti Hastfer; edellämainitussa Turun valtiopäiväkertomuksessa omistajaksi ilmoitetaan kauppias Baerin perikunta); Kiikalassa Rekijoen (2 raamia, 20 terää, 700 tolttia, omistaja kauppias Baerin perikunta) ja Varesjoen (2 raamia, 20 terää, 1,350 tolttia, omistaja kauppias Jost Schultz; Turun valtiopäiväkertomuksessa ilmoitetaan sahan siirtyneen patruuna Muncktelille); Kiskossa Toijan saha (2 raamia, 20 terää, 500 tolttia, omistaja kauppias Wittfotin leski); Halikossa Tiuran saha (1 raami, 10 terää, 204 tolttia, omistaja valtaneuvos Barck); Perniössä Pojogårdin (1 raami, 8 terää, 12 tolttia, omistaja vuorineuvos J. J. Kijk), Teijon (2 raamia, 20 terää, 294 tolttia, omistaja J. J. Kijk) ja Näsegårdin (2 raamia, 16 terää, 60 tolttia, omistaja patruuna Muncktell); Kemiössä Skinnarvikin (1 raami, 1 terä, 36 tolttia, omistaja laamanni J. Olivecreutz) ja Taalin (1 raami, 1 terä, 45 tolttia, omistaja ruukinpatruuna W. Petersen); Ulvilassa Noormarkun l. Sahakosken saha (2 raamia, 16 terää, sahaus 1,950 tukkia, metsää riittävästi, omistajat maaherra Rappe, hovioikeuden neuvos Hasselbom ja kauppias Wittfotin perilliset; sahaus 1781 600 tolttia lautoja); Ahlaisissa Lamppin (2 raamia, 16 terää, sahaus 1,650 tukkia, metsää riittävästi; omistajat² samat kuin ed., ja Uksjärven (sahaus 80 tolttia, metsää riittävästi; Ruuthin ilmoituksen muk. 8 terää, omistajat kauppias Ingbergin pojat); Kullaalla Levanpellon (1 raami, 1 terä, 98 tolttia; metsää riittävästi; Ruuthin ilmoituksen muk. talonpoikain omistama); Merikarviällä Långforsin (1 raami, 1 terä, 20 tolttia, metsää riittävästi; Ruuthin ilm. muk. talonpoikain omistama) ja Lautjärven (1 raami, 1 terä, 20 tolttia, metsää riittävästi;

¹ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Näringarna i Finland, Relation om Åbo stapelstad 1781».

² Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 250, not. 2.

Ruuthin ilm. muk. talonpoikain omistama); Huittisten Kauvat-sassa Sääkskosken (2 raamia, 9 terää, omistaja kauppias J. Bremer; sahaus 1781 400 tolttia); Eurassa Kauttuan (1 raami, sahaa vain ruukin tarpeiksi); Köyliössä Tuiskulan (1 raami, kotitarvessa, metsää vähän, pian ei ollenkaan); Yläneellä Heinjoen (1 raami); Eurajoella Irjanteen (1 raami) ja Korven (1 raami, useita hollantilaisia teriä, käyttää ostotukkeja); Lapissa Lapin (1 raami, 8 terää; sahaus ¹ 500—600 tolttia, omistajat Rauman porvarit); Laitilassa Pitkälän; Karkussa Kuljunkartanon (1 raami, kotitarvesaha, metsää puuttuu). Ylä-Satakunnassa oli seuraavat sahamyllyt: Messukylässä Kan-nuskoosken (1 raami, 1 terä), kotitarvesaha, Kangasalassa Vääksyn (kotitarvesaha), Lempäälässä Kuokkalan (3 tolttia) ja Kuljun (4 tolttia) sekä Vesilahdella Lanan (kotitarvesaha). — Ahvenan-maalla oli Qvarnbon Saltvikissa (sahaus 250 tukkia eli 84 tolttia) ja toinen Hammarlandissa (sahaus 200 tukkia eli 68 tolttia); Radloff² 1795 ilmoittaa Ahvenanmaalla olevan neljä sahamyl-lyä, jotka kaikki ovat yksiteräisiä: Saltvikissa, Getässä, Joma-lassa ja Lemlandissa.

Edellämaitussa Turun kaupungin kertomuksessa ilmoite-taan turkulaisilla olleen myöskin Luviällä sahan, jota ei maaher-ran sahaluettelossa mainita; Luvian sahan omistivat kauppiat Bremer ja Tillman sekä Baerin perikunta ja oli sen sahaus 1781 150 tolttia. Vuonna 1780 perustettiin Poriin ensimmäinen saha, jonka perustaja oli Jacob Wadén.³

Turun ja Porin läänin sahamyllyt olivat verraten pieniä; niissä 23 sahaa, joiden teräluvu on ilmoitettu, oli yhteensä 208 terää, jotenka sahaa kohden tuli vain 9 terää. Sahausmäärä oli niinikään alhainen; 27 sahamyllyssä, joiden sahausmäärästä on tietoa, sahattiin kaikkiaan n. 6,500 tolttia vuodessa, sahaa koh-den siis keskimäärin vain n. 250 tolttia.

Läänissä oli 1771 n. 20 moniteräistä sahamyllyä — toden-näköisesti niitä ei ollut useampia —, joiden omistajiksi ilmoite-taan: seitsemän sahan omistajat olivat ruukinpatruunia ja virka-

¹ »Handels och manufactur deputationens äcta 1769», maaherrain kertomukset, Rauman kaupungin selostus, R.V.A.

² M. t., s. 198.

³ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 249.

miehiä, seitsemän sanotaan nimenomaan kuuluvan turkulaisille, jotapaitsi yksi kuului turkulaisen porvarin leskelle ja yhdessä oli turkulaisen porvarin perikunta osallisena, yksi oli uuskaupunkilaisten, yksi raumalaisten omistama ja yhden omistivat porilaisen kauppiaan pojat; yhden omistajista ei ole tietoa. Lähes $\frac{2}{3}$ Turun ja Porin läänin useampiteräisistä sahamyllyistä kuului niinollen kaupunkien porvareille. Yksiteräisistä sahoista ainakin kolme kuului talonpojille.

Paitsi sahaamalla valmistettiin lautoja (lankkuja) myöskin paljo veistämällä; esim. Marttilan elinkeinoista sanoo kirkkoherra Hortelius 1753: »Tämän seurakunnan varsinaisena elinkeinona vanhoista ajoista asti on ollut sellainen, kuin mitä se vielä on, veistää lautoja ja kiskoa tuotta; mutta tätä elinkeinoa voivat he nyttemmin harjoittaa sitä vähemmällä menestyksellä, koska heidän metsänsä jo kovan hakkauksen kautta on loppuun kulutettu.»¹ Myöskin pelkkoja, parruja ja piiruja veistettiin ja hakattiin läänissä huomattavat määrät; Turun ja Porin läänin metsiä käsittelevässä lausunnossa, joka liittyy maaherran kertomukseen 1755—56 valtiopäiville² vaadittiin pelkkojen hakuuta »muiden maiden sahoja varten» rajoitettavaksi. Gadd 1780-luvun alussa sanoo kuitenkin pelkkain, lankkujen y.m.s. puutavarain valmistuksen viimeisten 10 vuoden kuluessa kasvaneen kaksinkertaiseksi.³

Koetamme seuraavassa vientitietojen avulla hankkia lisävalaistusta lautojen, lankkujen, pelkkojen, parrujen y.m.s. valmistukseen läänissä.

Tiedot rajoittuvat Turun ja Porin ulkomaille vientiin; muilla läänin kaupungeilla ei ollut meritullikamaria, vaikkakin Raumalla ja Uudellakaupungilla oli oikeus viedä puuastioita ja puutavaroita Itämeren satamiin. Näiden kahden viimemainitun kaupungin puutavarain vienti käsitti kuitenkin etupäässä lehte-

¹ »Suomi», 1857, S. G. Elmgren, »Beskrifning öfver S:t Märthens socken», s. 167.

² »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755—56», maaherrain kertomukset, R.V.A.

³ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Naringarna i Finland, Relation om landtmanna naringarnas tillstånd och beskaffenhet i Åbo och Björneborgs län med Åland, författad af Pehr Adrian Gadd», R.V.A.

reitä; Turku ja myöskin Pori tapulioikeuden saannin jälkeen veivät puutavarat melkein yksinomaan ulkomaille, jotenka Turun ja Porin puutavara- ulkomaille vientitilasto ei ole sanottavasti pienempi, kuin niiden vienti kokonaisuudessaan koko läänistä, mikäli ei ole kysymys lehtereistä ja haloista.

Vuonna 1778 vietiin ulkomaille Turusta 4,045 tolttia lautoja ja lankkuja (lankkuja $15 \frac{1}{4}$ tolttia), 987 pelkkaa, 3,287 parrua ja 11 piirua sekä Porista 7 tolttia lautoja, 18 pelkkaa, 483 parrua ja 1 piiru; 1783 Turusta 6,212 $\frac{3}{4}$ tolttia lautoja, 283 pelkkaa, 1,521 parrua ja 66 piirua, Porista 1,657 $\frac{1}{2}$ tolttia lautoja, 79 pelkkaa, 1 piiru; 1806 Turusta 4,109 $\frac{1}{12}$ tolttia lautoja ja lankkuja (lankkuja 889 $\frac{5}{12}$ tolttia), 560 pelkkaa, Porista 481 tolttia lautoja, 145 pelkkaa, 940 parrua ja 32 piirua.¹ — Rühsin ilmoituksen mukaan vietiin Turusta 1792—1801 vuosittain keskimäärin 4,700 tolttia lautoja ja 4,500 kappaletta parruja.²

Läänin sahoja käsittelevästä tarkastuksesta ilmeni, että Porin, Rauman ja Uudenkaupungin porvareilla oli paljoa vähemmän sahoja — suhteellisestikin — kuin turkulaisilla, kullakin näistä kolmesta kaupungista vain yksi turkulaisten omistuksessa kymmenkunnan, olipa turkulaisilla neljä sahaa Porin kauppa-alueella, muutaman peninkulman päässä Porista ja kolme Porin piirissä olevaa sahaa oli talonpoikien omistamia ja todennäköisesti sellaisia oli myöskin Rauman ja Uudenkaupungin tienoilla, jotavastoin Turun kauppapiirissä ei ollut ainoatakaan talonpoikaissahaa. Tämä osoittaa samanlaista harrastuksen puutetta sahatteollisuutta kohtaan, kuin mikä Pohjanmaalla ilmeni; syy siihen oli myöskin sama: muut vientitavarat ja ulkomaan kauppa sekä purjehdus kiinnittivät porvareiden ajan ja pääoman. Vientitavaroina ei kuitenkaan täällä ollut terva — Porissa tervakauppaa tosin jonkunverran harjoitettiin, mutta oli se toisarvoinen —, kuten aikaisemmin on mainittu, vaan talonpoikien hankkimat puutavarat, semminkin lehterit ja myös parrut, pelkat ja piirut sekä Raumalla ja Uudessakaupungissa puuastiat. Sahateollisuus jäi niinollen sivummalle.

¹ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Handelbalancen», R.V.A.

² Rühns, m. t., ss. 394—95.

Porin, Rauman ja Uudenkaupungin alueen erikoistuotteena olivat lehterit, jötapaitsi Rauman ja Uudenkaupungin tienoilla valmistettiin suuret määrät puuastioita ja vietiin ulkomaille. Lehtereitä veistettiin etenkin Laitilan, Uudenkirkon, Lapin, Pyhämaan, Euran, Eurajoen ja Vehmaan pitäjissä.¹ Gadd kertoo ² lehtereiden olevan $\frac{1}{2}$ tuumaa paksuja, 9—10—12 kyynärää pitkiä; niitä saadaan 50 kappaletta tukista. Sadasta 10 kyynärä-lehteristä maksetaan talonpojalle 33 kuparitalaria ja 9 kyynärä-lehteristä 27 kuparitalaria (tervatynnyristä 36 kuparitalaria); ulkomailla saadaan edellisistä 70, jälkimäisistä 60 kuparitalaria (tynnyristä tervaa 60 kuparitalaria). Lehterien valmistusta suuressa määrässä pidettiin, kuten aikaisemmin on mainittu, pahasti metsiä hävittävänä elinkeinona; edellä on kerrottu tullikorotuksesta, jolla lehterikauppaa koetettiin rajoittaa. Vuonna 1770 määrättiin, että lastissa sai olla vain $\frac{1}{3}$ lehtereitä ³ ja 1780 rajoitettiin veistettyjen lehterien valmistus kuudeksi vuodeksi, jonka jälkeen lehtereitä olisi lupa valmistaa vain sahaamalla. Ruuth kertoo lehtereiden veistämisen kielletyn kokonaan 1785, mutta että se sallittiin taasen 1789³. Pori oli kenties saanut erivapaudet. — Tuneld 1794⁴ kertoo lehtereiden olevan kapeasta päästä 1—1 $\frac{1}{2}$ tuumaisia, hoikasta päästä 12—15—18 kyynärää pitkiä; talonpojalle niistä maksetaan 12 kuparitalaria 100—120 kappaleesta. Niitä viedään vuosittain 50—60 laivanlastia Saksaan, Tanskaan ja Holsteiniin. Hinnaneroitus Tuneldin ja Gaddin tiedonannoissa on selitettävissä siten, että jälkimäisen antaessa tietonsa olivat puutavarat huippuhinnoissa. Sitä, mistä ristiriitaisuus mittasuhteista johtuu, emme voi selittää. Lehterit olivat halpaa puutavaraa; laivalästiin mahtui Ruuthin ilmoituksen mukaan 100—200 lehteriä ⁵, jotenka lehterilästin arvo olisi vain n. 15—7

¹ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Näringarna i Finland, Relation om landtmannanäringarnas tillstånd och beskaffenhet i Åbo och Björneborgs län med Åland, författad af Pehr Adrian Gadd», R.V.A.

² »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Näringarna i Finland, Relation om siö-staden Nystads näringsfång och beskaffenhet 1782», todennäköisesti Gaddin kirjoittama, R.V.A.

³ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 233.

⁴ Tuneld, m.t., s. 257.

⁵ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 170.

osa tervälästin arvosta. Todennäköisesti laivalästiin mahtuvaksi ilmoitettu lehterimäärä kuitenkin on tuntuvasti liian alhainen.

Lehtereitä tuotiin 1770 Uuteenkaupunkiin 87,063 kappaletta ja Raumalle 87,200 kappaletta, yhteensä 174,263 kappaletta, 1775 Raumalle 95,300 kappaletta (tuonnista Uuteenkaupunkiin ei ole ilmoitusta), 1780 Uuteenkaupunkiin 143,177 kappaletta ja Raumalle 165,850 kappaletta, yhteensä 309,027 kappaletta.¹ Vuonna 1770 tuodut lehterit olivat veistettyjä, 1780 tuodut osaksi jo sahattuja. Lehtereiden tuonnista Poriin ei ole käytävissämme tietoja; Pori oli kuitenkin vähemmän tärkeä lehterikaupunki kuin Rauma ja Uusikaupunki.² Myöskin Turusta vietiin joku määrä lehtereitä.

Lehtereiden viennistä ulkomaille ei Raumalta ja Uudestakaupungista ole käytävissämme tilastoja ennenkuin 1790-luvulta, sillä Ruotsin ulkomaan kauppatilastossa nämä kaupungit eivät esiinny, koska niillä ei ollut omaa meritullikamaria; niiden ulkomaille purjehtivat laivat tullasivat tavallisesti Dalarössä Ruotsissa. Koska lehtereitä ei viety Ruotsista ja Suomesta, muualta kuin Lounais-Suomesta vain mitättömät määrät, ilmaisevat Ruotsin valtakunnan vientitilastossa esiintyvät lehterivientien loppusummat suunnilleen lehterien viennin määrän Lounais-Suomesta. Vuonna 1778 vietiin Ruotsin valtakunnasta ulkomaille³ 301,081 kpl. lehtereitä, joista Turusta 20,207 ja Porista 47,450 kpl. (Helsingistä 900 kpl). 1783 (jolloin lehterien valmistusta koskeva rajoitus oli voimassa) vain 51,390 kpl., joista Turusta 290 ja Porista 46,240 kpl. (Helsingistä 1,140) sekä 1806 425,503 kpl., joista Turusta 1,788 ja Porista 106,137 kpl. — Rühls ilmoittaa⁴ Rauman ja Uudenkaupungin lehterien vientimäärät 1790—93: Raumalta vietiin 1790 13,456 kpl., 1791 9,775 kpl., 1792 jo 117,324 kpl. ja 1793 114,060 kpl., Uudestakaupungista vastaavasti 8,138 kpl., 8,126 kpl., 9,108 kpl. ja 4,512 kpl. Porista vietiin 1790 13,964 kpl. ja 1791 67,032 kpl.

¹ Ks. viitta 114.

² Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 233.

³ »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Handelbalancen», R.V.A.

⁴ Rühls, m. t., s. 397.

lehtereitä.¹ Turusta vietiin ulkomaille 1770 6,440 kpl. ja 1780 425 kpl. lehtereitä.²

Uudellamaalla sekä Turun ja Porin läänissä on tärkeänä puutavarana vielä mainittava halot. Maaherrojen valtiopäiväkertomuksista ilmenee, että rannikolla ja saaristossa halkojenhakkuuta pidettiin eniten metsää tuhoavana metsänkäyttömuotona, mutta kun suomalaiset halot olivat välttämättömiä tukholmalaisille, ei viranomaisten taholta millään tavoin ryhdytty rajoittamaan halkojenhakkuuta ja -vientiä. Etelä-Suomesta tapahtuvaa halkojen vientiä Tukholmaan 1700-luvulla on mahdotonta lähteiden vajavaisuuden takia tilastollisesti tyydyttävästi valaista. Uudenmaan länsiosassa, Raaseporin läntisessä ja itäisessä kihlakunnassa — idempää ei Uudeltamaalta Tukholmaan halkoja viety — oli vuosisadan jälkipuoliskolla 30—50 talonpoikaisalusta, n. 30—50 sylen vetoisia, jotka tekivät 4—7 matkaa kesässä Tukholmaan lastinaan etupäässä halkoja.³ Tämän mukaan voidaan summittaisesti arvioida, että Uudeltamaalta Tukholmaan vietiin vuosittain n. 5,000 syltä halkoja. Lähempänä Tukholmaa olevasta Turun ja Porin läänin saaristoalueesta halkojen vienti varmaankin oli tuntuvasti suurempi. Tärkein halkojen vientiseutu oli kuitenkin Ahvenanmaa. Vuosisadan lopulta Radloff⁴ kertoo Sundista, Finströmistä, Hammarlandista, Sältvikistä, Jomalasta, Lem'andista ja Föglöstä vuosittain vietävän Tukholmaan ainakin yli 12,000 syltä. Arvioidessamme Uudeltamaalta ja Turun ja Porin läänistä vuosisadan loppupuolella halkoja vuosittain vietävän Tukholmaan 20,000—25,000 syltä, olemme tuskin vientiä liian suureksi laskeneet.

Voimakkaammin kuin Ruotsin-Suomessa kehittyi puutavara-tuotanto ja -kauppa Venäjälle joutuneessa Suomen osassa, Viipurin kuvernementissa. Viipurissa ja Haminassa keskittyi

¹ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 235.

² U.-S.T., 1783, n:o 38, m. kirj.

³ »Cammar och oekonomie deputationens acter» 1751—52 ja 1755—56 sekä »Handels- och manufactur deputationens acter» 1765—66 ja 1771—72, maaherrain kertomukset, R.V.A.; Gadd, m. t., ss. 50—51; Carl Bergman—P. Kalm, »Historisk och oekonomisk beskrifning öfver sjö-staden Ekenaes», s. 53.

⁴ Radloff, m. t., s. 193.

porvareiden päähuomio sahaliikkeeseen, jolla korpattiin tervakaupan menetys. Jo ennen Turun rauhaa oli Haminan alueelle kehittynyt suuri sahateollisuus, kuten sanottu; 1725—41 vietiin Haminasta keskimäärin vuosittain 16,439 tolttia lautoja. Korkeimmillaan oli vienti 1738, jolloin se nousi 33,870 tolttiin, arvoltaan 55,799 hopeatalaria (n. $1\frac{2}{3}$ hopeatalaria toltti). (Koko Kyminkartanon läänistä n. 40,000 tolttia. Laudat vietiin etupäässä hollantilaisilla aluksilla. — Turun rauhassa Rudenschöldin mainitsemasta kymmenestä Haminan sahamyllystä 2 jäi Ruotsin puolelle joutuen vastaperustetun Loviisan kauppapiiriin. Haminalle jääneen kahdeksan sahamyllyn Rudenschöldin ilmoittama luvallinen sahausmäärä oli 24,000 toltia. — Turun rauhan jälkeen syttyi Haminan ja Viipurin kesken kiivaita taisteluita sahametsäin omistuksesta, jossa viipurilaiset yleensä suoriutuivat voittajina. Sahojen ja lautojen ympärille keskittyi Haminan porvareiden pääharrastus. Neljänkymmenen vuoden kuluessa uudistettiin 9 vanhaa sahaa ja rakennettiin 9 uutta. Sahat kuuluivat kaikki porvareille. Suurimmat sahanomistajat olivat Heino Erik Bruun, joka oli osakkaana 6 sahasa ja Antony Naht, 5 sahan osakas. Kuntakinuitto oli tuntematon, näyttää sahojen kulutuspiirissä metsistäkin tulleen puute. Sahaus lopetti kokonaan pelkkojen, parrujen y.m.s. puutavaran valmistuksen ja viennin. Lautojen vienti kasvaa kasvamistaan.¹ Kehityksen keskeytti yhtäkkiä sahauskielto 1798.

Viipurin kaupungin kauppapiiriin oli viimeisinä ruotsinvallan aikoina perustettu 3 sahaa. Vuosisadan puolimaissa oli käynnissä jo parikymmentä sahaa, joista monet vuosittain sahasivat 4,000—6,000 toltia lautoja.

Viipurin kauppapiirin sahat kuuluivat, harvoja poikkeuksia lukuunottamatta, kaupungin porvareille. Vain muutaman sahan omistaja oli virkamies taikka lahjoitusmaatilän omistaja.

Viipurista vietiin 1740—45 keskimäärin vuosittain 34,000 toltia lautoja, 1750 oli vienti 50,000 toltia, 1758—69 keskimäärin vuosittain 67,500 toltia ja 1784—93 vuosittain keskimäärin yli 100,000 toltia; 1784 oli vienti huipussaan, saavuttaen 150,000 toltia.

¹ Nordenstreng, m.t., ss. 170—175, sekä osa I, liite VI ja ss. 492—511.

Vuonna 1798 tuli sitten keisarillinen määräys, joka kielsi kaiken sahausksen muualla, kuin lahjoitusmaatiloilla. Seurauksena tästä oli, että seuraavana vuonna 1799 Viipurista ei viety yhtään lautoja. Maksamalla kantomaksun saivat sahanomistajat kuitenkin luvan jatkaa sahausta, mutta vain osa sahoista käytti sitä mahdollisuutta; ajanjakson lopussa oli alueen 23 sahasta vain 7 käynnissä. Näiden, sekä Ruotsin-Suomesta tuotujen lautojen yhteinen vientimäärä nousi n. 40,000 tolttiin.

Laudat olivat 1700-luvulla Viipurin tärkein vientitavara. Vuonna 1779 oli Viipurin kokonaisvienti arvoltaan 44.000 pankkoassignatoruplaa, josta lautojen osalle tuli 35.000 ruplaa, eli 79.5 %, 1784—93 oli kokonaisvienti keskimäärin arvoltaan 137,372 pankkoruplaa, lautojen 112,807 pankkoruplaa, eli 82 % ja 1797—1806 kokonaisvienti 136,440 pankkoruplaa, lautojen 114,000 pankkoruplaa, eli 83.5 %¹

Storchin² ilmoituksen mukaan oli Viipurin kuvernementissa 1790-luvun alkupuolella kaikkiaan 52 sahamylyä.

Edelläolevan yksityiskohtaisen tarkastelun perusteella teemme vielä joitakin yleisiä huomioita ja päätelmiä.

Tarkastaessamme niiden sahojen sijoitusta, jotka työskentelivät vientiä varten, huomaamme, että ne poikkeuksetta olivat lähellä merenrannikkoa, korkeitaan 4—5 peninkulman päässä merestä. Etelä-Suomessa ne kaikki olivat Salpausselän ja Lounais-Suomessa kulkevan kangasjonon merenpuolella; ainoana poikkeuksena oli Sääkskosken saha Kauvatsalla, Kokemäenjokeen laskevan Kauvatsanjoen varrella, sekä mahdollisesti Jokioisten saha, josta kuitenkin ei ole tietoa, vietiinkö sieltä lautoja satamakaupunkeihin. Saimaan vesistön varrella oli myöskin sahoja kaukana sisämaassa, joista vietiin lautoja ulkomaille. Mutta niiden toiminnan edellytyksenä oli vanha teravatie, lyhyt maamatka Lappeenrannasta Viipuriin.

Sahojen hakkausalue oli varsin pieni Etelä-Suomessa; tukkeja ei uitettu sen molempia päävirtoja, Kyminjokea ja Kokemäenjokea myöten ja muut joet ulottuivat vain vedenjakajalle asti, Salpausselälle sekä Lounais-Suomen kangasjonolle. Näitäkään jokia myöten ei kaikkialla tukkien uittoa osattu har-

¹ Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 608—615.

² Heinrich Storch, »Statistische Übersichten der Statthalterschaften des Russischen Reichs», s. 11.

joittaa. Pohjanmaan sahoihin uitettiin tukkeja jopa 10 peninkulman päästä, Suomenselältä asti, tervanpolttovyöhykkeen sydänmailta.

Huolimatta siitä, että sahatukkien saanti Pohjanmaalla niinollen oli helpompaa, kuin Etelä-Suomessa, ei sahateollisuus Pohjanmaalla kuitenkaan syistä, jotka aikaisemmin on mainittu, kehittynyt talonpoikaiselinkeinosta porvarielinkeinoksi, vaan jäi aivan vähäpätöiseksi metsänkäyttömuodoksi tervanpoltton rinnalla. Yksiteräisten talonpoikaissahojen epätasaiset, toisluokkaiset tuotteet eivät ulkomailla olleet haluttuja, josta syystä tämä sahausmuoto ei saanut minkäänlaista kiihoketta. Vuosisadan lopulla lautojen vienti Pohjanmaalta oli vähäisempi, kuin keskivaiheilla. — Ne harvat hienoteräiset, uudenaikaiset sahamyllyt, jotka Pohjanmaalla oli, kuuluivat porvareille.

Lounais-Suomessa, semminkin lehterialueella, sahateollisuus merkityksensä puolesta muistutti eniten Pohjanmaan sahateollisuutta. Hienoteräisiä sahoja oli kyllä runsaammin, kuin Pohjanmaalla, mutta niiden valmistus oli, nähtävästi tukkien puutteessa, pieni, niin että lautojen vienti vuosisadan loppupuoliskolla ei sanottavasti ylittänyt Pohjanmaan lautojen viennin määrää. Lehterialueen kaupungeilla, Porilla, Raumalla ja Uudellakaupungilla vuosisadan loppupuolella ei ollut todennäköisesti enempää kuin yksi saha kullakin; ainakin Porin tienoilla oli vielä talonpoikaissahoja. Hienoteräisten sahojen omistajista suurin osa oli porvareita (turkulaisia).

Uudellamaalla sahateollisuus oli kasvanut paljoa tärkeämmäksi, kuin edellisessä läänissä ja se oli myöskin kehittyneempi: sahat olivat suurempia, niissä oli n. 50 % enemmän teriä sahaa kohden, kuin Turun ja Porin läänin, samoin sahausmäärä sahaa kohden suurempi, eikä talonpoikaissahoja tiettävästi lainkaan ollut koko maakunnassa. Sahojen omistajista suurin osa oli maaseudun säätyläisiä, virkamiehiä y.m.s. Pienempi osa sahoista kuului porvareille.

Kyminkartanon läänin ranta-alueen sahat olivat vielä suurempia, ainakin sahauksensa puolesta, kuin Uudenmaan. Elinkeinonakin sahaus oli suhteellisesti vielä tärkeämpi, kuin Uudellamaalla. Lähteistä ei ilmené, kuuluivatko sahat porvareille, vai maaseudun säätyläisille ja virkamiehille; päättäen Haminan alueen sahoista, oli sahoista ainakin suurin osa porvareille kuuluvia.

Voimakkaimmin kehittynyt sahateollisuus oli kuitenkin Viipurin kuvernementissa; Viipurista ja Haminasta vietiin vuosisadan lopulla lautoja lähes 5 kertaa enemmän, kuin koko muusta Suomesta yhteensä. Ruotsin valtakunnasta vietiin 1783 ulkomaille 214,013 tolattia lautoja ja lankkuja; jos siitä vähennämme ne n. 38,000 tolattia, jotka main. vuonna Ruotsin-Suomesta suoraan ulkomaille vietiin, jäisi Ruotsin ulkomaille vienniksi n. 176,000 tolattia. Siinä todennäköisesti on pienehkö määrä Suomesta Ruotsin kautta ulkomaille vietyjä lautoja. Ruotsin-Suomen lautain vienti oli todennäköisesti n. 18—20 % koko Ruotsin valtakunnan lautain viennistä. Mutta jos otamme koko Suomen lautain viennin vertailun pohjaksi, saamme tulokseksi, että vienti Suomesta oli n. 190,000 tolattia (Ruotsin-Suomesta n. 38,000, Haminasta n. 50,000 ja Viipurista yli 100,000 tolattia), eli siis suurempi, kuin Ruotsin vienti. Pohjanmaan osuus tässä viennissä oli mitätön, vain n. 2 %. Vuosisadan puolimaissa se vielä oli yli 5 % (Pohjanmaalta 6,500 tolattia, Turun ja Porin läänistä viennin määrä oli tuntematon, mutta tuskin suurempi, kuin vuosisadan lopulla, jolloin se oli 4,000—8,000 tolattia, Uudellamaalla valmistus oli 30,000 tolattia, josta todennäköisesti joksenkin koko määrä joutui vientikauppaan, Kyminkartanon läänistä — ennen Turun rauhaa — vietiin n. 40,000 ja Viipurista n. 34,000 tolattia).

Mitä pelkkojen, parrujen ja piirujen vientiin tulee, osoittaa Ruotsin valtakunnan ulkomainen vientitilasto, että se vaihteli suuresti vuodesta toiseen, niin että vertailu on vaikea. Niiden viennin merkitys oli kuitenkin vähäinen lautainviennin rinnalla; esim. 1783 vietiin Ruotsin valtakunnasta ulkomaille 3,312 pelkkaa (joista 433 Etelä-Suomesta ja 942 Pohjanmaalta), 34,607 parrua (1,541 Etelä-Suomesta, 310 Pohjanmaalta) ja 527 piirua (69 Etelä-Suomesta, 123 Pohjanmaalta). Erikoisesti suomalainen tuote olivat lehterit, n. 300,000—400,000 kpl. vuosittain, joiden vienti keskittyi Lounais-Suomen lehterialueelle, sekä halot, jotka eivät menneet Ruotsia kauemmaksi ja joita vietiin vuosisadan loppupuolella ainakin n. 22,000—25,000 sylvä vuodessa.

Suomen sisämaan sahamyllyistä vain Saimaan vesistön varsilla olevilla oli mitään tekemistä puutavarain viennin kanssa. Vienti niistä tapahtui Viipurin kautta. Niiden suuruudesta ja valmistusmäärästä ei ole minkäänlaisia tietoja käsittelyalaisalta vuosisadalta. Omistajina oli kaikesta päättäen maaseudun harvoja säätyläisiä, nimismiehiä, upseereita y.m.s.

III LUKU

1. Kaupunkien laivanrakennus ja laivaliikenne.
2. Kaupunkien kilpailijat.

Kaupunkien laivanrakennus ja laivaliikenne

Yleisesti tunnettu tosiasia on, että Pohjanmaalla 1700-, jopa jo 1600-luvulla harjoitettiin laivanrakennusta niin suuressa mittakaavassa, että sen tuotteita riitti paljo myötäväksi Ruotsiin. Kun ottaa huomioon Suomen tuotantoelämän kehittymättömyyden sekä sen, että laivanrakennus on ollut ja on edelleenkin teollisuuden kaikkein kehittyneimpiä haaroja, on tämä tosiasia omiaan herättämään mitä suurinta kummastusta. Mitenkä on selitettävissä, että Suomesta, Pohjanmaasta, joka taloudellisesti oli niin suuresti takapajulla Ruotsista, oli tullut Ruotsin laivanrakentaja? Ja edelleen: mikä on ollut syynä siihen, että laivanrakennus myöntiä varten kehittyi juuri Pohjanmaalla ja keskittyi melkein yksinomaan sinne? Miksi ei muualla Suomessa syntynyt samanlaista elinkeinonhaaraa?

Näitä kysymyksiä ei ole tähän asti yritettykään selvittää. Niistä on suoriuduttu vain selittämällä, että Pohjanmaalla rakennettiin niin paljo laivoja, koska pohjalaiset olivat niin oivallisia kirvesmiehiä, ja oivallisia kirvesmiehiä pohjalaiset taasen olivat siitä syystä, että he rakensivat paljo laivoja!

Koettaessamme seuraavassa luoda valaistusta tähän merkiliseen ja Pohjanmaalle monessa suhteessa tärkeään tuotannonhaaraan, koetamme samalla, mikäli mahdollista, etsiä vastausta edellä esitettyihin kysymyksiin.

Pohjanmaan laivoja emme voi luokitella samalla tavalla, kuin aikaisemmin käsittelemiämme tuotteita; ne eivät kuulu halpoihin eivätkä kalliisiin tuotteisiin siinä mielessä, että ne olisivat joko liikennepakon alaisia taikka siitä vapaat. Laivat sellaisenaan ovat kokonaan maaliikennekysymyksen ulkopuolella, koska niiden kuljetus kauppapaikkaansa tapahtuu yksinomaan meritse. Eräät laivoihin tarvittavat harvinaisemmat ainekset, kuten mastopuut, on luettava kalliisiin tuotteisiin; niitä voitiin

tarvittaessa kuljettaa kymmenienkin peninkulmien takaa. Toiset taasen, esim. lankut ja laudat, olivat halpoja tuotteita, joiden kuljetusetäisyys ei ollut yhtä suuri kuin esim. viljan.






Laivanrakennus perustuu laivaliikenteeseen ja tämä taasen liikennetarpeeseen. Liikennetarve riippuu kuljetettavan tavaran määrästä ja matkan etäisyydestä sekä myöskin sen laadusta. Pelkkä merenrannikon olemassaolo ei luo mitään laivaliikennettä, eikä laivaliikenteen suuruus jossakin maassa taikka maakunnassa liioin ole riippuvainen satamien laadusta ja runsaudesta. Sisämaaliikenne, tavarain kuljetus sisämaan ja rannikon välillä, on asianomaisen maan taikka maakunnan asukkaiden hallussa, mutta laivaliikenne, tavarain kuljetus kahden maan merenrannikon välillä, ei suinkaan aina ole tasan jakaantunut molempien maiden osalle; säännöllisissä olosuhteissa suurin osa kahden maan välisestä laivaliikenteestä jää taloudellisesti kehittyneemmän maan, taikka kolmannen, näitä molempia vielä kehittyneemmän maan haltuun. Mikäli taloudellisesti kehittymättömämmän maan hallitus jostakin erikoisesta, poliittisesta t.m.s., syystä katsoo tarpeelliseksi, voi se eri tavoin, suosimalla maan asukkaiden ja rajoittamalla ulkomaalaisten harjoittamaa laivaliikennettä maan satamissa, muuttaa asiain tilan keinotekoisesti päinvastaiseksi ja kehittää kotimaisen laivaliikenteen valitsevia olosuhteita suuremmaksi.

Laivanrakennus jossakin maassa kulkee tavallisesti käsi-kädessä laivaliikenteen kanssa. Laivanrakennukseen vaikuttavana tekijänä on kuitenkin vielä lisäksi otettava huomioon laivanrakennuksessa tarvittavien raaka-aineiden saantimahdollisuudet, niiden hinnat, työpalkat y.m.s. Alkuperäisissä olosuhteissa laivanrakennusaineiden helppo saanti kotimaassa oli kotimaisen kauppalaivaston syntymisen oleellinen — tosin ei ehdottomasti välttämätön — edellytys.

Ottaen huomioon edellä sanotun käsittää hyvin sen, että Ruotsin valtakunnan ulkomainen laivaliikenne ja myöskin kauppa vielä uuden ajan alussa olivat melkein kokonaan Hansan kukoistavien, korkealle kehittyneiden kaupunkien hallussa. »Keskiajalla oli se (kauppa) harvoin poikkeuksin ollut passiivinen, hansalaisten välityksestä riippuvainen. Viipurilaiset itse olivat enimmäkseen rajoittuneet purjehtimaan Tallinnaan,

taikka ainakin rajoittaneet purjehduksensa yksinomaan Itämereen. Mieluimmin he kuitenkin odottivat saksalaisia kestejä omassa satamassaan.» Näin luonnehtii Ruuth¹ Suomen tärkeimän kauppakaupungin, Viipurin, ulkomaisen laivaliikenteen ja kaupan keskiajalla; samanlainen oli pääpiirteissään tilanne muissakin Ruotsin valtakunnan merikaupungeissa. Omia aluksia oli niillä tuiki vähän ulkomaisessa purjehduksessa. Toden-



-  Laivanrakennusalue.
-  Saha- ja ruukkialue.
-  Saha ja ruukki- sekä laivanrakennusalue.
-  Kaski- ja voialue.
-  Terva-alue.

Suomen erikoisalueet 1700-luvulla.

näköisesti kuitenkin senaikainen rannikkoliikenne, joka välitti liikennettä pikkusatamien ja kestien käymien suurten satamakaupunkien välillä, oli jäänyt maan asukkaiden huoleksi; hansalaisten suuret kauppa-alukset eivät luonnollisesti käyneet jokaisessa rannikon varastopaikassa. Tähän senaikaiseen rannikkoliikenteeseen tarvittavat alukset eivät olleet suuria; liikennetarve oli kaikkiaan tuiki vähäpätöinen. Olaus Magnus kertoo sangen valaisevasti »Pohjoisten kansojen» — nimenomaan Ruotsin valtakuntaan kuuluvien — aluksista ja laivanrakennuksesta 1500-luvun alkupuolella² seuraavaa:

¹ Ruuth, m. t., s. 183.

² Olaus Magnus, m. t., 10. luku, ss. 189—90 ja II osa, X kirja, 2. luku, ss. 180—181, sekä II osa, X kirja, 3. luku, ss. 182—183.

»Aluksista, jotka liitetään kokoon suonilla ja puun juurilla. Koska ei mitään rauta-, kupari tahi hopeakaivoksia vielä ole löydetty Äärimmäisen Pohjolan rajojen sisällä (huolimatta jumalanmiehen Jobin väitteestä, että 'kulta tulee pohjoisesta'), ja koska toisaalta asukkailla vesistöjen suurilukuisuuden takia on moninainen ja välttämätöin alusten tarve, niin on heillä tapana valmistaessaan veneitään menetellä seuraavasti.

He käyttävät laivanrakennusaineiksina metsiensä honkia ja kuusia, jotka he halkaisevat solakoiksi laudoiksi ja (rautanaakeleiden puutteessa) taidokkaasti liittävät toisiinsa ainoastaan käyttäen tuoreita puunjuuria, jotka tekevät hamppunarun tehtävän. Toiset taas nivoivat veneitä kokoon käyttämällä haavasta taikka muista puulajeista väännettyjä vitsoja, kuitenkin ei tammesta valmistettuja, koskei tämä puulaji kasvalähempänä kuin 200 göötiläisen eli saksalaisen peninkulman päässä. Honka ja kuusi täällä saavuttaa sellaisen kookkouden ja ne ovat niin suorarunkoisia, että niitä hyvin voidaan käyttää kaikkinaisiin tarpeisiin, niin niille, jotka himoitsevat voittoa voivat ne tuottaa kauniita summia, kun ne myöddään vieraille kauppamiehille. Toiset rakentavat aluksia siten, että he sitovat laudat yhteenkierretyillä ja silotetuilla eläinten jänteillä, semminkin poroista saaduilla, jotka saavat kuivua auringossa ja ilmassa. Mutta nämä jänteet on, kuten eräs laji tappuroita, eroitettu hienommista, joista erikoisen menetelmän avulla valmistetaan lankaa (kuten pellavanvalmistuksessa karkeammat syyt poimitaan pois). Tästä puhutaan myöhemmin. Kaikki alukset, olkoot ne valmistetut mitenkä hyvänsä, sivellään huolellisesti honkapuusta valmistetulla tervalla (jota on tyhjentyvätön varasto tässä maassa) ja varustetaan, mikäli tarve vaatii, sisä- ja ulkopuolelta tukevilla puuvaarnalujitteilla. Ne alukset, jotka on tarkoitettu kestämään meren aaltoja, tehdään joksenkin lyhyiksi eikä varsin syviksi, mutta sitävastoin joltisenkin leveiksi laitojen välillä, kaikki ottaen huomioon sellaiset suhteet, jotka tekevät purjeiden käytön myrskyssä mahdolliseksi. Tämä laivarakenne riippuu siitä, että aallot ovat pieniä ja kuohuvia merenpinnan alla olevien karien vaikutuksesta. Nämä veneet antavatkin myöten aaltojen hyökkäyksille kuin nahkasäkki, koska ne eivät ole kokoonpannut kovalla ja

taipumattomalla raudalla, vaan pehmeillä ja sitkeillä vitsoilla ja jänteillä. Ja pitkän aikaa ovat ne, sen tervan takia, jolla ne on imeytetty, käyttökelpoisia huolimatta elementtien haitallisesta vaikutuksesta. Ankkureina käytetään käyriä juuria lujista puulajeista, joihin painoksi kiinnitetään raskaita kiviä, sekä köysiä haapa- taikka koivuntuohesta, niin pitkiä, kuin ankkuritouviksi tarvitaan. Edelleen käyttävät he purjeiksi villakankaita taikka eräiden puulajien kuorta, tätä enimmäkseen seisovissa vesissä, toisinaan, vaikka hyvin harvoin, myöskin avoimella merellä. Tällaista alusta nimitetään **k u u t i k s i** (scutha); toisia, pitkänomaisia veneitä, joita käytetään Perämerellä (Pohjanlahdella) ja makeavetisissä vesistöissä, nimitetään **h a a p i o i k s i** ja valmistetaan ne taidokkaasti käyttämättä minkäänlaista rautaa. Mutta kuten nämä venheet ovat huomattavan pitkiä, ovat ne myöskin hämmästyttävän nopeita, niin että ne näyttävät lentävän eteenpäin pienimmästäkin aironvedosta. Niitä käytetään pääasiallisesti vuolaissa viroissa, jotka syöksyvät ales korkeammilta seuduilta, sekä kesäkalastuksessa. Sellaisessa aluksessa suoritin minä vuonna 1518 vaarallisen matkan ales tuntureiden välissä virtaavia virtoja ja olin pakoitettu, suorittaakseni minulle uskotun virallisen tehtävän, panemaan henkeni ja menestykseni niin heikon lastun varaan. Ja sitä uskaliaampi oli tämä matka, kun siellä täällä rannoilla näki pystytettyjä merkkejä osoittamassa, että tunnettuja henkilöitä tässä oli hukkunut kuohuvaan koskeen.»

»Niistä aluksista, jotka vanhastaan ovat käytännössä Pohjolassa, sekä niiden muodosta ja käytöstä. — — — Mitä nyt tulee niiden alusten muotoon, jotka vanhastaan ovat käytännössä Pohjolassa, niin tehdään ne leveiksi taikka pitkänomaisiksi, riippuen siitä, ovatko aallot lyhyitä taikka pitkiä. Niin on Valtameressä Norjan puolella samoin kuin Espanjan meressä pitkät aallot ja soveltuu siitä syystä pitkille ja leveille aluksille. Siinä meressä sitävästoin, joka huuhtoo Göötan- ja Sveeanmaan rannikkoja, on alusten, semminkin lastialusten, oltava lyhyitä ja leveitä; täällä on nimittäin merenkäynti tiukkaa, aallot jyrkkiä, taajaan kuohuvia. Vanhoihin aikoihin oli tavallista, että jokaisella maakunnalla, myöskin niillä, jotka eivät ulottuneet mereen asti, oli laivansa ja kaikki niiden tarpeet säilytettyinä

jossakin varmassa satamassa rannikolla, useinkin katetuissa vajoissa rannalla, kuten minulla itselläni on ollut tilaisuus huomata Norjan ja myös Ruotsin rannikoilla. Tarpeen tullen varustettiin nämä alukset välttämättömillä varustuksilla, elintarpeilla ja aseistetulla miehistöllä, niin hyvin kuin siihen aikaan kyettiin, jonka jälkeen ne työnnettiin mereen ja lähetettiin sotaan, useampia taikka harvempia, aina riippuen ruhtinaan käskystä. — — —»

»— — Edelleen ovat haapiot käytännössä pohjoisten kansojen keskuudessa, koska ne niin helposti valmistetaan kovertamalla suuria honka- taikka tammirunkoja. Niihin voi mahtua 20 jopa 30 miestä. Niitä, jotka ovat pienempiä, käytetään kalastukseen. — — —»

Tilanne ei kuitenkaan ollut aivan samanlainen Suomessa ja Ruotsissa. Kaikesta päättäen Suomessa tähän aikaan merenkulku ei ollut joutunut siinä määrin hansalaisten haltuun, kuin Ruotsissa. Ruotsin valtakunnan ulkopolitiikan painopiste oli idässä, Venäjää vastaan, ja Suomi oli tämän painopisteen pääasiallinen kantaja. Suomessa valmistettiin ja Suomesta käsin varustettiin suurimmaksi osaksi sotaretket Venäjää vastaan, Suomessa rakennettiin ja koottiin näissä sodissa tarvittavat kuljetuslaivastot. Kotimainen laivanrakennus säilyi niinollen Suomessa häviöltä. Ruotsin unionisodat sitävastoin käytiin melkein yksinomaan maasotina — nykyisen Etelä-Ruotsin maakunnat olivat silloin vielä Tanskaa. Kun esim. Kaarle Knuufinpoika 1452 tarvitsi sotalaivoja turvaksi tanskalaisten hyökkäyksiä vastaan sai hän Suomesta avukseen 45 suurempaa alusta, hulkkia ja kreijaria¹, ja kun Kustaa Vaasa ryhtyi rakennuttamaan Ruotsille sotalaivastoa, hankki hän suurimman osan rakennusmiehistöstä Suomesta, koska kelvollisia laivakirvesmiehiä ei ollut Ruotsista saatavissa.² Ne »syötävät tavarat», elintarpeet y.m., jotka Ruotsin pääkaupunki hansanvallan aikana Suomesta sai, kuljetettiin Tukholmaan epäilemättä etupäässä suomalaisilla aluksilla, koska Tukholmalla ei ollut omaa

¹ Axel Zettersten, »Svenska flottans historia åren 1522—1634» I, sekä »Svenska flottans historia åren 1634—80» II, I, s. 3.

² Zettersten, m. t., I, s. 244.

kauppalaivastoa ja koska hansalaiset laivat tuskin tällaista pikuliikennettä välittivät. Suomalaisia aluksia tarvittiin niinkään huolehtimaan Lounais-Suomen kaupunkien ja Pohjanperän välisestä tavaravaihdosta, samoin tarvitsi Ahvenanmaan, Lounais- ja Etelä-Suomen saaristo itseään varten aluksia. Ruotsissa tällaista paikallista rannikkoliikennetarvetta ei ollut läheskään samassa määrässä, kuin Suomessa.

Varmana niinollen voidaan pitää, että hansanvalta ei yhtä lamaannuttavasti tuntunut Suomen merenkulussa ja laivanrakennuksessa, kuin Ruotsin.

Ennen Kustaa Vaasaa ei Ruotsilla ollut mitään vakinaista sotalaivastoa. Valtakunnan rannikkoalueet oli jaettu laiva- eli pursikuntiin, jotka tarpeen tullen olivat velvolliset varustamaan ja miehittämään määrätyn luvun aluksia. Alukset olivat varsin pieniä; talven tullen ne vedettiin maihin kotisatamissaan. Suomessa ainakin Lounais-Suomella oli velvollisuus laivakunnittain hankkia aluksia ja miehiä; Pohjanmaata ei mainita laivakuntiin jaetuksi ja koska Länsi-Pohja nimenomaan oli vapautettu laivavelvollisuudesta on todennäköistä, että myöskin Pohjanmaa, joka tavallisesti rinnastettiin Länsi-Pohjaan, oli siitä vapaa.¹ — Tällaiseen vanhanaikaiseen järjestelmään perustuva meripuolustus ei riittänyt valtakunnan turvaamiseksi taistelussa vakinaisilla laivastoilla varustettuja naapureita vastaan. Valtakunnanrakentaja Kustaa Vaasa ryhtyi niinollen rakentamaan Ruotsille varsinaista sotalaivastoa. Aluksi hänen täytyi ostaa laivoja, Lyypekiltä, Hollannista, Bremenistä y.m.² Kuten edellä jo mainittiin, ei Ruotsissa ollut kunnollisia laivakirvesmiehiä, vaan Kustaa Vaasa lienee saanut ne etupäässä Suomesta. Vuonna 1532 kuningas hankki 2 laivakirvesmiestä Danzigista. Vasta 1537 Lyypekin kanssa solmitun rauhan jälkeen Kustaan laivanrakennukset pääsivät suurempaan vauhtiin, eikä Eerik XIV enää ostanut ulkomailta yhtään sota-alusta.³ Erik XIV:n aikana Ruotsin sotalaivastoon tuli 10 suurta, 45 keskikokoista, 46 pientä sekä 25 lastialusta. Suuriksi luettiin Kristiina kuningattaren aikaan asti ne laivat, jotka olivat vähin-

¹ Zettersten, m. t., I, ss. 1—2.

² Zettersten, m. t., I, s. 343.

³ Zettersten, m. t., I, ss. 244, 343.

tään 200 lästin kantoiset (n. 130—168 jalkaa pitkiä), ja joissa oli vähintään 75 laivamiestä (kravelit, parkit), keskikokoiset kantoivat 100—200 lästiä ja oli niissä 30—70 laivamiestä (parkit, kaljuunit, hulkit, bojortit, kaleijat, pinkit), pienet olivat alle 100 lästin kantoisia, laivamiehistöön kuului alle 30—40 miestä (pinassit, bojortit) ja lastialukset olivat erikokoisia (koggit, flöitit, strussit, proomut, lotjat).¹

Kustaa Vaasan laivanrakennuksista kertoo Olaus Magnus m. m. seuraavaa.² »Yksi Ruotsin kuningas Kustalle kuulunut sotalaiva oli niin suuri, että hän saattoi lähettää sen liikkeelle 1,000 sotamiehellä ja 300 merimiehellä miehitettynä, — jotka jälkimäiset samalla ovat erinomaisia satureita. Paitsi tätä oli hänellä myöskin muita suunnattomia aluksia meritaisteluita varten. Tämä kuningas oli myöskin ensimmäinen, joka — n. vuonna 1540 — göötain ja sveeain vesillä käytti kaksi-, kolmi- ja nelisoutuisia, jotka hänen anteliasta palkkaa vastaan palvelukseensa ottamat venetsialaiset laivanrakentajat olivat valmistaneet. Tällä oli hänellä mielessä nopeammin voida kurittaa taikka vangita ne moskovalaiset ja eestiläiset merirosvot, jotka vähänväliä rikkoivat aselevon ja hyökkäsivät hänen maihinsa. Myöskin hänen valtikkansa alle kuuluva Suomen kansa (*gens uae Finnonica*) on niin kyvykäs kirvesmiehen taidossa, että se osaa rakentaa aluksia, jotka ovat yhtä vahvoja ja kestäviä, niin ehkäpä vielä parempia kuin ne, jotka olen nähnyt venetsialaisten rakentavan loistavine kykyineen tällä alalla. Kuitenkaan he tuskin tekevät työtä yhtä joutuisasti kuin venetsialaiset ja mahdollisesti myöskin genovalaiset — —.»

Kustaa Vaasan nuoremmat pojat jatkoivat sotalaivaston kehittämistä ja sotalaivojen rakentamista — Juhana III:n aikana niitä tuli laivastoon 163 ja Kaarle IX aikana 216³ — ja kaiken aikaa Suomella ja suomalaisilla oli suhteellisen huomattava osuus tässä rakennustyössä. Valtakunnan ulkopolitiikan pääkohteena oli edelleenkin, Stolbovan rauhaan asti 1617, Venäjä, jotenka Suomi, Venäjää vastaan suuntautuvien sotaliikkeiden lähtö-

¹ Zettersten, m. t., I, ss. 371, 330—335.

² Olaus Magnus, m. t., II osa, X kirja, 3. luku.

³ Zettersten, m. t., I, ss. 371—73.

kohtana, oli myöskin tärkeä laivaston tukikohta. Kuvaavaa tilanteelle on, että Ruotsin valtakunnan ensimmäinen amiraali Klaus Eerikinpoika Fleming (1568—95) oli suomalainen ja oleskeli myös enimmäkseen virkatehtäviensä takia Suomessa.¹

Suomen suuri merkitys Ruotsin valtakunnan meripuolustuksessa tähän aikaan ilmenee tarkastettaessa valtakunnan sotalaivaston rakennuspaikkoja. Näitä oli pääasiassa kahdenlaisia: laivatarhoja, jonkunlaisia laivastoasemia, joissa oli vakinainen, verraten suurilukuinen miehistö alusten rakennusta, korjausta ja purjehduskuntoon saattamista varten; toisarvoisia olivat »vistämöt» eli »bankstadit». Tukholman laivatarhassa oli 1545—1634 vuosittain keskimäärin 100—200 henkeä työssä², 1604 oli Helsingin laivatarhassa kapteeni, laivuri, kirjuri, profossi, seppä, 2 hampunkehrääjää ja 30 laivamiestä, Turun laivatarhassa kapteeni, laivuri, rakennusmestari sekä 21 laivakirvesmiestä, laivamiestä, sydenpolttajaa y.m. ja Viipurin laivatarhassa 2 kapteenia, 4 laivuria, 1 kirjuri, 2 rakennusmestaria, seppä, 2 hampunkehrääjää, sorvari, 9 laivakirvesmiestä ja 42 laivamiestä³. Laivatarhat olivat pitkäikäisiä. Laivatarhojen ohella rakennettiin aluksia myös veistämöillä eli »varveilla», joista Suomessa olevia useinkin nimitettiin »bankstadeiksi». Veistämöt olivat useinkin lyhytikäisiä, tilapäisluontoisia, joissa työtä tehtiin vain joitakin vuosia, taikka ajoittain, tarpeen tullen.

Laivatarhoja mainitsee Zettersten vuodesta 1540 Stolbovan rauhaan asti kaikkiaan valtakunnassa olleen kuusi, joista neljä Suomessa, nim. Turussa, Viipurissa (perustetut n. 1540), Helsingissä (1555) ja Käkisalmissa (mainitaan jo 1582, tuli vakinaiseksi 1611). Ruotsissa oli vain kaksi, Tukholman ja Kalmarin Stolbovan rauhan jälkeen, ennen vuotta 1634 perustettiin kolme uutta laivatarhaa; näistä ei mikään ollut Suomessa. Ne olivat Gööteporin, Riian ja Elbingin laivatarhat.⁴

Zetterstenin⁵ tietojen mukaan 1500—1634 Ruotsin valta-

¹ Zettersten, m. t., I, s. 5.

² Zettersten, m. t., I, ss. 249—50.

³ »Skeppgårdshandlingar», Ruotsin laivastoarkisto.

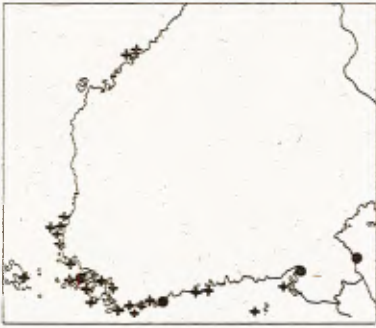
⁴ Zettersten, m. t., I, s. 222.

⁵ M. t., I, ss. 287—88 sekä 314—19.

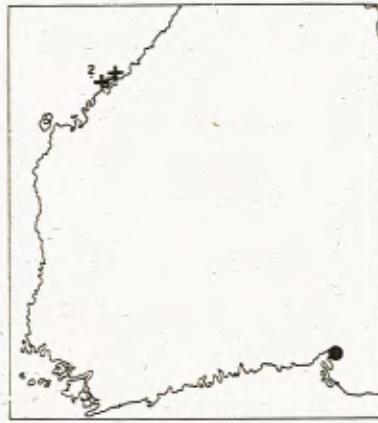
kunnassa oli kaikkiaan 33 veistämöä, joista yhtäikaa työssä n. 7. Lisäksi oli muutamia, aivan tilapäisiä veistämöitä. Näistä 33 veistämöstä oli 11 Suomessa, nim. seuraavat: Porin (ensimmäisen kerran mainitaan se 1552), Luvian (1588), Rauman (1579), »Lektisin» (1588; Zettersten ilmoittaa sen olevan saman kuin »Laitio i Wirmo»), Rymättylän (1588), Angelniemen (1578), Tammisaaren (1565), Kalfön (1572) Siuntiossa, Porvoon (ja Emsalön, 1604), Kastelholman (1552) ja Pohjanmaan (Pietarsaaren; 1580). Ruotsin laivastoarkistossa säilytetyissä laivatarhapapereissa (Skeppsgårdshandlingar), jotka alkavat 1541, mutta jotka ainakaan alussa eivät ole täydellisiä (1541—57 kokoelmaan sisältyvät vain Tukholman laivatarhaa käsittelevät asiakirjat), mainitaan seuraavat suomalaiset laivaveistämöt ja »bankstadit». Kalfön Siuntiossa (ensi kerran 1572), Angelniemen (1572; näkee myös laivatarhana), Piikkiön (1578), Porin (1578), Pohjanmaan (1588—90), Luvian (1588—90), »Lattisen» (1588—90; »I När Finlandh», on kai sama, kuin Zetterstenin mainitsema »Lektisin» veistämö Mynämäellä), Rymättylän (1588—90), Raaseporin (1604), Porvoon (1604), Emsalön (1604), Rauman (1604; myös Pyhärannan), Quiffuelaxin (1604; todennäköisesti Kuivalahti Luvian ja Rauman välillä, nyk. Irjanteessa), Kemiön (1604) Uudenkirkon (1604), Paraisten (1604), Pohjan (1604), »Dijkilaxin» (1604; Viipurin tienoilla), Rokkalan (1604), ja toinen Pohjanmaalla (1604). Käkisalmissa oli veistämö ja laivatarha (mainitaan ensikerran 1582) ennenkuin siitä 1611 tuli vakinainen laivatarha, Munkkiniemen (1604). Zetterstenin mainitsemia Tammisaaren ja Kastelholman veistämöitä ei laivatarhapapereissa esiinny. Se arkki, jossa mainitaan Piikkiön veistämö, on revitty rikki; ainakin kolmen veistämön nimet ovat olleet repeytyneessä lehden osassa. Laivatarhapapereissa mainitaan niinollen 21 suomalaisen veistämön ja »bankstadin» nimet, joiden lisäksi Zettersten mainitsee Kastelholman ja Tammisaaren veistämöt. Useat laivatarhapapereissa esiintyvistä veistämöistä ja semminkin »bankstadeista» mainitaan vain kerran; ne olivat todennäköisesti aivan lyhytikäisiä.

Vuosina 1588—89 rakennettiin Suomessa paljo lotjia ja proomuja sotaväen kuljetusta varten Venäjän sodassa muuallakin, kuin kruunun varsinaisilla veistämöillä ja laivatarhoissa. Vuodelta

1589 on Ruotsin laivastoarkistossa jonkun kirjurin tekemä luettelo lotjista jotka tehtiin Suomessa vuonna 1589, »Register upå the lodior som giordes i Finland pro anno 1589». Näistä lotjista oli Pohjanmaalta 20, Ala-Satakunnasta 10, Pohjois-Suomesta («Pohjois-Suomen» kihlakunta Varsinais-Suomessa) 7 ja 1 proomu, Etelä-Suomesta («Etelä-Suomen» kihlakunta Varsinais-Suomessa) 9 sekä 1 proomu ja 1 sota-alus. Samassa luettelossa mainitaan 1588—89 Turun laivatarhassa, Rauman luona, Pohjanmaalla, Sipoossa, Esipoossa, Porissa, Rymättylässä ja »Lattisissa» rakennetuksi kaleija kussakin paikassa. Rekisterissä mainituista lot-



Kruunun laivatarhat ● ja -veistämöt sekä »bankstadit» + Suomessa Kustaa Vaasan ajasta vuoteen 1634



Kruunun laivatarhat ● ja -veistämöt + Suomessa 1634—1680. Zetterstenin mukaan

jista »olen minä Christof. Andersson päällysmies vastaanottanut ja hyväksynyt vuonna 89 sinä 2 heinäkuuta» seuraavat: Pohjanmaalta: Kyröstä 3, Pietarsaaresta 2, Limingasta 2; Ala-Satakunnasta: Närpiöstä (!) 2, »Mesbijstä» 1, nimi mahdoton lukea 1; »Pohjois-Suomesta»: Uudestakirkosta 2, sekä lisäksi useita nimeltä mainituilta henkilöiltä. Samana vuonna on Oluff Staf-fansson vastaanottanut lotjia seuraavan luettelon mukaan: »Rangis 1, Kimitto 1, Pargas 1, Sangis 1, Luffuia 1, Rijmitto 1, Köörä 2, Vöörä 2, Naugus 1, Saugus 1, Korppä 1, Norbotnisk 1, Närppis 1, Mesbij 1, Lijnamä 1, Kimtto 1, 1 Proom, Pargas 2,

Korppo 1, Liinamaa 1, Limingo 1.» Lotjiin kuului ankkuri, touvi, purje, staagi y.m.s.

Vuonna 1604 oli Suomessa myöskin vilkasta laivanrakennustoimintaa. Laivatarhapapereissa mainitaan Ruotsissa vain Ruotsin molempien, Tukholman ja Kalmarin, laivatarhojen olleen työssä; Suomessa tehtiin töitä Turun, Helsingin ja Viipurin laivatarhoissa — siis kaikissa silloin Suomessa olevissa — ja lisäksi monella veistämöllä ja »bankstadilla». Veistämöistä olivat töissä Pohjanmaan, Luvian, Rauman, »Lattisin», Rymättylän, Raaseporin ja Porvoon, »bankstadeista» Emsalön, Kuivalahden, Kemiön, Uudenkirkon, Paraisten, Pohjan, »Dijkilaxin», Rokkalan, Munkkiniemen ja Pohjanmaan. Esim. Munkkiniemen »bankstadissa» oli talven aikana töissä kapteeni, 2 laivuria, rakennusmestari, seppä, 20 laivakirvesmiestä ja 40 laivamiestä, Emsalössä kapteeni, 2 laivuria, rakennusmestari, seppä, 18 laivakirvesmiestä ja 34 laivamiestä, Raumalla 4 päällysmiestä, seppä ja 44 kirves- ja laivamiestä, Luviolla 4 päällysmiestä, seppä ja 27 kirves- ja laivamiestä, Rymättylässä 4 päällysmiestä, 46 kirves- ja laivamiestä, Pohjanmaan veistämössä ja »bankstadissa» yhteensä 2 laivuria, 2 rakennusmestaria, 2 seppää, 14 laivakirvesmiestä ja 4 laivamiestä.

Vuonna 1613 rakensi kapteeni Christopher Ohlson Pohjanmaan veistämöllä 9 lotjaa. Seuraavana vuonna rakennettiin Pohjanlahden maakunnissa 30 lotjaa: Helsinglandissa 7, Medelpadissa 3, Ängermanlandissa 6, Länsipohjassa 6 ja Pohjanmaalla 8, joista 4 Pohjoisessa ja 4 Eteläisessä voutikunnassa. Todennäköisesti ei ainakaan kaikkia näitä lotjia rakennettu kruunun veistämöillä. Jokaista lotjaa kohden kruunu hankki 1½ kippunaa hampua, 250 kyynärää purjekangasta, 2 lästiä tervaa ja 2 laivamiestä.

Ruotsin laivastoarkistossa säilytetyistä asiapapereista ei selviä, kuinka paljo aluksia laivastoa varten Suomessa käsillä olevana aikakautena rakennettiin. Mainitussa arkistossa säilytetyssä Zetterstenin käsikirjoituskokoelmassa on 7. niteessä laivaluettelo vuosilta 1522—1634, jossa on luetteloitu 738 Ruotsin laivastoon tullutta alusta, joista 49 isoa, 185 keskikokoista, 461 pientä sekä 43 lastialusta — näihin ei ole voitu lukea 1588—89, ja 1604 vuosien lotjarakennuksia. Luettelo on todennäköisesti

varsin täydellinen, mutta puuttuu useimmista aluksista ilmoitus rakennuspaikasta. Luettelosta olemme löytäneet 37 Suomessa rakennetuksi ilmoitettua alusta, joista 1 suuri, 9 keskikokoista, 25 pientä ja 2 lastialusta — varmasti vain pieni osa Suomessa rakennetuista, koska Zetterstenin teoksessa mainitaan nimeltä esim. 5 Pohjanmaan veistämöllä rakennettua alusta, ja laivaluettelossa vain yksi mainitaan siellä rakennetuksi. Näistä oli Viipurissa rakennettu 7 (1 suuri ja 4 keskikokoista), Turussa ja Porissa kumpaisessakin 5, Helsingissä ja »Suomessa» kumpaisessakin 3, Kastelholmassa, Halikossa (Angelniemen veistämöllä), Rymättylässä ja Porvoossa jokaisessa 2, sekä Ahvenamaalla, »Pohjanmaalla», »Lattisissa», Tammisaaressa ja Emsalössä jokaisessa 1. Zettersten¹ ilmoittaa, että pikkualukset rakennettiin etupäässä Suomessa.

Suomen osuus Ruotsin valtakunnan sotalaivarakennuksissa tähän aikaan oli todellisuudessa vieläkin suurempi, kuin mitä Suomessa olevien laivarakennuspaikkojen suhteellisen suuresta lukumäärästä ilmenee, sillä Ruotsissa olevissa laivaveistämöissä työskenteli suuri joukko Suomesta tuotuja kirvesmiehiä. Aikaisemmin olemme jo maininneet, että Kustaa Vaasa, aloittaessaan laivaston rakentamisen, lienee saanut laivakirvesmiehet etupäässä Suomesta. Eerik XIV:llä oli 1565 Tukholman laivatarhassa 133 ylimääräistä laivakirvesmiestä, jotka osaksi olivat Turun ja Kyminkartanon lääneistä, vuosina 1564—66 oli Vestervikin veistämöllä töissä 116 miestä, joista 25 oli suomalaista laivakirvesmiestä.² Juhana III käski 1569—75 Suomen käskynhaltijoita hankkimaan niin monta laivakirvesmiestä kuin suinkin voitiin löytää Suomen rannikkolääneissä Turusta Viipuriin ja lähettää ne Tukholmaan; myöskin lähetti hän Suomeen kapteeneja (höfvidsmän) erikoisesti tätä tarkoitusta varten. Vuonna 1576 lähetti hän Suomeen kapteeni Hans Jonssonin ulosottamaan muutamia nuoria miehiä laivakirvesmiehiksi Tukholman laivatarhaan ja 1577 lähetti hän kiertokirjeen 5 voudille Suomessa samasta asiasta. Vuosina 1576 ja 1577 hankit-

¹ M. t., I, s. 336.

² Zettersten, m. t., I, ss. 244 ja 293 sekä »Skeppgårdshandlingar», Ruotsin laivastoarkisto.

tiin Suomesta myöskin sahaajia ja seppiä.¹ Laivatarhaluetteiloissa mainitaan 1575 47 kirvesmiestä Korppoosta, Kemiöstä ja muualta Lounais-Suomesta työskennelleen Tukholman laivatarhassa. Asiapaperit varmasti kertovat vain osasta niitä tapauksia, jolloin suomalaisia kirvesmiehiä Ruotsin veistämöillä on käytetty.

Stolbovan rauhan jälkeen alkaneena Ruotsin valtakunnan suuruuden aikana valtakunnan ulkopoliittinen painopiste siirtyi idästä, Venäjältä, etelään, Saksaan ja Puolaan. Samalla Suomi jäi syrjään, myöskin valtakunnan laivaston alustenhankkijana. Zettersten mainitsee 1634—80 Suomessa enää vain yhden laivatarhan, Viipurin, ja kaksi veistämöä, Kruunupyyn ja Pietarsaaren. Pietarsaaren veistämöllä rakennettiin 1680 12 lastialusta. Viipurin laivatarhan rakennuksista ei ole mitään tietoja. Kruunupyyn veistämöllä 1673—80 rakennetuista aluksista oli vain yksi sotalaiva, muut olivat lastiäluksia, kuutteja ja bojortteja.² — Juutinrauman taistelun jälkeen 1658 ruvettiin panemaan pääpaino suurten laivojen rakentamiseen. Kun nämä rakennettiin etupäässä tammesta, ja sitä rakennusainetta oli Suomessa vain vähän saatavissa, jäi Suomi sitäkin enemmän syrjään. Amiraali Hans Wachtmeisterin 1679 tultua 1633 perustetun amiraliteetin johtoon, luovuttiin hänen mielipiteensä mukaan kokonaan honkalaivojen rakentamisesta sota-aluksiksi.³

Kun Kustaa Adolfin aikana laivaston miehitysjärjestelmää ruvettiin muuttamaan sotaväenotosta ruotujaon kannalle, toteutettiin tämä uusi järjestelmä ensiksi kahdessa Suomen maakunnassa, Uudellamaalla, Turun ja Porin läänissä ja Ahvenanmaalla sekä yhdessä Ruotsin maakunnassa, Uplannissa. Vuonna 1623 Uusimaa asetti 1, Turun ja Porin lääni 1, Ahvenanmaa 1 ja Uplanti 1 laivamieskomppanian, kussakin 400 laivamiestä. Tämä laivamiesruotujako ulotettiin vasta 1634 muihin valtakunnan rannikkoalueisiin, paitsi Pohjanmaalle, jossa se otettiin käyttöön vasta 1674. Kaupungit sitoutuivat 1631 vuoden valtio-

¹ Zettersten, m. t., I, ss. 244—46.

² Zetterstenin käsikirjoituskokoelmat Ruotsin laivastoarkistossa, 7. nide, laivalista vuosilta 1635—80, ja Zettersten, m. t., II, ss. 313—14.

³ Zettersten, m. t., II, 319, 204 ja 633.

päivillä pitämään 1,200 laivamiestä vapautuen siten uloskirjoituksesta.¹

Vuonna 1672 amiraliteettikollegi oli vaihtanut sotakollegin kanssa muutamia laivamiestiloja Uudellamaalla Kruunupyyn sotamiesruotuihin, ja sopinut Kruunupyyn ruotutalonpoikien kanssa siitä, että nämä pitävät 30 laivakirvesmiestä vakinaisesti Tukholman laivatarhassa. Tukholman laivatarhan kirvesmiesten lukumäärä oli tänä aikakautena n. 100, jotenka suomalaiset kirvesmiehet muodostivat lähes $\frac{1}{3}$ laivatarhan kirvesmiesten määrästä.² — Myöhemmin myöskin Pietarsaari asetti laivamiesten asemesta 40 kirvesmiestä. Karlskronan sotasataman veistämöllä, jonne Tukholman laivatarhan veistämö, kun se 1680 ensin oli muutettu Riikaan, lopulta, kehityksen siirtäessä poliittisen painopisteen yhä enemmän etelään, oli sijoitettu, työskenteli niinollen ruotsinvallan loppuun asti 70 suomalaista laivakirvesmiestä.³

Olemme viivähtäneet tarkastamassa Ruotsin valtakunnan sotalaivaston rakentamista sekä sitä osuutta, mikä Suomella tässä työssä oli. Tämä on ollut tarpeellista useastakin syystä. Kauppalaivaston kehityksestä ja rakennuksista ei vielä 1500-luvulta ole muuta kuin aivan hajanaisia tietoja, ja koska vielä siihen aikaan ei ollut mitään tarkkoja rajoja ja suuriakaan eroituksia sotalaiva- ja kauppalaivatyyppien ja -rakennusten välillä, kuvastavat sotalaivarakennuspaikkojen sijoitukset jossain määrin laivanrakennuksen yleistä levenemistä. Laivatarhoissa, veistämöissä ja »bankstadeissa» kirvesmiehet ja kotimaiset laivanrakentajat oppivat uusia rakennustapoja ja tottuivat rakentamaan suurempia ja parempia aluksia ulkomaisten laivakirvesmiesten ja rakennusmestarien johdolla. Olaus Magnus kertoo Kustaa Vaasan hankkineen maahan rakennusmestareita Venetsiasta asti — myöhemmin tätä hänen kertomustaan hartaasti käytetään selittämään pohjalaisten taitoa laivanrakennuksessa, milloin ei tyydytä yksinkertaisesti oletamaan sitä synnynnäiseksi taipumukseksi —, mikä tuskin pitänee paikkaansa, koskei Zettersten siitä mitään mainitse. Mutta ainakin hansakaupun-

¹ Zettersten, m. t., II, ss. 63—64 ja 122—23.

² Zettersten, m. t., II, ss. 64 ja 153.

³ Tuneld, m. t., vuodelta 1794, s. 387, ja Zettersten, m. t., II, s. 160.

geista Kustaa Vaasa sai laivakirvesmiehiä, Kustaa Aadolfin ja Kristiina-kuningattaren aikana laivarakennusmestareita tuotiin Hollannista, 1658 Lontoossa pestattiin 41 laivakirvesmiestä, 41 laivakirvesmiehen apulaista, 4 kvartesmannia y.m. ja seuraavana vuonna Ruotsin palvelukseen astui kuuluisa englantilainen laivarakennusmestari Francis Sheldon, joka viipyi Ruotsissa vuoteen 1677 asti.¹

Ruotsin valtakunnan sotalaivaston rakennuksen tarkastelu osoittaa niinkään kieltämättömästi, että Suomi Kustaa Vaasan ja ehkä vielä hänen poikiensakin aikana oli huomattavasti Ruotsin edellä laivanrakennuksessa yleensä ja siis epäilemättömästi myöskin merenkulussa, todennäköisesti aikaisemmin esitettyjen olosuhteiden vaikutuksesta.

Tutkimuksellemme mielenkiintoisin, tästä tarkastelusta ilmi-käyvä tosiseikka, on kuitenkin se, että laivanrakennuksen vielä 1500-luvulla on täytynyt Etelä-Suomessa olla paljoo kehittyneemmän, kuin Pohjanmaalla. Jo ennen Kustaa Vaasan aikaa Lounais-Suomi oli jaettu laivakuntiin ja jo 1623 Lounais- ja Etelä-Suomessa oli 3 laivamieskomppaniaa, jotavastoin Pohjanmaalla tuskin lienee laivakuntia koskaan ollut ja laivamiesruotuihin Pohjanmaa, kuten sanottu, jaettiin vasta 1674. Kun Kustaa ja hänen poikansa hankkivat Ruotsiin laivakirvesmiehiä Suomesta, ei niiden joukossa koskaan mainita kirvesmiehiä Pohjanmaalta. Ellei niiden kotipaikka ole tarkemmin määritelty — Korppoosta, Kemiöstä, Turun ja Kyminkartanon lääneistä y.m. — ilmoitetaan niiden olevan »Finlandhista», johon nimitykseen siihen aikaan — vieläpä 1700-luvullakin — ei sisältynyt Pohjanmaata. Pohjanmaata nimitettiin silloin yleisesti Pohjanperäksi, »Norrbotn», Pohjanmaaksi, »Norrländ» taikka Itä-Pohjaksi, »Österbotn», Länsi-Pohjan vastakohtana. »Nor-Finlandh», joka sen ajan asiakirjoissa usein esiintyy, ei ollut Pohjois-Suomi, Pohjanmaa, vaan Varsinais-Suomen kihlakunta, samoin kuin »Syd-Finlandh». — Kustaa Vaasan ja Eerik XIV:n aikana ei Pohjanmaalla mainita olleen ainoatakaan kruunun laivatarhaa, veistämöä taikka edes »bankstadia», jotavastoin Etelä-Suomessa oli kolme laivatarhaa ja yhtä monta veistämöä. Vuoteen 1634

¹ Zettersten, m. t., II, ss. 53, 89 ja 625.

mainitaan Etelä-Suomessa neljä laivatarhaa ja 21 veistämöä ja »bankstadia», Pohjanmaalla vain kaksi, joista toista nimitetään vuoroin veistämöksi ja »bankstadiksi», toista vain »bankstadiksi».

Voimme niinollen empimättä sijoittaa myyttien joukkoon vanhan perinnäiskäsityksen pohjalaisten ikimuistoisista ajoista peritystä kirvesmiestaidosta ja todeta, ettei pohjalaisten sittemmin niin kuuluisaksi tullut laivanrakennus ole perustunut tälle olemattomalle pohjalle. Oivallisia, kautta Ruotsin valtakunnan tunnettuja laivakirvesmiehiä 1500-luvulla olivat Lounais- ja Etelä-Suomen rannikko- ja saaristoalueen asukkaat. Siitä huolimatta tällä alueella ei ollut minkäänlaista merkitystä Ruotsin valtakunnan laivanrakennuksessa seuraavina vuosisatoina, senjälkeen kuin kruunun laivatarhat ja veistämöt sieltä 1600-luvun alkupuolella hävisivät. Ammattitaito on tietenkin tärkeä laivanrakennuksen kehityksen edellytys, ja siellä, missä ammattitaitoon liittyvät muut laivanrakennuksen syntymisen ja kehittymisen perustavat tekijät, on laivanrakennuksen kehityksen nopeus suurin ja tulokset parhaat. Mutta laivanrakennus on vain taito, joka voidaan oppia — samoinkuin unohtaa —, ja se opitaan siellä, missä laivanrakennuksen syntymisen ja kehityksen perustavat tekijät ovat olemassa, samoinkuin se unhotetaan siellä, mistä nämä perustavat tekijät häviävät. Perustavimpana tekijänä on — kuten tämän luvun alussa on huomautettu — laivaliikenne, s. o. liikennetarve, sen määrä ja laatu, sekä kehittyneemmän ja siis ylivoimaisemman liikennekilpailun puuttuminen. Toinen on laivanrakennuksessa tarvittavien raaka-aineiden saanti. Koska ilman muuta voimme olettaa, että ei ainakaan vielä 1500- ja 1600-luvuilla Suomen rannikoilla missään ollut puutetta laivanrakennukseen tarvittavasta metsästä, paitsi ehkä hetkellistä ja paikallista, metsäpalojen aiheuttamaa, joten siis tämä edellytys oli kaikkialla Suomessa yhtä suuressa määrässä olemassa, voimme jättää sen tässä tapauksessa, tutkiessamme syitä Suomen laivanrakennuksen keskittymiseen Pohjanmaalle, kokonaan tarkastelusta syrjään. Huomiomme on siis kiinnitettävä liikennetarpeen ja siihen vaikuttavien tekijöiden kehittymiseen, sekä kysymykseen liikennekilpailusta.

Kuten edellä jo on huomautettu, oli Ruotsin valtakunnan ulkomainen kauppa ja merenkulku Kustaa Vaasan aikaan asti suurimmaksi osaksi hansakaupunkien hallussa. Kun ottaa huomioon Suomen asutuksen harvuuden — S. G. Elmgren laskee Suomen asukasmäärän 1553 241,638 hengeksi¹ —, ulkomailta tuotavien tavaroiden kautta tyydytettävien tarpeiden vähäisyyden sekä vientitavaroiden laadun — turkistavaroita, kalaa, traania, voita y. m. on selvä, että laivaliikenne hansalaisten käymissä Suomen satamissa oli varsin vähäpätöinen. Poikkeuksena oli Viipuri, joka oli kukoistava Novgorodin ja hansakaupunkien keskeisen kaupan välityssatama², ja jossa laivaliikenne niinollen oli erinomaisen vilkas. — Tärkein tuontitavara ulkomailta oli suola. Koska se on välttämätön elintarve, tuotiin sitä suuret määrät Suomeen. Grotenfelt³ ilmoittaa sitä tulleen Turkuun 1539 3,455 tynnyriä, 1549 6,488 tynn., 1551 8,770 tynn., 1553 9,972 tynn., 1557 6,068 tynn., 1559 12,013 tynn., eikä suolan tuonti muutamaa vuosikymmentä aikaisemmin voinut olla sanottavasti pienempi. Suola on suurta tilaa ottava tavara; näiden suolamäärien kuljetukseen tarvittiin n. 200—800 lästiä laivatilaa, mikä senaikaisissa oloissa merkitsi huomattavaa laivastoa. Vientitavarat tuskin lienevät tarvinneet niin suurta laivatilaa, kuin suola ja muut tuontitavarat, josta syystä alusten ei tarvinnut saapua Suomeen tyhjinä tai puolityhjinä. Ennemmin on luultavaa, että ne lähtiessään eivät saaneet täyttä lastia.

Ruotsin valtakunnan ulkomaankaupassa ei tervalla enää 1600-luvun loppupuolella ollut huomattavaa osuutta; rauta, teräs ja muut metallit muodostivat suurimman osan viennistä. Kaarle XII:n aikana laskee Emanuel Swedenborg tervan ja pien vientiarvon olleen n. 900,000 talaria, mikä oli 6.3 % koko viennistä. Välittömästi Uudenkaupungin rauhan jälkeen oli näiden tuotteiden vuosiviennin arvo Swedenborgin mukaan 450,000 talaria, eli 7 % viennistä; tilivuotena 1. 4. 1736—1. 4. 1737 tervan ja pien vienti oli arvoltaan 472,431 talaria eli vain

¹ »Historiallinen arkisto», V, S. G. Elmgren, »Finlands befolkning 1553 och 1560».

² Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 80—83.

³ Grotenfelt, m. t., ss. 30—31.

3.4 % viennistä — tervan hinta ulkomaanmarkkinoilla oli näihin aikoihin erinomaisen alhainen. Vuonna 1769 oli tervan ja pien vientiarvo 163,446 riikintalaria 23 killinkiä, 4.6 % koko viennin arvosta, ja 1774, ennen suurta tervanhintain nousua, oli tervan ja pien vientiarvo 261,795 riikintalaria 8 killinkiä, 6.7 % viennistä, 1777, tervanviennin ja hintain ollessa korkeimmillaan 605,811 riikintalaria 16 killinkiä, 13.9 % koko viennistä. Vuonna 1783 vientiarvo putosi 269,352 riikintalariin 46 killinkiin, 5.1 %iin koko viennistä. Siitä se vähitellen kohosi, ollen 1790 362,062 riikintalaria 28 killinkiä, n. 7 % viennistä (tarkkaa suhdelukua ei voida laskea, koska 1787 kokonaisviennin arvoon oli ruvettu laskemaan myöskin rahtitulot).¹

Kustaa Vaasa, joka oli vapauttanut Ruotsin valtakunnan Hansan poliittisesta vaikutuksesta, tahtoi vapauttaa myöskin valtakuntansa ulkomaisen kaupan Hansan vallasta. Hänen täytyi tähän päästäkseen turvautua erikoistoimenpiteisiin. Kustaa Vaasa avasi valtakuntansa ulkomaankauppatamat hollantilaisille, jotka jo 1487 olivat ensikerran käyneet Viipurissa² ja joilla korkealle kehittyneen merenkulkunsa ja kauppansa puolesta oli luonnolliset edellytykset esiintyä hansalaisten kilpailijoina. Suomen kaupunkien ulkomaankauppa jäi kuitenkin vielä pitkäksi aikaa pääasiallisesti Itämerelle, vanhoihin hansakaupunkeihin, Lyypekkiin, Stralsundiin, Danzigiin, Riikaan, Tallinnaan.³ Sikäli kun Suomen kauppa suuntautui Itämeren ulkopuolelle, oli se etupäässä hollantilaisten hallussa. Vuosina 1634—54 saapui Juutinrauman kautta Turkuun 113 hollantilaista, 17

¹ »Commerce deputationens protocoll och acter», Emanuel Swedenborgin memoriaali 5. 2. 1723, R.V.A.; »Kammar ekonomie och kommerce deputationens acter», 1738—39, R.V.A.; »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Handels balancen för år 1769», taulukko I, R.V.A.; »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, General sammändrag öfwer Sveriges exporter och importer 1774—1790», R.V.A.

² Ruuth, m. t., s. 70—71.

³ von Bonsdorff, m. t., s. 431, ilmoittaa Turkuun 1652 ulkomailta saapuneen 12 laivanlastia, arvoltaan 68,982 hopeataria, joista vain 2 Hollannista, arvoltaan 1,556 hopeataria, Lyypekistä 3, arvoltaan 65,470 hopeataria. Turusta lähti sam. v. 15 laivanlastia, arvoltaan 43,330 hopeataria, joista 4 Hollantiin, arvoltaan 16,756 hopeataria, 4 Lyypekkiin, arvoltaan 22,979 hopeataria.

suomalaista, 5 lyypekkiläistä sekä 1 ruotsalainen ja 1 englantilainen alus ja Viipuriin 351 hollantilaista, 55 lyypekkiläistä, 6 suomalaista ja 2 englantilaista.¹ — Vuonna 1561 joutui Tallinna Ruotsille, seuraavalla vuosisadalla myös useat muutkin hansakaupungit, jolloin valtakunnan edut eivät enää vaatineet niiden ja valtakunnan muiden osien kauppakaupunkien välisen kaupankäynnin ja merenkulun jarruttamista.

Kustaa Vaasa tahtoi kaikin keinoin ei vain heikentää hansalaisten kauppaa, vaan nimenomaan myöskin siirtää valtakunnan ulkomaisen kaupan ja merenkulun harjoittamisen valtakunnan omien kaupunkien ja kauppamiesten käsiin. Koska se ei voinut käydä luonnollisen kehityksen tietä, tarttui Kustaa Vaasa pakkokeinoihin päämääränsä saavuttamiseksi. Hän pani niinollen alulle sen kaupan ja merenkulun järjestely- ja suojeleohjelman, joka seuraavalla vuosisadalla kehittyi tarkasti harkituksi järjestelmäksi. Kustaa Vaasa pani 5 % tullin saksalaisten ja muitten muukalaisten maahantuomille tuotteille, käski yksinkertaisesti kaupunkien porvareiden rakentaa ulkomaanpurjehtijoita, mieluummin sellaisia, joilla voitiin käydä Pohjanmerellä asti, ja itse purjehtia ulkomaisiin satamiin tuotteineen.² Koska kotimaisilta kauppiailta puuttui tottumusta, taitoa ja ulkomaisia kauppasuhteita, kutsutti Kustaa maahan asettumaan kauppamiehiä Lyypekistä y.m.³ Tallinnan kaupan kukistamiseksi perusti hän Helsingin kaupungin ja lakkautti Ulvilan, Rauman, Tammisaaren ja Porvoon siirtäen näiden asukkaat Helsinkiin.

Pyrkimyksissään Kustaa Vaasa onnistui ainakin osittain. Pohjanmeren purjehdus, mitä Suomeen tulee, jäi vielä toistaiseksi haaveeksi, mutta Etelä-Suomen kirvesmiehille, jotka kruunun sotalaivaveistämöissä ja laivatarhoissa olivat saaneet lisäoppia, ei tuottanut vaikeuksia rakentaa käyttökelpoisia itämerenpurjehtijoita. Grotenfelt ilmoittaa⁴, että Kustaa Vaasan hallituskauden lopulla Turusta käytiin kauppaa etupäässä suo-

¹ Artur Lindholm, »Bidrag till kännedom om Finlands ekonomiska tillstånd under tidskiftet 1634—54», ss. 154—156.

² Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 184—85, 194—97, 209.

³ Ruuth, m. t. ss. 174—5.

⁴ M. t., s. 26.

malaisilla aluksilla. Vuonna 1549 Turun pörvareilla oli 7 alusta, jotka kävivät Danzigissa ja Lyypekissä sekä 4 pienempää Virossa purjehtijaa; samana vuonna tuli Turkuun 4 saksalaista alusta Lyypekistä, Danzigista ja Tallinnasta. Vuonna 1560 oli turkulaisilla jo 15 saksan- ja 5 vironpurjehtijaa. Porista kävi 1580—90-luvuilla Saksassa vuosittain 7—8 alusta¹, Raumalta purjehdittiin myöskin Saksaan, Stralsundiin ja Danzigiin, sekä Tallinnaan ja vakkasuomalaiset saivat 1550 nimenomaan luvan viedä puuastioitaan Saksaan.² — Viipurin ennen niin kukoistava välityskauppa kärsi täydellisen romahduksen Kustaa Vaasan jyrkkyydestä hansalaisia vastaan. Saksalaiset vetäytyivät Narvaan ja Tallinnaan, jonne niinollen myöskin venäläiset siirtyivät. Klaus Kristerinpoika Horn ollessaan Viipurin linnanpäällikkönä 1550-luvulla harjoitti kuitenkin kuninkaasta riippumattonta kauppapolitiikkaa ja veti Viipuriin lyhyeksi aikaa vanhan välityskaupan; 1558 kohosi viennin arvo Viipurista 451,000 markkaan, mutta siitä tuli viipurilaisten osalle vain n. $\frac{1}{5}$. Seuraavana vuonna saapui Viipurin satamaan 100 muukalaista alusta, lukuunottamatta venäläisten lotjia, ja tuonnin arvo oli, lukuunottamatta venäläisten tuontia, 600,000 markkaa. Hornin siirryttyä 1561 Tallinnan linnanpäälliköksi, loppui tämä loistava liikenne; 1561 ei Viipurissa enää ollut mitään kauppaa, eikä mitään tullia kannettu. Vähitellen nousi Viipurin ulkomainen kauppa; 1563 oli vienti arvoltaan 58,000 markkaa, josta kotimaisten kauppamiesten osalle tuli $\frac{1}{3}$. Vuosina 1558—59 Viipurissa oli ollut vain yksi sellainen alus, jolla uskallettiin purjehtia Lyypekkiin asti; 1570-luvun lopussa Viipurissa rakennettiin kaksi isoa laivaa ja seuraavan vuosisadan lopussa oli Viipurilla jo ainakin 3 isoa »lännepurjehtijaa», jotka purjehtivat Hollantiin ja Ranskaan asti, lukuunottamatta pienempiä itämerenpurjehtijoita.³

Samanaikaisesti kun Kustaa Vaasa itsepintaisesti toimi kansallistuttaakseen ulkomaisen kaupan ja purjehduksen, alkoi Suomesta ulkomaille uuden tavaralajin vienti, joka oli tilaavie-

¹ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 50.

² Grotenfelt, m. t., ss. 51, 52 ja 60.

³ Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 188—210.

vämpi hintaansa verrattuna, kuin mikään tähänastinen Suomen vientitavara, ja joka siitä syystä lisäsi liikennetarvetta ja liikennettä. Tämän uuden vientitavaran, tervan, vienti tuki niinoellen huomattavasti kotimaisen laivaliikenteen kehitystä. Noin 15 tynnyriä tervaa vaati 1 laivalästin tilan ja koska tervatynnyrit ovat raskasta, lujaa alusta vaativaa tavaraa, täytyi alukset rakentaa myöskin lujemmiksi, kuin entisten vientitavara-
rain kuljetusta varten. Tervanvienti oli 1500-luvun puolimaissa vielä vähäistä, vain parituhatta tynnyriä, mutta kasvoi nopeasti, niin että se vuosisadan lopussa oli 10,000 tynnyrin vaiheilla. Tämän tervamäärän vienti vaati varmasti enemmän laivatilaa, kuin kaikkien muiden vientitavara-
rain vienti yhteensä, lukuunottamatta viljaa niinä vuosina, jolloin sitä liikeni suuremmat määrät maasta vietäväksi. Vuonna 1637 vietiin Turusta, Helsingistä, Porvoosta ja Viipurista ulkomaille lähes 45,000 tynnyriä tervaa ja pikeä. Sen viemiseen tarvittiin n. 3,000 laivalästä ja koska ulkomaille viety terva meni ainakin osittain kauemmaksi, kuin muut senaikaiset vientitavarat, eivätkä tervaa vievät alukset ehtineet tehdä niin monta matkaa
vuodessa kuin muut, merkitsi se suhteellisesti suurempaa tarvittavaa alusmäärää, kuin mitä tervan ja muiden vientitavara-
rain vaatimasta lästitilasta olisi päätettävä.

Tämän uuden ja nopeasti lisääntyvän vientitavaran vaikutuksesta Suomen ulkomaankauppakaupunkien laivaliikenne ja samalla myöskin laivanrakennus nopeasti kasvoivat.

Kustaa Vaasan keskittämisperiaatteen mukaisesti oli jo 1500-luvulla sovellettu tapuli- ja maakaupunkijärjestelmää, jonka kautta ulkomainen kauppa ja merenkulku keskitettiin verraten harvoin, suurempiin kaupunkeihin. Näiden vauraampi ja kokeneempi porvaristo oli paremmin varustettu kilpailemaan ulkomaiden kaupunkien kauppamiesten kanssa, kuin pikkukaupunkien pikkukauppiaat. Kauppa- ja purjehdusjärjestyksessä vuodelta 1614, kauppaordinantiassa vuodelta 1617 sekä uudessa kauppaordinantiassa vuodelta 1636 näitä maa- ja tapulikaupunkimääräyksiä vielä kärjistettiin ja selvennettiin. Koska tapulikaupunkienkaan avulla ei voitu luoda ulkomaiden korkealle kehittyneiden maiden ja kauppakaupunkien kanssa kilpailukykyistä kansallista laivaliikennettä, joka olisi voinut

syRJäyttää saksalaiset, hollantilaiset ja sittemmin englantilaiset laivat Ruotsin valtakunnan satamista, turvautui hallitus vielä tehokkaampiin suojelustoimenpiteisiin. Tulliordinantiassa vuodelta 1638 määrättiin ulkomaisilla aluksilla tuoduille tavaroille 3 tukaatin tulli 100 talarin arvoisesta tavaramäärästä, kotimaisilla aluksilla tuotujen tavaroiden maksaessa ainoastaan 1 tukaatin 100 talarin tavara-arvosta. Vuoden 1645 tulliordinantiassa näitä määräyksiä muutettiin, jotta valtakunnan kauppalaivastoon saataisiin suurempia, parempia ja myöskin tarvittaessa sotalaivoiksi kelpaavia aluksia. Kotimaiset kauppaluokset jaettiin tullimaksujen puolesta nyt kahteen luokkaan: puolivapaisiin ja kokovapaisiin. Jälkimmäisiin luettiin sellaiset kauppaluokset, jotka kelpasivat myös sotalaivoiksi ja saattoivat pitää vähintään 14 tykkiä. Ne suorittivat puolta vähemmän tullia, kuin puolivapaat, sotalaivoiksi kelpaamattomat.

Nämä määräykset olivat luonnollisesti suureksi hyödyksi Suomenkin tapuli kaupunkien purjehdukselle ja laivanrakennukselle. Mutta valtakunnan kaupan — semminkin tervanviennin — nopeasti kasvaessa havaittiin pian välttämättömäksi keskittämisen- ja suojeluperiaatteiden mukaisesti yksityiskohtaisesti järjestellä tärkeimpien kauppatavarain kauppa. Tämä tapahtui siten, että niiden kauppa jätettiin yksinoikeutena tarkoitusta varten perustettujen komppaniojen haltuun. Ensimmäinen komppania oli 1648 perustettu Norrlannin tervakauppa-komppania, joka sai yksinoikeuden ostaa ja viedä ulkomaille kaiken Nevanlinnan—Tukholman pohjoispuolella valtakunnassa valmistetun tervan. Tervakaupan yksinoikeus pysyi voimassa Isoonvihaan asti, lukuunottamatta 1682—88, jolloin tervakauppa oli vapaa. Samoin kuin terva, vaikka lyhyemmäksi ajaksi, jouduivat myös kaksi tärkeintä tuontitavaraa, suola ja tupakka, yksinoikeuksilla varustettujen komppaniain haltuun. Nimenomaan tervakaupan yksinoikeus tuli tuhoisaksi Suomen tapuli kaupunkien merenkululle ja laivanrakennukselle. Siitä, millä tavalla tervakaupan yksinoikeus tämän aiheutti, on aikaisemmin ollut puhe. Tuhoisimmin tervakaupan yksinoikeus tuntui Viipuriin, Suomen suurimpaan tervakaupunkiin, ja, tehden eräät aikaisemmat, Pohjanmaan kauppaa järjestelevät asetukset ja määräykset yksipuolisesti vaikuttaviksi, se suuntasi ei

vain Pohjanmaan tervat, vaan myöskin muut tuotteet, jotka aikäisemmin huomattavalta osaltaan olivat joutuneet Turkuun, Turun sivutse Tukholmaan. Tukholman hyväksi samoista syistä myöskin Pori ja Rauma menettivät entisen osuutensa Pohjanmaan kaupasta. Puuastiain ja lehterien vientiin perustuvan, rajoitetun aktiivisen tapulikauppaoikeutensa turvissa Rauma ja Uusikaupunki kuitenkin säilyttivät kautta seuraavienkin vuosisatojen omintakeisen, vaikkakin vaatimattomiin mittoihin rajoittuvan ulkomaanpurjehduksen ja siihen perustuvan itsenäisen, vientitavarain laadusta johtuen erikoisluontoisen laivanrakennuksen. Puuastiatuotannon ulkopuolella olevan Porin purjehdus sitävästoin kääntyi melkein yksinomaan Tukholmaan. Keinotekoisesti synnytetty ja pystyssä pidetty Helsinki, Suomen kolmas täydellisillä, aktiivisilla ja passiivisilla tapulioikeuksilla varustettu tapulikaupunki, kärsi verraten vähän komppaniain yksinoikeuksista; sen ulkomainen kauppa ja purjehdus olivat, vientitavarain puutteessa, aina olleet vähäpätöiset. Talonpoikaispurjehdus, aatelisten ja ruukkien omistajain tavarankuljetus omilla ja rahdatuilla aluksilla, riistivät Helsingiltä Uudenmaan vientitavarat, jotka suureksi osaksi kulkeutuivat suoraan Tukholmaan. Vuosina 1668—71 rakennutti 21 Helsingin porvaria ulkomailla, Kielissä, suuren 150 lästin kantoisen laivan. Varustajat saivat kahden vuoden tullivapauden Hollannista aluksellaan tuomalle suolalle. Tanskan sodassa tämä laiva, samoinkuin helsinkiläisten muutkin alukset, joutui hukkaan, eikä porvaristo enää kyennyt rakentamaan uusia, vaan käytti yksinomaan ulkomaalaisia aluksia, kunnes 1690-luvulla kaupungin varakkaimmat porvarit hankkivat kuusi pienempää alusta.¹ — Kauppa- ja purjehdusjärjestyksen, kauppaordinantian ja vihdoin komppaniain, nimenomaan tervakomppanian kautta, oli keskityspyrkimyksissä päästy siihen, että suurin osa Suomen kaupasta oli keskitetty valtakunnan pääkaupunkiin Tukholmaan. Tästä seurauksena oli Suomen tapulikaupunkien kauppalaivastojen häviäminen. Vuonna 1675 mainitaan Turulla olleen yksi ainoa laiva 1694 ja 1697 ei yhtään²

¹ E. Ehrström, »Helsingfors stads historia från 1640 till stora ofreden», s. 81.

² von Bonsdorff, m.t., s. 437.

ja 1660-luvulta 1690-luvulle asti ei mainita viipurilaisilla olleen ainoatakaan laivaa.¹ Vasta vuosisadan lopulla, jolloin Viipuri, komppanialle menettämänsä tervan sijaan, alkoi saada uuden vientitavaran pelkoista ja semminkin laudoista, ryhtyvät viipurilaiset uudelleen hankkimaan itselleen laivoja; laivarakennusmestarit ja kirvesmiehet oli silloin hankittava Pohjanmaalta.² Niin tyystin oli laivanrakennustaitokin Viipurissa, tässä entisessä kruunun laivatarihakaupungissa, unhottunut.

Etelä-Suomen alukset supistuivat pääasiassa pieniin, saariston suojassa Tukholmassa purjehtiviin, heikkorakenteisiin kuutteihin. Porvoon alukset 1660-luvun puolimaissa — niitä oli ylitse omankin tarpeen —, joilla käytiin Tukholmassa ja Tallinassa, olivat enimmäkseen 10—12 lästin kantoisia, useiden osakkaiden omistamia. Vuonna 1632 porvoolaisilla ei ollut edes ollut sellaista alusta, jolla olisi uskallettu Tallinnaan.³ Sigurd Nordenstreng⁴ ilmoittaa Vehkalahden-Haminan suurimpain alusten 1600-luvulla olleen n. 40 lästin kantoisia. Pienemmillä aluksilla, joita nimitettiin siellä lotjiksi, purjehdittiin Tallinnaan. Näiden koosta saa jonkinlaisen käsityksen siitä, että 1672 mainitaan lotja myödyn 262 kuparitalarista, 1698 85 kuparitalarista. Vuonna 1678 olivat Porin kaikki alukset garneeramattomia ja »utan öfverlopp»; suurimmalla oli 6¹/₂ sylen köli, joten se oli n. 15—20 lästin kantoinen, muut olivat 4—5 sylen kölisiä, siis alle 10 lästiä. Vuonna 1712 porilaisilla oli 7 alusta, kaikki limisaumaisia; kahdella suurimmalla oli 7 sylen köli — ne olivat siis vähän päälle 20 lästin kantoisia, kolmella oli 5—6¹/₂ sylen köli ja kaksi oli vielä pienempiä. Se, jolla oli 5 sylen köli, oli niin kiikkerä, että heilahti miehen astuessa toiselle laidalle. Seuraavana vuonna Porissa oli 5 alusta, suurin köliiltään 7, muut 4—5 syltä.⁵ Toistasataa vuotta aikaisemmin, 1572, oli Porissa ollut yksi »suurlaiva», jossa oli 12 hengen miehistö — sen kokoa ei mainita —, lisäksi 230 lästin, 220 lästin

¹ Ruuth, »Viborgs stads historia», s. 351.

² Ruuth, »Viborgs stads historia», s. 357.

³ Hartman, m. t., ss. 92 ja 132—133.

⁴ Nordenstreng, m. t., s. 69.

⁵ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 50.

ja muutamia pienempiä aluksia.¹ Mutta nämä olivat nähtävästi jo »saksanpurjehtijoita», koska sellaiset alukset, joilla Uudestakaupungista 1600-luvun alkupuolella purjehdittiin Tukholmassa, ja joiden miehistössä oli 3—4 miestä, maksoivat »med tamp och tyg» 20 kuparitalaria. Jo 1620-luvulla oli Uudessakaupungissa jo hieman suurempiakin aluksia, joilla sitten alettiin käydä ulkomailla, etupäässä Lyypekissä.²

Koska matka Tukholmaan oli paljo lyhyempi, kuin matka Itämeren etelärannan satamiin, puhumattakaan Hollantiin, tarvittiin samansuuruisen tavaramäärän kuljettamiseen purjehduskauden kuluessa Tukholmaan 2—3 kertaa vähemmän lästitilaa, kuin sen kuljettamiseen kaukaisempiin satamiin oli tarvittu. Alusten koon pienentyessä ei niiden lukumäärä siis samassa suhteessa kasvanut, se päinvastoin luultavammin aleni, koska tervanvienti oli joutunut vieraisiin käsiin, eikä muiden tavarain viennin kasvaminen voinut täten menetettyä lastimäärää korvata. Etelä-Suomen kauppalaivasto niinollen 1600-luvun jälkipuoliskolla sekä laadultaan että lukumäärältään taantui ehkä keskiaikaiselle tasolle. Sama oli luonnollisesti laita myöskin laivanrakennuksen.

Poikkeusasemassa Etelä-Suomessa olivat Rauma ja Uusikaupunki. Rauman kauppa Pohjanmaan menetyksen jälkeen väheni, mutta se, samoin kuin myöhemmin perustettu Uusikaupunki säilytti kuitenkin puuastioihin ja lehtereihin perustuvan purjehduksensa Pohjois-Saksan ja Tanskan satamiin. Tavaran ja matkan laatu eivät vaatineet lujasti rakennettuja, suuria ja merikeipöisiä aluksia, vaan olivat ne heikkoja ja pienehköjä, kuten seuraavan vuosisadan merenkulkua ja laivanrakennusta tarkastaessamme tulemme huomaamaan. Mutta pitkän matkan takia niitä tarvittiin verraten paljo pientäkin vientiä varten, eivätkä ne kooltaankaan voineet olla aivan mitättömiä. Jo 1577 Raumalla oli omistamainsa seitsemän aluksen joukossa yksi 25 ja yksi 30 lästin kantoinen.³

¹ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 101—102.

² Cajander, m. t., s. 237.

³ Högman, m. t., lisäys, luettelo Herman Flemingin 8. 7. 1577 kuninkaan käytettäväksi luetteloimista ja kotiin jätetyistä aluksista.

Siirrymme nyt tarkastelemaan Pohjanmaan kaupan ja merenkulun ja laivanrakennuksen syntymistä ja kehittymistä Isonvihan aikoihin asti. — Pohjanmaa oli keskiajalla uutisasutusalueita muuhun Suomeen verrattuna. Elmgrenin laskelmien mukaan¹ vielä 1553 ei Korsholman linnaläänissä, joka vastasi Pohjanmaata, ollut enempää, kuin 21.994 maatalviljelevää asukasta; koska Pohjanmaalla ei silloin vielä ollut ainoatakaan kaupunkia, ei Suomen 15,656 maatalviljelemättömästä asukkaasta montakaan asunut Pohjanmaalla. Suomen koko asukasmäärän laskee Elmgren, ei-maatalviljelevät lukuunotettuina, 241,638 hengeksi, joten Pohjanmaan asukasmäärä oli vain n. 9 % silloisen Suomen väestöstä. Kaksisataa vuotta myöhemmin, vuonna 1751 Vaasan läänin eli Pohjanmaan asukasmäärä oli 84,863 henkeä,² eli jokseenkin täsmälleen 4 kertaa suurempi kuin 1553. Jos uskallamme tehdä jonkunlaisia johtopäätöksiä tämän väkiluvunkasvun perusteella, voisimme olettaa Pohjanmaan asukasmäärän 1300-luvun puolimaissa 5,000 hengeksi. Näiltä ajoilta tapaamme aikakirjoissa ensimmäiset tiedot Pohjanmaan kaupasta ja purjehduksesta. Silloin nimittäin Maunu Eerikinpojan kaupunkilaissa kielletään Pohjanlahdelta purjehdimasta Tukholmaa etelämmäksi³ ja 1348 sama kuningas antaa Närpiön, Mustasaaren ja Pietarsaaren asukkaille luvan »ostaa ja myydä keskenänsä pitkin koko Pohjanmaan rannikkoa kaikkia syötäviä tavaroita, niinkuin rukiita, voita ja muuta semmoista, jota he elatukseen tarvitsevat.» Nämä pitäjät käsittivät siihen aikaan koko Etelä- ja Keski-Pohjanmaan Kyröä lukuunottamatta. On merkillistä, miksi tätä lupaa ei ulotettu Pohjanmaan silloisiin pitäjiin, Kemiin ja Saloon. Johtuiko se ehkä siitä, että Närpiön, Mustasaaren ja Pietarsaaren rannikon asukkaat juuri olivat siirtyneet ja ehkä vielä siirtymässä sinne Ruotsista, mahdollisesti kuninkaan toimesta Novgorodin Pohjanperille tähtäävien, Pähkinäsaaren rauhasta johtuneissa rajariidoisakinilmenevien valtaus- ja ekspansiopyrkimysten vastapainoksi

¹ »Historiallinen arkisto», V, S. G. Elmgren, »Finlands befolkning 1553 och 1560».

² »Historiallinen arkisto», II, F. J. Rabbe, »Öfversigt af nativiteten, mortaliteten och folkmängden i Finland för tiden från 1751—1850».

³ Fyhrvall, »Om det botniska handelstvänet», s. 2.

(olivatko ehkä Korsholman ja Krytseborgin linnat Oulun suuhun n. 1375 perustetun linnan edeltäjiä tässä mielessä?), mahdollisesti samalla myös Merenkurkun saariston hyljerikkauuden houkuttelemina, ja kuningas tahtoi näitä vieraaseen maahan asettuneita uutisasukkaita tukea ja suosia. Tämä lupa »syötävään tavarain» ostamisesta ei voinut kuitenkaan käytännössä tarkoittaa ostamista vain omiksi tarpeiksi, sillä olivathan näiden pitäjiensä asukkaiden tuotteet ja tarpeet samanlaiset. Luvan täytyi sisältää ja merkitä lupaa maakaupan harjoittamiseen ja se taasen merkitsee sitä, että näiden pitäjiensä asukkaat kokosivat varastoja maakunnan tuotteista ja veivät niitä maakunnasta. Tätä todistaa myös Maunu Eerikinpojan kaupunkilain kielto purjehtia Pohjanlahdelta Tukholmaa etelämmäksi. Jonkunlaista kauppaa ja merenkulkua näiden seutujen asukkaat siis harjoittivat 1300-luvulta alkaen. Varmaankin verraten pian he alkoivat käydä myöskin Pohjois-Pohjanmaan lohivirtojen suihin syntyneillä kauppapaikoilla ostamassa ja vaihtamassa omiin tuotteisiinsa sikäläisiä ja sinne rajan takaa saapuvien karjalaisten tavaroita; etelä- ja keski-pohjalaisia venekuntia tapaamme uuden ajan alussa Kemin, Iin ja Oulun kauppapaikoilla.¹ — Mitä varten Maunu Eerikinpojan antama lupa rajoittuu »syötävään tavaroihin», sulkien siten pois luvasta Suomen ja varmaankin myös Pohjanmaan sen ajan tärkeimmät tuotteet, turkikset? Tämän voi selittää sillä, että turkiskauppa oli jonkun kaupungin taikka kauppiaskunnan yksinoikeutena, ehkäpä pirkkalaisten.

Pohjanmaan keskiaikainen kauppa ja myös merenkulku olivat varsin vähäiset — maakunnan aluksista, siis senaikaisesta laivanrakennuksesta olemme jo saaneet jonkunlaisen käsityksen Olaus Magnuksen kertomuksista. Ulkoapäin tuotuja tuotteita tarvittiin etupäässä ja melkein yksinomaan vain suolaa, koska sitä pohjalaiset ainakin 1500-luvulla Mälarilta hakivat ja nähtävästi myös viljaa. Suolan maksimitarpeen voimme osapuulleen laskea.

Vuosina 1748-54 tuotiin Pohjanmaalle kaikkiaan 58,012 tynnyriä suolaa² eli vuosittain keskimäärin n. 8,300 tynnyriä.

¹ Snellman, m. t., ss. 38—39.

² »Kammar oekonomie och commerce deputationens acter», maaherrain kertomukset 1751—52 ja 1755—56 valtiopäiville, Pohjanmaan lää-

Tämä riitti ei vain läänin omalle väestölle, joka 1751 oli, kuten sanottu, 84,863 henkeä, vaan vietiin siitä melkoisesti myöskin Sisä-Suomeen. Pohjanmaan oma kulutus oli korkeintaan 7,000 tynnyriä, eli tynnyri 11—12 henkeä kohden. Parisataa vuotta aikaisemmin suolankulutus henkeä kohden ei voinut olla suurempi kuin 1700-luvulla. Keskiajan lopussa Pohjanmaan asukasmäärä ei voinut olla yli 20,000 henkeä. Tämän väestön suolan maksimitarve olisi ollut 1,700—1,800 tynnyriä vuodessa, todennäköisesti ei sitäkään. Tämän suolamäärän kuljettamiseen olisi tarvittu yksi ainoa vähän päälle 100 lästin kantoinen alus taikka korkeintaan parikymmentä Olaus Magnuksen kuvailemaa kuuttia taikka parisataa hänen selostamaansa haapiota.

Koska senaikaisen väestön ulkomaisten tavarain tarpeet supistuivat hyvin vähiin, eikä vähäisiin veroihin sanottavasti rahaa tarvittu, oli luonnollisesti tavarain vientikin vähäinen. Senaikaiset Pohjanmaan vientitavarat, turkikset ja »syötävät tavarat», eivät liioin olleet tilaaviepiä. Vientitavarat tuskin lienevät tarvinneet sen suuremman lästimäärän kuin tuonti-tavaratkaan.

Edelläosanotusta huomaamme, että Pohjanmaan kauppa ja merenkulku keski- ja uudenajan vaihteessa tapahtuivat sangen vaatimattomissa puitteissa. Missään tapauksessa ei voi pitää paikkaansa K.E.F. Ignatiuksen väite, että Etelä-Pohjanmaan rannikkopitäjien asukkaat hankkivat elatuksensa pääasiallisesti kaupasta.¹ Vahvasti liioiteltu on myöskin Söderhjelmän väite Pietarsaaren pitäjän kaupasta: »Ei mitään pitäjäläisten elinkeinoa kuitenkaan harrastettu niin suurella innolla kuin kauppaa». Pietarsaaren satamassa kävi 1548 7, 1550 5 ja 1554 samoin 5 etelänpuolen porvaria.²

Jo keskiajalla muodostui vakinaisia kauppa- ja markkina- paikkoja tärkeimpiin asutuskeskuksiin. Pohjois-Pohjanmaalla ne syntyivät lohivirtojen suihin, Tornioon, Kemiin, Iihin ja Ou-

nin maaherran kertomuksiin liittyvät »Sammandrag af the ifrån städerne samt seglationsfrihet ägande allmogén här i Österbotn åhren 1748, 1749 och 1750 utskäppade producer samt retour eller återhämtade währor», samoin vuosilta 1751—54, R.V.A.

¹ Ignatius, m. t., s. 29.

² Söderhjelm, »Jaköbstads historia», I, ss. 63—64.

luun, Etelä- ja Keski-Pohjanmaan traanirannikolla niiden paikat todennäköisesti riippuivat asutus- ja satamaoloista, jotka lienevät siihen aikaan olleet edullisimmat nykyisissä Pietarsaaren, Mustasaaren ja Närpiön pitäjissä, luultavasti myöhemmin perustettujen Pietarsaaren kaupungin, Vaasan ja Kristiinankaupungin paikoilla. Vähäisempiä satamapaikkoja oli Salossa, joka oli ensimmäinen satamaksi kelpollinen paikka Oulujoen suusta etelään mentäessä, Kalajoella, silloin vielä varmaankin kulkukelpoisen Kalajoen suussa, sekä Kaarlepyyn hyvässä satamassa. Nämä satamapaikat olivat käytännössä uuden ajan alussa.¹ Näistä satamista käsin eivät vain asukkaat harjoittaneet purjehdusta vieden maan tuotteita etelään, vaan sinne saapui jo keskiajalla veneillään myöskin eteläpuolen kaupunkien porvareita kauppaa harjoittamaan. Ulvilan, Pohjanmaan läheisimmän kaupungin, asukkaat saivat 1361 kuningas Maunu Eerikinpojalta oikeuden käydä kauppaa Pohjanperällä² ja varmasti myöskin muista etelän kaupungeista purjehdittiin sinne. Todennäköisesti ulkomaalaiset eivät keskiajalla ulottaneet purjehdustaan suurine aluksineen näille vaarallisille ja tuntemattomille vesille, joiden ääriä tuotteita oli niin vähän saatavissa. Kun kauppa uudella ajalla siellä kasvoi, alkoi ulkomaisiakin aluksia hakeutua Pohjanlahdelle ja sieltä taasen pyrittiin ulkomaiden satamiin. Juhana III kielsi muukalaisia purjehtimasta Pohjanlahdelle ja uudistaen Maunu Eerikinpojan kiellon, pohjalaisia purjehtimasta vieraisiin satamiin.³ Pohjanlahti, lukuunottamatta sen eteläisimpiä osia, joiden rannalla jo oli kaupunkeja — keskiajalta asti, Suomen puolella Ulvila-Pori ja Rauma, Ruotsin puolella Gefle ja Hudiksvall — tähdöttiin tehdä valtakunnan tiiviisti suljetuksi sisämereksi, muukalaisten kaupalta, merenkululta ja kilpailulta suojatuksi alueeksi, josta vain valtakunnan omien kaupunkien piti hyötyä.

Pohjanmaan satamapaikoissa kävi uuden ajan ensimmäisenä vuosisatana kauppiaita monesta Suomen ja Ruotsin kaupungista. Ruotsin puolelta siellä kauppaa kävivät ainakin Tukholma,

¹ Vrt. Högman, m. t., ss. 98—99, ja Snellman, m. t., ss. 38—39.

² Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 22.

³ Fyhrvall, m. t., s. 8.

Upsala, Strengnäs, Enköping, Sigtuna, Norrköping, Söderköping, Vesterås sekä Länsi-Pohjasta Luulaja, Piitime ja Östhammar.¹ Huomattava on Mälarin kaupunkien lukuisuus Pohjanmaalla kauppaa käyvien kaupunkien joukossa. Pohjanlahdelta purjehdittiin myöskin Mälariin. Mälarin kaupungeista pohjalaiset saivat viljaa, jota vastaan he toivat kalaa y.m. »syötäviä tavaroita». Vuonna 1570 Juhana III kielsi pohjalaisia kuljettamasta Tukholman sivu ruokatavaroita Mälariin. Kielto uudistettiin myöhemmin useasti, ja lopulta kiellettiin kaikkinaisen pohjalaisten purjehdus Mälariin.² — Suomen puolelta Pohjanmaalla purjehtivat Ulvila-Pori, Rauma, Turku, vieläpä Helsinki, silloin, kun Ulvilan ja Rauman asukkaat olivat siirrettyinä Helsinkiin. Porille sanoo Ruuth Pohjanmaan kaupan olleen melkein yhtä tärkeän, kuin saksanpurjehduksen; 1580- ja 1590-luvuilla lähti Porista Saksaan 7—8, Pohjanperälle 10—12 alusta. Porilaiset kävivät etupäässä Etelä- ja Keski-Pohjanmaan satamissa, Närpiöstä Kalajoelle asti sekä Peräpohjolan Torniossa. Pohjanmaalle tehtiin tavallisesti kaksi matkaa kesässä.³ Raumalaiset purjehtivat etupäässä Kemin, Iin, Oulun, Salon, Pietarsaaren ja Mustasaaren satamissa. Se, että tämä Pohjanmaan kauppa raumalaisille oli tärkeä, ilmenee paraiten siitä, että he Helsinkiinkin siirrettyinä jatkoivat purjehdustaan Pohjanmaalle.⁴ Turullekin Pohjanmaan kauppa lienee ollut varsin tärkeä tulolähde; von Bonsdorff Turun kaupungin historiassaan lausuu siitä: »Kauppa tämän maakunnan rahvaan ja porvariston kanssa oli yksi niistä suurista valtasuonista, joka toi elinvoimaa taloudelliselle elämälle, ja kun se tyrehtyi, kärsi myöskin kauppatoiminta kaupungissa huomattavan vaurion». Valituksessaan 1693 Turun porvaristo sanoo kaupungin pääasiallisesti perustetuksi Pohjanperän kaupan varaan.⁵

Etelä- ja Keski-Pohjanmaan satamista purjehdittiin ahke-

¹ Högman, m. t., ss. 98—99.

² Fyhrvall, m. t., ss. 5—6.

³ Ruuth, »Björneborgs stads historia», ss. 22, 46, 49 ja 56, sekä »Historiallinen arkisto», XIII, F. S. Dillner, »Tabeller rörande Finlands handel åren 1570—1622», s. XXII.

⁴ Högman, m. t., s. 94.

⁵ von Bonsdorff, m. t., ss. 514 ja 521.

rasti myöskin 1500-luvulla Peräpohjolan kauppapaikoilla Kustaa Vaasan kielloista huolimatta.¹

Pohjois-Pohjanmaan kauppapaikoista — Torniota lukuunottamatta, josta käytettävissämme ei ole tilastotietoja — vilkkain liikenne on ainakin 1500-luvun puolimaissa ollut Oulun satamassa, jossa kävi joksenkin yhtä monta venekuntaa, kuin Kemissä ja Iissä yhteensä. Kemien satamassa kävi 1542—46 95 venekuntaa, Iin satamassa 58 ja Oulun 168, yhteensä 321 venekuntaa, sekä 1550—55 (lukuunottamatta vuotta 1552, josta ei ole tietoja) Kemien satamassa 196, Iin satamassa 106 ja Oulun satamassa 296, yhteensä 598 venekuntaa², joista 66 oli Etelä- ja Keski-Pohjanmaalta. Keskimäärin vuodessa kävi Kemien 29, Iin 16 ja Oulun satamassa 46 venekuntaa, yhteensä 92, niistä vain muutama Etelä- ja Keski-Pohjanmaalta. Muista Pohjois-Pohjanmaan sekä Keski- ja Etelä-Pohjanmaan satamapaikoista on vain muutamilta vuosilta, sieltä täältä, tietoja. Mustasaaren satamassa, joka näkyy olleen ahkerimmin käytyjä, kävi vuosina 1550—55 (vuodesta 1552 puuttuvat tiedot) yhteensä 67 venekuntaa, siis keskimäärin vuodessa 13 venekuntaa. Näiden hataroiden tietojen ja tosiasioiden pohjalla voimme olettaa, että Pohjanmaalla näihin aikoihin kävi vuosittain ehkä n. 150—200 venekuntaa. Siitä, kuinka paljo pohjalaisia veneitä Pohjanmaan satamista etelään lähti, ei ole minkäänlaisia tietoja. — Huomioonotettavaa on, että senaikaiset tiedot puhuvat venekunnista, ei esim. laiva- tai kka kuuttikunnista.

Pohjanmaan satamiin saapuneet vieraat kävivät vapaasti ja rajoituksetta kauppaa seudun talonpoikien taikka satamaan kauempaa saapuneiden kanssa.³ Kauppa tapahtui joko suoraan aluksesta, taikka tarkoitusta varten rannalle rakennetuissa majoissa, jolloin siitä oli suoritettava puotiveroa.⁴ Kustaa Vaasa määrää 1558 suoritettavaksi muitakin maksuja. Varmasti satamaseutuvilla asuvista talonpojista osa oli samalla myöskin kauppa-

¹ Snellman, m. t., ss. 31 ja 38—39.

² Högman, m. t., ss. 98—99. Högmanin tiedot poikkeavat jonkun verran Snellmanin, sivuilla 38—39, antamista tiedoista ja käsittävät useampia vuosia.

³ Snellman, m. t., s. 42.

⁴ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 22.

miehiä, jotka kokosivat paikkakunnan tuotteita ja veivät niitä veneillään etelän kaupunkiin sekä toivat takaisin kauppiastavaroita, suolaa, viljaa ja rihkamaa, jota kotonaan rahvaalle möivät. — Pohjois-Pohjanmaan satamassa tapahtuvasta kaupankäynnistä Olaus Magnus on antanut värikkään — tapansa mukaan tietysti liioitellun — kuvauksen. Hän sanoo Pohjanperän tärkeimpien kauppataivain olevan: turkikset, villa- ja liinavaatteet, suola, vilja ja kalat¹ — tuonti ja viemätavarat sisältyvät tähän. Koska se on yleisesti tunnettu, emme sitä tähän lainaa. — Pohjanmaan tärkeimmiksi tavaroiksi 1500-luvun puolimaista alkaen² Ruuth ilmoittaa traanin, nahkatavarat, kuivan kalan, »samfång»in, oravannahat, tervan ja lohen. Näistä traani oli Etelä- ja Keski-Pohjanmaan, lohi Pohjois-Pohjanmaan erikoistuote. Terva saavutti mainitsemisen arvoisen sijan vasta 1500-luvun lopulla. — Kuten näkyy, eivät Pohjanmaan senaikaiset tuotteet olleet suuria laiva-tiloja ja lujia aluksia tarvitsevia. Laivanrakennuksen tuotteet olivat senmukaiset.

Tällainen kaupankäynti kaupunkien ulkopuolella oli vastoin ajan periaatteita ja Ruotsin lakeja ja kun kauppa näissä Pohjanmaan satamapaikoissa oli, tervan tultua kauppatavarain joukkoon, suuresti kasvanut, oli luonnollista, että näistä satamapaikoista tuli kauppakaupunkeja. Fyhrvall³ sanoo, että »— kun kaupunkeja syntyi Pohjanlahden ympärille, eivät ne syntyneet sillä luonnollisella tavalla, että kauppa ja teollisuus itsestään keskittyivät johonkin suotuisaan paikkaan. Päinvastoin saivat ne melkein kaikki kiittää syntyään enemmän taikka vähemmän selvien laskelmien ohjaamaa hallinnollista toimenpidettä.» Tämä on aivan väärä olettaus, paitsi siinä suhteessa, että kaupungeiksi nämä vanhat kauppapaikat tulivat tietenkin hallinnollisen toimenpiteen, kuninkaan käskyn ja privilegioitten perusteella. Jo 1600 Kaarle IX suunnitteli kaupunkien perustamista Mustasaareen, Pietarsaareen, Saloon, Oulunsuuhun ja Kemin satamaan ja kaiken maakunnan kaupan keskittämistä niihin.⁴

¹ Olaus Magnus, m. t., IV kirja, 5. luku, s. 181.

² Ruuth, m. t., s. 22.

³ M. t., s. 23.

⁴ Johan Vaaranen, »Handlingar upplysande Finlands historia under Karl IX:s tid», osa I, ss. 68—69.

Mutta vasta hänen 1602 suoritettuaan matkan maakunnan läpi, tuli suunnitelmista tosi. Oulun kaupunki perustettiin 1605 ja Vaasa Mustasaaren satamapaikkaan 1606. Toistakymmentä vuotta myöhemmin Kustaa Aadolf perusti Kokkolan Kaarlepyyn satamaan ja Uudenkaarlepyyn Lapuanjoen suuhun, molemmat 1620, vuosisadan puolimaissa perustettiin kolme muuta kaupunkia, Raahen 1649, Salon vanhaan satamaan, Kristiinankaupungin 1649 Närpiöön ja Pietarsaaren samanimiseen satamaan 1660. Siihen aikaan Länsipohjaan kuuluva Tornio oli perustettu v. 1621. — Oli luonnollista, että näistä nuorista kaupungeista ei tehty tapulikaupunkeja, vaan että kauppa- ja purjehdusjärjestys vuodelta 1614, kauppaordinantia vuodelta 1617, sekä uusi kauppaordinantia vuodelta 1636 yhtä tarkasti kuin entiset määräykset sulki Pohjanlahden ulkomaiselta kaupalta Porin ja Geflen pohjoispuolella. Pohjanlahdesta tehtiin puoleksitoista vuosisadaksi sisämeri, josta ei päästy Tukholmaa ja Turkuu kauemmaksi etelään ja jonne saivat purjehtia vain valtäkunnan omat kaupungit. Uusi kauppaordinantia kielsi ulkomaalaisia purjehtimasta myöskin vanhoihin, Pohjanlahden eteläosan rannalla oleviin kaupunkiin, Gefleen, Hudiksvalliin sekä Suomen puolella Poriin, Raumalle ja myös nuoreen Uuteenkaupunkiin. Näille jäi kuitenkin rajoitettu oikeus purjehtia ulkomaisiin satamiin (vain puuastioita, lehtereitä y.m.s. saivat viedä Itämeren etelärannikon kaupunkiin). Tämä oikeus ulotettiin myöskin Kristiinankaupunkiin¹, joka sitä myöskin käytti.²

Vain silloin tällöin suvaittiin poikkeuksia näistä ordinanttien määräyksistä. Ulkomaalaisia aluksia kävi vielä 1630-luvulla Pohjanlahdella ja sieltä purjehdittiin ulkomaan satamiin — sen vuoden 1636 ordinantia lopetti, koska se vähän hyödytti »yleistä», mutta paljo vahingoitti Tukholmaa ja Turkuu, kuninkaan parhaita kaupunkeja³, — 1660 kuningas myöntää Oulun ja Uudenkaarlepyyn porvareille luvan purjehtia »niihin ulkomaisiin kaupunkiin, jotka kuuluvat Ruotsin kruunun alle, mutta vieden vain lehtereitä, piiruja ja pelkkoja ja muita puu-

¹ Ström, m. t., ss. 24—25, 97—99.

² Kristiinankaupungin t.k., 16. 5. 1707.

³ Aspelin, m. t., s. 205, ja Fyhrvall, m. t., s. 16.

tavaroita, ei kuitenkaan sahalautoja»¹ — tuomiokirjoista päätäten tätä lyhytaikaiseksi jäänyttä lupaa lienee harvoin käytetty ja se peruutettiin 1670-luvun lopulla.² —, 1669 sattuneen ankaran kadon takia kuninkaallinen plakaatti 6. 10. 1669 antoi luvan Suomen ja Norrlannin (Norrlantiin sisältyi plakaatissa myös Pohjanmaa) kaupungeille toistaiseksi vielä ulkomaille puutavaroita, lukuunottamatta sahalautoja³ — tämäkin poikkeus oli todennäköisesti vain hädän aikana voimassa. Mutta kun vuosisadan lopulla, kauhean kadon köhdattua maakuntaa ja koko maata, Pohjanmaan maaherra kuninkaalta pyysi maakuntansa kaupungeille laajempaa purjehdusoikeutta viljan hankkimiseksi hädän aikana, epäsi kuningas anomuksen.⁴ Ainakin Pietarsaaren porvareille maaherra itse silloin antoi lupakirjan purjehtia kahdella aluksella Liivinmaalle vaihtamaan puutavaroita viljaan.⁵ Nälkävuosina ei kuitenkaan asetuksista ja kuninkaan kielloista välitetty; silloin monesta Pohjanmaan kylästäkin purjehdittiin Tallinnaan ja Riikaan asti viljanhakuun.⁶

Pohjanmaan kaupunkien tuomiokirjoista tältä vuosisadalta olemme tavanneet vain harvoja mainintoja pohjalaisten ja ulkomaalaisten välisistä kauppasuhteista, josta syystä voidaan pitää varmana, että nämä suhteet ovat olleet heikot ja satunnaiset. Vuonna 1642 kokkolainen Oluf Larsson toi Tallinasta jauhoja Dafwed Dookmanille, 1648 mainitaan 2 Tallinnan talonpoikaa maanneen levottomassa satamassa Saloisissa 6 viikkoa, 1552 Isonkyrön talonpoika oli ostanut tupakkaa Nevanlinnan porvarilta, vuonna 1655 velkoo amsterdamilaisen Peeter Koddenin valtuutettu Detlof Fredrich rikkaalta vaasalaiselta kauppiaalta Jacob Jempsilältä, joka Turusta on muuttanut Vaasaan, 3,456 guldenia 19 styyveriä ja 2 markkaa. Velka oli alkanut

¹ Uudenkaarlepyyn t.k., 22: 4. 1661.

² Snellman, m. t., s. 169.

³ Pietarsaaren t.k., 29. 11. 1669.

⁴ Kokkolan t.k., 9. 3. 1696.

⁵ Pietarsaaren t.k., 27. 1. 1697.

⁶ Vrt. »Serien Kommissioner», »Den angående bondeseglationen i Österbotten tillförordnade undersöknings commissionens protocoll och handlingar» vuodelta 1749, R.V.A.

vuosilta 1639 ja 1640, jolloin Jemps oli Koddelta saanut tavarrassa ja rahassa 2,874 guldenia. Jemps itse oli ollut Hollannissa 1641.¹ Toinen kerta mainitaan vaasalaisen porvarin Matz Sigfredzonin kuolleen Hornissa Hollannissa ja jättäneen jälkeensä 653 guldenin 13 styyverin suuruisen perinnön.² Vuosisadan lopulla, 1690, Oulun porvarit anovat maaherralta, että maksun suorittaminen ulkomaisilla vekseleillä olisi kokonaan lopetettava, koskei kellään oululaisella ole mitään kauppasuhteita ulkomaille.³

Puhuttaessa näistä tilapäisistä — Kristiinankaupunkia lukuunottamatta — yhteyksistä Pohjanmaan kaupunkien ja ulkomaiden välillä, jotka vuosisadan loppupuoliskolla kävivät yhä harvinaisemmiksi, on mainittava se yhteys useihin Itämeren satamiin — ja myös Etelä-Suomeen —, joka johtui sotilaskuljetuksista. Näitä varten otettiin tämän tästä, Ruotsin monien sotien johdosta, Pohjanmaan kaupungeilta ja yksityisiltä porvareilta aluksia. Sotilaskuljetuksista nähtävästi suoritettiin varsin hyvät rahtimaksut, koska vain harvoin huomaa porvareiden hangoittelevan vastaan, jotavastoin esiintyy tapauksia, jolloin porvarit pyytävät saada aluksensa »kruunatuiksi» sotilaskuljetuksiin. Zettersten mainitsee⁴ 1630-luvulla n.s. komppanialaivoista, joita kaupunkien yhteen aikaan tuli sotilaskuljetuksia varten pitää varalla, maksetun rahtia 4 riikintalaria lästiä ja kuukautta kohden, s.o. enemmän, kuin mitä vuosisadan loppupuolella tervaa y.m. Pohjanmaalta Tukholmaan kuljetettaessa rahtimaksuna voitiin saada. Toisinaan otettiin sotilaskuljetuksiin suuret määrät aluksia; 8. 5. 1671 nimismies Kokkolassa esittää maaherran käskyn, jonka mukaisesti Pohjanmaan kaupunkien on hankittava 876 Pohjanmaan sotamiehen, 438 tynnyrin leipää, 438 tynnyrin jauhoja y.m. kuljettamiseksi Riikaan yhteisesti 498 lästiä aluksia. Kokkolasta maaherra vaatii 2—3 kuuttia. Elokuussa 1683 kruuna-

¹ Kokkolan t.k., 10. 7. 1643, Oulun t.k., 3. 8. 1648, Vaasan t.k., 10. 4. 1647, 13. 3. 1652 ja 24. 1. 1655.

² Vaasan t.k., 12. 2. 1648.

³ Snellman, m. t., s. 214.

⁴ M.t., I, s. 351.

taan» 7 kokkolaista alusta kuljetusta varten Turusta Tallinaan.¹

Pohjalaisia palveli myöskin merimiehinä ruotsalaisilla ulkomaanpurjehtijoilla ja ulkomaalaisilla aluksilla. Kun kuninkaan määräyksestä maaherra 1700 vaatii pohjalaisilta kaupungeilta luetteloja »på befarit sjöfolk», tarkoittaen ulkomailla purjehtineita merimiehiä, ilmoittaa Pietarsaaren raati sellaisia olevan kotona kaupungissa 3 ja Kokkolan raati niinkään 3, joista Matz Wijkare oli ollut 6 vuotta Hollannin ja 12 vuotta Englannin palveluksessa, Anders Boij purjehtinut monta vuotta sekä englantilaisilla laivoilla Itä-Intiaan, että ruotsalaisilla Espanjaan, mutta on nyt Tukholmassa, ja Oloff Thåmasson Slätt purjehtinut 2 vuotta Portugaliin »Stora Solen» laivalla. Purjehdusmatkoilla ulkomailla olevista ei mainita mitään. Uudessakaarlepyyssä ei ollut lainkaan ulkomailla purjehtineita merimiehiä, eikä toisista kaupungeista asiasta mitään ilmoiteta.²

Puhuttaessa Pohjanmaan ja ulkomaiden välisistä kauppayhteyksistä on mainittava keskiajalta periintyneet kauppasuhteet itärajan takaa saapuneiden karjalaisten, joita Olaus Magnus nimittää *biarmi*, permalaiset, kanssa. He tulivat koskiveneillä, uskeilla, pitkin Pohjois-Pohjanmaan virtoja Vienasta taikka samoin vesiteitä myöten kaakosta, Laatokan rantamailta tuoden mukanaan hampppua, pellavaa, kaikenlaisia kankaita, päähineitä, kintaita, lasi- y.m. tavaroita ja ostivat Pohjanmaalta turkiksia. Vuonna 1566 kävi Kemin satamassa 12, Iin 6 ja Oulun satamassa 29, yhteensä 47 venekuntaa näitä »venäläisiksi» nimitettyjä karjalaisia. Näiden kaupankäynti jatkui 1600-luvulla. Oulu tehtiin 1640—61 ja 1664—80 »venäläiskaupan» lailliseksi tapulipaikaksi ja 1685 annettiin heille lupa kaupankäyntiin kaupungeissa. Nämä »venäläiset» kävivät kuitenkin kauppaa ennen tätä lupaa muissakin Pohjanmaan kaupungeissa; Uudessakaarlepyyssä ainakin oli erikoiset

¹ Kokkolan t.k., 15. 7. 1644, 26. 6. 1666, 14. 7. 1669, 17. 7. 1669, 8. 5. 1671, 15. 5. 1671. 6. 8. 1683, 13. 8. 1683, 23. 3. 1701, 25. 5. 1701; Pietarsaaren t.k., 24. 3. 1685, 27. 7. 1689; Uudenkaarlepyyn t.k., 2. 9. 1646, 23. 5. 1649, Vaasan t.k., 11. 2. 1650.

² Pietarsaaren t.k., 17. 3. 1700, Kokkolan t.k., 12. 3. 1700, sekä Uudenkaarlepyyn t.k., 12. 3. 1700.

»rysse-bodher», jotka mainitaan 1647¹. — Koska karjalaiset eivät harjoittaneet varsinaista merenkulkua, paitsi mitä uskeillaan kulkivat jokisuiden välillä, ei heidän kaupallaan ole suu-
rempaa mielenkiintoa laivaliikennettä, sen edellytyksiä ja siitä johtuvaa laivanrakennusta tarkastelevalle.

Mitenkä kaupunkien perustaminen Pohjanmaalle sekä ordi-
nantiaain määräykset Pohjanmaan kaupasta vaikuttivat Suomen ja Ruotsin kaupungeista käsin tapahtuvaan purjehdukseen Pohjanmaalle? Kauppa- ja purjehdusjärjestyksessä vuodelta 1616 kiellettiin tapulikaupunkien kauppa talonpoikien kanssa maakaupunkien markkinoilla.² Kaksi vuotta myöhemmin määräsi Kustaa Aadolf Tukholman, Turun ja Porin kaupunkien »etujen ylläpitämiseksi» niille kaksi viikkoa kestävästä vapaa-
markkinat Pietärsaaren ja Salon satamissa. Myöhemmin sam. vuonna oikeus näihin vapaamarkkinoihin myönnettiin myös Rauman, Geflen, Hudiksvallin ja Hernösandin asukkaille sekä ordinantiassa vuodelta 1617 samat oikeudet kaikille valtakunnan tapulikaupungeille kaikkiin Pohjanmaan vapaamarkkinoihin.³ — Nämä määräykset rajoittivat tuntuvasti vieraiden kaupunkien porvari-
en kauppaa Pohjanmaalla: vain rajoitettuna määräaikoina ja muutamissa paikoissa saivat he harjoittaa kauppaa rahvaan kanssa. Ylimalkaan Pohjanmaan kaupunkien viranomaiset tarkasti valvoivat, etteivät vieraat saaneet rikkoo rajoittavia määräyksiä vastaan.⁴ Poikkeuksena näyttää

¹ Uudenkaarlepyyn t.k., 3. 2. 1647. — Karjalaisten kaupasta Pohjanmaalla ks. Snellman, m. t., ss. 38—39, 47—48, 242—251, Fyhrvall, m. t., ss. 21—22, Aspelin, m. t., s. 198.

² Fyhrvall, m. t., s. 12.

³ Aspelin, m. t., s. 178.

⁴ Uudenkaupungin t.k., 26. 4. 1643 valitaan »siltatarkastaja visusti valvomaan, etteivät ne vieraat kauppiaat ja kaupparyssät, jotka tässä kaupungissa tapaavat maata pitkän aikaa, harjoita kauppaa lakia ja kaupungin ansaittuja privilegioita vastaan»; Oulun t.k., 5. 6. 1644 kielletään »vieraista purkamasta mitään tavaroita puoteihin kuuteistaan, vaan odottakoot tavaroineen markkinoita taikka myökööt sitä ennen porvarille, joka tätä vastaan rikkoo on menettänyt tavaransa ja lisäksi 40 markkaa»; Vaasan t.k., 30. 7. 1649 »olivat kauppiaat ja kauppiaanrengit Tukholmasta saapuneet tänne kauppatavaroineen ja kutsutut ylös, ja varoitti pormestari heitä, että he kaupassansa varoisivat rikkomasta lakikirjan sisältöä vastaan, myömällä kyynärä-, naula- taikka luotikau-

kuitenkin Kokkola olleen; raastuvanpäivillä 16. 4. 1660, jolloin maaherra oli läsnä, »porvaristo valitti vieraita vastaan, jotka tässä kaupungissa makaavat tavaroineen sekä talvet että kesät, ja pyysi, ettei sellaista enää sallittaisi. Mitä tähän kaupungin valitukseen tulee, ihmettelee maaherra ettei porvaristo tätä ennen sellaisesta ole valittanut, koska tuollainen aiheuttaa heille suurta vahinkoa, siis päätettiin yksimielisesti, etteivät ketkään vieraat kauppamiehet, ei talvella eikä kesällä ole täällä makaavat, lukuunottamatta sitä Pärttylin aikaa jolloin markkinat täällä pidetään». Päätöksen ankara valvominen jätettiin pormestarin ja maistraatin tehtäväksi ja maaherra lupasi tarvittaessa antaa virka-apua.¹

Pohjanmaan rahvaan ja Pohjanmaalla kauppaa käyvän etelän kauppiaan väliin oli tullut välikätenä Pohjanmaan maa-kaupungin porvari, jonka välitys vain markkinain aikana oli vältettävissä. Mutta koska nämä maakaupunkien porvarit sekä kauppamiestavarain saannissa, että maan tuotteiden myönnissä olivat jokatapauksessa rajoitetut etelän kauppiaisiin, eivät kaupunkien perustamiset Pohjanmaalle enempää kuin ordinantiain rajoittavat määräyksetkään semmoisenaan olisi voineet aiheuttaa mitään suurempaa muutosta etelän kaupunkien pohjanmaankauppaan ja -purjehdukseen. Todellisuudessa kuitenkin 1600-luvun aikana tässä suhteessa tapahtui täydellinen muutos: etelän kauppamiehet lakkasivat vähitellen kokonaan käymästä Pohjanmaalla ja Pohjanmaan kauppa kääntyi melkein yksinomaan Tukholmaan. Tämä merkitsi sitä, että Pohjanmaan laivaliikenne jäi pohjalaisten haltuun ja että tuotteiden kuljetus-ettäisyys tuli mahdollisimman suureksi ordinantiain sallimissa puitteissa. Näillä kahdella seikalla eräiden muiden keralla oli mitä kauaskantoisimmat seuraukset Pohjanmaan laivanrakennukselle.

Terva alkoi 1500-luvun loppupuolella esiintyä Pohjanmaalla kauppatavarana ja saavutti verraten nopeasti yhä suuremman merkityksen Pohjanmaan vientituotteiden joukossa, kunnes

palla ennenkuin markkinat alkavat, kuitenkin sallitaan heille 2 päivänä viikossa nim. tiistaina ja perjantaina 4 tunnin aikana päivässä, jolloin he vapaasti tehkööt kauppaa porvarien kanssa».

¹ Kokkolan t.k., 16. 4. 1660.

se lopulta oli paljoo tärkeämpi, kuin kaikki muut yhteensä. Oulusta vietiin 1620 jo 269¹/₂-lästiä, 3,234 tynnyriä. Koko Pohjanmaan tervanviennin näihin aikoihin olemme aikaisemmin arvioineet 20,000—25,000 tynnyriksi. Tämä tervamäärä kuljettiin rannikon kaupunkiin ja lastauspaikkoihin osaksi kesällä jokia myöten, osaksi talvella rekikelillä. Kesällä tuotu terva joutui osaksi, talvella tuotu suurimmaksi osaksi, ehkä kaikki, Pohjanmaan porvariin haltuun, jotka talvella ordinanttiin määräysten vaikutuksesta olivat jokseenkin ilman eteläisiä kilpailijoita. Tervansa pohjalaiset porvarit joko itse veivät etelään, vaihtaen ne siellä suolaan ja n.s. »kauppiastavarihin», taikka maksoivat niillä Pohjanmaalle saapuneiden etelän porvarien tuomat tavarat. Rahakauppaa myöskin käytiin, mutta tuomiokirjoista päättäen maksut hyvin usein suoritettiin maan tuotteilla.

Snellman julkaisee¹ luettelon Oulusta 1620-viedyistä tavaroista sekä viennin määristä, montako etelän kauppiasta mainittuna vuonna kävi Oulussa ja paljonko viedyistä tavaroista oli oululaisten viemiä. Näistä tiedoista voimme tehdä seuraavat johtopäätökset. Mainittuna vuotena oululaiset itse kuljettivat n. ³/₄ Oulusta viedystä tervasta, jotavastoin muut, vanhoilta ajoilta tutut tuotteet, löhi, voi, kuivatut hauet ja muut kalat, traani, vuodat, höyhenet ja oravannahat, vietiin etelän kaupunkiin suurimmaksi osaksi taikka kokonaan vierailta aluksilla (poikkeuksena kuoret ja mitätön määrä lahjoja). Laskien parikymmentä vuotta myöhemmin tuomiokirjoissa ilmoitettujen hintojen mukaan, olisivat vietyjen tervan, lohen, voin ja ehkä kuivankalan arvot olleet suunnilleen yhtä suuret, mutta tervan viemiseen vaadittiin vähintään n. 220 lästiä, jotavastoin kaikki muut tavarat yhteensä eivät tarvinnut edes kolmattaosaakaan tästä laivatilasta. Mainittakoon tässä yhteydessä, että koko Pohjanmaan vuosittain tarvitsema suolamäärä tähän aikaan ei olisi tarvinnut edes 200 lästin tilaa (Yrjö Koskinen arvioi Pohjanmaan asukasmäärän Nuijasodan aikoina 30,000 hengeksi; 35,000 hengen suolantarve olisi ollut korkeintaan 190 lästiä). Vieraista kauppiamiehistä Oulussa mainittuna vuonna oli 11

¹ M. t., ss. 226—227, taulukko.

Etelä-Suomesta (Turusta 7, Raumalta 3 ja Uudestakaupungista 1), Ruotsista 7 (Geflestä 3, Tukholmasta, Hudviksvallista, Torsilasta ja Telgestä kustakin 1).

Valitettavasti käytettävissämme ei ole samanlaisia tilastotietoja muilta vuosilta ja muista kaupungeista, josta syystä yksistään näiden tietojen perusteella on liian uskallettua tehdä mitään yleistäviä johtopäätöksiä. Sen kuitenkin voinee olettaa, että tervan vienti jo näihin aikoihin oli etupäässä pohjalaisten kauppamiesten hallussa.

Oulun, Kokkolan, Uudenkaarlepyyn ja Vaasan tuomiokirjoissa, joista osa alkaa 1630-luvulla, esiintyvistä tiedoista, jotka koskevat kaupunkien porvareiden kauppa-asioita, velkoja y. m. s., voi mainintojen lukumäärästä päätellä, että Pohjanmaan kaupungeilla 1640—1660-luvuilla oli suunnilleen yhtä vilkas kaupankäynti Turun ja Tukholman kanssa. Usein mainitaan myöskin Raumalta kotoisin olevien porvareiden nimiä näiden asioiden yhteydessä, jotavastoin muiden kaupunkien porvareita mainitaan aivan aniharvoin, joku Porista, Hudiksvallista ja Norrköpingistä. — Pohjanmaan kaupungeissa kävivät ahkeraan useat Turun suurkauppiaat, Henrik, Hieronymus, Daniel, Johan ja Henrik nuor., Schaefer, Jost Schult, Anders Merthen, Petter Thorwöst, Peter Jesinghaus, Albert Rosskamp, raatimies Hans Hansson, y. m.¹ »kauppiastavaralasteineen», taikka lähettivät markkinoille kauppapalvelijoitaan. Vanhan tavan mukaan nämä vieraat silloin tällöin harjoittivat ankärästi kiellettyä maakauppaa taikka muulla tavoin rikkoivat pohjalaiskaupunkien privilegioita ja valtakunnan lakeja vastaan. Vuosina 1641—42 esim. Hieronymus Schaeferin palvelija Thore Persson kuljetti Savoona »kauppiastavaroita», hopeaa y. m., kaikkiaan 10,224 kuparitalarin 21 äyriä arvosta — huikea summa siihen aikaan², jolloin lehmän arvo oli 8 ja hevosen 20—25 kuparitalaria³ —, 1661 »inspehtori» syytti turkulaista raatimiestä ja ahkerää Pohjanmaalla kävijää Hans Hanssonia luvattomasta kaupasta maalla ja kaupungissa ja asia sovitaan sillä, että Hans Hansson

¹ Vrt. von Bonsdorff, m. t., ss. 468—475.

² Oulun t. k., 10, 5. 1647.

³ Uudenkaarlepyyn t. k., 30. 10. 1663, lisäys.

maksaa kaupungille 20 kuparitalaria hyvitykseksi¹, j.n.e. — Raumalaisista kauppiaista useimmin mainitaan Pietari ja Jöns Tolvainen, joilla tuntuu olleen laajoja liikesuhteita Oulusta Vaasaan asti. — Tukholmalaiset kauppamiehet eivät itse näytä yhtä ahkerasti kuin turkulaiset käyneen Pohjanmaalla, vaan lähettävät enimmäkseen sinne kauppapalvelijoitaan, renkejään ja valtuutettujaan.

Turkulaisten ja raumalaisten kauppasuhteet Pohjanmaalle näyttävät 1600-luvun loppupuoliskolla käyvän vähemmän ja vähemmän vilkkaiksi, kunnes Turun ja Rauman nimet vain sattumoisin esiintyvät tuomiokirjoissa. Merkinnöissä esiintyy silloin paraasta päästä tukkuperimisiä, jotka tekevät liikkeenlopettamisen vaikutuksen. Esim. 1665 perii turkulaisen Albrecht Rosskampfin valtuutettu kolmelta kokkolaiselta 1,463 kuparitalaria 8 äyriä, 1667 Jost Schultin («Skult») valtuutettu kymmeneältä kokkolaiselta 2,486 kuparitalaria ja 5 vuotta myöhemmin saman liikemiehen valtuutettu lainlukija Johan Munselius perii vanhoja tervavelkoja, obligatioita (velkakirjoja) taikka laskun päätöksen perusteella 21 saman kaupungin asukkaalta pienempinä summina parituhatta kuparitalaria; useat velallisista ovat rutiköyhiä taikka varattomia, jotkut kuolleet, joku maksanut velkansa Tukholmassa käydessään, joku pyytää saada suorittaa sen tulevana kesänä Tukholmassa. — turkulaisten ja kokkolaisten liikeyhteydet eivät siis enään tapahdu Turussa taikka Kokkolassa, vaan Tukholmassa.²

Tuomiokirjamerkinnöistä ilmenee, että samalla tavalla katkeavat 1600-luvun puolimaihän mennessä vanhat kauppasuhteet myöskin Pohjois-Pohjanmaan ja Keski-Etelä-Pohjanmaan välillä. Vielä 1640-luvulla huomaa Pohjanmaan kaupunkien porvareilla olevan keskinäisiä kauppasuhteita, terva-, lohi- y. m. s. kauppoja. Merkinnät näistä loppuvat 1600-luvun puolimaissa ja seuraavalla vuosisadalla ei enää Pohjanmaan kaupunkien välillä huomaa minkäänlaista liikeyhteyttä muuten kuin Tukholman kautta, ei edes naapurikaupunkien välillä minkäänlaista rannikkoliikennettä ollut.

¹ Pietarsaaren t.k., 5. 2. 1661.

² Kokkolan t.k., 25. 9. 1665, 1., 3. 1667 ja 26. 11. 1672.

Syynä kaupan loppumiseen Pohjanmaan ja Etelä-Suomen kaupunkien välillä oli tervakaupan monopolisoiminen 1648, jota vielä tervan annostelu vuodesta 1666 alkaen sekä suola- ja tupakkamonopolit tehostivat. Tämä yksinoikeuden seuraus tuntui nähtävästi välittömästi, koska jo seuraavana vuonna, kuten aikaisemmin olemme maininneet, Suomen kenraalikuvernööri Pietari Brahe kirjoitti eräille Pohjanmaan kaupungeille kehoittaen niitä viemään tervansa ja muun tavaransa Turkuun. Turun kaupungin historiassa von Bonsdorff tehostaa tervakaupan yksinoikeuden tuhoisaa vaikutusta Turun Pohjanmaan kauppaan. Menettäessään Pohjanmaan tervan Turku menetti tärkeimmän ja suurinta tilaa vaativan vientitavaransa ja koko senaikaisen merenkulkunsa perustan ja samalla myöskin kauppalaivastonsa; 1639 Turusta yksistään Juutinrauman länsipuolelle viety terva vaati n. 1,000 lästin laivatilan. — Poriin vaikutti Pohjanmaan kaupan menetys samalla tavalla, mutta Rauma säilytti, vaikka tietysti pienentyneenä, passiivisen ulkomaanpurjehdusoikeutensa ja puuastia- sekä lehterituotteidensa perusteella, kuten aikaisemmin on mainittu, kauppalaivastonsa.

Tervamonopoli ei vaikuttanut ainoastaan sitä, että Pohjanmaan kauppayhteydet Turkuun ja muihin Lounais-Suomen kaupunkeihin katkesivat ja siirtyivät Tukholmaan. Sillä oli myöskin toinen, ehkä vielä laajakantoisempi seuraus: tervan kuljetus Pohjanmaalta siirtyi kokonaan pohjalaisille, koska tukholmalaisten kauppamiesten ei luonnollisesti kannattanut ryhtyä välittämään pohjalaisten porvareiden tervoja tukholmalaiselle tervakomppanialle, josta välitystehtävästä ei olisi ollut muuta, kuin tervan rahti Pohjanmaalta Tukholmaan. Tällaiseen vähän tuottavaan rahdinkuljetukseen tukholmalaisilta ei edes aluksia liennyt, kun heidän haltuunsa ordinanttiain ja komppaniojen vaikutuksesta oli joutunut melkein koko Suomen ja ulkomaiden välisen tavaravaihdon ja kaupan paljon hyötyisempi välittäminen. Lisäksi kulki m.m. suurin osa Pohjois-Ruotsin ja rikkaan Bergslagenin rautakaivosalueen viennistä ja tuonnista Tukholman kautta. Tukholmalaisetkin lakkasivat purjehtimasta Pohjanmaalla ja yhteys Pohjanmaan ja muun maailman välillä joutui kahdeksi vuosisadaksi kokonaan pohjalaisien alusten ylläpidettäväksi.

Tässä yhteydessä huomautettakoon vielä eräästä tervakau-
pan monopolisoinnin seurauksesta; ennen oli suuressa määrässä
— kuinka suuressa, sitä on mahdotonta todeta — vaihtokauppa,
t.s. maksun suorittaminen ulkomaiden tuotteista maakunnan
tuotteilla, ilman rahan käyttämistä, ollut käytännössä. Terya-
komppaniat suorittivat maksun tervasta vekseleillä taikka ra-
halla, ehkä ajoittain myöskin osaksi suolalla, mutta Pohjan-
maan tarvitseman suolan ostohinta — vaikka suola olikin siihen
aikaan tervaa paljoo kalliimpi — oli joka tapauksessa vain
murto-osa Pohjanmaan tervan hinnasta, niin ettei suolalla
voitu maksaa kuin pieni osa tervasta. Raha alkoi 1600-
luvun puolimaissa virrata Pohjanmaalle.

Norrlännin tervakomppanian perustamisen jälkeen oli ti-
lanne siis seuraavanlainen: Etelä-Suomen kaupunkien ulkomainen
purjehdus melkein kokonaan lamassa, kauppalaivastot hä-
vinneet lukuunottamatta Rauman ja Uudenkaupungin saksan-
purjehtijoita ja pieniä 10—20 lästin kantoisia, Tukholmassa
käyviä rannikkoaluksia. Pohjanmaalla sitävastoin oli kuljetet-
tavanaan vuosittain suuret tervamäärät — vuosisadan loppu-
puolella jo 50,000 tynnyriä — jotka vaativat ajan oloihin
nähdessä erinomaisen suuret laivatilat. Esim. 50,000 tynnyrin
kuljetus tarvitsi n. 3,330 lästin tilan; keski- ja uudenajan vaih-
teessa olisi 100 lästin alus riittänyt tuomaan Pohjanmaalle
kaiken sen suolan, minkä se vuodessa tarvitsi ja mitä suurem-
paa alusta Pohjanmaan silloiset etelään kuljetettavat tuotteet
kuljetustaan varten tuskin puolestaan olisivat tarvinneet.
Pohjanmaalle 1600-luvun loppupuolella tuotu suola olisi mah-
tunut ainakin n. 250 lästin alukseen; tervaa ja puutavaroita
lukuunottamatta Pohjanmaan muut vientitavarat tuskin olisivat
paljoo suurempaa laivatilaa tarvinneet. Pohjanmaan tervain
vienti vaati siis n. 10 kertaa suuremman laivaston, kuin mitä
Pohjanmaan muiden tuotteidensa viemiseksi olisi tarvittu;
sitä, paljonko laivatilaa Kokkolan, Pietarsaaren ja Uudenkaarle-
pyyn lautain ja pelkkain vienti tarvitsi, emme voi arviolta-
kaan laskea, koskei Pohjanmaan puutavaranviennistä niiltä
ajoilta ole mitään tilastollisia tietoja. Varmasti se oli mel-
koinen, muttei kuitenkaan läheskään tervan tarvitseman lai-
va tilan vertainen.

Osa Pohjanmaan tervasta oli jo alusta alkaen kuljetettu Pohjanmaan omilla aluksilla Turkuun, Tukholmaan y.m. Pohjanmaan ulkopuoleisiin kauppapaikkoihin — vuosisadan alku-puoliskolla Pohjanmaalta viedyn tervamäärän olemme arvioineet n. 20,000—25,000 tynnyriksi, mikä olisi vaatinut n. 1,330—1,660 laivalästin tilan —, jota varten pohjalaiset jo olivat joutuneet rakentamaan melkoiset määrät aluksia. Mutta kun yhä suuremmaksi paisunut tervanvienti vuosisadan puolimaista jäi pohjalaisten yksinään kuljetettavaksi, asetti se aikaan nähdän erinomaisen suuria vaatimuksia Pohjanmaan laivanrakennukselle. Sitä mukaa kuin alusten tarve kasvoi, se luonnollisesti myöskin kehittyi. Arvioidessamme tämän tarpeen suuruutta on muistettava, että Pohjanmaalta Tukholmassa purjehduskauden kestäessä ehdittiin käydä kahdesti; 50,000 tervatynnyrin kuljetukseen ei niinollen tarvittu 3,330 lästiä aluksia, vaan ainoastaan puolet tästä lästitilasta, siis n. 1,660 lästiä — samassa suhteessa pienehee toisaalta myöskin suolan tuontiin tarvittavain alusten lästiluku. Kuitenkaan ei alus luonnollisesti juuri koskaan lastanut tarkasti koko lästitilaansa, niin että 1,660 lästitilan terva käytti enemmän, kuin tämän lästiluvun aluksia.

Tiedot kaupunkien kauppalaivastojen suuruudesta tänä aikakautena ovat kovin hatarat, epämääräiset ja puutteelliset. Oulussa ilmoittaa Snellman 1698 olleen kaikkiaan 6 alusta¹. Uudenkaarlepyyn porvarit ilmoittavat 1707 »täältä tulevan merelle 7—8 alusta», mutta muista kaupungeista 2—3 kertaa niin paljo, semminkin Pietarsaaresta.² Tämän summittaisen lausunnon mukaan olisi siis Kokkolalla ja Pietarsaarella tähän aikaan ollut n. 15—25 alusta kummallakin. Kristiinankaupungin maistraatti ilmoittaa samana vuonna kaupungissa olevan 8 suurempaa alusta, »lukuunottamatta toisia pienempiä».³ Maaherra Clerckille 26. 10. 1707 laaditussa luettelossa luetellaan 1700—1707 rakennetut ja paraikaa rakenteilla olevat alukset.⁴ Niistä 8 oli kaupungissa käytännössä, yhteensä kantavuudeltaan n.

¹ Snellman, m. t., s. 263.

² Uudenkaarlepyyn t.k., 4. 11. 1707.

³ Kristiinankaupungin t.k., 12. 8. 1707.

⁴ Kristiinankaupungin t.k., 26. 10. 1707.

350 lästiä. Kolme oli myöty, yksi haaksirikkoutunut ja kolme teloilla. — Näiden harvojen tietojen perusteella on mahdotonta edes summittaisesti arvioida Pohjanmaan kauppalaivaston suuruutta, jo yksistään siitä syystä, että kaupunkien kauppalaivastojen suuruus vaihteli tuntuvasti, ei vain vuodesta toiseen, vaan keväästä syksyynkin, mikä riippui kukoistavasta laivakaupasta. Aluksia oli aina paljoa enemmän, kuin paluurah tien kuljettamiseen tarvittiin ja milloin alusten kysyntä Tukholmassa oli vilkas ja hinnat hyvät, saatettiin myöä alus jo kevätmatkalla ja jättää syysmatka tekemättä ja osa tervasta vaikkakin sinä vuonna Tukholmaan kuljettamatta, ellei naapurilta alusta voinut saada rahdatuksi. Voitto annoksen ulkopuolisesta tervasta oli mitätön — ehkä sitä toisinaan saatiin vain nimeksi —, eikä missään tapauksessa verrattavissa hyvästä laivakaupasta saatuun voittoon.

Pohjanmaan tuomiokirjoissa tapaa usein merkintöjä, jotka osoittavat, että oli usein vaikeata saada rahdatuiksi aluksia taikka vain tilaa niissä.¹ Tämä luonnollisesti ei johtunut siitä, että Pohjanmaan kaupungeilla olisi ollut pienet laivastot, vaan siitä, että vientitavarat veivät paljo suuremman laivatilan, kuin tuontitavarat — rahtitilan puutetta ei koskaan syntynyt paluumatkalla —, ja Pohjanmaan kaupunkien harjoittamasta laivakaupasta.

Pohjanmaan laivanrakennukseen vaikutti vielä muutamia asianhaaroja, joihin on syytä osaksi lähemmin puuttua, asianhaaroja, jotka suuresti vaikuttivat Pohjanmaan laivanrakennuksen laatuun, semminkin verrattuna laivanrakennukseen Etelä-Suomessa.

Ensinnäkin on huomautettava vielä tässä yhteydessä siitä seikasta, että terva on raskas, lujaa, merikelpoista alusta vaativa lastitavara. Tervan kuljettamiseen avomerellä eivät siis sovellu heikosti rakennetut alukset, sellaiset, joilla kelpasi kuljettaa

¹ Esim. Oulun t.k., 8. 8. 1690 (Snellman, s. 191), 29. 4. 1707, 14. 9. 1707, Kokkolan t.k., 11. 8. 1668, 2. 9. 1692, Pietarsaaren t.k., 19. 2. 1670, 3. 4. 1671, 3. 5. 1871, 18. 7. 1688, Uudenkaarlepyyn t.k., 9. 10. 1707, jossa maistraatti nimenomaan huomauttaa: »Muuten on täällä myöskin hyvin suuri vaikeus saada rahtina kuljetetuksi ylitse mitään tavaroita.»

useimpia muita Pohjanmaan vientitavaroita ja useimpia Etelä-Suomen tuotteita niinikään.

Toiseksi vaikuttaa aluksen laatuun kuljettavan merimatkan laatu ja pituus. Koska tällä seikalla on ollut erinomaisen suuri vaikutus Pohjanmaan laivanrakennuksen kehittymiseen, on syytä siihen seuraavassa lähemmin perehtyä.

Ennen siihen ryhtymistä huomautettakoon jo tässä yhteydessä kolmannesta, Pohjanmaan laivanrakennukseen vaikuttaneesta tekijästä: johtuen siitä, että Pohjanmaalla kauppa ja merenkulku — vastoin yleistä käsitystä — olivat paljo enemmän keskittyneet kaupunkien käsiin, kuin Etelä-Suomessa oli asiantaiteita, oli myöskin laivanrakennus keskittyneyttä ja laadultaan niinollen parempaa, kuin mitä se ilman sitä olisi ollut. Keskitettyneyttä se kylläkään ei ollut sikäli, että se olisi rajoittunut muutamaiin harvoihin kohtiin, vaan sikäli, että se tapahtui melkein yksinomaan kaupunkien porvareiden laskuun. — Tämäkin kysymys vaatii oman erikoisen tarkastelunsa, semminkin, koska ne tulokset, joihin siinä tullaan ja joihin edellä on viitattu, ovat päinvastaiset tähänastisia käsityksiä Pohjanmaan talonpoikais- ja kaupunkipurjehduksen suhteista.

Pohjanmaan ja Etelä-Suomen rannikkojen erilaisen rakenteen vaikutus laivaliikenteen kehityksen erilaisuuteen

Aikaisemmin käsitellessämme Pohjanmaan ja Etelä-Suomen pinnanmuodostusta huomasimme, kuinka suuresti siinä esiintyvät, näennäisesti verraten vähäpätöiset, erilaisuudet ovat vaikuttaneet varhaisemman tuotantoelämän erilaistumiseen Pohjanmaalla ja Etelä-Suomessa. Pinnanmuodostuksen erilaisuus ulottuu meren ja mantereen yhtymäkohtaan, rannikkoon, ja aiheuttaa sen, että Pohjanmaan ja Etelä-Suomen rannikot ovat erilaiset. Tämän erilaisuuden huomaa jokaisella kartalla selvemmin, kuin pinnanmuodostuksen erilaisuudet, sillä rantaviivassa ne herkästi ilmenevät ja rantaviiva erottuu selvästi kartalla. Tämän tutkimuksen puitteisiin ei kuulu yksityiskohtaisesti tarkastaa eroavaisuuksia ja niiden perussyitä, riittää muutamien pääkohtien toteaminen.

Pohjanmaan pinta kohoaa vain n. 1 metrin jokaista kilometriä kohden, eli suhteessa 1 : 1,000. Melkein samanlainen on merenpinnan alle jääneen merenpohjan kaltevuussuhde; 50 metrin syvyysviiva alkaa vasta n. 35 km:n päässä rannasta ja 100 metrin syvyysviivaa ei Pohjanlahden pohja saavuta missään Merenkurkun pohjoisosassa eikä sen eteläpuolellakaan Pohjanmaan edustalla, paitsi aivan etelässä. Merenpohjan kaltevuuskulma on niinollen n. 1:700. Tästä johtuu, että Pohjanmaan rannikko on suhteellisesti hyvin matalaa; niinpä varsinainen laivaväylä, 6 metrin syvyinen vesi, vain 23 kohdassa lähenee $\frac{1}{2}$ km päähän taikka sitä lähemmäksi mantereen taikka suuren saaren rantaa. Useiden jokien tuoman lietteen madalluttamain lahtien perukoissa vesi on matalampaa.¹

Melkein yhtä tärkeä, kuin pinnanmuodostuksen suurmuodoista riippuva rannikon pystysuora muovailu, on alkuperäisen merenkulun ja laivanrakennuksen kehitykselle pinnanmuodostuksen pikkumuodoista johtuva rannikon vaakasuora muovailu. Siitä yhdessä rannikon pystysuoran muovailun kanssa riippuu rannikon saari- ja lahtirikkaus, s.o. turvallisten luonnonsatamien, ankkuripaikkojen ja suojaisain saaristoväylien runsaus. Rannikon vaakasuorassakin muovailussa on tuntuva erilaisuus Pohjanmaan ja Etelä-Suomen välillä. Lounais-Suomen merkilliseen lohkomaisemaan ja Etelä-Suomen mäkimaisemaan verrattuna on Pohjanmaan alanko tasaista. Tästä johtuen Pohjanmaan rannikko on tuntuvasti ehjempää, kuin Etelä- ja varsinkin Lounais-Suomen rannikko. Ainoastaan Merenkurkun kohdalla Pohjanmaan rannikko vaakasuoralta muovailultaan muistuttaa Lounais- ja Etelä-Suomen rannikkoa. Merenkurkun kohdalla nimittäin kulkee n. 200 km pitkä, mutta vain 20—50 km leveä mäkialue, jonka merenpinnan alle vajonneet osat muodostavat laajan Merenkurkun saariston. Tästä pohjoiseen rannikko on ehjää; vain harvassa on pieniä saari- ja kariryhmiä. Laajat

¹ Ylläoleva esitys perustuu Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen merikortteihin, Saksan »Reichs-Marine Amtin» 1909 Berliinissä julkaisemiin merikortteihin Pohjanlahdesta ja Suomenlahdesta (mittak. 1: 200,000) sekä erinäisiin kirjoituksiin ja karttoihin »Suomen kartastosta» 1909.

alueet rannikolla ovat lentohiekan (Lohtaja, Kalajoki) tai savi- ja sorakenttien peitossa (Siikajoelta Tihin asti).¹

Lounais-Suomessa tapaamme tällaista rannikkoa vain Porin tienoilla sekä Etelä-Suomessa Koivistolta itään päin Kruunstinlahden rannalla. — Tämä Pohjanmaan rannikon Etelä-Suomen rannikosta poikkeava luonne ilmenee selvästi rantaviivan erilaisuudesta. Pohjanmaan 520 km:n pituisen rannikon osalle tulee 985 km rantaviivaa, eli rannikkokilometriä kohden 1.89 rantakilometriä, jotavastoin 680 km:n pituisen Etelä-Suomen rannikon osalle tulee 1,866 km rantaviivaa, siis rannikkokilometriä kohden 2.74 rantakilometriä. Etelä-Suomen mantereen rantaviiva on niinollen 31 % silpoutuneempaa kuin Pohjanmaan.²

Arvioidessamme näiden molempien, toisiinsa vertaamiemme rannikoiden liikennekelpoisuutta, on meidän yhtäikaa pidettävä silmällä rannikon pystysuoraa ja vaakasuoraa muovailua. Pohjanmaan rannikon loivuus, mataluus, vähentää suuresti sen muutenkin vähäisen saariston liikennearvoa. Merenkurkun saaristossa, samoinkuin muuallakin, on saarien välisissä vesissä tuhkatiheässä vedenalaisia matalikkoja, luotoja, kareja ja riuttoja, jotka tekevät purjehtimisen pimeässä, sumussa ja myrskyllä erikoisen hankalaksi ja vaaralliseksi, ja vähentävät turvallisten satama- ja ankkuripaikkojen sekä saaristoväylien lukua. Aspelin »Vaasan kaupungin historiassa» sanoo Vaasan luona olevasta Merenkurkun saariston osasta: »on ylimalkaan sangen vaikea tehtävä ohjata alus eheänä Vaasan tavattoman mutkikkaan saariston kautta»³ ja 1700-luvulla Lounais-Suomen ja Pohjanmaan vesillä luositarkastusmatkalla ollut kapteeni Stiermann sanoo amiraliteetikollegille matkastaan antamassaan raportissa voivansa »täydellä syyllä väittää sitä (Vaasan saaristoa) vaarallisimmaksi koko Syean valtakunnassa».⁴ Merenkurkun saa-

¹ Ks. I. Leiviskä, »Ueber die Küstenbildung des Bottnischen Meerbusens zwischen Tornio und Kokkola» (»Fennia» 23, n:o 1).

² Ylioppilas Lempi Lehtosen Yliopiston maantieteellisellä laitoksella suorittamain mittausten mukaan.

³ M. t., s. 83.

⁴ R.L., »Ankomne bref och memorialer till Kongl. Amiralitetskollegium», Stiermann, »Lotsvisitations berättelse om Norra Finlands skärgård» 5 p:ltä syysk. 1760.

riston etelärajana Maalahden ja Korsnääsin pitäjain edustalla olevat Vargön (nyk. Bergön) karit («Vargögäddar»), joiden kautta saaristoväylä kulkee, ovat tunnetut »merimiesten kauhuna».¹ Niiden eteläpuolella oleva Korsnääsin kirkko oli katolisella ajalla tunnettu merenkulkijain uhrikirkkona. Samoin olivat korsnääsiläiset kansankertoman mukaan vielä verraten myöhään pahamaineisia rantarosvoja, jotka houkuttelivat merenkulkijoita karikkoihin väärin merkein ja tulin ryöstääkseen sitten heidän laivahylkynsä.

Jo 1600-luvulla, jolloin alukset vielä olivat vähäkokoisia ja matalakulkuisia, tapaa asiakirjoissa valituksia Pohjanmaan saaristovesien hankaluudesta. Esim. Pietarsaaren raati 1684 arvio Pehr Michelssonin 80 lästin aluksen vain 75 lästiseksi »för detta mijcket osäkra fahrwattnet igenom denna Skäregård»², ja kun maaherra kehoittaa Uudenkaarlepyyn porvareita rakentamaan tasasaumaisia (parempia ja suurempia) aluksia limisaumaisten asemasta, vastaa raati: »finns her ej sådant fahrwattn eller diup fahrled, så att slijka farkåster kunna skadeslösa stjras och avlöpa».³ Kuvaavana Merenkurkun saariston »liikenneviihollisuudesta» mainittakoon, että Vaasan ulkopuolella oleva suuri saariyhmä Raippaluoto-Vallgrund-Björkö (kooltaan n. $\frac{1}{7}$ Ahvenanmaasta) 1722 ei omista ainoatakaan tavallista kalastaja- ja hylevenettä suurempaa alusta, eikä aikaisemminkään ole mitään kauppapurjehdusta harjoittanut.⁴ Sama on asianlaita satakunta vuotta myöhemminkin.⁵

Avonainen, saareton rannikko on alkuperäisen merenkulun syntymiselle ja kehittymiselle vielä haitallisempi, kuin edellä kuvattu. Kenraalikuvernööri v. Rosenin kunink. määräyksestä Pohjanmaan rahvaan anoman purjehdusoikeuden perusteiden tutkimista varten asettaman komitean lausunnossa (päiväty 31. 3. 1749 Sulvassa) sanotaan esim. Siikajoen pitäjistä, että sen ranta on niin matalaa, ettei koko pitäjässä ole ainoatakaan satamapaikkaa. Pitäjäläiset voivat käyttää vain pieniä, maalle

¹ Aspelin, m. t., ss. 81—82.

² Pietarsaaren t.k., 5. 4. 1684.

³ Uudenkaarlepyyn t.k., 6. 3. 1691.

⁴ M.A., salkku E 29: 2. 1722, 30. 1. 1722 ja 31. 1. 1722.

⁵ U. fr. K. F. H. S., II, n:o 2, Böcker, m. kirj., s. 50.

vedettäviä veneitä. Jos heille annettaisiin purjehdusoikeus — mitä he muuten eivät itse lainkaan halua — olisi heidän hankittava satamapaikka jossain naapuripitäjässä, tai uskallettava henki ja omaisuus pienien veneiden varaan pitkällä merimat-kalla.¹ Koko Pohjois-Pohjanmaan purjehdusoloille kuvaava on se lausunto, jonka Oulun edustaja ylläm. komissionissa antoi.² Hän huomauttaa, että sikäläisellä talonpojalla matkan pituuden takia ei ole vastaavaa hyötyä Tukholmanpurjehduksesta »varsinkin kun maamies tällä paikkakunnalla on aivan tottuma-ton tällaiseen avaraan mereen, ja sen lisäksi täytyy olla varustettuna suuremmilla aluksilla, kuin mitä hän kykenee varustamaan, sillä saariston puuttuminen melkein perille asti estää maamiehiä, samalla tavalla kuin Etelä-Suomen, Ahvenanmaan ja muiden saaristojen talonpojat tekevät, purjehtimasta avonaisilla veneillä ja muilla heikommilla varustuksilla.» »Kemin rahvas, joka jo 1725 sai purjehdusoikeuden, on kuitenkin pitänyt liian vaarallisena käyttää sitä hyväkseen. Ja mikäli joku entisinä aikoina on saanut purjehdusoikeuden, on hän kummin-kin saanut maksaa sellaiset oppirahat, että hän jälkeläisiään siitä on varoittanut.» Kuvaavaa todella on, ettei edes Hailuo-dosta harjoitettu minkäänlaista kauppamerenkulkua, vaikka sen saariasema ja suuri merikalastus olisivat luonnollisina edellytyk-sinä siihen, ja vaikka sillä, kuten Kemilläkin, oli purjehdus-oikeus Tukholmaan.³ Pohjois-Pohjanmaalta talonpoikaisaluksia ei ollut käynyt Tukholmassa »sitten edellisten vainovuosien edellä», s. o. suurina nälkävuosina 1600-luvun lopulla, jolloin 10—200 tynnyrin vetoisilla veneillä (suurimmat siis n. 15 lästiä) olivat käyneet etelässä viljaa hakemassa).⁴

Pohjanmaan saaristovesien mataluus ja karirikkaus vähen-tää suuresti niidenkin, verraten lyhyiden, laivaliikenteelle arvok-kaiden saaristoväylien käyttökelpoisuutta ja merkitystä, jotka Pohjanmaan rannikolla on. Pohjanlahden rannikolla purjehtija

¹ »Utskottshandlingar», n:o 50, 1751—52, R.V.A.

² »Serien kommissioner: Den angående Bondeseglationen i Österbotten tillförordnade Undersökningskommissionens Protocoll och Handlingar. Instr. dat. Helsingfors 15. 8. 1748», liite 42, R.V.A.

³ M.A., F 21, 26/3 1767.

⁴ Yllämain. komissionin paperit, liite 42.

vain neljässä paikassa voi käyttää saaristoväylää hyväkseen: Tornion ja Oulun sekä Kokkolan ja Pietarsaaren välillä, Vaasan edustalla sekä Kaskisen ja Kristiinankaupungin tienoilla. Näistäkin väylistä vain Vaasasta pohjoiseen, Raippaluoto-Vallgrundin ja Michelsörarne-saariryhmän itäpuolitse kulkeva väylä on 10 jalkaa kulkeville aluksille; Oulun ja Tornion väylää voivat kulkea vain 5 jalan alukset. Pohjanmaalta eteläänpäin tai päinvastaiseen suuntaan kulkevan aluksen on siis pakko suurimman osan matkastaan kulkea avointa merta, ellei se pidä edullisempänä kulkea kokonaan avointa merta, varsinkin kun koko Pohjanmaan 520 km pitkä rannikko tarjoaa merenkulkijalle vain 35 satama-, lastaus- ja ankkuripaikkaa, joista osa lisäksi on hyvin matalaa ja vaarallista. Jokaisen tällaisen, merenkulkijan käytettävissä olevan turvapaikan osalle tulee keskimäärin 15 km rannikkoa.¹

Etelä-Suomen saaristo on luonteeltaan aivan toisenlainen, kuin Pohjanmaan; saarien väliset vedet ovat ylimalkaan puhtaita, kaiittomia ja syvempiä, saaristoväylät niinollen paljoo turvallisempia ja väljempia. Oivallinen saaristoväylä ulottuu melkein katkeamattomana pitkin koko Lounais- ja Etelä-Suomen rannikon. Lounais-Suomessa se katkeaa vain Rauman tienoilla lyhyellä matkalla ja Etelä-Suomessa vain Hankoniemen kohdalla. Alus voi niinollen Koivistonsalmesta lähdettyään purjehtia Ahvenanmerelle saakka tarvitsematta antautua alttiiksi avomerен raskaille aalloille muualla kuin sivuuttaessaan Hankoniemen kärjen.² Ja siellä tarjoutuu merenkulkijalle turvallinen satama, josta jo Olaus Magnus sanoo: »se on niin houkutteleva ja suojaisa, että sen vertaista ei löydä koko Pohjoismaita ympäröivissä merissä, kenties ei edes laajassa valtameressä ole sen kilpailijaa.»³ Tätä Etelä-Suomen saariston tarjoamaa turvaisaa rannikkoreittiä käytettiin ainakin vielä keskiajan lopulla yleisesti silloinkin, kun oli purjehdittava Tanskasta Tallinnaan ja päinvastoin.⁴ — Suojaisia satama-, lastaus- ja ankkuripaikkoja

¹ »Purjehdusväyläin selitys», I ja II. Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen toimittama 1907—08, koonnut J. W. Lybäck.

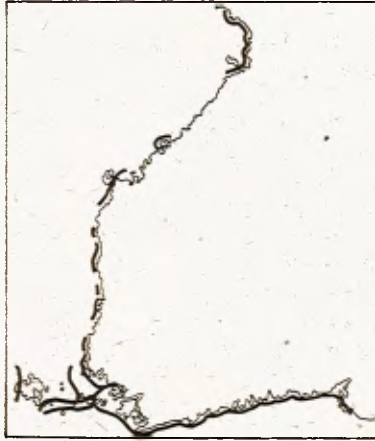
² »Suomen kartasto», teksti; Lars Krogius.

³ Olaus Magnus, m. t., s. 116.

⁴ Radloff, m. t., s. 207.

on luonnollisesti Etelä-Suomessa paljoo runsaammin kuin Pohjanmaalla. Purjehdusväyläin selityksessäkin niitä luetellaan 115 kappaletta, joten siis jokaista kohden tulee keskimäärin vain 6 rannikkokilometriä.

Edelläolevaa vertailevaa esitystä vastaan voitaneen huomauttaa, että se perustuu pääasiallisesti nykyisiin olosuhteisiin, jotka Pohjanmaan rannikon kohoamisen takia eivät olleet samantaisia 100—300 vuotta takaperin; entiset väylät ovat madaltu-



Väylät saariston suojassa 1700-luvulla.

neet, saaret yhtyneet mantereeseen j.n.e. Tämä on kyllä totta, mutta koska merenpohjan sekä kohtisuora että vaakasuora muovailu on Pohjanlahden rannikolla suurin piirtein katsoen samanlainen, kuin Pohjanmaan rannikkoalueen, ei maankohoaminen siellä ole voinut saada aikaan mitään perinpohjaisia muutoksia; entisten, mantereeseen yhtyneiden saarien tilalle on merestä noussut uusia, matalikoista ja kareista muodostuneita saaria, ja niiden suojaan uusia saaristoväyliä ja ankkuripaikkoja kadonneiden tilalle. Rannikko saarineen, niemineen ja kareineen vaan on siirtynyt jonkunverran lännemmäksi, mutta suurin piirtein katsoen kumminkin säilyttänyt vanhan luonteensa.

Edellä sanotusta selviää, että Pohjanmaan rannikko ei tarjoa lainkaan samoja edellytyksiä alkuperäisen laivaliikenteen ja

siis myös alkuperäisen laivarakennuksen kehitykselle, kuin Etelä-Suomen rannikko. Päinvastoin voitaneen Pohjanmaan rannikkoa sanoa pääpiirteissään suorastaan »liikennevihamieliseksi». Alussa, kun liikenne oli vähäinen, eikä asettanut suuria vaatimuksia alusten kokoon ja matkojen nopeuteen nähden, kulkivat purjehtijat vielä pitkin rannikkoja, puretuen kiinni myrskyiltä ja avomeren raskaalta aallokoltä turvaa tarjoaviin saaristoväyliin; karit ja matalikot olivat pienille, keveille, heikkorakenteisille ja useimmiten kannettomille aluksille vähemmän vaarallisia, kuin avomeri. Mutta sitä myöten kuin liikenne kasvoi, kasvoi myös alusten koko ja syväkulkuisuus. Avomeri oli näille vähemmän vaarallinen, kuin saaristoväyliin tuhannet, viitattomat salakarit. Pohjanmaan rannikko karkoitti purjehtijat avomerelle. Ja tämä seikka kasvavan liikenteen vaatimusten lisäksi pakoitti rakentamaan vieläkin suurempia ja kestävämpiä aluksia.

Asiakirjoista käy selvästi ilmi tämä purjehdusväylän siirtyminen saariston suojasta avomerelle. Vielä 1600-luvun lopulla Pohjanmaan kaupungit Kokkolaa myöten pohjoisessa käyttivät seuraavaa saaristoreittiä: Michelsörarne-saariston ja Vallgrund-Raippaluodon suojassa, läpi Vaasan saariston, Bergön (Wargön) itäpuolitse, Maalahden, Korsnääsin ja Närpiön edustalla olevien saarten mannerpuolitse, Reposaaren ja Rauman eteläpuolella olevan Lyökin sivuitse. Täältä reitti jo 1600-luvulla haarautui; pienemmät alukset saattoivat käyttää Turun ja Ahvenanmaan saaristojen suojaa ja antautua vasta Ahvenanmaan mantereeseen lounaispuolella avomerelle, tuolle tuskin 5 penink. pitkälle taipaleelle Ahvenanmeren poikki. Mutta siitä alkaen kuin Eckeröölle Ahvenanmaan länsirannalle oli rakennettu torni merenkulkijain tienviitaksi, purjehtivat useimmat oikotietä Turun ja Ahvenanmaan saariston pohjoispuolitse Ahvenanmaan länsipuolelle ja sieltä edelleen Ruotsiin.¹ Tämä oli n.s. »itäreitti» (Österled). Se oli, kuten sanottu, erittäin vaarallinen; kun Pohjanmaan vesien viitoittaminen vasta 1888 tuli kruunun tehtäväksi², oli reittiä käyttävien kaupunkien itse huolehdittava sen turvaamisesta. Tarkoitusta varten Kokkolan, Pietarsaaren, Uuden-

¹ Pietarsaaren t.k., 25. 4. 1683.

² Söderhjelm, »Jakobstads historia», III osa, s. 103.

kaarlepyyn ja Vaasan alusten omistajat suorittivat Korsnäasin talonpojille vuosittain 1 k.t. alusta kohden Bergön väylän eteläsuussa olevien Halsön vaarallisten karien viitoittamisesta. Viitoittaminen tosin kuului maanomistajain velvollisuuksiin, mutta maaherra Thure Ribbingin ehdotuksesta Vaasa, Kokkola ja Uusikaarlepyy v:stä 1652 päättivät avustaa talonpoikia mainitulla maksulla, jotta he paremmin kykenisivät viitoittamisesta huolehtimaan. Myöhemmin Pietarsaaren porvarit näkyvät yhtyneen tähän vapaaehtoiseen verotukseen. V. 1668 mainitaan ensimmäinen kerta Halsön kareilla olevan tornin, mutta lienee se jo jonkun aikaa ennen rakennettu merenkulun turvaamiseksi. Useampia kertoja vuosisadan kuluessa mainitaan tornia korjattun, ja v:stä 1681 alkaen se on varustettu valaistuslaitteellakin («feuerbååk»). Etelämpänä, Närpiön emäpitäjän edustalla, Nämpnäs kylästä luoteiseen, oli Grytskärin saarella toinen torni, jonka kustantamisessa ainakin muutamat Keski-Pohjanmaan kaupungit olivat osallisia. Vielä etelämpänä »itäreitin» varrella olevien Reposaaaren ja Lyökin tornien kunnossapitoon pohjalaiset sitävastoin tietävästi eivät ottaneet osaa.¹

»Itäreitin» eteläpäässä oli Ahvenanmeren rannalla Eckerön torni Finbytä vastapäätä Ögne-1. Signilskäretillä. Pohjanmaan kaupungin tuomiokirjoissa se esiintyy ensi kerran 1680-luvulla, mutta sen oli rakentanut jo aikaisemmin inspektori Erich Tavast Pohjanmaan »eteläisten kaupunkien hyödyksi».² V. 1688 se Vaasan pormestarin ja raadin kirjelmässä muille, reittiä käyttäville, Pohjanmaan kaupungeille mainitaan rappeutuneena ja ehdotetaan uudestaan rakennettavaksi. Uuden tornin rakentaminen annettiin kristiinankaupunkilaisen kauppiaan Elias Eliasson Godeliuksen tehtäväksi, mutta ainakin Kokkola kieltäytyi sovittua maksua suorittamasta, koska torni ei ollut sopimuksen ehtojen mukaan rakennettu.³ Ennen vuosisadan loppua torni taas on rappeutunut ja sen uudestaan rakentaminen aiheuttaa pitkiä

¹ Ks. Vaasan t.k., 7. 4. 1652, 26. 4. 1652, Uudenkaarlepyyn t.k., 9. 3. 1652, Pietarsaaren t.k., 21. 3. 1664, 17. 1. 1668, 15. 2. 1675, 6. 3. 1682, 6. 5. 1685, Kokkolan t.k., 15. 1. 1668, 31. 1. 1674, 1. 3. 1679 ja 12. 4. 1683 sekä Aspelin, m. t., ss. 81—82.

² Pietarsaaren t.k., 25. 4. 1683.

³ Kokkolan t.k., 15. 8. 1688.

neuvotteluja. Kokkolan ehdotuksesta hyväksytään uuden tornin mitoiksi 12 sylen korkeus ja 5 sylen leveys juuresta ¹, mutta Turunläänin maaherran Creutzin laatimaa sopimusluonnosta, jonka mukaan muutamat Finströmin talonpojat rakentaisivat tornin 1,000 k.t.:sta, ei hyväksytä, koska hintaa pidetään liian kalliina ja sopimusta muutenkin epäedullisena.² Tornin rakennuskysymystä ei vielä keväällä 1698 oltu saatu ratkaistuksi, vaan päätetään, että kaupunkien valtuutetut kokoontuvat asiasta kesällä neuvottelemaan.³ Tornin myöhemmistä vaiheista eivät asiakirjat kerro.

Jo 1600—1700-lukujen vaihteessa aletaan luopua tästä ahtaasta ja karien takia vaarallisesta, vaikkakin myrskyiltä verratien suojatusta »itäreitistä». Ensin siitä luopuvat täydessä lastissa etelään purjehtivat alukset, jotka siis kulkevat syvemmällä ja samalla paremmin kestävät tuulta ja aallokkoa kuin tyhjinä tai puolityhjinä kotiinpalaavat. Edelliset alkavat kulkea avomerta jälkimäisten vielä käyttäessä saaristoreittiä. Tämän takia esim. Pietarsaaren raati 11. 12. 1705 päättää, että Halsön kautta kahdesti kulkeva alus suorittaa 1 kuparitalaria 8 äyriä, mutta yhdesti kulkeva vain 20 äyriä.⁴ Kun maaherra 1707 ilmoittaa, että Vaasan pormestari ja raati ovat sopineet muutamien talonpoikien kanssa uuden tornin rakentamisesta Halsölle 500 k.t.:n hinnasta, sekä kehoittaa toisia kaupungeja suorittamaan osuutensa kuluista, vastaavat Uudenkaarlepyyn kauppiaat, että heidän aluksensa eivät reittiä käytä muulloin kuin »tyhjänä Tukholmasta palatessaan», mutta menomatalla käyttävät ne läntistä reittiä Merenkuikun kautta. Vaaditun 85 kuparitalarin sijasta he kuitenkin lupaavat, pormestarinsa ja raatinsa kehoituksesta, suorittaa 30 kuparitalaria.⁵ Kokkolan porvarit puolestaan asiasta ilmoittavat, että kaupungin alukset vain silloin tällöin ja ainoastaan paluumatkalla käyttävät Halsön reittiä. Pyydetyn 165 kuparitalarin asemesta he kuitenkin

¹ Kokkolan t.k., 10. 2. 1696.

² Pietarsaaren t.k., 22. 10. 1697.

³ Kokkolan t.k., 9. 5. 1698.

⁴ Pietarsaaren t.k.

⁵ Uudenkaarlepyyn t.k., 4. 11. 1707.

kin suostuvat maksamaan 100 kuparitalaria¹. Pietarsaaren porvaristo sitävastoin vastaansanomatta suostuu suorittamaan osuutensa 85 kuparitalaria.² Mutta vuosisadan keskimaisissa Pietarsaariinkin jo on luopunut saaristoreitistä, koska sen porvarit toimivat saadakseen valotornin rakennetuksi Merenkurkussa oleville Holmön kareille ja 1763 kaikki Keski-Pohjanmaan kaupungit sekä Raahe, Oulu ja Tornio sekä Luulaja ja Piitime neuvottelevat yhteisistä majakkarakennuksista.³ Vain Vaasan alukset lienevät silloin enää tarvinneen Halsön tornia; 1730 vaasalaiset vielä puuhaavat sen uudelleen rakentamista, tahtoen Kokkolan porvareita ottamaan osaa kuluihin. Nämä kumminkin kieltäytyvät, koska heillä tuskin olisi sanottavaa hyötyä siitä.⁴

Täten olivat melkein kaikki »itäreitit» käyttäjät siirtyneet avomerelle. »Itäreittä» jäivät käyttämään vain Etelä-Pohjanmaan Tukholmaan purjehtivat talonpojat pienine haaksineen tai pitkine, 8 sylen mittaisine, avonaisine hyleveneineen. Näillä he eivät halusta antautuneet aavalle merelle, vaan kulkivat mieluimmin rantoja pitkin, vaikka »tuollainen retki Tukholmaan usein kesti Mettumaarista syksyyn».⁵

Pohjanlahden pohjoisosassa, Kokkolasta pohjoiseen olevan vähäsaarisen rannikon kaupungit, Raahe, Oulu ja Tornio, eivät tietävästi ainakaan 1600-luvulla enää olleet käyttäneet »itäreittä», vaan »länsireittä» (»västerled»). Sitä purjehtiessa alukset voivat hakea suojaa Ruotsin rannikon monissa hyvissä satamaja ankkuripaikoissa, mutta vain harvassa paikassa saattoivat purjehtia saariston suojassa; hyvällä säällä matka siis oli suhteellisesti nopeampi, kuin saaristoreittä purjehdittaessa, mutta myrskysäällä pienet ja heikot alukset joutuivat makaamaan

¹ Kokkolan t.k., 6. 11. 1707.

² Pietarsaaren t.k., 18. 11. 1707.

³ Söderhjelm, m. t., II, s. 222.

⁴ Aspelin, m. t., ss. 83—84.

⁵ »Suomi», toinen jako, 6 osa, »Kertomus Maalahden pitäjistä, kirjoittanut J. R. Aspelin» (Maanmittari Klingiuksen 1767 tekemän, lisäyksillä varustetun kertomuksen mukaan), s. 213; »Serien kommissioner», kenraalikuvernööri von Rosenin 1747, Pohjanmaan talonpoikien purjehdusoikeutta tutkimaan asettaman komissionin kertomus. — »C. o. Oec. Dep. Acter 1751—52», Pohjanmaan maaherra Piperin kertomus, R.V.A.

hätäsatamissa sään pidossa. Vasta sitten kun alukset rakennettiin suurempia ja lujempia, matka myrskysäälläkin saattoi jatkua keskeytyttä. Tätä »länsireittiä» kuvaa raahelainen Stenbäck 1760-luvulla seuraavasti:¹ »Tukholman matkoillaan käyttävät tämän kaupungin merenkulkijat, nykyään kuten ennenkin, Läntistä reittiä, Läntisen Kurkun kautta, eli Holmön länsipuolitse, niin että vain toisinaan sattuu, että he joskus purjehtivat tämän saaren itäpuolitse, eli Itäisen Kurkun kautta. Kun he nostavat purjeensa satamassaan, on heidän ensimmäinen suuntansa lounainen, ottaen huomioon ne merkit, mitkä reimarimiehet ovat asettaneet matalille paikoille sataman suuhun, sivusen puisen majakan eli tornin, mikä on rakennettu merenkulkijain hyödyksi $\frac{1}{2}$ penink. kaupungista, heti kaupungin perustamisen jälkeen; kun he tulevat tämän tornin sivu, ottavat he suunnan tästä ja Raahen kirkontornista, kunnes ovat kulkeneet sivu kaikkien karien 2 peninkulmaa kaupungista koilliseen ja itään(?) sekä kaakkoon; sieltä saapuvat he avonaiseen ja karittomaan mereen, Pohjanlahteen, senjälkeen suunnaten kulkunsa läntistä rantaa kohden tuulen vaatimaan suuntaan, missä ensimmäiset satamat, joita he voivat käyttää, jos tarve vaatii, ovat: Bjuröklubben, Källviken, Vålmören j.n.e., ja lasketaan niiden olevan 30 peninkulmaa Raahesta. Näistä satamista voidaan purjehtia pohjoiseen, koilliseen ja kaakkoon Läntisen Kurkun kautta Holmön sivuitse, tarkasti varoen vaarallisia Holmön kareja, sekä etelä- ja pohjoispäässä, ja tullaan Geflenpohjaan, joka ulottuu suuresta Raumanmerestä Gefleen päin, missä korkea kallio meressä, Bonden nimeltään on merkinä, jonka molemmin puolin voidaan purjehtia.» (Bonden on n. 20 km Ruotsin rannikolta aavassa meressä)»Brämön eteläpuolella, ja sieltä etelään Agölle, sieltä etelään Geflenpohjaan yli Öregrundille ja Öregrundin saariston läpi Ahvenanmerelle, sen läntisen mutkan poikki, kunnes tullaan Ruotsin saaristoon, nimeltään Ahlholmarne; sieltä tullaan Kapellskäriin, missä itäinen ja läntinen reitti yhtyvät».

Tämän reitin turvaamiseksi rakennettiin, kuten sanottu, 1700-luvun puolimaissa majakka Holmölle, ja jo paljoa aikaisemmin, 1670- tai 1680-luvulla, valtakunnan rahastonhoitaja(?)

¹ Stenbäck, m. t., ss. 14—16.

Sten Bjelke rakensi Örskarin luodolle Öregrundin luona tuli-
majakan (väylää nimitettiin myös, kuten majakkaakin, suuren
Gräsön saaren mukaan Gräsön väyläksi). Sen ylläpitämiseksi
hallitus määräsi kannettavaksi maksun pohjoisesta päin Tuk-
holmaan tulevilta aluksilta Blockhusuddenin tullipaikalla. Maksu
oli 10 % tullimaksuista. Maksun suorittamista vastaan Kok-
kola, Pietarsaari, Uusikaarlepyy, Vaasa ja Kristiinankaupunki
valittavat, koska heidän aluksensa eivät Gräsön reittiä käytä,
vaan ainoastaan Oulun ja Raahen (Suomen puoleisista kaupun-
geista).¹ Kokkola ja todennäköisesti siis muutkin valittajat va-
pautetaankin 1685 Gräsön majakkamaksuista.²

Ylläkuvattua »länsireittiä» käyttivät siis 1700-luvun puoli-
maista alkaen melkein kaikki Pohjanmaan kaupungit Tukhol-
man matkoillaan. Sitä ei suinkaan orjallisesti noudatettu, vaan
purjehdittiin useinkin aivan avomerta, sivuuttamalla Gräsön
väylät, kaukana Ruotsin rannikolta; niin tekivätkin kaikki suu-
remmat kauppa-alukset. Tällaista matkaa 3-mastoisella aluk-
sella Tukholmasta Tornioon kuvaa muuan tukholmalainen 1700-
luvun lopulla seuraavasti: »Matka Tukholmasta Tornioon pitää
Ahvenanmeren poikki, ollen yli 100 peninkulmaa pitkä, jonka
kestäessä ainoastaan silloin tällöin näkee maasta pilvimäisen
vivahtuksen, ja on se tosiaan peloittava: sitäkin enemmän, kun
suomalaisia aluksia ohjataan enimmäkseen ilman merikortteja,³
ainoastaan maamerkkien mukaan ja reitti on täynnä kareja ja
luotoja.» Varsinkin Merenkurkussa tapahtuu haaksirikkoja, joi-
den syinä ovat sumu, erehdykset maamerkeissä, (»on ihmetel-
tävää, kuinka perämies saattoi huomata ja tuntea näköpiirissä
olevat pilvimäiset täplät»), rikksellinen huolimattomuus valo-
majakoiden hoidossa, jäät ja painolastin puute Tukholmasta
palattaessa. Muuten matka on hauska ja mukava kuin hui-
retki. Kajuutta on tilava, päällystöllä omat makuusuojat, ruo-
kailu tapahtui katetussa pöydässä j.n.e. »Miehistö on reipas ja

¹ Pietarsaaren t.k., 6. 5. 1685, Uudenkaarlepyyn t.k., 21. 4. 1683,
Kokkolan t.k., 22. 8. 1681.

² Kokkolan t.k., 16. 5. 1685.

³ Jo 1600-luvulla oli pohjalaisilla aluksilla usein kompasseja; ks.
esim. Pietarsaaren t.k., 2. 3. 1668.

kokenut. Perämies tosin ei tuntenut purjehdusta tieteenä; mutta hän oli teräväsilmäinen, kokenut ja valpas. Kipparina oli nuori kauppapalvelija, jota ei vähää imarrellut käyttää nimitystä »herra kapteeni». Minulle sanottiin, että melkein kaikki nuoret kauppiaat pohjoisissa kaupungeissa aloittavat purjehtimalla kippareina Tukholman matkoilla, ja että entisinä aikoina vieläpä moni kauppamiehen poika oli ottanut pestin matruusina oman isänsä laivalla: nuoruusajan koulu, johon myöhemmän ajan sivistyneemmät ja kenties hempeämmät nuorukaiset eivät mielellään alistuisi. Se mikä minua muuten enimmäin ihmetytti ja miellytti tällä matkalla oli sen uskomaton nopeus. Me liikuimme 90 tunnissa enemmän kuin 120 saks. peninkulmaa, merimiestemme laskujen mukaan.¹»

Kahdensadan vuoden kehitys oli tämän aavaa ulappaa täysin purjein kiitävän tukholmanpurjehtijan ja Närpiön tai Maa-lähden talonpojan haahden ja hyleveneen välillä, joka saariston turvissa purjehtien tarvitsi Tukholman matkaan usein koko kesän, »Mettumaarista syksyyn». Tämä valtaisa kehitys oli tapahtunut Pohjanlahden ahtaissa puitteissa, ja siihen oli huomattavasti vaikuttanut Pohjanlahti itse.

Päinvastoin kuin Pohjanmaan rannikko tarjoaa Etelä-Suomen rannikko mitä parhaat edellytykset alkuperäisen laivarakennuksen ja -liikenteen syntymiselle ja kehitykselle. Sopivia, suorastaan ihanteellisia laivaveistämö- ja telakkapaikkoja on täällä, verraten jyrkkärantaisella rannikolla, melkein kaikkialla, niin ikään satama- ja ankkuripaikkoja. Syvävetinen, melkein kariton saaristoväylä on suurillekin aluksille turvallisenä reittinä pitkin koko rannikon pituudelta; alukset voivat keon kasvaessakin olla heikompirakenteisia. Tätä saaristoväylää käytettäessä ajanhukka ei ole kovinkaan paljo suurempi, kuin avomeripurjehduksessa, koska reitti pitää melkein suoraan idästä länteen, itäpäässä Viipuri, länsipäässä Tukholma.

Vain ne alukset, jotka oli aiottu purjehtimaan kauemmaksi kuin Tukholmaan, täytyi rakentaa isommiksi ja kestävämmiksi,

¹ »Ä.T.», 1800, n:o 5, »Resebeskrifning öfver Finland af en Stockholmsbo».

mutta tällaisia aluksia («Espanjanpurjehtijoita») oli Etelä- ja Lounais-Suomen kaupungeilla 1600-luvulla ja 1700-luvun alkupuolella, Tukholmaan keskitettyjen terva- ja suolakomppanioiden valtakautena, tuiki vähän. Näiden kaupunkien passiivinen purjehdusoikeus ei liioin edistänyt tällaisten merikelpoisten alusten rakentamista. Niin oli esim. Helsingillä 1738 vain 4 isompaa alusta, joista kaksi suurintakin vain 50—60 lästiä, »mutta purjehduksesta Tukholmaan ja Tallinnaan, joka on täältä 14 peninkulman päässä, huolehtivat enimmäkseen 4—5 lästin vetoiset».¹ — Lounais-Suomen Itämeren etelärannikolle purjehtivien kaupunkien, Porin, Rauman ja Uudenkaupungin alukset olivat kyläkin kooltaan suurempia, kuin Etelä- ja Lounais-Suomen Tukholman purjehtijat, mutta syistä, joihin myöhemmin palaamme, nekin olivat rakenteeltaan verraten heikkoja, melkein poikkeuksetta limisaumaisia. Pohjanmaan tukholmanpurjehtijain kokoa ja lujuutta ne eivät saavuttaneet.

Myöskin Pohjanmaan a s e m a vaikutti kehityksen suuntaan samalla tavalla, kuin rannikon muovailu. Pohjanmaa oli paljo etäämpänä Suomen silloisesta pääkauppapaikasta, Tukholmasta, kuin Etelä- ja Lounais-Suomen kaupungit. Pohjanmaan rannikolta on keskimäärin 75 % pitempi matka Tukholmaan, kuin Etelä-Suomesta, ja n. 180 % pitempi matka, kuin Lounais-Suomesta. Vielä on otettava huomioon, että Pohjanmaan satamat ovat kauemmin jäässä, kuin Lounais- ja Etelä-Suomen, joten purjehdusaika on tuntuvasti lyhyempi Pohjanmaalla. Purjehduskautena Pohjanmaalta niinollen ehdittiin tehdä vähemmän matkoja Tukholmaan, kuin Lounais- ja Etelä-Suomesta. Pohjanmaalta käytiin tavallisesti kahdesti kesässä Tukholmassa. Kokkolasta esim. lähdettiin ensimmäiselle matkalle tavallisesti toukokuussa, toiselle matkalle elo- tai syyskuussa.² Raahan kuvaaja Stenbäck kertoo purjehduksesta seuraavaa: Purjehdus ja kauppa suuntautuu Tukholmaan, ja voipi alus tehdä 3 Tukholman matkaa kesässä, milloin käy hyvin. Tavallisesti kuitenkin

¹ Rudenschöld, m.t., s.

² Kokkolan t.k.; eri paikoissa.

on tyydyttävä kahteen matkaan, ja harvoin kolmatta ehditään loppuun suorittaa; aluksen on pakko jäädä talveksi Tukholmaan, tai johonkin satamaan kotimatalla. Siitä johtuu, että merenkulkijain Raahesta tällaisissa tapauksissa on pakko palata maitse suurin vaivoin ja kustannuksin, vaikka on esimerkkejä siitäkin, että joskus alukset ovat palanneet vielä Antinmessunkin aikaan. Tuollainen Tukholman matka suoritetaan onnellisessa tapauksessa 5—6 viikossa, mutta usein se kestää 8—10 viikkoa.¹ Pietarsaaresta ja Udestakaarlepyystä tehtiin niinkään tavallisesti 2 matkaa kesässä Tukholmaan.² Oululaisten merenkulku Tukholman kanssa tapahtui suunnilleen samoissa olosuhteissa, kuin Raahen.³ Vaasasta, Pohjanmaan eteläisimmistä osista, käytiin Tukholmassa useampia kertoja kesässä, kolme, jopa neljäkin. Hyvällä säällä saattoivat talonpojat kalastajaveneineen tehdä useampiakin matkoja, koska heidän lastinsa oli nopeasti myöty.⁴ — Satakunnan kaupungeista vain Pori, joka valittaa huonoa, jäiden sulkemaa satamaansa, ehti käydä Tukholmassa vain 2—3 kertaa kesässä, jotavastoin Raumalta ja Udestakaupungista ehdittiin käydä Tukholmassa 3—4 kertaa ja lisäksi kerran ulkomailla. Porin ympäristön talonpojat tekivät kesässä 4—5 matkaa.⁵ — Porvoosta tehtiin 2—3 matkaa⁶, ja rahvas Raaseporin kihlakunnasta teki 5, 6 jopa 7 matkaa.⁷

Voimme siis sanoa, että saman tavaramäärän kuljettamiseen Tukholmaan samassa ajassa Pohjanmaan kaupungit tarvitsivat melkoista enemmän, tahi suurempia aluksia, kuin Etelä- ja Lounais-Suomen kaupungit.

¹ M. t., s. 14.

² »Å.T.», 1773, n:o 32, »Jacobstad» ja 1784, n:o 6, »Nycarleby».

³ Tuneld, m. t., s. 370 ja Snellman, m. t., s. 261.

⁴ Böcker, main. kirj., s. 50; »Å.T.», 1793, n:o 16, »Christinästad».

⁵ Ruuth, »Björneborgs stads historia», ss. 105, 173 ja 244; »Rikens ständers H. o. M dep. acta 1771—72»: Turun ja Porin läänin maaherran kertomus, R.V.A.

⁶ C. o. Oec. dep. acta 1755—56», Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherran kertomus.

⁷ H. o. M. dep. acta 1771—72», Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherran kertomus.

Kootkaamme vielä lyhyesti edelläolevan tarkastelun ja vertailun tulokset. Pohjanmaan rannikon muovailu ei tarjoa alkuperäisen laivaliikenteen kehittymiselle samoja edellytyksiä, kuin Etelä-Suomen rannikko oivallisine saaristoväylineen, mutta kun laivaliikenne kerran oli syntynyt Kustaa II Aadolfin kauppaordinanttiin pakotuksesta, kehitti Pohjanmaan rannikko siitä maakunnan tervatuotannon pohjalla verraten lyhykäisessä ajassa varsinaisen meriliikenteen, Etelä-Suomen laivaliikenteen jäädessä suurin piirtein katsoen saaristoliikenteeksi. Samalla kehittyi myöskin laivanrakennus Pohjanmaalla, niin että siellä rakennettiin suurempia ja lujempia aluksia, merialuksia, samalla kuin Etelä-Suomen laivaliikenne yhä tyytyi pienempiin ja heikompirakenteisiin saaristoaluksiin.

Aivan samaan suuntaan vaikutti myöskin Pohjanmaan asema.

Rautatiekauteen asti oli rannikon ja sisämaan välinen yhteys paljoa helpompi Pohjanmaalla kuin Etelä-Suomessa (Saimaan vesistö): Pohjanmaan rannikolle saapui sisämaasta niinollen suhteellisesti enemmän maan tuotteita, kuin Etelä-Suomen rannikolle. Kun Pohjanmaan rannikko on »liikenneviamielistä», täytyi merentakaisen tavaranvaihdon keskittyä harvempiin paikkoihin, kuin »liikenneystävällisellä» Etelä-Suomen rannikolla, missä kelvollisia satamapaikkoja oli jokaisessa lahdenperukassa. Kaupan ja merenkulun kehittymiselle oli keskittyminen erikoisen tärkeätä senaikaisissa heikoissa olosuhteissa.

Pohjanmaan laivanrakennus Isoonvihaan asti

Olemme havainneet, että Pohjanmaan laivaliikenne vielä 1500-luvulla oli varsin vähäinen ja että varsinaisesta laivanrakennuksesta tällä vuosisadalla siellä ei voi puhua; Etelä-Suomi oli Pohjanmaan rinnalla tässä suhteessa paljoa kehittyneempi. Vasta kun terva ilmestyi Pohjanmaan kauppatarvaiden joukkoon, kasvoi maakunnan liikennetarve ja alkoi laivanrakennus ja kun sitten kauppaordinantit ja semminkin suureksi kasvaneen tervakaupan monopolisoiminen olivat siirtäneet merenkulun harjoittamisen pohjalaisille itselleen ja ohjanneet liikenteen Tukholmaan, oli erikoisen voimakkaalle laivanrakennustoiminnalle

Pohjanmaalla luotu aikakauden oloihin nähden poikkeuksellisen oivalliset edellytykset. Näitä edellytyksiä vielä tehostivat ja kehittivät laadullisesti erinomaisiin tuloksiin kuljettavan merimatkan pituus ja laatu sekä Pohjanmaan kaupan ja liikenteen keskittyminen Pohjanmaan kaupunkeihin. Etelä-Suomessa samanaikaisesti laivanrakennuksen edellytykset, sekä rakennettujen alusten määrään että laatuun nähden suuresti vähenivät entisestään, niin että voidaan puhua suorastaan laivanrakennuksen häviämisestä Etelä-Suomessa, jossa nyt enää rakennettiin vain vähäisiä saaristoaluksia, paitsi Rauman ja Uudenkaupungin seuduilla, missä rakennettiin suurempia, mutta heikkorakenteisia saksanpurjehtijoita.

Honka-aluksen ikä siihen aikaan oli alhainen. Vanhoiksi, kelvottomiksi ja loppuunkuluneiksi sanotaan, ehkä liioitellen, 6—9 vuoden vanhoja aluksia.¹ Haaksirikoissa menetettiin huomasti viitoitetuilla vesillä usein aluksia, jotenka laivakanta vaihtui paljoa nopeammin, kuin myöhempinä aikoina, aiheuttaen suhteellisesti vilkkaampaa laivanrakennusta.

Mutta Pohjanmaalla ei rakennettu aluksia vain omiksi tarpeiksi suuret määrät. Jo 1600-luvulla alkoi Pohjanmaalla laivanrakennus Tukholmaa varten, niin että siitä tuli maakunnalle erinomaisen tärkeä ja kukoistava tulolähde ja elinkeino, jommoista ei missään muualla Suomessa silloin eikä myöhemminkään harjoitettu, varmasti ei missään koko valtakunnassakaan.

On helppo käsittää, miksi eivät tukholmalaiset kauppamiehet ja laivanvarustajat tähän aikaan ostaneet etelä-suomalaisilta näiden Tukholmassa käyviä aluksia. Ne olivat pieniä, heikkorakenteisia saaristoaluksia, joita tukholmalaiset eivät voineet käyttää ulkomaanpurjehduksessaan, Pohjanmerelle, »Espanjanmerelle» jopa Välimerelle asti, eivätkä liioin kestäneet raskaita rauta- ja tervalasteja, joita Tukholmasta ulkomaille etupäässä vietiin. Koska suurin osa valtakunnan ulkomaisesta kaupasta ordinantiain ja komppaniain kautta oli keskitetty Tukholmaan ja tulliorдинantiat vuosilta 1638 ja 1645 vaikeuttivat ulkomaisen alusten käyttöä ulkomaisen kaupan välittämisessä, oli Tukholman alusten tarve suunnattomasti kasvanut, semminkin kun

¹ Esim. Pietarsaaren t.k., 30. 4. 1690, 22. 11. 1690 ja 18. 4. 1691.

vientitavaroiden joukkoon oli tullut sellainen suuria alustiloja vaativa tavara kuin terva. Tätä alustarvetta Tukholma ei itse voinut tyydyttää; kestäviä ja kalliimpia tammialuksia varten kannatti paremmin kuljettaa rakennusaineita etäämmältäkin¹, mutta Tukholman ympäristön honkametsät eivät voineet riittää kaikkien tarvittavien honka-alusten rakentamiseen, eikä rakennusaineita niitä varten kannattanut kovin etäältä tuoda Tukholman veistämöihin. Kannatti paremmin ostaa valmiita honka-aluksia, mikäli niitä oli saatavissa.

Vuosittain tuli Tukholmaan Pohjanmaalta suuret laivastot tervalla lastattuja, lujasti rakennettuja ja suhteellisen suuria honka-aluksia, sellaisia, jotka vastasivat ulkomaanpurjehtijalle asetettavia vaatimuksia. Ne tulivat täydessä lastissa, mutta palasivat joko painolastissa taikka puolilastissa, mikä johtui vienti- ja tuontitavarain erisuuresta laivatilantarpeesta. Suurimman tuontitavaran, suolan, kuljettamiseenhan tarvittiin toistasataa lästiä, suurimman vientitavaran, tervan, enemmän kuin kymmenen kertaa enemmän, yli puolentoistatuhatta lästiä aluksia. Vain nälkävuosina, jolloin viljaa oli tuotava Pohjanmaalle, saattoi todennäköisesti vilja tarvita yhtä suuren, taikka suuremman tilan kuin suola. Tästä johtuikin, että meno- ja paluumatkalla laskettiin erilaiset rahtimaksut. Vuosisadan jälkipuoliskolla porvareiden kesken oli taksana Tukholmaan purjehdittaessa ottaa rahtia 16 äyriä tynnyristä ja kotiin palattaessa vain 8 äyriä. Vuonna 1696, »tänä vaikeana aikana», päätetään raastuvankokouksessa kuitenkin koreitettu, 12 äyriä taksa tynnyriltä paluumatkalla. Korotus todennäköisesti johtui viljantuonnin aiheuttamasta kasvaneesta tuonnista.²

Oli luonnollista, että pohjalainen Tukholmassa mielellään möi aluksensa, ennemmin kuin lähti purjehtimaan sitä painolastissa kotiin, semminkin syksyllä, jolloin syysmyrskyt olivat ainaisena vastuksena ja vaarana. Tämä seikka osaltaan lisäsi pohjalaisten alusten myönnin alkuunpääsyn edellytyksiä Tukholmassa.

Koetamme seuraavassa käytettävissä olevan, etupäässä tuo-

¹ Vrt. Zettersten, m. t., I, s. 217.

² Pietarsaaren t.k., 11. 3. 1665 ja 28. 11. 1696.

miokirjoissa esiintyviin tietoihin perustuvan, niukan aineiston pohjalla selvittää Pohjanmaan laivanrakennuksen ja -kaupan kehitystä ja laatua 1600-luvulla Isoonvihaan asti.

Kuten aikaisemmin olemme huomauttaneet, selitetään useissa vanhemmissa ja uudemmissäkin tutkimuksissa Pohjanmaan laivanrakennuksen alkaminen hämärässä muinaisuudessa jollain salaperäisellä tavalla syntyneestä pohjalaisten erinomaisesta laivanrakennustaidosta johtuvaksi. Tätä laivanrakennustaitoa olisivat sittemmin Kustaa Vaasan ulkomailta tuomat laivanrakennusmestarit edelleen kehittäneet ja täydellistäneet. Tämä käsitys on, kuten olemme osoittaneet, virheellinen: Pohjanmaan laivanrakennus vielä 1500-luvulla oli varsin mitätön, semminkin verrattessa sitä laivanrakennukseen Etelä-Suomessa. Kustaa Vaasan ja hänen poikiensa Suomeen perustamista monista laivatartarhoista, veistämöistä ja »bankstadeista» vain kaksi oli Pohjanmaalla. Ensimmäinen niistä oli veistämö; sitä nimitettiin Pohjanmaan l. Norrbottenin veistämöksi, toisinaan Pohjanmaan »bankstadiksi». Zettersten arvelee sen sijainneen Pietarsaaren pitäjässä, mikä epäilemättä pitää paikkansa. Ensimmäiset tilit tältä veistämöltä ilmoittaa Zettersten olevan vuodelta 1580 — laivatartahapapereissa Pohjanmaan veistämö mainitaan ensikerran 1588—90 —, jolloin Truls Persson oli veistämon päällikkönä alaisinaan 14 henkeä. Vuonna 1581 veistämöllä rakennettiin pieni hovijahtina käytetty sota-alus nimeltään vuoroin »Österbottensjakten», vuoroin »Norrbottensbårken», 1587—88 joitakin kaleijoja, 1589 muutamia lotjia. Vuosina 1588—90 oli veistämon päällikkönä Blasius Nilsson ja ainakin 1589—90 oli hänellä siellä 50 miestä, linnaleiriin sijoitettuina. Veistämöllä työt lienee lopetettu 1590.¹ Mitään muita veistämöitä taikka »bankstadeja» kruunulla ei tällä vuosisadalla Pohjanmaalla ollut, sillä ne 20 lotjaa, jotka kapteenit Christoffer Andersson ja Oluff Staffansson 1589 kuittasivat Pohjanmaalla vastaanottaneensa ja jotka oli rakennettu Närpiössä, Kyrössä (tarkoitettaneen Kyrön hallintopitäjää, johon kuului myöskin osa Vöyriä, sillä Kyrön kirkkopitäjä ei ulottunut mereen asti²), Vöyriellä, Pietarsaareissa

¹ Zettersten, m. t., I, s. 313; »Skeppsgårdshandlingar», R.L.A.

² Vrt. Ignatius, m. t., s. 27.

ja Limingassa ja joiden joukossa oli myöskin yksityisiltä, nimeltä mainituilta henkilöiltä vastaanotettuja, eivät jo vastaanotettavan vuoksi voi olla kruunun veistämöiden rakentamisia.

Herää kysymys, mikä oli aiheuttanut tämän yksinäisen kruunun veistämön perustamisen Pohjanmaalle ja minkä vuoksi se oli sijoitettu juuri Pietarsaareen. Todennäköinen selitys tähän on saatavissa niistä läheisistä suhteista, jotka vallitsivat mahtavain Pietarsaaren Fordellien ja Ruotsin senaikaisten kuninkaitten, Kustaa Vaasan, Juhana III:n ja Kaarle IX:n välillä. Fordellit, jotka kai olivat koonneet rikkauksia Perä-Pohjanolan kaupalla, olivat 1500-luvulla Pohjanmaan mahtavimpia miehiä ja nauttivat kuninkaitten suurta luottamusta. Söderhjelm Pietarsaaren historiassaan¹ kertoo heistä seuraavaa. Lars Knutsson Fordell sai Kustaa Vaasalta elinijäkseen Pirillön kartanon Pietarsaareessa, 1557 oikeuden kantaa tullia niiltä Pietarsaaren satamaan tulevilta kauppialta, jotka eivät olleet suorittaneet tullia jo Tukholmassa ja edellisenä vuotena kuningas oli määrännyt hänet Pietarsaaren, Kaarlepyyn, Kalajoen ja Salon voudiksi — hänen hallittavanaan oli siis koko Keski-Pohjanmaa Väyryn ja Limingan välillä. Larsin veljestä Hans Knutsson Fordellista Kustaa Vaasa teki 1558 Pohjanmaan kihlakunnantuomarin sekä Ängermanlandin ja Medelpadin voudin ja antoi 1561 hänelle läänityksenä Pinnonäsin kuninkaankartanon, jonka palveluskuntaan 1556 oli kuulunut 27 henkeä. Hans Fordell lainasi kuninkaalle rahaa, hankki 1563 hänelle muonatarvaroita ja meriväkeä Pohjanmaalta sekä varusti Juhana III:n 1572 antamasta määräyksestä omalla kustannuksellaan Venäjää vastaan tehtävää retkeä varten 30 lästin aluksen. Hans Knutssonin poika Hans Hansson Fordell oli Kaarle herttuan suosiossa ja eli Pietarsaareessa »kuin pieni ruhtinas».

Todennäköisesti Hans Knutsson Fordellin 1572 varustama alus ei ollut ainoa Fordellien Kustaa Vaasan ja hänen poikiensa uuteen laivastoon hankkima alus. Zettersten² mainitsee Ruotsin laivastossa 1544 olleen aluksen nimeltään »Persöökutan»

¹ M. t., I, ss. 41—67.

² M. t., I, s. 313.

(»Pietarsaarenkuutti») ja 1562 toisen nimeltään »Norrbottenskutan»; edellinen ainakin oli Pietarsaaresta, todennäköisesti Fordellien hankkima, jälkimäinen oletettavasti samoin. On helposti käsitettävissä, että Ruotsin kuninkaas valtakunnalle laivastoa rakentaessaan sijoittivat yhden veistämön kannattajiensa ja luottamusmiestensä Fordellien »valtakuntaan» Pietarsaareen, semminkin koska tämä veistämöllä rakennetuilla aluksilla samalla voitiin kuljettaa etelään Pohjanmaalla koottua muonaa ja miehistöä, jotenka ei tarvinnut lähettää laivoja etelästä niitä hakemaan. Pietarsaaren—Kokkolan välinen rannikkokeri oli myöskin kaikinpuolin sovelias laivanrakennuspaikaksi, jommoisia Pohjanmaan rannikoilla ei kaikkialla ole.

Seuraavan vuosisadan alussa Pohjanmaan veistämöllä uudelleen rakennettiin aluksia. Vuonna 1604 mainitaan laivatarhapapereissa kaksi »bankstadiä» Pohjanmaalla, joissa yhteensä oli töissä 2 laivuria, 2 rakennusmestaria, 2 seppää, 14 kirvesmiestä ja 4 laivamiestä. Toinen näistä »bankstadeista» oli varmasti Pietarsaaren eli Pohjanmaan veistämö, koska laivatarhapapereissa nimenomaan ilmoitetaan sen toimivan sinä vuonna ja Zettersten mainitsee sen kapteeninkin, jona oli Göran Jönsson Svinhufvud.¹ Sitä, missä toinen »bankstadeista» sijaitsi, emme voi varmuudella sanoa. Koska näiden molempien »bankstadien» miehistöluettelot on laivatarhapapereissa yhdistetty, jotavastoin muiden samana vuonna Suomessa toimineiden veistämöiden ja laivatarhojen miehistöluettelot mainitaan kukin erikseen, on todennäköistä, että nämä kaksi Pohjanmaan »bankstadiä» sijaitsivat toistensa lähellä, luultavasti saman päällikön alaisina. On niinollen otaksuttavissa, että tämä toinen »bankstad» sijaitsi Pietarsaaren naapuruudessa, saman rannikkokeren rannalla olevassa Poras-nimisessä Kaarlepyyn kappelissa, joka 1607 erotettiin itsenäiseksi seurakunnaksi, sittemmin sai nimen Kronoby (Kruunupy) — »Kruunun kylä» ja tuli kuuluisaksi laivanrakennuksestaan. — Pohjanmaan veistämöllä rakennettiin vuoden 1604 jälkeen ainakin kaksi alusta, »Norrbottensskutan» ja »Norrbottenspinken», joista edellinen mainitaan ensikerran 1606, jälkimäinen 1609.² Vuosina 1612—17 ilmoittaa Zettersten

¹ Laivatarhapaperit, R.L.A. ja Zettersten, m. t., I, s. 313.

² Zettersten, m. t., I, s. 313.

samalla veistämöllä rakennetun useita lotjia Kristoffer Olofsson, Lars Larsson ja Hans Olofsson nimisten kapteenien johdolla.¹ Laivatarhapapereissa mainitaan kapteeni Christopher Olhsonin kuljettaneen 36 laivamiestä Pohjanmaalle laivatarhaan, jossa hän 1613 rakennutti 9 lotjaa. Vuonna 1614 mainitaan laivatarhapapereissa Pohjanmaan veistämö toiminnassa, mutta sen jälkeen lakkaavat kaikki maininnat siitä. — Aikaisemmin olemme maininneet, että 1614 rakennutettiin suurta kuljetuslaivastoa varten Helsinglandissa, Medelpadissa, Angermanlandissa, Länsipohjassa sekä Pohjanmaalla 30 lotjaa, joista 4 Pohjanmaan Pohjoisessa ja 4 Eteläisessä voutikunnassa. Lueteloista ei ilmene, missä pitäjissä nämä 8 lotjaa rakennettiin.

Tämän jälkeen ei yli puoleen vuosisataan mainita kruunulla olleen mitään laivanrakennuksia Pohjanmaalla. Mutta sinä aikana oli Pohjanmaalla edellä esittämistämme syistä syntynyt kukoistava ja yhä kasvava kauppalaivanrakennus. On selvää, että ne opetukset, jotka paikkakunnan talonpojat molemmilla kruunun veistämöillä 1500—1600-lukujen vaihteessa laivanrakennuksessa kruunun rakennusmestareilta olivat saaneet, suuresti helpoittivat ja edistivät kauppalaivanrakennuksen alkamista ja kehittymistä. Vaikka Pohjanmaan veistämöillä olikin rakennettu vain pienimpään sotalaivaluokkaan kuuluvia aluksia ja lastilaivoja, olivat ne kuitenkin suurempia ja parempia, kuin mitä Pohjanmaalla ennen tervanviennin alkamista oli tarvittu ja totuttu rakentamaan. Veistämöillä saatu oppi tuli hyvään tarpeeseen kun nyt oli rakennettava Tukholmaan purjehtivia, tervaa kuljettavia lujia merialuksia.

Pietarsaaren ja Kruunupyyn talonpojat olivat niinollen harjoituksen saaneina muita pohjalaisia etevämpiä laivanrakentajia ja tämän taidon edelleen kehittymiseen rannikkomerennalla oli olemassa erikoisen suotuisat edellytykset. Pohjanmaan laivanrakennuksen kaikkein tärkeimpiä perustoja oli maakunnan tervanvienti. Vuosisadan lopulla se, kuten sanottu, oli n. 50,000 tynnyriä vuodessa. Tästä tervamäärästä tuli Kokkolan, Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn, näiden kolmen, rannikkomerennan ympärillä olevan keski-pohjalaisen kaupungin

¹ Zettersten, m. t., I, s. 314.

osalle 25,000 tynnyriä, eli puolet (josta Kokkolan osalle yli 14,000 tynnyriä. Noin puolet Pohjanmaan laivantarpeesta oli siis tyydytettävä näiden, toisiaan lähellä sijaitsevan kaupungin ympäristöstä, mikä aiheutti erittäin vilkkaan laivan-kysynnän. Sen tyydyttämisessä tulivat luonnollisesti ensisijalle suurempaa laivanrakennuskokemusta, kuin naapuri-pitäjäläiset, omaavat Pietarsaaren ja Kruunupyyn talonpojat. Parempien rakentajien rakentamina Pietarsaaren ja Kruunupyyn alukset olivat parempia, kuin muiden pitäjien rakentamat, ainakin alussa, ennenkuin taito ja kokemus olivat ehtineet muualle levitä, ja siis myöskin Tukholmassa halutumpia. Tämä taas vielä lisäsi näiden kahden pitäjän laivanrakennusta, niin että niihin keskittyi hämmästyttävän voimaperäinen, varsinainen laivanrakennusteollisuus.

Tämän voimaperäisen laivanrakennuksen seurauksena ja samalla sitä yhä kehittäen ja tehostaen hallitus 1600-luvun loppupuolella uudelleen kiinnitti huomionsa rannikkomeremolempiin pitäjiin. Kuten aikaisemmin olemme maininneet, otti amiraliteetikollegi Kruunupyystä vuodesta 1672 30 kirvesmiestä laivamiesten sijasta Tukholman ja sittemmin Karlskronan veistämölle. Myöhemmin Pietarsaaresta samalla tavalla saatiin 40 kirvesmiestä, jotenka Karlskronassa työskentelevien pohjalaisten laivakirvesmiesten lukumäärä oli vakinaisesti 70. Tilapäisesti hankittiin kiireen tullen lisää kirvesmiehiä samoilta seuduilta; niinpä 1687 komentaja Christopher Wernick Kokkolan raastuvanoikeuden kokouksessa ilmoitti amiraliteetilta saamansa kirjeen perusteella amiraliteetin haluavan Kokkolasta kirvesmiehiä — pöytäkirja ei mainitse, lähetettiinkö niitä.¹ Tämä oli yksi rannikkomerem laivanrakennuksen kehitystä edistävä hallituksen toimenpide. Toinen oli uuden kruununveistämön perustaminen Kruunupyyn, Kruunupyynjoen suussa olevalle, sittemmin niemeksi maatuneelle ja 1800-luvulla karjalaitumeksi² jaetulle Jouksholmenin (Jächsholmen, Juoxholmen, Joxholmen, Jockholmen) saarelle 1673. Amiraliteetti oli 1667 perustanut kruunun veistämön Medelpadiin, Indaljoen suuhun,

¹ Kokkolan t.k., 11. 6. 1687 ja Tuneld, m. t., s. 387.

² M.A., E 13 22/1 1819.

honkalaivojen rakentamista varten, rakennuttanut siellä useita aluksia, jotka oli havaittu sangen hyviksi; erästä niistä oli sitä tarkastanut amiraali Clerck sanonut ainakin yhtä kelvolliseksi, kuin on muuan suuri tammilaiva.¹ Nähtävästi näiden kokemusten rohkaisemana aloitettiin 1673 laivanrakennus Kruunupyyn Jouksholmenilla, jolloin siellä rakennettiin amiraali Jacob Brenneruksen valvonnan alaisena »Kronelund» niminen lastikuutti. Samana vuonna Tukholmasta sinne lähetettiin mestari- nihti Erik Andersson Sanden tehtävänään perustaa sinne pie- nehkö veistämö, rakentaa tupa, ainesvaja ja paja, sekä rakentaa aluksi kaksi 90 jalkaa pitkää kuuttia. Seuraavana vuonna amiraliteetti osti Jouksholmenin saaren royasti Brennerukselta 10 tynnyrillä suoloja ja nimitettiin Kronoholmeniksi.² Sopinee kysyä, miksei tätä kruunun veistämöä perustettu vanhastaan tunnettuun Pietarsaareen. Siihen oli kai osaksi syynä se, että Pietarsaaren kaupungin perustamiskirjassa 27. 10. 1652 Ebba Brahe oli antanut kaupungin porvareille yksinoikeuden ostaa »ne kuutit, jotka alaisemme Pietarsaarella (pitäjässä) voivat myöä», jonka yksinoikeuden kuningas sittemmin 27. 9. 1675 ja 15. 4. 1676 vahvisti³ ja jota yksinoikeutta kaupungin porvarit, kuten myöhemmin huomaamme, pitivät erinomaisen kallis- arvoisena, eikä tätä yksinoikeutta tahdottu loukata, koska Kruunupyysssä oli yhtä hyvät mahdollisuudet veistämön pe- rustamiseen. Osaksi veistämön sijoittamiseen Kruunupyhyhyn lienee vaikuttanut se, että edellämainitulla amiraali Jacob Brenneruksella itse kruunupyyläisenä oli sukulaisuussuhteita siellä. Samaan aikaan, kuin kruunun veistämö pitäjään perus- tettiin, muutettiin sen vanha nimi Poras Kruunupyysksi.

Vuonna 1674 Jouksholmenin veistämöllä rakennettiin kuutti ja 1675—77 edellämainittu Sanden rakensi siellä 107 jalan pituisen tasasaumaisen laivan nimeltä »Kronoholm». Vuosina 1675—76 veistämö oli tarkastaja Erik Tawastin valvonnan alaisena ja Sandenin ohella oli siellä rakennusmestarina Tukhol- man Skeppsholmenista lähetetty mestari- nihti Lars Frantsson.

¹ Zettersten, m. t., II, ss. 202—204.

² Zettersten, m. t., II, s. 206.

³ Pietarsaaren t.k., 14. 10. 1692.

Vakinaiseen työväestöön kuului 17 kruunupyyläistä kirvesmiestä, 3 käsityöläistä, 8 seppää ja 100 Pohjanmaan laivamiestä, joista puolet laskettiin kotiin talvelle. Vuosina 1675—79 veistämöllä rakennettiin 70 jalan pituinen lastilaiva ja 18 bojorttia, jotka olivat 55—65 jalkaa pitkiä, $17\frac{1}{3}$ — $18\frac{1}{3}$ jalkaa leveitä, latuskapohjaisia ja melkein kölittömiä; ne olikin tarkoitettu käytettäväksi pääasiallisesti Laatokalla venäläisiä vastaan. — Amiraali Hans Wachtmeisterin tultua 1679 amiraliteetin johtoon, ja koska hän, kuten aikaisemmin olemme maininneet, oli sitä mieltä, että vain tammialukset kelpäävät sotalaivoiksi, lopetettiin edellämainittu Medelpadin veistämö 1679 ja Zetterstenin ilmoituksen mukaan Jouksholmenin veistämö seuraavana vuonna.¹ Siellä oli silloin rakennettu kaikkiaan 25 alusta.

Tähän eivät kruunun laivanrakennukset Kruunupyssä kuitenkaan loppuneet. Zettersten mainitsee, että samana vuonna, kuin Kruunupyyn veistämö lakkautettiin, perustettiin Pietarsaareen toinen veistämö, jossa piti rakentaa kuninkaan rakennettaviksi määräämät 12 lastilaivaa. Tarkoitusta varten sanoo Zettersten Pietarsaareen lähetetyn mestarinihti Matts Nilssonin.² Zetterstenin on täytynyt jostain syystä erehtyä paikasta. Ensinnäkin tuntuu järjettömältä lopettaa vanha, hyvässä käynnissä oleva veistämö ja perustaa uusi vain vähän yli peninkulman päähän siitä. Toiseksi ei Pietarsaaren kaupungin tuomiokirjoissa tältä ajalta tapaa minkäänlaisia merkintöjä siellä taikka Pietarsaaren pitäjässä toimineesta kruunun veistämöstä, eikä edes minkäänlaisista laivanrakennuksista kruunua varten. Sitävastoin mestarinihti ja laivanrakennusmestari Matts Nilsson, jonka nimellinen laivanrakennusmestari mainitaan Kristiinankaupungissa 1667 Kruunupyystä kotoisin olevana³, toimi 1675—1704 Kruunupyssä, ensin kruunun veistämöllä ja sitten amiraliteetin edustajana valvoen kruunun tilauksesta suoritettuja laivarakennuksia. On mahdollista, että Kronoholmenin I. Jouksholmenin kruununveistämöä ei lopetettukaan kokonaan 1680, ehkä aluksi vain muutettiin järjestelmää; joka tapauksessa siellä työskenneltiin vielä 1685. Vuonna 1682

¹ Zettersten, m. t., II, ss. 204, 206—7, 308, 311, 574.

² Zettersten, m. t., II, ss. 207—8.

³ Ström, m. t., s. 100.

maaherra kielsi Kokkolan porvareita Kokkolan, Kälviän ja Lohtajan pitäjien talonpojilta ostamasta lautoja, ennenkuin oli kruunun tarpeiksi Kronoholmille ostettu 1,500 tolttia — laudat tarvittiin kai siellä rakennettujen alusten lasteiksi —, seuraavana vuonna maaherra vaatii Kokkolasta 5 taitavaa perämiestä viemään kruunun laivoja »rakennussaarelta Kruunupyssä» Tukholmaan ja Riikaan — näyttää siis olleen kyseessä viiden aluksen kuljettaminen —, ja 1685 pietarsaarelainen Lars Nilsson oli Tukholmasta tuonut amiraliteetin tavaroita, rautanauloja y.m. Kronoholmenille.¹

Myöhemmin ainakin kruunun laivanrakennukset annettiin urakalla porvariain Kruunupyssä rakennutettaviksi. Mistään sotalaivoista ei enää ole kysymys, vaan lastialuksista, kreijareista. Vuonna 1689 raastuvakokouksessa 2. 12. »julkaistiin läsnäolevalle porvaristolle korkeastijalosukuisen herra maaherran kirjelmä 12 päiväältä marraskuuta tätä vuotta koskeva kahta lastialusta, jotka H.K.M. armollisesti on määrännyt Kruunupyssä rakennettaviksi Kunink. Majesteetin ja Valtakunnan palvelukseen. Porvaristo oli siinä alamaisessa toivossa ja luottamuksessa, että se saisi kunnian rakennuttaa nämä lastialukset Kunink. Majesteetin palvelukseen, sitoutuen teettämään ne hyvistä aineksista, jonka kautta he suurimmassa alamaisuudessa koettavat lievittää H.K.M. rakennuksen suurissa kuluissa, pyytäen, että pormestari ja raati tahtoisivat heidän alamaiset ajatuksensa mainituista rakennuksista herra maaherralle selittää, jotta herra maaherra H.K.M:lle porvariston aivoituksen nöyryydessä suvaitsi suositella». Samalla päätettiin ryhtyä kaikinpuoliseen ripeään toimintaan asian onnelliseksi ratkaisemiseksi.² Kaksi Kokkolan porvaria saikin rakennukset suoritukseen ja heihin yhtyi sitten 6 muuta porvaria.³

Kruunun lastilaivojen elikkä kreijarien rakentaminen näyttää sitten jatkuvasti joutuneen Kokkolan porvareiden tehtäväksi. Siitä tapaa tuomiokirjoissa tämän tästä mainintoja; amiraliteetin edustajana on rakennusmestari Matts Nilsson,

¹ Kokkolan t.k., 4. 2. 1682, 26. 4. 1683; Pietarsaaren t.k., 7. 11. 1685.

² Kokkolan t.k., 2. 12. 1689.

³ Kokkolan t.k., 19. 3. 1690.

jonka tehtävänä kai oli myöskin rakennustöiden johtaminen. Rakennuspaikkana oli Kruunupyö, rakentajina Kruunupyöyn talonpojat. Yksityiset laivanrakennukset olivat näiden kruunun rakennusten hyväksi Kruunupyössä joko kokonaan kielletyt taikka ankarasti rajoitetut.¹

Laivanrakennusmestari Matts Nilssonin Kruunupyöille antaman todistuksen mukaan rakennutti hän Kruunupyössä kruunulle 1675—1704 kaikkiaan 67 alusta²; jos tähän määrään sisältyvät ne 19 alusta, jotka kruunun veistämön ollessa Jouksholmenilla 1675—79 aikana siellä rakennettiin³, olisi 1680—1704 rakennettu 48 alusta, siis n. kaksi alusta vuodessa. Tällä laivanrakennuksella kruunun laskuun on epäilemättä ollut suuri merkitys Kruunupyöyn ja myöskin lähipitäjien laivanrakennuksen kehittymiselle, puhumattakaan siitä, että siitä oli suurta suoranaista taloudellista hyötyä sekä Kruunupyöyn talonpojille, että Kokkolan porvareille.

Tässä yhteydessä on mainittava, että myöskin Pietarsaaren kaupungissa näihin aikoihin toimi vieras laivaveistämö. Se oli perustettu kreivitär Ebba Brahen luvalla luultavasti 1667, jolloin kreivitär kirjeessä kieltää »palvelijoitaan» estämästä sitä laivanrakennusta, »jonka Mummat tässä kaupungin satamassa ovat aloittaneet».⁴ Mummat olivat kaksi tukholmalaista suurkauppiasveljestä Abraham ja Jacob, jotka aateloitiin nimellä Reenstierna. Tämän »Mummain veistämön» Söderhjelm jostain käsittämättömästä syystä sanoo kruunun perustamaksi, vaikka hän samassa yhteydessä ilmoittaa veistämön omistajiksi Mumma-veljekset.⁵ Veistämöä johti, nähtävästi Tukhomasta lähetetty, rakennusmestari Simon Ehypter, jolla oli 3—4 oppilasta sekä kirvesmiehinä Pietarsaaren ja naapuripitäjien väkeä. Veistämössä työskenneltiin ainakin vielä 1671.⁶ Siitä, paljoko aluksia siellä rakennettiin, ei ole tietoa, mutta joka tapauksessa

¹ Kokkolan t.k., 26. 4. 1690, 16. 7. 1690, 9. 1. 1692, 25. 5. 1692, 29. 10. 1692, 4. 9. 1693, 9. 3. 1694, 26. 10. 1694, 2. 5. 1696, 8. 6. 1704.

² Zettersten, m. t., II, s. 207.

³ M.A., 13 1/15 1743.

⁴ Pietarsaaren t.k., 15. 1. 1668.

⁵ Söderhjelm, »Jakobstads historia», I, s. 262.

⁶ Pietarsaaren t.k., 18. 10. 1669, 22. 3. 1671.

tämäkin veistämö edisti paikkakunnan talonpoikien laivanrakennustaitoa ja -tottumusta.¹

Kruunupyö ja Pietarsaari siis olivat kehittyneet Pohjanmaan etevimmiksi laivanrakennuspitäjiksi, missä ammattitaito oli korkeammalla kuin muualla. Sieltä se levisi muualle, ensin naapuripitäjiin, sitten kauemmaksi. Semminkin Kruunupyön pohjoisen naapuripitäjän, Kokkolan, talonpojat tulivat taitaviksi laivanrakentajiksi; Kokkolan kaupungin tervanvienti oli 1600-luvun lopulla suurempi, kuin minkään muun Pohjanmaan kaupungin — kokkolaiset porvarit veivät Tukholmaan lähes $\frac{1}{3}$ maakunnan tervanviennistä —, josta syystä oma alustarve oli sen mukainen. Söderhjelm mainitsee Pietarsaareissa 1673 valitetun, että pitäjän talonpojat matkustelevat maakunnan kaupungeissa tehden sopimuksia laivanrakennuksista, osa heistä vieläpä jääpi vieraille paikkakunnille aluksia rakentamaan.² Kristiinankaupungin ensimmäinen laivanrakennusmestari lienee ollut Matts Nilsson Kruunupyöystä, joka 6. 5. 1667 vannoi siellä porvarinvalansa.³ Rannikkomerén laivakirvesmiesten maine levisi jo 1600-luvun lopulla maakunnan ulkopuolelle.

¹ Kruunun laivanrakennusten yhteydessä on mainittava sivumennen, Pohjanmaan laivanrakennukseen ja sen kehitykseen vaikuttamattomina tekijöinä, n.s. »laivamieslotjat». Laivamiesten kuljettamiseksi Tukholmaan amiraliteetikollegi 1637 päätti, että kaupunkien ja maaseudun laivamiesvelvolliset ruodut rakentavat ja ylläpitävät lotjan jokaista 25 laivamiestä kohden. Lotjan tuli olla 40 jalan kölisen; amiraliteetti hankki raudan, takilan ja purjeet. Vuonna 1652 lotjat määrättiin rakennettaviksi tammesta. Missä tätä rakennusainetta ei ollut, oli jokaisen ruodun maksettava vuosittain 20 hopeaäyriä laivamieslotjan rakennusvelvollisuuden korvaukseksi. (Zettersten, m. t., II, s. 78.) Vuonna 1653 ainakin eräiden Pohjanmaan kaupunkien tuomiokirjoissa mainitaan amiraliteetin ilmoittaneen tästä uudesta järjestelystä, joka tuntui tyydyttävän porvareita. (Vaasan t.k., 28. 3. 1653; Uudenkaarlepyyn t.k., 3. 4. 1653.) Jostain syystä uutta järjestelyä ei kuitenkaan Pohjanmaan kaupunkeihin nähden pantukaan täytäntöön, sillä useita kertoja, viimeksi 1680, olemme Pohjanmaan kaupunkien tuomiokirjoissa tavanneet merkintöjä ja muistutuksia laivamieslotjista. (Vaasan t.k., 29. 5. 1655; Kokkolan t.k., 7. 3. 1655, 11. 2. 1661, 15. 2. 1673; Uudenkaarlepyyn t.k., 1. 3. 1662; Pietarsaaren t.k., 6. 7. 1680.)

² Söderhjelm, »Jakobstads historia», I, s. 257.

³ Ström, m.t., s. 100.

Aikaisemmin mainitulla »Mummain veistämöllä» valmistui 1670 »Finlands Vapen» niminen alus, jota veistämön omistaja näytteli Tukholmassa, m. m. tarjoten laivassa päivälliset kymmenelle valtaneuvokselle ja kiitellen, kuinka pitkälle pohjalaiset talonpojat ovat laivanrakennuksessa kehittyneet.¹ — Kun Viipurissa 1690-luvulla pelkkain ja sähalautain tuotantoon perustuvaa vientiä varten ryhdyttiin rakentamaan omia aluksia, hankittiin kirvesmiehiä Pohjanmaalta. Vuonna 1692 läänin maaherra Lindhjelm, joka erikoisesti ponnisteli Viipurin oman laivaliikenteen aikaansaamiseksi, kiittää kuningasta luvasta saada sieltä tilata lisää laivanrakennusmestareita ja kirvesmiehiä; Havin veistämöllä valmistuikin 1692 178 lästin kantoinen espanjanpurjehtija ja seuraavana vuonna oli Havin veistämöllä rakenteilla 3 suurta laivaa.² Vuonna 1708 Viipurin pormestari ja raati lähettivät Pietarsaaren maistraatille kirjelmän ja luettelon Viipurissa mainituista pietarsaarelaisista rakennusmestareista pyytäen, että Pietarsaaren maistraatti ystävällisesti suosittelisi jotakin luettelossa mainittua taikka muuta rakennusmestaria Viipuriin lähtemään »kaupungin välttämättömyyden takia». Maistraatti tunsikin vain yhden luettelossa mainituista ja hänkin on talveksi pestattu Pietarsaaren porvareiden töihin, mikä heti ilmoitetaan Viipuriin. Pietarsaaren pormestari ja raati eivät osoittaneet mitään halua luovuttaa Viipuriin jotakin paikkakunnan laivanrakennusmestaria, sillä viipurilaisten pyyntö ei aiheuttanut mitään muita toimenpiteitä.³ — Saman vuoden kesällä oli viipurilainen kauppias Paul Maus ollut Pietarsaareissa ja ostanut siellä itselleen ja liikekumppaneilleen Clas Bergille ja Niclas Poppelle pormestari Wendeliukselta edellisenä vuonna rakennetun »König Carl der XII in Schweden» nimisen, 104 jalkaa pitkän, 24 jalkaa leveän ja 144¹/₂ lästin kantoisen, kaksikantisen laivan, joka voidaan aseistaa 24 tykillä. Aluksen oli rakentanut edellämainittu pietarsaarelainen rakennusmestari Bårgööskatan nimisellä kaupungin yleisellä veistämöpaikalla ³/₄ peninkulmaa kaupungista itään.⁴ — Kruu-

¹ Söderhjelm, »Jakobstads historia», I, s. 263—64.

² Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 357—8.

³ Pietarsaaren t.k., 7. 11. 1708.

⁴ Pietarsaaren t.k., 1. 6. 1708.

nupyyn ja Pietarsaaren talonpojat säilyttivät 1800-luvun loppupuolelle asti maineessa muita etevämpinä kirvesmiehinä ja laivanrakentajina. Kokkolan pitäjän talonpojat kilpailivat heidän kanssaan maineesta.

Koska alusten rakennuttaminen Tukholmaan myötäväksi oli sangen kannattavaa ja sitä harjoitettiin suuressa mittakaavassa, oli kaupunkien kesken ankara kilpailu parhaista laivanrakennuspitäjistä, Kruunupyystä ja Pietarsaaresta, kunnes ammattitaito oli ehtinyt levitä laajemmalle alueelle. Kruunupyöy kuului Kokkolan kauppapiiriin, josta syystä kokkolaiset pitivät yksinoikeutenaan tilata aluksia sen talonpojilta. Mutta vasta vuoden 1672 valtiopäivillä kuningas antaa Kokkolan kaupungille yksinoikeuden ostaa kuutteja kauppapiiristään.¹ Tästä yksinoikeudesta Kokkolalla, mikäli Kruunupyöhyn tulee, ei pitkiin aikoihin ollut sitä vastaavaa hyötyä. Seuraavana vuonna Kruunupyöhyn perustetun kruunun veistämön takia yksityiset laivanrakennukset pitäjässä kiellettiin. Vaikka veistämö ehkä jo 1680 lopetettiin, uudistettiin kiello Kruunupyössä yksityisten kruunulle toimittamien laivanrakennusten hyväksi. Maaherra Grass kirjelmässään 5. 9. 1692 Kokkolan maistraatille kieltää ketään porvaria rakennuttamasta itselleen Kruunupyössä, »koska se julistetaan kunink. pankiksi (nähtävästi sama kuin 'bankstad')». Kielto ajoittain toistetaan; Grassin seuraaja, maaherra Ehrensvärd kirjelmässään 20. 10. 1694 lieventää kielloa, »koska — kuten raastuvan pöytäkirjassa sanotaan — talonpojat ulostekojensa maksamiseksi työllänsä koettavat jotakin ansaita, niin voitaisiin se myöskin sallia, kun joku hänen armoltaan herra maaherralta anoo lupaa, joka sitten on näytettävä rakennusmestari Matts Nilssonille, jotta ei yksi ja toinen kertomalla luvan saaneensa harjoittaisi liiallista rakentamista ja ostaisi parhaat rakennusainekset».² Myöhemmin Pietarsaaren porvaritkin tunkeutuivat Kruunupyöhyn laivanrakennukseen, josta manttaalikomisaari Bryniell Cygnell 1706 syyttää neljää pietarsaarelaista, tiedustellen heiltä maaherran lupakirjaa tällaiseen rakennukseen, jota lupakirjaa heillä ei ole.³

¹ Uudenkaarlepyyn t.k., 30. 4. 1673; Kokkolan t.k., 1. 10. 1673.

² Kokkolan t.k., 4. 10. 1692, 26. 10. 1694.

³ Pietarsaaren t.k., 19. 3. 1706.

Koska Kokkola täten oli ainakin osittain menettänyt parhaan laivanrakennuspitäjänsä, tunkeutuivat sen porvarit Pietarsaaren pitäjään, Pietarsaaren porvareiden yksinoikeutetulle laivanrakennusalueelle. Sinne pyrkivät laivoja rakennuttamaan myöskin Uudenkaarlepyyn, Vaasan jopa Kristiinankaupunginkin porvarit. Tämän johdosta syntyy riitaisuuksia Pietarsaaren sekä semminkin Kokkolan välillä, jotka jatkuvat seuraavalle vuosisadalle.¹ Vuonna 1661 Pietarsaassa valittiin Johan Mårtensson »kauppatarkastajaksi valvomaan, etteivät Uudenkaarlepyyn asukkaat kaloja ja muita tavaroita ostamalla, Kokkola Öijassa (rannikkomerren ulkopuolella olevan saariyhmän yhteisnimi) ja Vaasan asukkaat kuutteja ostamalla tee vääryyttä porvaristolle».² Vuonna 1665 raastuvankokouksessa keskusteltiin siitä, että toisten kaupunkien, varsinkin Vaasan, porvarit tilaavat aluksia Pietarsaaren pitäjältä verhoten tämän laittoman kauppansa sillä, että jotkut Pietarsaaren porvarit vähäisestä korvauksesta antavat rakennuttamisen tapahtua omissa nimissään. Tämä kiellon kiertämisen auttaminen päätettiin kieltää 40 markan sakon uhalla.³ Vuonna 1674 oli vaasalainen kauppias Herman Råss, kuten ennenkin, rakennuttanut aluksen Pietarsaaren pitäjässä, jonka kreivitär Brahen tarkastaja Erik Tawast oli takavarikoinut. Råssin edustaja vaati takavarikkoa peruutettavaksi, vedoten kuninkaan päätökseen 12. 12. 1672, jonka mukaan heillä oli oikeus omiksi tarpeikseen tilata aluksia Pietarsaaren talonpojilta. Mutta, »kuten voidaan todistaa, myöivät he niitä 1, 2, 3 ja neljä vuosittain». Tawast ilmoitti kreivittären puolesta, että edellämainittu kuninkaan päätös koetetaan saada peruutetuksi ja samalla vedottiin maaherra Grassin 23. 5. 1674 päivättyyn kieltoon liikanaisen laivanrakennuksen johdosta, ja päätettiin pysyttää takavarikko toistaiseksi.⁴ Kuten aikaisemmin olemme maininneet, vahvasti kuningas 1675 ja 1676 Pietarsaaren kreivittäreltä saaman yksinoikeuden kuuttien ostoon Pietarsaaren pitäjässä. Siitä huolimatta jatkuu toisten kaupunkien laivanrakennus Pietarsaaren

¹ Söderhjelm, »Jakobstads historia», ss. 256—59.

² Pietarsaaren t.k., 9. 1. 1661.

³ Pietarsaaren t.k., 15. 2. 1665.

⁴ Pietarsaaren t.k., 12. 8. 1674.

pitäjässä. Siitä päätetään joulukuussa 1691 valittaa maaherralle ja heti seuraavan vuoden alussa maaherra kieltää Kokkolan ja Uudenkaarlepyyn porvareita rakennuttamasta aluksia Pietarsaaren pitäjässä.¹ Syksyllä samana vuonna maistraatti antaa muutamalle Uudenkaarlepyyn porvarille luvan rakennuttaa aluksen Pietarsaaren pitäjässä, koska häneltä syysmyrskyssä alus oli haaksirikkoutunut, mutta sitävastoin samassa raastuvankokouksessa hyljätään Kokkolan pormestarin Wilstadiuksen ehdotus, että molemmat kaupungit sopisivat yhteisestä laivain rakennuttamisesta Pietarsaaren pitäjässä. Seuraavassa raastuvankokouksessa päinvastoin laaditaan uusi valituskirjelmä maaherralle sen johdosta, että Pietarsaaren pitäjäläiset »alituiseen rakentavat Kokkolan porvareille aluksia sekä laivoja, kuutteja että espingejä vuosittain».² Kokkolan porvarit puolestaan vastaavat maaherran edellämainittuun kieltoon vastasytöksellä: Pietarsaaren porvarit rakennuttavat aluksia Kruunupyysä, Kokkolan alueella, ostavat lautoja kruunupyyläisiltä, tervaa y.m. tavaraa Kokkolan pitäjäläisiltä ja nauvoja sekä ankkureita Lohtajalta, ja kun Pietarsaaren pormestari ja raati lähettävät Kokkolan maistraatille kaksi kirjelmää Kokkolan porvareiden harjoittamasta laivanrakennuksesta Pietarsaaren pitäjässä, vaatien sen lopettamista ja kiellon rikkojien sakkottamista, päättää porvaristo lähettää maaherralle uuden valituskirjelmän, jossa suoraan ilmoitetaan, etteivät kokkolaiset voi luopua laivanrakennuksesta Pietarsaaren pitäjässä, »koska Kruunupyysä kunink. majesteetin hyväksi on yksityisrakennuksilta kielletty».³ Pietarsaaren pitäjän talonpojat puolestaan kannattavat kokkolaisia: Pietarsaaren porvarit eivät mitenkään voi tarvita niin paljon aluksia, kuin mitä pitäjäläiset vuosittain voivat rakentaa, ja jos kokkolaiset eivät saa rakentaa Pietarsaaren pitäjässä, saavat Pietarsaaren porvarit tilaisuuden »pakoittaa heiltä heidän aineksensa ja työnsä halvasta hinnasta», eikä heillä silloin liioin ole riittävästi ansiotyötä ulostekojensa suorittamiseksi. Pietarsaaren talonpojat niinollen pyytävät, että Kokkola »myöskin heidän hyödykseen koettaisi säilyttää tähän asti siinä

¹ Pietarsaaren t.k., 23. 12. 1691, 29. 2. 1692.

² Pietarsaaren t.k., 9. 10. 1692, 14. 10. 1692.

³ Kokkolan t.k., 30. 1. 1692, 29. 10. 1692.

pitäjässä nautitun yhteisen laivanrakennuksen».¹ — Vuonna 1694, 31. 1., luetaan Kokkolan raastuvankokouksessa kuninkaankon resolution ja valtiopäiväin päätöksen 4. kohta, koskeva Pietarsaaren valitusta kokkolaisten liiallista laivanrakennusta vastaan Pietarsaaren alueella. Päätöksessä tämä kielletään, koska se on vastoin kunink. vakuutuksia ja Pietarsaaren privilegioita.² — Laivain rakentaminen Pietarsaaren pitäjässä on Kokkolan porvareille niin tärkeä, että he lähettivät samana kesänä pormestarinsa Carl Forsmanin Tukholmaan koettamaan m. m. järjestää »sitä riitaa, joka tämän ja Pietarsaaren kaupungin välillä on ollut alusten rakentamisesta toistensa alueilla». Sen raastuvankokouksen pöytäkirjassa, jossa mainitaan pormestarin selostavan matkansa tuloksia, ei kuitenkaan kerrota niistä lähemmin.³ — Vielä 1705 valittavat Pietarsaaren porvarit maaherralle kokkolaisten luvattomista laivanrakennuksista Pietarsaaren pitäjässä.⁴ — Pietarsaaren tuomiokirjoista ilmenee, että eteläiset kaupungit, Kristiinankaupunkia myöten, myöskin luvallista tietä hankkivat itselleen aluksia Pietarsaaren pitäjältä, tilaamalla niitä Pietarsaaren porvareilta, mikä osoittaa, kuinka haluttuja rannikkomeren laivat ja kuutit Pohjanmaallakin olivat.⁵

Jos Pohjanmaalla olisi rakennettu aluksia vain maakunnan omiksi tarpeiksi, ei laivanrakennuksesta olisi tullut sitä kukoistavaa suurteollisuutta, mikä se jo 1600-luvun loppupuolella oli, niin että se tervanpolton rinnalla oli maakunnan tärkein rahanhankintaelinkeino. Tosin pohjalaiset kaupungit omaa merenkulkuaan varten tarvitsivat paljoa enemmän aluksia, kuin esim. Etelä-Suomen kaupungit siihen aikaan, mutta sittenkin laivanrakennus olisi pysynyt verraten vaatimattomissa puitteissa. Laivanrakennus olisi jäänyt vain välttämättömän kuljetusvälineen valmistamiseksi, joka, kuten reki, koskivene ja rattaat, oli välttämätön maakunnan tuotteiden kauppaan kuljettamista varten, mutta suureksi tulolähteeksi sekä maakunnan talon-

¹ Kokkolan t. k., 5. 11. 1692.

² Kokkolan t. k., 31. 1. 1694.

³ Kokkolan t. k., 24. 11. 1694.

⁴ Pietarsaaren pöytäkirja, 8. 5. 1705.

⁵ Esim. Pietarsaaren t. k., 15. 1. 1696, 14. 2. 1700.

pojille että porvareille laivanrakennus tuli vasta sen johdosta, että sen valmisteista sukeutui tärkeä ja maakunnan ulkopuolella haluttu kauppatavara. Pohjanmaan laivanrakennus synnytti kukoistavan laivakaupan.

Olemme aikaisemmin maininneet, että tämä laivakauppa suuntautui Tukholmaan. Tuomiokirjoissa tapaamme merkintöjä, joissa mainitaan aluksia myödyn myöskin muuall. Silloin kun Lounais-Suomen kaupungeilla oli vielä kauppasuhteita Pohjanmaalle, ostivat edelliset täältä aluksia.¹ Vielä 1695 kerrotaan aluskaupasta pietarsaarelaisen porvarin ja turkulaisen välillä ja 1708 kristiinankaupunkilainen rakentaa alusta turkulaiselle.² Mutta jo 1600-luvun puolimaissa Pohjanmaalta ruvettiin myömään aluksia kauemmaksi. Vuonna 1648 kaksi Tallinnan porvaria osti Salossa pienen, 18 lästin aluksen, 1650 kokkolainen porvari ottaa rakentaakseen kuutin nyköpingiläiselle, samana vuonna pari kokkolaista myö kuutin »Nye Helsingforsissa», 1669 Kalajoen rovasti möi 11 sylen pituisen laivan Hudviksvallin porvarille, 1687 ja 1688 kaksi Pietarsaaren talonpoikaa rakensi pari 4—5 sylen mittaista kuuttia Skellefteån talonpojille ja 1689 vaasalainen raatimies ryhtyy rakentamaan alusta Tallinnan porvarin tilauksesta.³ Tämä kaupankäynti oli kuitenkin mitätön sen rinnalla, miksi Pohjanmaan laivakauppa Tukholman kanssa kehittyi.

Pohjanmaan laivakauppaa on tilastollisesti mahdotonta osapuulleenkaan valaista. Tietoja siitä on melkein yksinomaan vain tuomiokirjoissa ja alkuaikoina maininnat esiintyvät yleensä vain milloin kaupan yhteydessä on syntynyt jokin riita, velkominen t.m.s. asia, jonka järjestämisessä tarvitaan raastuvan välitystä, taikka milloin asia koskee koko porvaristoa, taikka jotakin sen osaa. Myöhemmin taas, jolloin tuomiokirjoissa esiintyy laivanrakennussuosituksen pyyntöjä, on laivakauppa ankarain rajoitusten, jopa kieltojenkin alainen. Käsitettävästi silloin laivakauppiat aluksia rakentaessaan eivät ilmoita niitä myötäväksi rakentavansa.

¹ Kokkolan t.k., 8. 3. 1651, 29. 8. 1662.

² Pietarsaaren t.k., 8. 4. 1695; Kristiinankaupungin t.k., 11. 4. 1708.

³ Oulun t.k., 23. 8. 1648; Kokkolan t.k., 11. 1. 1664, 1. 6. 1668, 6. 11. 1669; Pietarsaaren t.k., 16. 6. 1688; Uudenkaarlepyyn t.k., 23. 5. 1689.

On vaikeata määritellä, milloin alusten myöminen Tukholmaan alkoi. Yksityisiä mainintoja Tukhomaan myödyistä kuuteista näkyy kaupunkien tuomiokirjoissa melkein siitä asti, kun niitä on tallessa. Vuosilta 1642—70 olemme tavanneet Kokkolan tuomiokirjoissa tukholmalaisten kanssa tehdyistä kuuttikaupoista 5, Uudenkaarlepyyn tuomiokirjoissa 2 ja Pietarsaaren tuomiokirjoissa 1 merkinnän.¹ Vasta vuosisadan loppupuolella laivanrakennus myöntiä varten Tukholmaan näyttää päässeen suureen vauhtiin. Läänin maaherra Wrangel, jonka sydämen asiana oli maakunnan metsien säästäminen ja kaikkinaisen liialliselta ja tarpeettomalta näyttävän metsänkäytön supistaminen (ks. edellä), oli kiinnittänyt huomionsa maakunnassa harjoitettuun laivanrakennukseen ja aluksilla käytyyn kauppaan. Maakaupunkien tehtävänä oli, sen ajan katsantokannan mukaan, välittää maakunnan talonpoikien tuotteita tapulikaupungeille, jotta talonpojat saisivat tuotteistaan rahaa kruunulle suoritettaviin maksuihin ja välttämättä ostettaviin tarpeisiin, lähinnä suolaan, joiden hankkiminen talonpojille oli maakaupunkien toinen velvollisuus. Mutta laivoilla harjoitettu varsinainen kaupankäynti oli jotakin vallan uutta ja outoa, joka ei kuulunut järjestelmään, semminkin kun sen seurauksena vielä lisäksi oli arveluttavalta tuntuva metsäin kulutus, josta voisi olla haittaa m.m. kruunun tarvitessa aluksia omiin tarpeisiinsa. Maakaupungin porvarin asiana ei ollut koota mitään pääomia eikä rahaa enempää kuin kaipasi välitystoimintansa ylläpitämiseksi, eikä talonpoikakaan sitä tarvinnut enempää, kuin mitä ulostekoihin ja suolaan vuosittain meni. Maakaupungin kauppamies tarvitsi aluksia tavaroittensa kuljettamiseen meren ylitse, mutta ei sopinut hänen ansaita metsiä ja kruunun etuja vahingoittavalla laivakaupalla, joka ei kuulunut kauppamiesammattiin. Kun Oulu, Kokkola ja Uusikaarlepyy valittavat myöhemmin perustettuja Raahea ja Pietarsaarta vastaan ja sanovat, etteivät ne kelpaa edes kaupungeiksi, todistavat valittajat tämän Raaheen nähden ilmoittamalla, että raahelaiset elinkeinoinaan harjoittavat enimmäkseen

¹ Kokkolan t.k., 10. 1. 1645, 10. 9. 1645, 2. 9.—9. 9. 1650, 14. 11. 1657, 5. 3. 1670; Uudenkaarlepyyn t.k., 9. 5. 1642, 7. 2. 1655; Pietarsaaren t.k., 14. 5. 1666.

laivanrakennusta sekä lautain valmistamista, eläen näiden myönnistä.¹ Liikanaisestä laivanrakennuksesta aluksia rakentaville talonpojille koituvat liikanaiset rahatulot eivät liioin olleet miksikään hyödyksi: kuvaavana esimerkkinä tästä katsantotavasta on kreivitär Brahen nimismiehen, tarkastaja Erik Tawastin kirjelmä Mummain veljesten laivanrakennusmestarille Pietarsaaren pitäjässä. Kirjelmässä Tawast tahtoo, että rakenteilla olevaan laivaan vielä puuttuvat ainekset on rakennusmestarin ostettava niiltä talonpojilta, »jotka ulostekonsa enimmäen ovat hänen kreivilliselle armolleen velkaa», sekä että samoja talonpoikia ei käytettäisi yhtäjaksoisesti itse laivanrakennuksessa, vaan että heitä vaihdettaisiin, »niin etteivät jotkut yksinään, vaan myöskin toiset voisivat hyötyä ja ansaita». Sitä ei liioin ole sallittava, että rakennusmestari käyttää laivanrakennuksella »joukkoa irtainta väkeä, jotka eivät ansaitse minkään talon hyödyksi vaan pistävät ansionsa omaan pussiinsa», eikä liioin ulkopitäjäläisiä. Ellei rakennusmestari suostu näihin ehdotuksiin, tulee hänen lopettaa koko laivanrakennus, kunnes kreivitär asiasta itse määrää.²

Vuosina 1681 ja 1682 maaherra Wrangel tiedusteli kaupungeilta, ainakin Kokkolan ja Pietarsaaren maistraateilta, kaupunkien laivanrakennuksesta, alusten lukumäärästä y. m.³ Hän tuli siihen tulokseen, että laivanrakennusta harjoitetaan aivan tarpeettomasti ja teki kuninkaalle ehdotuksen tämän liikanaisen ja vahingollisen laivanrakennuksen kieltämiseksi.⁴ Kuningas hyväksyi ehdotuksen 14. 3. 1685. Seuraavana vuonna Pohjanmaan uusi maaherra Grass tiedoittaa kuninkaan päätöksestä kaupunkien maistraateille: »Hänen kunink. majesteettinsa - - on suvainnut säätää ja määrätä ehkäistäkseen tähän astisen väärinkäytöksen, jota osa porvaristoa on harjoittanut rakentamalla aluksia myöntiä varten, eli enemmän, kuin heidän kaupansa harjoittamiseksi tarpeellista on, jonka kautta metsä huomattavasti kulutetaan kunink. majesteetin suureksi haitaksi, kun sitä vastedes tarvitaan. Ettei kenenkään porvarin tästä-

¹ Snellman, m. t., s. 194.

² Pietarsaaren t. k., 18. 10. 1669.

³ Kokkolan t. k., 22. 3. 1681; Pietarsaaren t. k., 18. 1. 1682.

⁴ Snellman, m. t., s. 265.

lähtein ole sallittu sopia kenenkään talonpojan kanssa alusten rakentamisesta, vielä vähemmän sitä itse veistättää, ennenkuin hän on näyttänyt, että hänen edellinen aluksensa on kelvoton taikka onnettomasti tuhoutunut ja hankkii siitä pormestarin ja raadin todistuksen, jonka kanssa hänen on tultava lääninkansliaan, missä hänelle osoitetaan se paikka, pitäjä tahikka metsä, joka paraiten voi kestää sellaista rakennusta, jotta ei metsää hävitetä enemmän toisessa kuin toisessakaan paikassa. Jotapaitsi niitä, jotka rakentavat, on käskettävä rakentamaan lujia ja hyviä tasasaumaisia (cravel) aluksia». Tämä käsky on kaikille noudatettavaksi julistettava. Sen rikkoja menettää aluksen ja sakotetaan lain mukaan.¹

Määräysten mukaisesti porvarit nyt ryhtyivät hankkimaan vaadittuja pormestarin ja raadin todistuksia, jotka ainakin Kokkolassa, Pietarsaareissa ja Uudessakaarlepyyssä annettiin raastuvankokouksessa ja merkittiin tuomiokirjaan. Oulun, Raahen, Vaasan ja Kristiinankaupungin tuomiokirjoissa ei tällä vuosisadalla ole mitään merkintöjä pyydetyistä taikka annetuista todistuksista. Näyttää siltä, ettei maaherra olisi pitänyt tarpeellisena näiden kaupunkien laivanrakennusta valvoa ja rajoittaa, ilmeisesti siitä syystä, ettei laivanrakennus siellä ollut saanut vielä sellaista »ylituotantoluonnetta», kuin kolmessa Keski-Pohjanmaan kaupungissa. Snellman² kertoo oululaisten 1691 anoneen lupaa saada rakentaa aluksia kaupaksi, koska heidän kauppansa muuten arveluttavasti alenee, ja olettaa, että maaherra olisi tällaisen yleisluvan myöntänyt, koska 1694 tukholmalaiselle kauppamiehelle siellä ryhdyttiin rakentamaan.

Kokkolan, Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn pormestarit ja neuvostot antoivat auliisti todistukset kaikille pyytäjille, vaikka pyytäjän edellinen alus ei ollut kelvoton taikka onnettomasti tuhoutunut. Hyvin usein todistusta pyytävällä oli jo entuudestaan alus, kaksikin, mutta ne olivat joko vanhoja, taikka eivät riittäneet hänen kauppansa harjoittamiseen, taikka oli entisessä aluksessa kaksi osakasta, jotka eivät voineet sopia yhteisen

¹ Pietarsaaren t.k., 17. 2. 1686.

² Snellman, m. t., s. 266.

aluksen käytöstä ja tarvitsivat kumpikin uuden, yhteisen myötyään. Joskus todistuksen pyytjä oli luovuttanut aluksensa jollekin sukulaiselleen, myönyt sen toiselle porvarille, havainnut vastarakentamansa aluksen liian suureksi, taikka pieneksi, tilannut jo talonpojilta ainekset, jotka mätänevät, ellei saa rakentaa, maksanut talonpoikain verot etukäteen, jonka suorittamiseksi talonpoikain täytyy saada rakentaa hänelle alus j.n.e. Usein myöskin todistuksen pyytjä ilmoittaa myöneensä entisen aluksensa Tukholmassa »velkojainsa takia» taikka koska ei tahtonut palata tyhjällä aluksella takaisin t.m.s. syystä. Kaikille näille pormestari ja raati antavat todistuksen, vain yhden ainoan tapauksen olemme tuomiokirjoissa havainneet, jossa todistus on evätty: sitä »ei uskalleta antaa, koska edellisenä vuotena rakennettu laiva on myöty».¹

Tuomiokirjoista ei näy, että maaherra olisi kieltäytynyt antamasta laivanrakennuslupaa pormestarin ja raadin todistuksen saaneelle. Mutta varmaa on, että aluksia rakennettiin ilman tällaista todistusta ja maaherran lupaa. Vuonna 1686 ei esiinny tuomiokirjoissa ainoatakaan todistuksen pyyntöä, koska kaupunkien viranomaiset saivat tiedon laivanrakennuskiellosta vasta helmi- ja maaliskuussa, jolloin laivanrakennustyöt olivat täydessä käynnissä. Mutta kaikkina vuosina 1688—94, niin-
kauvan kuin Grass oli maaherrana, lukuunottamatta vuotta 1692, tapaamme Kokkolan tuomiokirjassa Grassin ankarointa, suullisia ja kirjallisia varoituksia ja kielloja porvareiden luvattomasta laivanrakennuksesta ja laivakaupasta. Vuonna 1688 hän kieltää nimenomaan Kruunupyssä harjoittamasta vahingollista laivanrakennusta ilman todistusta ja lupaa, 1689 hän käskee maistraatin pitämään tarkasti silmällä laivanrakennusta, »koska osa porvaristoa antaa rakentaa aluksia ja heti myövät ne aika ajoittain», ja huomauttaa, »että vaikkakin talonpojat Kruunu-

¹ Kokkolan t.k., 21. 3., 29. 10. 1687, 24. 4., 14. 5., 3. 12., 10. 12. 1688, 7. 1., 16. 1., 12. 2., 28. 5., 8. 9., 2. 12. 1689, 3. 1., 8. 1., 26. 2., 26. 3., 13. 12., 20. 12. 1690, 9. 1., 31. 1., 4. 2., 11. 2., 16. 2., 14. 9., 16. 9., 17. 10., 21. 10., 4. 11., 16. 11., 21. 11. 1691, 4. 4., 5. 10., 5. 11., 3. 12. 1692., 9. 1., 22. 2., 27. 2., 22. 7. 1693; Pietarsaaren t.k., 23. 12. 1687, 8. 5. 1689, 24. 3., 23. 12. 1691; Uudenkaarlepyyn t.k., 16. 11., 24. 11. 1691, 19. 7., 11. 11. 1693.

pyyssä ja muualla ovatkin hankkineet luvan rakentaa kuutteja porvareille, kuitenkin on porvarin siitä huolimatta hankittava maistraatilta todistus, että hän välttämättä tarvitsee kuutiin», 1690 maaherra tiedustaa, »millä luvalla muutamat porvaristosta ovat rohjenneet rakennuttaa espanjanpurjehtijoita elikkä lastilaittoja Tukholman porvareille ja kauppamiehille» (johon porimestari ja muut, jotka ovat ottaneet rakentaaksensa nämä espanjanpurjehtijat, vastaavat tekevänsä sen kuninkaalta saamansa lupakirjan perusteella), 1691 maaherra taas varoittaa laivanrakennuksesta ja kääsee nimismiehen ottamaan selkoa siitä, kutka aluksia rakentavat, kenenkä luvalla, minkä kokoisia, ovatko ne limi- vai tasasaumaisia, rakennetaanko niitä myötäväksi vai omiksi tarpeiksi ja onko niiden rakentamisesta kruunun laivanrakennuksille häittä. Vuonna 1693 maaherra kaksi kertaa varoittaa liiallisesta laivanrakennuksesta ja tammikuussa 1694, ennen kuolemaansa, vielä kerran.¹

Pietarsaaren maistraatti näyttää saaneen maaherra Grassilta vain kerran muistutuksen »alusten liiallisesta rakentamisesta ja myömisestä» ja kiellon, »ettei kellenkään ole annettava todistuksia alusten rakentamiseksi, milloin kelvollinen alus myödään».² — Muiden kaupunkien tuomiokirjoissa emme ole tavanneet lainkaan tällaisia varoituksia ja kieltoja; ilmeisesti maaherralla ei ollut niihin yhtä suurta aihetta, kuin laivanrakennusta elinkeinomaisesti harjoittavaan Pietarsaareen ja semminkin Kokkolaan nähden.

Taistellessaan laivakauppaa vastaan oli maaherra Grass pakoitettu samalla kuitenkin itse heikentämään kieltojensa vaikutusta. Nähtävästi ylempää tulleesta määräyksestä hän 5. 9. 1692 kirjoitti Kokkolan maistraatille käskien, että kaikki kaupaksi rakennetut alukset ensin on tarjottava amiraliteetille³, ja muutama kuukausi myöhemmin raastuvankokouksessa läsnäoleva maaherra tehostaa, »ettei ole sallittua rakentaa aluksia myötäväksi, vaikkakin se näinä aikoina erikoisista syistä on ollut myönnettyä».⁴

¹ Kokkolan t.k., 14. 1. 1688, 5. 1. 1689, 9. 1. 1689, 26. 4. 1690, 26. 10. 1691, 11. 1. 1693, 25. 10. 1693, 10. 1. 1694.

² Pietarsaaren t.k., 12. 11. 1690.

³ Kokkolan t.k., 4. 10. 1692.

⁴ Kokkolan t.k., 11. 1. 1693.

Jonkunlaisen kuvan laivanrakennuksen runsaudesta 1600-luvun lopulla Keski-Pohjanmaalla antavat tuomiokirjoista edellä viittaukseen poimimamme, maistraattien myöntämät laivanrakennuslupatodistukset. Luettelo niistä ei tietenkään ole mikään tilastollinen luettelo käsilläolevina vuosina kaupunkien rakennuttamista aluksista. Ensinnäkään alusta ei juuri koskaan rakennettu sinä vuonna, jolloin todistus saatiin, vaan enimmäkseen vasta seuraavana. Toiseksi rakennettiin varmasti melkoisestikin aluksia, joita varten todistuksia ei lainkaan pyydetty, joku määrä aluksia ostettiin talonpojilta ja sitäpaitsi rakennuttivat Kokkolan porvarit Kruunupyysä joka vuosi kruunun tilaamia aluksia. Luettelo on niinollen epätäydellinen, mutta semmoisenakin se antaa selvän todistuksen laivanrakennuksen erinomaisesta vilkkaudesta Kokkolan—Uudenkaarlepyyn alueella vuosisadan lopulla.

Todistuksia laivanrakennusluvan saamiseksi antoi

	1687	1688	1689	1690	1691	1692	1693-yhteensä	
Kokkolan maistraatti. .	3	5	6	7	24	5	7	57
Pietarsaaren »	1	—	1	7	4	—	—	13
Uudenkaarlepyyn »	—	—	—	—	2	—	2	4
Yhteensä	4	5	7	14	30	5	9	74

Grassin kuoltua lakkasivat todistusanomukset heti. Hänen seuraajansa ei kiinnittänyt huomiota kaupunkien laivanrakennukseen ja -kauppaan, eikä kertaakaan muistuttanut kunink. määräyksestä vuodelta 1685. Pormestarit ja maistraatit eivät omasta aloitteestaan suinkaan välittäneet valvoa asetuksen noudattamista, joka heille itselleen oli vahingoksi. Vasta 1707 Pohjanmaan maaherraksi 1706 tullut Clerck uudisti Wrangelin ja Grassin toimenpiteet laivanrakennuksen rajoittamiseksi. Sitä ennen, maaliskuussa 1706, oli manttaalikomissaari Bryniel Cygnell tuloksettomasti ahdistellut Pietarsaaren porvareita laivanrakennuksesta Kruunupyysä, pitäjässä siis, jossa pietarsaarelaisilla ei missään tapauksessa ollut oikeutta aluksia rakennuttaa, koska se oli Kokkolan aluetta ja lisäksi varattu kruunun tilaamien laivojen rakennuksia varten. Raastuvankokouksessa 19. 3. 1706¹

¹ Pietarsaaren t.k.

Cygnell syytti neljää Pietarsaaren porvaria siitä, että he rakennuttavat aluksia Kruunupyysssä ja vaatii nähtäväkseen maaherran rakennuslupakirjaa. Siihen syytetyt pöytäkirjaan vastaavat: 1) Milloin maaherra niin äskettäin on antanut määräyksen lupakirjan hankkimisesta? 2) Talonpoikain asiana on hankkia lupakirja, jos sellainen pitää olla, koska itse kaupungissa töihin targoutuvat. 3) Tänä vuonna ei Kruunupyysssä rakenneta mitään kruunun laivaa. 4) Porvareiden laivanrakennusainekset eivät kelpaa kruunun laivoihin, niin ettei heidän rakennuksistaan ole kruunulle mitään vahinkoa. 5) Suuri osa aineksista on hakattu Pietarsaaren pitäjässä. 6) Kokkolan ja Uudenkaarlepyyn porvarit rakennuttavat Pietarsaaren pitäjässä. 7) Kokkolaisilla on Kruunupyysssä paraikaa teloilla paljo suurempia aluksia, kuin pietarsaarelaisilla. 8) Mainitut neljä Pietarsaaren porvaria eivät pitkiin aikoihin ole aluksia rakentaneet.

Syksyllä 1707 maaherra tarttuu asiaan. Syyskuussa luetaan Kokkolan, Pietarsaaren, Uudenkaarlepyyn, Vaasan ja Kristiinankaupungin raastuvissa maaherran kiello liiallista laivanrakennusta vastaan sekä käsky noudattaa tarkasti kunink. asetusta vuodelta 1685.¹ Ankarasanaisin on Clerckin kirje Kokkolan maistraatille siitä »sangen liiallisesta laivanrakennuksesta, jolla varsinaista kauppaa käydään aivan vastoin kunink. majesteetin armollisinta päätöstä 14 päivältä maahiskuuta 1685, eikä tämän jälkeen porvaristolla ole luvallista rakentaa mitään alusta ilman mainitun herran kirjallista lupaa, aluksen takavarikoimisen uhalla ja kiellon rikkojan laillisella rangaistuksella». Oulun ja Raahen tuomiokirjoissa emme ole löytäneet mitään mainintaa tällaisesta Clerckin kirjeestä ja on mahdollista, ettei hän ole katsonut olevan erikoista aihetta kieltääkään näiden kaupunkien porvareita laivanrakennuksesta. Mitään laivanrakennustodistuksia ei näiden kaupunkien tuomiokirjoissa nytkään mainita. Lokakuussa Clerck vielä pyytää ainakin joiltakin kaupungeilta luetteloa 1700—1707 rakennetuista aluksista, niiden koosta, missä pitäjissä ne on rakennettu sekä montako

¹ Kokkolan t.k., 14. 9. 1707; Pietarsaaren t.k., 6. 9. 1707; Uudenkaarlepyyn t.k., 14. 9. 1707; Vaasan t.k., 13. 9. 1707; Kristiinankaupungin t.k., 16. 9. 1707.

niistä on vielä myömmättä.¹ Muiden kaupunkien laivanrakennuksesta tältä ajalta ei ole merkintää, kuin Kristiinankaupungin; jossa 1700—1707 oli rakennettu taikka vielä rakenteilla 15 alusta, näistä 12 oli valmista ja 3 oli myöty Tukholmaan.² Kristiinankaupungin historiassa ilmoitetaan Kristiinankaupungin porvarien 1697—1709 rakentaneen kaikkiaan n. 35 alusta³, siis keskimäärin lähes 3 alusta vuodessa.

Todistuksia laivanrakennusluvan saamiseksi antoi⁴

	1707	1708	1709	yhtensä
Kokkolan maistraatti	14	11	2	27
Pietarsaaren »	5	1	—	6
Uudenkaarlepyyn »	1	—	—	1
Vaasan »	—	3	1	4
Kristiinankaupungin maistraatti ...	2	1	—	4
Yhteensä	22	16	3	41

Tuomiokirjain merkinnät laivanrakennustodistuksista loppuvat 1710, vähentyen mitättömiin jo 1709; todennäköisesti maaherra Clerck ei enää hätyyttänyt laivanrakentajia ja maistraatteja. Siitä ei ainakaan tuomiokirjoissa mitään merkintöjä näy. Tästä luettelosta on muuten sanottava samaa, kuin luettelosta vuosilta 1687—1693, nimittäin että se ei käsitä läheskään kaikkia rakennettuja aluksia.

Epätäydellisinäkin nämä luettelot todistavat, että Pohjanmaalla tähän aikaan rakennetuista aluksista suuren osan täytyi olla myöntiä varten rakennettuja ja että niinollen laivakauppa oli sangen kukoistava. Sen pääpaikkoina olivat Kokkola ja Pietar-

¹ Raahen t.k., 19. 10. 1707; Kokkolan t.k., 21. 10. 1707; Kristiinankaupungin t.k., 23. 10. 1707.

² Kristiinankaupungin t.k., 26. 10. 1707.

³ Ström, m. t., s. 101.

⁴ Kokkolan t.k., 5. 10., 9. 11., 11. 11., 16. 11., 23. 11., 11. 12.; 18. 12. 1707, 31. 8., 12. 10., 26. 10., 4. 11., 7. 11. 1708, 13. 2., 25. 10. 1709; Pietarsaaren t.k., 11. 3., 16. 9., 4. 11., 4. 12. 1707, 23. 12. 1708; Uudenkaarlepyyn t.k., 9. 10. 1707; Vaasan t.k., 28. 9., 10. 10., 24. 10. 1708, 15. 11. 1709; Kristiinankaupungin t.k., 9. 11. 1707, 11. 4. 1708. Kristiinankaupungin t.k. vuodelta 1708 on vajavainen, vuodelta 1709 on vain pieni osa tallella.

saari; myönnettyistä laivanrakennustodistuksista viidessä kaupungissa 1707—09 tuli Kokkolan osalle $\frac{2}{3}$. Ilmeisesti suurin osa Kokkolan porvareiden rakennuttamista aluksista oli rakennettu myötäväksi. Jo yksistään laivanrakennustodistusten perusteella rakensivat kokkolaiset 8—9 alusta vuodessa. Vuonna 1681 maaliskuussa oli Kokkolassa 16—17 kuuttia ja 1707 uuskaarlepyyläiset, joilla silloin oli 7—8 alusta purjehtimassa, sanovat naapurikaupungeilla olevan 2—3 kertaa enemmän. Kokkolan porvareiden oma tarve oli niinollen ehkä pari alusta vuodessa, kun aluksen keski-ikänsä siihen aikaan voidaan pitää kymmenisen vuotta. Vain laivanrakennustodistusten perusteella rakennetuista aluksista Kokkolasta niinollen vuosittain myötiin 6—7 kappaletta. Kaikista tuomiokirjojen asioiden yhteydessä esiintyvistä lausunnoista ja merkinnöistä käy ilmi, että Pohjanmaan kaupunkien laivakauppa tähän aikaan jo suuntautui melkein yksinomaan Tukholmaan. Kokkolan tuomiokirjassa 2. 4. 1710 sanotaan alusten mennä kesänä olleen haluttuja Tukholmassa, mutta kuluvana vuonna laivat eivät mene lainkaan kaupaksi, Vaasan tuomiokirjassa 12. 9. 1707 sanotaan porvari Lars Samuelssonin muutama vuosi peräkkäin rakentaneen pieniä aluksia ja myöneen ne Tukholmaan j.n.e. Yleisessä raastuvankokouksessa 4. 2. 1696 kehoittaa maistraatti porvaristoa hankkimaan takeet rakennettujen alusten kunnollisuudesta, jotta pormestari ja raati voisi aluksista antaa todistuksen. Silloin ne, »jotka ovat aluksia rakennuttaneet, paremmin saavat myödyiksi aluksensa». Tämäkin lausunto selvästi osoittaa, mitä tarkoitusta varten laivanrakennusta, ainakin Kokkolassa, etupäässä harjoitettiin.

Edellisestä on monesta kohtaa ilmennyt, kuinka suurella innolla, viranomaisten kielloista huolimatta, porvarit laivanrakennusta ja -kauppaa harjoittivat. Sekin osoittaa, että tämä elinkeino oli tuottoisa, ja se, että se oli tärkeä, näkyy m.m. lupatodistusten lukumääristä. Tämän osoittavat myöskin eräät kaupunkien viranomaisten lausunnot ja toimenpiteet. Raastuvankokouksessa 12. 8. 1674 Pietarsaaren porvaristo sanoo, että laivanrakennus »on melkein paraiten porvariston elinkeino ja etu» ja 22. 7. 1693 Kokkolan pormestari ja raati todistavat, »että kaikki muu kauppa (paitsi laivakauppa) tällä paikkakunnalla

nykyään on niin heikontunut, että kaupunki niillä ei voi suoriutua ulostekoiheen» ja 2. 4. 1710, että porvareiden »arvokkain omaisuus on aluksissa».¹ Kun hallitus tahtoi pakoittaa rakentamaan yleisemmin käytännössä olevien, mutta heikompien limisaumaisten alusten asemesta lujempia tasasaumaisia, pitivät Pohjanmaan kaupungit tätä itselleen niin vahingollisena, että Kokkola, Pietarsaari, Uusikaarlepyy, Raahe ja Oulu päättivät kustantaa Kokkolan pormestarin Jacob Wilstadiuksen Tukholmaan koettamaan saada muutosta tähän hallituksen päätökseen; samalla Wilstadiuksen tehtävänä oli yrittää aikaansaada joitakin helpoituksia tervakaupassa.² »Kaupungin kaikki asukkaat ovat täydellisen perikadon partaalla tervakaupan rajoittamisen ja limisaumaisten alusten omiksi tarpeiksi ostamisen kiellon tähden» lausutaan Pietarsaaren yleisessä raastuvankokouksessa 20. 7. 1691 ja porvaristo päättää auliisti suorittaa pormestari Wilstadiuksen matkakuluja varten 250 kuparitalaria ja lisäksi 100, jos hänen matkastaan koituu hyötyä Pietarsaarelle.

Vuonna 1694 lähetti Kokkolan kaupunki pormestari Carl Forsmanin Tukholmaan, m.m. järjestämään Pohjanmaan kaupunkien rakennuttamista aluksista suoritettavaa tullia. Samana vuonna 30. 9. kuningas määräsi, että »tulli norrlantilaisista (s.o. pohjalaisista) honkalaivoista maksetaan vain puuaineista, jonka arvo lasketaan puoleksi raudan ja köysistön arvosta».³ — Tämä erikoismääräys pohjalaisten honkalaivojen tullauksesta osoittaa, millaisessa erikoisasemassa Pohjanmaalaiivanrakennuksessa oli.

Laivakaupassa käsiteltiin ajan oloihin nähden suuria summia, ja koska laivanrakennus ja laivakauppa ei ollut monopoli-soimin eikä hintasäännöstelyjen alainen, olivat kaupasta tulevat voitotkin suuret. Tuomiokirjoissa esiintyy melkoisen paljo tietoja alusten hinnoista, mutta enimmäkseen ilman mainintaa aluksen koosta, ijästä ja laadusta (limi- vai tasasaumainen), usein ei voida päätellä liioin sitä, sisältyykö hintaan vain pelkkä

¹ Main. kaupunkien tuomiokirjat.

² Uudenkaarlepyyn t.k., 4. 7. 1691.

³ Kokkolan t.k., 24. 11. 1694; Pietarsaaren t.k., 1. 12. 1696.

runko (»skutebotn»), vai myöskin takilat ja purjeet (»stamp och tyg») y. m. Tukholmassa ja Pohjanmaan kaupunkien porvareiden kesken maksetut hinnat eivät liioin ole verrannollisia. Mutta kun vertaamme alusten hintoja tervasta, voista y. m. s. maksetuihin summiin, saamme ainakin ylimalkaisen kuvan laivakaupassa käsiteltyjen summien suhteellisesta suuruudesta. Talonpoika sai tynnyristä tervaa 1600-luvun jälkipuoliskolla ja 1700-luvulla ennen Isoavihaa tavallisesti 3—4 kuparitalaria ja voi-leiviskästä samoin 3—4 talaria. Viljan hinnat vaihtelivat tuntu- vasti sadosta riippuen; tavallisesti talonpoika sai ruistynnyristä 7—8 talaria.¹ Muutamassa perunkirjoituksessa Uudessa-kaarlepyyssä 1663 arvioidaan lehmän hinta 8 kuparitalariksi, hevosen 20—25 kuparitalariksi.² Vuosisadan lopulla Pohjanmaalta vuosittain viedyn tervan ostoarvo oli n. 150,000—200,000 kuparitalaria, josta tervakomppania Tukhomassa maksoi n. 240,000 kuparitalaria; Kokkolasta, maakunnan tärkeimmästä tervakaupungista ja samalla laivanrakennuskeskuksesta, viedyn tervan ostoarvo oli n. 43,500—58,000 kuparitalaria, josta komppania maksoi n. 66,500 kuparitalaria.³

Nämä luvut sekä edellä esitetyt tiedot laivanrakennuksen suuruudesta muistissamme, voimme seuraavassa esitetyistä alusten hinnoista muodostaa itsellemme jonkunlaisen ylimalkaisen kuvan laivakaupassa käsiteltyjen raha-arvojen suhteellisesta merkityksestä.

1644 uuskaarlepyyläinen antanut jahdin tukholmalaiselle 200 kt:sta
 1645 kokkolainen porvari tarjoo tukholmalaiselle kuutin ... 2,000 kt:sta
 1645 kokkolainen porvari myö tukholmalaiselle kuutin 2,000 kt:sta

¹ Esim. Pietarsaaren t. k., 8. 12. 1684, 8. 12. 1702, 28. 11. 1708; Kokkolan t. k., 14. 11. 1683; 9. 1. 1689, 11. 1. 1704.

² Uudenkaarlepyyn t. k., 30. 10. 1663.

³ Pohjanmaalta vietiin 1690-luvulla n. 50,000 tynnyriä vuodessa, josta maksettiin talonpojalle 3—4 kuparitalaria tynnyriitä. Tästä määrästä oli annostervaa 26,736 tynnyriä, annoksen ulkopuolista siis n. 23,300 tynnyriä. Annostervasta komppania maksoi Tukholmassa 24 kuparimarkkaa, annoksen ulkopuolisesta 14 kuparimarkkaa tynnyriitä. Kokkolan tervanvienti oli n. 14,500 tynnyriä, terva-annos 6,438 tynnyriä. Ks. edellä tervakaupasta. Terva-annoksen korotus 1691 oli 36 1/2 lästia. Snellman, m. t., ss. 211—236.

1649	tukholmalainen on tilannut kokkolaiselta 9 sylen köli- sen (n. 45 l.) kuutin (luultav. vain runko)	400 kt:sta
1650	Pari Kokkolan porvaria myöneet »Nye Helsingforsissa» kuutin »skutetygeineen»	740 kt:sta
1651	arvioidaan uponnut kuutti arvoltaan	1,800 kt:ksi
1651	Oulusta Turkuun myödyn laivan hinta	1,500 kt.
1652	kokkolainen porvari tahtoo toiselta $\frac{1}{4}$ kuutista 50, $\frac{1}{1}$ siis	200 kt.
1654	Udessaakaarlepyyssä valmis jahti arvioidaan	90 kt:ksi
1656	torniolainen velkaa uskaarlepyyläiselle uudesta, taki- loidusta kuutista	1,200 kt.
1660	Pietarsaaren porvarin myömän kuutin hinta	580 kt.
1662	Rauman porvari ostanut kokkolaiselta $\frac{1}{2}$ kuutinrun- koa 300 kt:sta, $\frac{1}{1}$ siis	600 kt.
1665	Pietarsaaressa kuutti myöty toiselle porvarille »med tamp och tyg»	2,000 kt:sta
1666	Pietarsaarelaisesta 60 lästin aluksesta maksettu Tuk- holmassa	1,400 kt.
1667	$\frac{1}{3}$ kuuttia Udessaakaarlepyyssä porvareiden kesken 320 kt., $\frac{1}{1}$	960 kt.
1667	Uskaarlepyyläinen ostanut Pietarsaaren porvarilta $\frac{1}{2}$ kuuttia 1,000 kt:stä, $\frac{1}{1}$ kuutti siis arvoltaan	2,000 kt.
1676	Oulussa $\frac{1}{2}$ laivaa »med tamp och tyg» 600 kt, siis koko- naan	1,200 kt.
1676	Oulussa jahti	150 kt.
1681	Oulussa kolmimastoinen, 42 jalkaa pitkä alus kaikki- neen arvoltaan	3,000 kt.
1684	Oulussa 10 sylen kölinen (n. 55 l.) alus kaikkineen	1,200 kt.
1686	Oulussa 9 sylen kölinen (n. 40 l.), vanha alus	800 kt.
1686	Kokkolainen alus myöty Tukholmassa, hintana	1,100 kt.
1690	$\frac{1}{2}$ jahdin hinta Kokkolassa 100 kt., kokonaan siis	200 kt.
1692	Kokkolan porvareiden kesken $\frac{1}{2}$ kuuttia 350 kt., koko- nainen	700 kt.
1693	$\frac{1}{3}$ kreijarin hintana Kokkolassa porvareiden kesken kaikkineen 750 kt., koko kreijari siis	2,250 kt.
1700	Pietarsaaren porvari tahtoo vaasalaiselta kuutista 1,200 ja »skutetygistä» 1,500 kt. »Skutetyg» arvioidaan 805 kt:ksi 16 äyriksi, koko alus siis arvoltaan	2,005 $\frac{1}{2}$ kt.
1704	Udenkaarlepyyn porvari myönyt Tukholmassa aluk- sen, hinta	800 kt.
1710	ilmoittavat muutamat Kokkolan porvarit tukholma- laisten tarjonneen 105 jalan kölisestä aluksesta, pel- kästä rungosta	12,000 kt.
	polttivat ven. Pietarsaaren satamassa 5 alusta, joista yksi limisaumainen, uusi, 181 lästin kantoinen arvol- taan	7,000 kt.

yksi 13 sylen kölinen, 150 lästin kantoinen, uusi arvoltaan	7,000 kt.
yksi 11 $\frac{1}{2}$ sylen kölinen (n. 80 l.), arvoltaan	4,000 kt.
yksi 11 sylen kölinen (n. 70 l.), arvoltaan	800 kt. ¹

Olisi mielenkiintoista voida esittää joitakin tietoja niistä voitoista, joita laivakauppa porvareille tuotti. Voidaksemme tehdä sen, pitäisi tietää, paljonko aluksen rakennuttaja aluksesta oli maksanut, työpalkan, takilan ja purjeiden hinnan y.m. kulut. Aniharvoja mainintoja tuomiokirjoissa olemme alusten työpalkoista tavanneet. Käsitettävästi ei rakennuttaja ole samassa yhteydessä esittänyt myöskin myöntihintaa, eikä kahden eri aluksen osto- ja myöntihintojen perusteella voida mitään varmoja päätelmiä rakennuttajalle tulleesta voitosta tehdä, semminkin kun tiedot alusten laadusta, koosta y.m.s. seikoista ovat perin puutteelliset, tehden vertailun melkein mahdottomaksi. Vain yhden sellaisen tapauksen olemme tuomiokirjoissa havainneet, jossa ilmoitetaan aluksen rakennuspalkka ja aluksesta Tukholmassa saatu hinta. Vuonna 1666 Pietarsaaren raastuvassa² porvari ilmoittaa maksaneensa talonpojalle Hopsalasta, joka oli rakentanut hänelle 60 lästin kantoisen kuutin, 450 kuparitalaria. Rakennuttaja hankki tarpeelliset nauhat, pultit y.m. raudan, mutta talonpoika, kuten tavallisesti niillä seuduin, hankki laivanrakennukseen tarvittavat puuainekset. Usein kuitenkin porvarin asiana oli hankkia alukseen tarvittavat järeimmät puuosat, köli y.m., mutta tässä tapauksessa ei erikseen mainita, kuuluiko se talonpojalle vai rakennuttajalle. Aluksesta rakennuttaja sai Tukholmassa 1,400 kuparitalaria, mutta mainitsematta on, kuuluiko hintaan myöskin takila, purjeet, ankkuri touveineen y.m., n.s. »skutetyg». Luultavaa on, etteivät nämä sisältyneet kauppaan, sillä vielä tähän aikaan

¹ Udenkaarlepyyn t.k., 29. 4. 1651, 13. 2. 1654, 7. 2. 1655, 28. 7. 1656, 19. 1. 1667, 8. 6. 1667, 1. 4. 1705; Kokkolan t.k., 10. 9. 1645, 2. ja 9. 9. 1650, 16. 2. 1652, 29. 8. 1662, 11. 1. 1664, 9. 10. 1686, 8. 1. 1690, 9. 3. 1692, 14. 1. 1693, 2. 4. 1710; Pietarsaaren t.k., 11. 1. 1660, 20. 5. 1665, 14. 5. 1666, 14. 2. 1700; Oulun alusten hintoja koskevat tiedot ovat Snellmanin Oulun historiasta, ss. 270—74. Pietarsaareissa poltettujen alusten koon ja hinnan ilmoittaa Söderhjelm, m. t., ss. 101—102.

² Pietarsaaren t.k., 14. 5. 1666.

alus, sen runko siis, ja »skutetyg» myötiin ja ostettiin erikseen; suurin osa »skutetygin» raaka-aineista, hamppu, pellava, kangas, oli pohjalaisen porvarin ostettava, osaksi juuri Tukholmasta, eikä »skutetygistä», jos se aluksen mukana myötiin Tukholmaan, niinollen voinut tulla sanottavaa, jos lainkaan, voittoa. Se siis usein riisuttiin myödystä aluksesta ja vietiin kotiin, sekä sovitettiin uuteen alukseen. »Skutetygin» arvo oli Pohjanmaalla suunnilleen sama, kuin rungon.¹ Vuonna 1666, siis samoihin aikoihin, kun edellämainittu kauppa tehtiin, Uudenkaarlepyyn porvari osti kokkolaiselta »skutetygin» 500 kuparitalarin hinnasta. »Skutetygeineen», rautoineen ja tulleineen mainittu 60 lästin alus olisi tullut rakennuttajalleen maksamaan toistatuhatta kuparitalaria, joten voitto oli ollut vain pari- kolmesataa talaria. Ilmeisesti »Skutetyg» ei kuulunut kauppaan, jolloin voitto oli yli 100 %. Todennäköisesti se laivakaupoissa liikkui niillä main.

Pohjanmaan laivanrakennuksesta oli niinkään suurta tuloa niiden pitäjien talonpojille, joissa laivanrakennusta harjoitettiin, ja sen kautta tuli rahvaan käsiin paljo puhdasta rahaa, enemmän kuin tervasta. Talonpojalle tervasta maksu suoritettiin suureksi osaksi suolassa y.m. tavarassa ja maksoi porvari kauppatalonpoikansa puolesta useinkin tämän kruununverot, mutta palkka laivanrakennuksesta maksettiin melkein yksinomaan rahassa, kuten edellä esitetystä tapauksessakin. Vuonna 1678 mainitaan kahden Pietarsaaren porvarin ja neljän talonpojan laivanrakennussopimuksesta, jossa 10 sylen kölisestä aluksesta palkkaa sovitaan, 700 kuparitalaria, 4 kyynärää kangasta, 1 tynnyri rukiita ja 1 naula tupakkaa; 1690 Kokkolan kauppamies teki sopimuksen parin Kruunupyyn talonpojan kanssa 9 sylen kölisen kuutin rakentamisesta, josta rakennuspalkkana oli 400 kuparitalaria, 1 tynnyri ohria ja 2 »korpuusia», 1693 kokkolainen kauppias 3 Pietarsaaren talonpojan kanssa 9 1/2 sylen kölisen, tasasaumalaivan rakennuksesta. Palkaksi määrättiin 1,000 kuparitalaria, 2 tynnyriä suolaa ja 2 tynnyriä rukiita. Syksyllä 1694 nimismies Sundell lupasi 9:lle Kokkolan talonpojalle palkaksi 11 sylen kölisen limisaumalaivan rakentamisesta 1,000 kuparitalaria, 2 tynnyriä suolaa ja 4 tynnyriä

¹ Vrt. esim. Pietarsaaren t.k., 14. 2. 1700.

ruista.¹ Vuonna 1654 mainitaan kuutinrakennuspalkkaan kuuluneen m. m. 2 »röijy»-kangasta ja 3 hattua.²

Etelä-Suomessa oli ainakin suuremmilla kaupungeilla omia, usein useampien osakasten omistamia laivaveistämöitä, joilla palkatut työmiehet suorittivat alusten rakennuksen rakennuttajien omista aineksista.³ Edellisestä jo ilmenee, että Pohjanmaalla laivanrakennus oli kokonaan talonpoikien hallussa. Se oli talonpoikaiselinkeino, kuten tervanpoltto ja sahauskin ja kaupunkien porvarit harjoittivat vain puhtaasti kauppamies- ja käsityöläiselinkeinoja; ainoana poikkeuksena oli pien poltto. Ryhtyessään alusrakennukseen, joko omiksi tarpeikseen, myö-däkseen sen taikka, kuten hyvin usein näyttää olleen asianlaita, täyttääkseen tukholmalaisen kauppamiehen tilauksen, pohjalainen porvari teki sopimuksen yhden taikka enimmäkseen useamman laivanrakentajatalonpojan kanssa. Kirjallisessa sopimuksessa määriteltiin rakennettavan aluksen koko, mittasuhteet (»bestick»), valmistusaika, mitä aineksia rakennuttaja hankkii, aluksen valmistuspaikka ja rakennuspalkka eli urakkahinta.⁴ Yleensä Keski-Pohjanmaalla talonpojat itse hankkivat laivanrakennuksessa tarvittavat puuainekset, — ehkä järeimpiä ja vaikeasti paikkakunnalta saatavia puita, kuten mastoja, köliä ja emäpuuta lukuunottamatta —, ja kuuluivat ne urakka-

¹ Pietarsaaren t.k., 4. 12. 1678; Kokkolan t.k., 23. 9. 1691, 19. 5. 1694, 3. 5. 1695.

² Uudenkaarlepyyn t.k., 6. 2. 1654.

³ Vrt. kaupunkien historioita.

⁴ Kokkolan t.k:ssa 2. 4. 1710 jätti pöytäkirjaan kauppias Lars Bremen neljän Kokkolan porvarin ja muutamien Kruunupyyn laivanrakentajatalonpoikien välisestä laivanrakennusasiasta seuraavan kirjoituksen: »Allekirjoittaneet porvarit Kokkolassa teimme muutama vuosi sitten joittenkin porvareiden kirjelmän johdosta sopimuksen varakkaampien Kruunupyyn laivakirvesmiesten kanssa honkaisen tasasaumalaivan rakennuksesta Kruunupyssä, jonka kölin pituus oli 106 Englannin jalkaa, korkeus ruumassa 11 jalkaa, molempien kansien välissä 5 jalkaa, varustettuna pakilla, kannsilla, kajuutalla ja kapiisilla (»hjitta?»), aivan kuten sopimus kirjaimellisen tarkasti ilmoittaa — — —.» — Nimismies Sundellin ja yhdeksän kokkolaisen talonpojan välisessä laivanrakennus-sopimuksessa ilmoitetaan, että rakennuttaja hankkii kölin, emäpuun, mastot, halkaisijan puomin, maksaa tullin ja kustantaa rakennustöihin puusepän; Kokkolan t.k., 3. 5. 1695.

sopimuksessa sovittuun palkkaan eli hintaan. Toisinaan rakennuttaja itse osti puuaineetkin. Kristiinankaupungissa porvarit ainakin jo 1700-luvun alussa itse ostivat kaikki puuaineet Lapväärtistä, kenties siitä syystä, että niitä läheltä rannikkoa, laivanrakennuspaikkojen tienoilta, oli silloin jo vaikea saada.¹ Laivanrakennus suoritettiin jollakin kylän taikka pitäjän yleisellä rakennuspaikalla, joita varsinkin rannikkomeren rannalla oli monta. Rakennuspaikoilla ei nähtävästi ollut minkäänlaisia säilytys-, paja- t.m.s. rakennuksia. Rakennustyötä johti joku kokeneempi talonpoika urakkamiehistä, jota myöskin nimitettiin laivanrakennusmestariksi. Näistä aikaa myöten tuli varsisia laivanrakennusmestareita, jotka rakennuttajien puolesta, eri palkkaa vastaan, johtivat rakennustöitä, tarkastivat rakennettujen alusten kelvollisuutta, antoivat siitä todistuksia, ohjasivat tärkeimpien rakennusaineiden hakkauksen ja kaatamisen metssä j.n.e.²

Alukset rakennettiin n.s. »bestickien» mukaan, joissa määrättiin tärkeimmät mitat; piirustuksia ei vielä tunnettu, eikä niitä käytetty edes sotalaivoja rakennettaessa.³ Mittojen noudattamisessa ei pidetty kovin tarkkaa lukua; 9 sylen aluksesta saattoi tulla 2 kyynärää pitempi, kuin »bestickissä» oli määritelty, toisessa tapauksessa aluksesta tuli 3 jalkaa pitempi ja 2 jalkaa leveämpi, kuin sopimuksessa oli määrätty. Jos alus tällaisen erehdyksen takia tuli suuremmaksi, vaativat ja saivat rakentajat siitä lisämaksua; mittasuhteiden muuttumisen vaikutuksesta purjehduskykyyn ei välitetty.⁴

Aluksen rungon valmistuttua suorittivat rakennuttajan toimesta takiloimisen y.m.s. laivamiehet, perämiehen taikka laivurin johdolla. Takilat, purjeet, ankkurit ja ankkuritouvit, n.s. »skutetyg»; olivat, kuten edellä on mainittu, vielä näihin aikoihin erillisinä itse rungosta, kumpaisiakin myötiin erikseen, »sku-

¹ Ks. viittauksissa ss. 289 ja 293 mainittuja tuomiokirjoja. Pietarsaaren t.k., 8. 4. 1695, 12. 3. 1698; Kokkolan t.k., 2. 4. 1710 sekä Ström, m. t., ss. 100—101.

² Esim. Pietarsaaren t.k., 10. 1. 1694, 22. 4. 1695; Kokkolan t.k., 26. 10. 1694, 26. 2. 1696, 25. 4. 1696; Vaasan t.k., 22. 1. 1709, 26. 4. 1709.

³ Zettersten, m. t., II, s. 307.

⁴ Kokkolan t.k., 23. 9. 1691; Pietarsaaren t.k., 8. 4. 1695.

tetyg» vaihdettiin tarvittaessa aluksesta toiseen ja hyvin usein niitä vuokrattiin, »rahdattiin», semminkin ankkureita ja ankkuritouveja. »Hampunkehrääjät» valmistivat kotikaupungissa köydet ja touvit.¹ Ankkuritouvit olivat varsin vahvoja, 1703 mainitaan 71 syltä pitkä ja 10 tuumaa paksu (n. $\frac{1}{4}$ metri) ankkuritouvi.² Purjekangas kudottiin nähtävästi myöskin kotikaupungissa. Ankkurit, pultit, rautanaulat y.m.s. ostettiin Kokkolaan ja Pietarsaareen Lohtajan talonpojilta, jotka rautaa valmistivat suomalmista. Vuonna 1694 kokkolaiset perustivat Vetelinjoen koskeen naularuukin, jonka viidesosuus oli arvoltaan 100 kuparitalaria.³ Uuskaarlepyyläiset saivat rautatavaransa Kimon ja vaasalaiset Orisbergin ruukista, joihin malmi tuotiin paluurautina Utön kaivoksesta saaristossa Tukholman ulkopuolella.⁴

Nautillisia kojeita lienee senajan alusten varustuksiin kuulunut vain kompassi. Maininnan sellaisesta olemme tavanneet ensikerran Pietarsaaren tuomiokirjassa 2. 3. 1668. Kompasseja ruvettiin tarvitsemaan sitä myöten kuin luovuttiin »itäreitistä» ja siirryttiin purjehtimaan »länsireittää».⁵

Aluksia oli kokonsa puolesta kolmea pääluokkaa: laiva (»skepp»), kuutti (»skuta») ja jahti (»jakt») eli pieni kuutti. Kaikkein pienimmät olivat vain veneitä (»båtar»), eikä niitä luettu aluksiin kuuluviksi; erikoisluokan veneitä olivat hylevenet (»fåhlbåtar»), jotka olivat 8—9 sylenkin pituisia. Merimatkoil-

¹ Kokkolan raastuvankokouksessa 22. 2. 1692 kaupunginvouti Johan Kallström valittaa, »että hampunkehrääjät ovat kaikilla kaduilla lyöneet koukut niin matalalle seiniin, ettei kukaan ole varma myssystään taikka hiuksistaan, vielä vähemmin ne, joiden on ajettava, pääsevät eteenpäin ilman suurinta vaivaa». Jos kadulla tahdotaan kehretä, eikä maistraatin määräämällä radalla, on koukut 40 markan sakon uhalla lyötävä korkeammalle ja varottava estämästä hevosliikennettä. Jos ajajien hevoset pelkäävät, on työ pysäytettävä.

² Kokkolan t.k., 7. 2. 1703.

³ Kokkolan t.k., 1. 4. 1695.

⁴ Esim. Kokkolan t.k., 22. 11. 1688.

⁵ Näistä asioista ks. m.m. Kokkolan t.k., 1. 3. 1643, 12. 4. 1645, 12. 8. 1647, 7. 5. 1651, 19. 4. 1662, 15. 10. 1666, 6. 2. 1688, 9. 1692, 30. 1. 1692, 4. 4. 1692, 4. 1. 1693, 26. 2. 1694, 14. 11. 1696, 7. 2. 1703; Pietarsaaren t.k., 17. 10. 1662, 10. 1. 1702; Uudenkaarlepyyn t.k., 27. 10. 1641, 17. 6. 1643, 5. 5. 1645, 14. 6. 1645, 18. 3. 1650, 6. 2. 1654, 5. 3. 1660, 8. 3. 1662; Vaasan t.k., 4. 4. 1646, 8. 9. 1651.

laan talonpojat yleisesti käyttivät hyleveneitä, kuten vielä seuraavalla vuosisadalla. Ne olivat ja ovat vieläkin erittäin merikelpoisia ja lujarakenteisia. — Alusten yleisnimenä käytettiin usein kuuttia. Laivan, kuutin ja jahdin koon välillä ei ollut mitään tarkkaa eroa: Kuutteja ja laivoja käytettiin yleensä Tukholmaan purjehdittaessa, jahdeilla käytiin markkinamatkoilla, vietiin markkinoille kauppiastavaroita, tuotiin tervaa y.m. kaupunkiin; jahteja nimitettiinkin »markkinakuuteiksi». Myös jahdeilla purjehdittiin Tukholmaan, jopa Tallinnaan asti. Suurista laivoista käytettiin nimitystä »espanjanpurjehtija». Kreijari oli erikoistyyppinen, suuri laiva, espingi eräänlainen jahti.¹

Arvostellessaan Pietarsaaren laivanrakennusta Isonvihan jälkeen Söderhjelm² sanoo: »Tiedoista näkyy, että ne alukset, jotka rakennettiin, eivät olleet mitään varsinaisia aluksia, vaan ainoastaan mitättömiä pieniä kuutteja». Ja edelleen: »Yleensä osoittavat nämä tiedot, kuinka pienessä mittakaavassa merenkulkua kuitenkin harjoitettiin. Ne osoittavat myöskin, kuinka mitätön se laivanrakennus oli, jota Pietarsaaren porvaristo kykeni kannustamaan.» — Nämä arvostelut pitävät paikkansa, jos senaikaisen Pohjanmaan laivanrakennuksen ja merenkulun arvostelun pohjana pidetään nykyaikaisia olosuhteita, mutta jos taustaksi asetetaan, niinkuin tulee, sen ajan laivanrakennus ja merenkulku Suomessa ja Ruotsin valtakunnassa yleensä, ei arvostelu, kuten jo edelläesitetystäkin ilmenee, lainkaan ole paikkansa pitävä. Laivanrakennuskauden alkuaikoina, ennenkuin reitti Tukholmaan oli suuntautunut avomerelle ja ennenkuin tukholmalaiset olivat ruvenneet suuremmassa mittakaavassa ostamaan pohjalaisia aluksia, ei näiden joukossa suuria laivoja tapaa; 40—70 lästin kantoisia ne yleensä näyttävät olleen, tavallisimmin mainitaan 60 lästin kantoisia. Verrattesamme näitä Etelä-Suomen kaupunkien aluksiin 1600-luvun jälkipuoliskolla, huomaamme Pohjanmaan alusten olevan suurilaivoja etelä-suomalaisten rinnalla. Myöhemmin, vuosisadan loppupuoliskolla, rakennettiin Pohjanmaan talonpoikien veistämöillä varsinaisia suurlaivoja, 100—150 lästin ja enem-

¹ Ks. edellisiä viittauksia ja Oulun t.k., 15. 6. 1640, 30. 8. 1641; Kokolan t.k., 8. 2. 1696; Pietarsaaren t.k., 26. 3. 1668, 14. 10. 1692.

² M. t., II, s. 145.

mänkin kantoisia espanjanpurjehtijoita, jota suurempia honkaisia kauppalaivoja ei siihen aikaan juuri vielä käytetty.¹ Vertailun vuoksi mainittakoon tässä yhteydessä, että seuraavalla vuosisadalla Rudenschöld ilmoittaa 1738 Helsingin kahden suurimman aluksen olevan kantavuudeltaan 50—60 lästiä ja alusten, joilla Helsingistä purjehdittiin Tukholmaan ja Tallinaan, enimmäkseen 4—5 lästin kantoisia.²

Tukholman kauppalaivastoon kuului 1708 kaikkiaan 183 alusta, joiden kokonaislästimäärä oli 16,222. Keskimääräinen kantavuus oli siis n. 81 lästiä. Aluksista oli tammisia 56, 7,938 lästiä, keskimäärin n. 142 lästiä, honkaisia 127, 8,284 lästiä, keskimäärin n. 65 lästiä. Honka-aluksista oli 23 100 lästin kantoisia, taikka suurempia, näistä oli vain 5 kappaletta 200—280 lästin suuruista. Tukholman honka-alusten keskikoko 1708 on siis suunnilleen sama, kuin Pohjanmaalla jo edellisen vuosisadan keskipaikkeilla.³

Pienempiä näyttävät Pohjanmaalla Kristiinankaupungin alukset olleen; 1700—1707 rakennettujen taikka valmistumassa olevien 15 alusten suurin on 11 sylen kölinen, siis n. 80 lästin

¹ Ks. esim. Snellman, m. t., s. 272, jossa Oulussa rakennetuksi mainitaan 16 1/2 sylen mittainen, 103 lästin kantoinen laiva; Pietarsaaren t.k., 1. 6. 1708, jossa mainitaan Pietarsaareissa rakennettu 144 1/2 lästin kantoinen laiva; Söderhjelm, »Jakobstads historia», II, ss. 101—102, jossa kerrotaan venäläisten Isossavihassa polttaneen Pietarsaareissa 5 alusta, joista yksi 181 lästin ja yksi 150 lästin kantoinen; Kokkolan t.k., 13. 2. 1710, jossa kerrotaan Kokkolan porvareiden Kruunupyssä rakennuttaneen 106 jalan köllisen, siis n. 150 lästin kantoisen aluksen. — Laivanrakennuslupatodistuksia pyytäessään porvarit mainitsevat vain pienempien alusten, korkeintaan 10 sylen köllisten, pituuden, mutta kun maaherra ei ehdottomasti vaatinut ilmoitusta rakennettavan aluksen koosta, he helposti käsitettävistä syistä eivät maininneet mitään köllin pituudesta, milloin rakennettavaksi suunniteltu alus oli suuri.

² Rudenschöld, m. t., ss. 169—70; Pohjanmaan alusten koosta ks. Kokkolan t.k., 2. 9. 1650, 7. 6. 1651, 1. 7. 1693, 3. 5. 1695; Pietarsaaren t.k., 14. 5. 1666, 5. 4. 1684, 24. 3. 1685, 27. 7. 1689, 1. 6. 1708; Uudenkaarlepyyn t.k., 2. 3. 1644, 23. 5. 1649, 28. 7. 1656, 21. 2. 1666, 13. 7. 1668, 3. 5. 1671. — Milloin aluksen kokoa, ts. sen lästimäärää, ei ilmoiteta, mutta sen taikka sen köllin pituus, tai kuinka paljo tervaa t.m.s. sen lastia, voidaan aluksen lästimäärä suunnilleen arvioida; ks. Chapman, m. t.

³ »Kommerce Kollegii Arkiv, Liggare: Stockholmsfartyg 1708», R.V.A

kantoinen alus, 3 on n. 60 lästin kantoista, useimmat n. 45 lästin tienoilla, pienin 25 lästiä; keskikantavuus oli n. 45 lästiä.¹ Kristiinankaupungin tervanvienti oli tällä ajanjaksolla vielä paljo pienempi, kuin muiden Pohjanmaan kaupunkien, talonpoikaispurjehdus esti kaupan ja merenkulun keskittymistä kaupunkiin ja purjehdittaessa Tukholmaan, noudatettiin saariston suojassa kulkevaa »itäreittiä» vielä silloin, kun useimmat Pohjanmaan kaupungit jo purjehtivat aavaa merta, »länsireittiä». Nämä seikat vaikuttivat kaikki siihen suuntaan, ettei Kristiinankaupungissa rakennettu niin suuria aluksia, kuin Pohjanmaan pohjoisemmissa kaupungeissa.

Alkujaan Pohjanmaalla rakennettiin alukset limisaumaisia (»klinck»). Ne ovat helpompia ja halvempia rakentaa, mutta myöskin heikompiä, kuin tasasaumaiset (»kravel»; kirj. myös »claver», »karvell» j.n.e.) N. 75 lästin limisaumaisen aluksen rakennuspalkka on suunnilleen yhtä suuri, kuin n. 45—50 lästin tasasaumaisen.² Vuonna 1680 kuningas »kaupan edistämiseksi muiden muassa päätti, että 8 vuoden kuluttua eivät mitkään limisaumaiset laivat, kreijarit, bojortit tahi kuutit enää tullissa nauti muita vapauksia, kuin ulkomaalaisetkaan», minkä maaherra kenraalikauppaollegin määräyksestä Pohjanmaan kaupungeille noudatettavaksi ilmoitti.³ Siten limisaumaiset alukset vuodesta 1690 alkaen joutuivat samaan »epävapaiden» alusten luokkaan, kuin ulkomaalaiset vuosien 1638 ja 1645 tullioordinantian mukaan. Määräys tähtäsi nähtävästi samaan, kuin 1645 tullioordinantiaassa tehty jako koko- ja puolivapaisiin: saada sotatapauksessa laivaston käytettäväksi suurempia ja lujempia aluksia kauppalaivastosta. Jako »epä-», »puoli-» ja »kokovapaisiin» koski tietenkin vain aluksia valtakunnan ja ulkomaiden välisessä meriliikenteessä, ei siis Pohjanmaan ja Tukholman välillä purjehtivia. Maaherran kirjeessä Pietarsaaren maistraatille 1680 huomautetaan, että »ei kokonaan kielletä limisaumarakennuksia, kuitenkin kukaan älköön rohjetko sellaisia myötäväksi rakennuttaa».⁴ Koska Pohjanmaan laivanrakennus

¹ Kristiinankaupungin t.k., 26. 10. 1707.

² Kokkolan t.k., 19. 5. 1694, 3. 5. 1695.

³ Pietarsaaren t.k., 28. 5. 1681.

⁴ Pietarsaaren t.k., 2. 10. 1680.

suureksi osaksi tapahtui juuri myöntiä varten, ja myödyt alukset käytettiin ulkomaanpurjehduksessa, koska uusi määräys tullivapauden riistämisestä limisauma-aluksilta suuresti Pohjanmaan kaupunkeja; olemme jo edellä maininneet että Kokkola, Pietarsaari, Uusikaarlepyy, Raahel ja Oulu lähettivät 1691 asiamiehen Tukholmaan koettamaan saada muutosta määräykseen. Laivanrakennuslupatodistuksista näkyy, että Kokkolassa jo ennen määräyksen voimaan astumista rakennettiin paljo aluksia tasasaumaisiksi. Myöhemmin näiden suhteellinen lukumäärä yhä kasvoi; 1707—08 pyydettiin maistraatilta 25 rakennuslupatodistusta, joista 10 koski tasasaumaisen ja 8 limisaumaisen aluksen rakennuttamista. Seitsemässä tapauksessa ei ilmoiteta rakennustavan laatua. Kristiinankaupungissa 1700—07 rakennetuista ja vielä teloilla olevista 15 aluksesta vain 3 oli tasasaumaisia, 11 limisaumaisia, yhden rakennustavasta ei ilmoiteta.¹ — Edellä on mainittu, että amiraliteetti 1692 varasi itselleen tilaisuuden lunastaa ainakin Kokkolan porvareiden rakennuttamat limisauma-alukset.

Vuosisadan loppupuolella alkaa kuulua valituksia Keski-Pohjanmaan kaupungeissa siitä, että laivanrakennuksessa esiintyy suurta huolimattomuutta, nähtävästi seuraus liian suureksi kasvaneesta valmistuksesta, joka aiheutti hätiköimistä ja laiminlyöntejä. Huolimattomasti rakennetun aluksen johdosta käräjäitiin rakennuttajan ja rakentajan kesken useasti semminkin Kokkolan raastuvassa.²

¹ Ks. viittauksissa ss. 289 ja 293 mainittuja tuomiokirjoja.

² Esim. Kokkolan t.k., 29. 8. 1688, 15. 12. 1694, 26. 2. 1696; Pietarsaaren t.k., 19. 1. 1694, 16. 3. 1695. — Pietarsaarelainen kauppamies Johan Galle sanoo, että olisi Tukholmassa saanut pari tuhatta talaria enemmän aluksestaan, ellei, kuten Tukholman veistämön rakennusmestari Hastian oli sanonut, rakennusmestari olisi pilannut hyvät laivanrakennusainekset. Rakennusmestarina, jolle Galle ei tahdo sovitua palkkaa, 230 kuparitalaria, lyhentämättömänä maksaa, on toiminut kruunupyyläinen rakennusmestari Johan Hansson Lijbeck, jonka isä, Hans Hansson Lijbeck, jo 9. 1. 1667 mainitaan rakennusmestarina Kruunupyssä. Lijbeck puolestaan esittää useita todistuksia siitä, että hän on aina rakentanut alukset tunnollisesti, sanoen »vaikka olisi satojakin rakennusmestareita näillä seuduilla, eivät he kumminkaan voisi rakentaa tukholmalaiisten mieliksi. (Pietarsaaren t.k., 19. 1. 1694.) — Toisesta

Laivanrakennuksessa ilmennyt huolimattomuus ei aiheuttanut vahinkoja vain Pohjanmaan porvareille. Siitä joutuivat kärsimään myöskin tukholmalaiset laivain ostajat, valtio niiden joukossa. Pohjanmaan laivanrakennuksen suuri merkitys osoitautuu siinäkin, että kamari- ja kauppakollegi puuttuu ilmenneisiin epäkohtiin. Kokkolan yleisessä raastuvankokouksessa 22. 10. 1694 luetaan kollegin kirjelmä 4. päivältä syyskuuta siitä petollisesta laivanrakennuksesta, josta Pohjanmaa on merkitty ja jossa kehoitetaan rakentamaan kunnollisesti sekä »elleivät luule sitä osaavansa tehdä, lähettäisivät nuoria miehiä, joilla on taipumusta rakentamiseen, Tukholmaan oppiin». Asian johdosta pidettiin jo neljä päivää myöhemmin yleinen raastuvankokous.¹ Kokouksessa »kehoitettiin porvaristoa vielä sen korkean kunink. kamari- ja kauppakollegin kirjeen johdosta, joka lähinnä edellisessä yleisessä raastuvankokouksessa julkiluettiin, rakentamaan aluksensa lujiksi ja kelvollisiksi, ja estämään petosta sekä porvarin kuin myös rakennusmestarin puolelta pidettiin soveliaana, että se rakennusmestari, joka otetaan johonkin rakennukseen, rehellisyytensä puolesta rakennuksessa asettaisi täydellisen ja sellaisen takuun, joka pahassa tapauksessa voisi korvata koko vastuun. Mikä jätettiin porvaristolle käytäntöön vietäväksi, ja jottei talonpoika aikaa myöten syyttäisi sitä,

laivasta, joka uutena paluumatkalla Tukholmassa, hyvällä säällä, sai vuodon ja vajosi, sanoo sen omistaja uppoamisen johtuneen »huolimattomasta rakennuksesta, koska ilmoitetaan riveiden varisseen pois ja ehkä jonkun lankunkin liikkuneen sijoiltaan». (Kokkolan t.k., 15. 12. 1694.) — Neljä Kokkolan kauppiasta oli tilanut Kruunupyyn talonpojilta suuren laivan, mutta se rakennettiin niin huolimattomasti, että se »lyhyen aikaa teloilta laskemisen jälkeen upposi liikanaisesta vuotamisesta. Laillisessa tarkastuksessa Tukholmassa alus, nimeltään 'Fördubblaren', tuomittiin aivan kelvottomaksi, eikä sitä kukaan tahtonut ostaa. Laiva tuli huutoon kehnosta ja petollisesta rakennuksesta, niin että sitä pidetään ja esitetään pilkkana ja esikuvana kevytmielisestä ja kelvottomasta laivanrakennuksesta, mikä meille suurta vahinkoa on tuottanut, mutta aiheuttanut vielä suuremman epäluottamuksen meitä kohtaan, jotka olemme joutuneet senlaisen rakennuttamisen maineeseen. Havaitut viat yritettiin peitellä, ja saada alus myödyksi polttolaivaksi kunink. majesteetin laivastoon, mutta se huuto, joka siitä on, estää kaikki toimenpiteet, vaikka ne kuinkakin hyviä olisivat.» Kokkolan t.k., 2. 4. 1710.

¹ Kokkolan t.k., 26. 10. 1694.

ettei hän tästä mitään ole tiennyt, pyydettiin, että pormestari ja neuvosto tahtoisivat mainitusta kirjelmästä tiedoittaa herra kihlakunnantuomari Mathesiukselle, pyymöllä, että se rahvaalle käräjillä julki luettaisiin.»

Asia näyttää olleen varsin tärkeä myöskin Kokkolan porvarille. Siitä keskusteltiin vielä useissa yleisissä raastuvankokouksissa. Raastuvankokouksessa 2. 3. 1695 maaherra oli läsnä ja otti esille kysymyksen paikkakunnan laivanrakennuksesta, »mitenkä se parempaan kuntoon ja maineeseen oli jälleen saatava ja kaikki turha ja petollinen rakentaminen estettävä». Porvaristo oli laatinut kirjallisen ehdotuksen edellämainitusta rakennusmestarin jätettävästä takeesta, johon vielä oli lisätty ehdotus, että rakennusmestarit vannoisivat rehellisyysvalan. Maaherra hyväksyi toimenpiteet, »mutta ennen kaikkea hänen armonsä ajoi sitä, että kunink. kamarikollegin kirjelmän mukaisesti valittaisiin nuoria ja rakentamiseen taipuvaisia henkilöitä ja lähetettäisiin heidät veistämölle saamaan oppia».

Miesten lähettämisestä oppia saamaan Tukholman veistämölle ei liene tullut mitään. Samoin jäi myöskin takeiden vaatiminen rakennusmestareilta, nähtävästi se oli käytännössä mahdoton toteuttaa. Sensijaan ruvettiin vaatimaan rakennusmestareilta »uskollisuusvalaa» ennen töiden alkamista, taikka virallista tarkastusta rakennuksen päätyttyä. Pahimmassa tapauksessa riitti se, että rakennusmestari vasta työn päätyttyä raastuvassa vannoi rakentaneensa aluksen rehellisesti. Tällöin pormestari ja raati antoivat aluksen rakennuttajalle todistuksen aluksen huolellisesta rakentamisesta, muussa tapauksessa rakennuttaja yksin vastatkoon aluksesta ja »jos hän sitten tahtoo syyttää rakennusmestaria taikka kirvesmiehiä, ei sitä oteta edes huomioon».¹

¹ Kokkolan t.k., yleiset raastuvankokoukset 2. 3. 1695, 4. 2. 1696, 27. 5. 1696: — Pormestarin ja raadin antama rakennustodistus oli seuraavan sisältöinen: »Pormestarilta ja raadilta on kaupppamies Hindrich Wijkman pyytännyt saada todistuksen hänen viime talvena ylöspannusta ja rakennetusta pienestä limisauma-aluksestaan, ja koska sen rakennusmestari oikeuden edessä on vannonut vakavasti, että hän mainitun aluksen rehellisesti ja uskollisesti sekä puuaineksen että raudan puolesta on rakentanut, ja ylimmäisen järkensä mukaan niin hoitanut, kuin hän Ju-

Nämä huolimattomuuden ilmaukset eivät kuitenkaan hävittäneet Pohjanmaan laivanrakentajien hyvää mainetta ja pohjalaisten alusten kysyntää Tukholmassa. Sen huomaa aikaisemmin mainitsemastamme amiraliteetin määräyksestä tarjota ensin sen lunastettaviksi pohjalaiset tasasaumalaivat sekä Viipurin läänin maaherran ja Viipurin maistraatin ponnistuksista saada Viipuriin pohjalaisia laivarakennusmestareita ja kirvesmiehiä. Pohjalaisten alusten menekki Tukholmassa ei näy liioin mitään, ainakaan pysyväisempää, vauriota kärsineen, mainitaanhan nimenomaan, että pohjalaiset laivat 1709 olivat haluttuja siellä.

Pohjanmaan laivanrakennuksen johtavia pitäjiä olivat uuden vuosisadan alussa edelleen rannikkomeren molemmat pitäjät, Kruunupyö ja Pietarsaari, sekä Kokkola. Näiden pitäjien kaikkien rannikko- ja saaristokylien ja useiden sisämaankylienkin talonpojat harjoittivat laivanrakennusta ammattimaisesti, varsinaisena elinkeinona. Vilkas näyttää laivanrakennus olleen myöskin Kälviällä, jossa semminkin Ruotsalon talonpojat rakensivat kokkolaisille paljo aluksia, samoin kuin Kalajoella, missä myöskin rovasti Mathesius rakennutti useita aluksia. Oulu, Raahe, Uusikaarlepyy ja Vaasa rakennuttivat omissa pitäjissään, Kristiinankaupunki näyttää olleen ainoa kaupunki, missä veistämöt sijaitsivat itse kaupungissa, talojen rantapihoilla, joista rakennuspaikat kuitenkin myöhemmin tulenvaaran takia siirrettiin naapuripitäjiin.¹

Niissä pitäjissä, missä voimaperäisimmin laivanrakennusta harjoitettiin, väistyivät muut metsänkäyttömuodot, sahausta ja halonhakkuuta lukuunottamatta, rannikkovyöhykkeeltä jo varhain sisemmäksi. Pohjanmaan rannikolle syntyi siten uusi metsänkäyttövyöhyke, laivanrakennusvyöhyke, kapea tosin, ja katkeillen monessa paikassa.

Vaikka alusten rakentaminen näin oli levinnyt melkein kaik-

malan ja jokaisen rehillisen miehen edessä voi vastata; niin ovat pormestari ja raati tämän hänelle tahtoneet antaa todistuksena, ja suuremmaksi varmuudeksi vahvistaa nimillä ja kaupungin sinetillä.» Kokkolan t.k., 4. 7. 1696. — Vrt. myös Pietarsaaren t.k., 17. 10. 1694; Uudenkaarlepyyn t.k., 16. 2. 1695, 14. 3. 1695.

¹ Ström, m. t., ss. 100—101, 227.

kialle pitkin Pohjanmaan rannikköä ja oli joka paikassa talonpoikien harjoittama, oli alusten-rakennuttaminen ja laivakauppa kuitenkin kiinteästi keskitetty kaupunkien haltuun. Vaikka talonpojilla oli oikeus rakentaa omaan laskuunsa aluksia ja niitä sitten myödä, tapahtui se kuitenkin ani harvoin, semminkin vuosisadan loppupuolella. Aikaisemmilta vuosilta olemme tavanneet tuomiokirjoissa muutamia mainintoja siitä, että talonpojat ovat myöneet aluksia — useimmiten ne mainitaan jahdeiksi —¹, mutta vuosisadan loppupuolella sellaista ilmeisesti on tapahtunut ani harvoin. Tämä riippui todennäköisesti siitä, että talonpoikien oli mahdotonta hankkia varoja ostaakseen nauvoja, pultteja y.m. itse rungon rakentamista sekä sitten touveja, kangasta, ankkureita j.n.e. aluksen varustamista varten. Ne alukset, joilla vuosisadan loppupuolella etupäässä kauppaa käytiin olivat siksi suuria, että talonpoikain varoilla tällainen ei käynyt päinsä. Ja jos sellaista joskus sattui, kävivät kaupungin porvarit kateellisesti asiaan käsiksi, kuten siinä ainoassa tapauksessa, jonka olemme vuosisadan lopulla tällaisesta tuomiokirjoista löytäneet. Pietarsaaren tuomiokirja 1698 kertoo siitä: »Koska jotkut talonpojat ovat uskaltaneet tässä pitäjässä rakentaa itselleen aluksen, ja kuten kerrotaan hänen armonsä maaherran luvalla, niin määrättiin porvaristolle 40 hopeamarkan sakko, jos joku uskaltaisi millään tekosyyllä ryhtyä yhteistöimintaan mainittujen talonpoikien kanssa. Semminkin koska sellainen on vastoin kunink. asetuksia ja kaupungin ansaittuja privilegioita.» Nähtävästi talonpojat olivat rakentaneet vain rungon, mutta saadakseen aluksen myös takiloiduksi ja muuten purjehduskuntoon varustetuksi, olivat he koettaneet saada jotakin kaupungin porvaria yhtymään heidän kanssaan, mikä nyt sakkoja määräämällä ehkäistiin. Seuraavana vuonna kerrotaan muutamien »Korjerfwin» (?) talonpoikien tarjoavan enimmänsä maksavalle ostettavaksi maaherran luvalla rakentamansa aluksen; nähtävästi kysymys on samasta tapauksesta. Talonpojat eivät olleet saaneet siis suunnitelmaansa toteutetuksi.² — Omiksi tarpeikseen purjehdusta harjoittavat talon-

¹ Kokkolan t.k., 25. 5. 1644, 20. 8. 1649, 12. 2. 1653, 3. 3. 1653, 31. 8. 1653, 16. 2. 1657; Oulun t.k., 23. 8. 1648; Uudenkaarlepyyn t.k., 11. 9. 1661.

² Pietarsaaren t.k., 9. 5. 1698, 3. 5. 1699.

- pojat tietenkin rakensivat aluksia ja myös varustivat ne omin voimin, luultavasti niitä toisinaan möivätkin, mutta ne olivat pieniä jahteja taikka »markkinakuutteja», eikä niillä harjoitettu mitään varsinaista kauppaa. — Jonkunverran myöskin Pohjanmaan harvalukuiset virkamiehet, nimismiehet ja papit, näyttävät tunkeutuneen porvariston laivakauppaan. Kalajoen rovasti tiedustelee 1660 Kokkolan maistraatilta, saako hän myöä kuutin, kenelle tahtoo, johon porvaristo antaa myöntävän vastauksen, »kunhan vain ei sellaisella harjoiteta mitään kauppaa porvariston vahingoksi», 1668 sama rovasti on Tukholmassa myönyt 11 sylen mittaisen kuutin ja 1688 Kalajoen kirkkoherra maisteri Joseph Mathesius tarjoo porvaristolle lunastettavaksi 7 $\frac{1}{3}$ sylen mittaisen aluksen, koska ei tahdo vastoin esivallan kieltoa tavaroitaan enää »yli kuljettaa». Vuonna 1675 Väyryin vapaaherrakunnan nimismies tarjoo Uudenkaarlepyyn porvareille lunastettavaksi kuutin ja 1695 nimismies Sundell Kokkolassa, erään laivanrakennusjutun yhteydessä, tunnustaa harjoittaneensa jo 16 vuotta laivanrakennusta kruunun hyväksi, jotta saisi aluksia veroviljojen y.m. parsellien kuljettamiseksi Tukholmaan. Nyt rakennuksella olevan aluksensa rakennuttamisen hän kuitenkin on jättänyt muutamien porvareiden välitettäväksi.¹

Ne tapaukset, jolloin Pohjanmaalla muut kuin porvarit rakensivat taikka rakennuttivat aluksia ja möivät niitä, ovat kuitenkin siksi harvinaiset, etteivät ne riko sitä yleisesti havaittavaa keskittymistä, mikä laivakaupassa Pohjanmaalla vallitsi.

Laivanrakennus Isostavihasta Suomen sotaan

Yleistä

Suuren pohjansodan seuraukset vaikuttivat luonnollisesti lamaanuttavasti Ruotsin valtakunnan kokonaistuotantoon, kauppaan ja laivaliikenteeseen. Tuotantorikkaita alueita oli luovutettu semminkin Uudenkaupungin rauhassa, m.m. Suomen

¹ Kokkolan t.k., 26. 4. 1660, 6. 11. 1669, 5. 3. 1688, 5. 1695; Uudenkaarlepyyn t. 21. 6. 1675.

tärkein tervakeskus Viipuri. Emanuel Swedenborg laskee memorialissaan Ruotsin kauppabalanssista 5. 2. 1723¹, että Ruotsin valtakunnan vuosiviennin arvo oli siihen aikaan 6,140,000 riikintalaria, jotavastoin se Kaarle XII:n aikana, ennen sodan hävityksiä, oli noussut 12,720,000 riikintalariin. Tuonnin arvon Swedenborg ilmoittaa memorialinsa laatimisen aikana olevan 9,650,000 riikintalaria vuodessa ja Kaarle XII:n aikana olleen 9,950,000 riikintalaria. Edellisen summan suhteellinen suuruus ja myös se, että siihen sisältyi m.m. 1 milj. talarin arvosta tupakkaa, jota siihen aikaan vielä oli pidettävä ylellisyysnautintoaineena, pakottaa epäilemään, ettei valtakunnan väestö todellisuudessa ollut Suuressa pohjansodassa niin perinpohjin köyhtynyt, kuin yleensä ollaan taipuvaisia olettamaan. Kauppamiehet olivat kätkeneet rahansa taikka sijoittaneet ne Kaarle XII:n ulottuvilta, eikä kuningas rahamerkeillään ollut onnistunut pakoittamaan niitä liikkeelle. Valtakunnan tärkeimmän vientitavarain, raudan, tuotantolaitokset olivat, lukuunottamatta Suomessa olevia, säilyneet sodan tuholta, ja muiden vientitavarain, tervan, kalan ja puutavarain tuotannon ennalleen saattaminen ei vaatinut pääomia eikä sanottavasti aikaa. Niinpä oli tuotantoelämä valtakunnan uusien, supistettujen rahojen puitteissa verraten pian Uudenkaupungin rauhan jälkeen suurin piirtein katsoen entisellään. Suomessa, joka oli ollut välittömästi sodan jaloissa, nimenomaan pahasti hävitettyllä Pohjanmaalla, tämä »jälleenrakennus» kesti jonkun verran kauemmin, kuin muualla valtakunnassa. Mutta mikäli väestö suuren syntyneisyyden kautta lisääntyi ja täytti aukot, sikäli sodan jäljet Suomessakin hävisivät. Pohjanmaalla semminkin tervanpoltto joudutti talouselämän entiselleen saattamista.

Tuotantoelämän elpyessä nopeasti kasvoi liikennetarve ja laivaliikenne samassa mitassa. Estääkseen rahtimaksuja maasta viedyistä ja maahan tuoduista tavaroista joutumasta ulkomaille ja kehittääkseen valtakunnan kauppalaivastoa, vapauden ajan hallitukset jatkoivat edellisten vuosisatojen aikaisia toimenpiteitä liikennetarpeen pakottamiseksi käyttämään kotimaisia aluksia. Jo 1724 julkaistiin tuoteplakaatti, jossa kiellettiin vie-

¹ »Commerce deputationens protoll och acter, 1723», R.V.A.

raita kansallisuuksia olevia aluksia tuomasta Ruotsiin muita, kuin asianomaisen maan taikka sen siirtomaiden omia tuotteita. Tuoteplakaatin kautta tahdottiin nimenomaan siirtää suolan tuonti ruotsalaisille laivoille hollantilaisilta ja englantilaisilta. N. 20 vuotta myöhemmin kiellettiin ulkomaalaisia aluksia tuomasta valtakuntaan »viktualioita», ravintoaineita¹ ja 1748 kiellettiin ulkomaalaisia aluksia viemästä valtakunnasta puutavaroita; tämä kiello astui voimaan osaksi 1750, osaksi 1751 Puutavarainvienti oli ennen suurimmaksi osaksi ollut ulkomaalaisten alusten hallussa.²

Niistä toimenpiteistä, joilla valtakunnan laivaliikennettä koetettiin edistää ja tukea, oli erikoisen tärkeä Ruotsin laivojen turvaaminen - Välimerellä. Pohjois-Afrikan muhamettilaiset merirosvovaltiot, »barbareskit», Algeria, Tripolis y.m., tekivät nopeine merirosvoaluksineen purjehduksen Välimerellä jopa osassa Atlanttiakin turvattomaksi³ eivätkä Euroopan merivaltiot kyenneet asevoimin merirosvopesiä hävittämään taikka kauppaansa näillä vesillä suojelemaan. Ruotsi suostui maksamaan vuotuista veroa, rahaa, tykkeitä y.m.; näiden valtioiden hallitsijoille saaden siten merenkulkunsa rauhoitetuksi barbareskien kaappauksilta. Ensimmäinen sopimus Algerian kanssa tehtiin 1729. Tilapäisiä häiriöitä ja rettelöitä lukuunottamatta säilyivät hyvät välit Ruotsin ja barbareskivaltioiden välillä, mikä suuresti edisti Ruotsin merenkulkua Välimerellä.⁴ Näiden, barbareskien kanssa tehtyjen sopimusten perusteella varustettiin kaikki Välimerelle ja sille osalle Atlanttia,

¹ »Frihetstidens utsköttshandlingar, Handels och manufactur deputationens acter, Commerce kollegii riksdags relation 1746» ja »Kommerce kollegii årsberättelse 1751», R.V.A.

² »Frihetstidens utsköttshandlingar, Handels och manufactur deputationens acter», 1760—62, R.V.A.

³ E. Fitger, teoksessa »Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart», Leipzig 1902, s. 11, kertoo vielä 1800-luvun alussa näiden barbareskien harjoittaneen kaappauksia Pohjanmerellä asti.

⁴ »Kommerce kollegii arkiv, Pass diarium för åren 1739—68, Algieriske siöpass», R.V.A. ja »Kommerce kollegii arkiv, Diarier, Pass», R.V.A.; passiluetteloissa on vain osaksi laskettu passeilla varustettujen alusten yhteinen lästimäärä.

jonne barbareskit ulottivat ryöstöretkiään, purjehtivat alukset matkalle lähtiessään erikoisilla n.s. Algerian passeilla. Algerian passien ensimmäinen luettelo on vuodelta 1739, jolloin annettiin kaikkiaan 136 passia yhteensä 10,535 lästin kantoisille aluksille. Passeista oli kolme turkulaisille ja kolme haminalaisille aluksille. Useimmat alukset oli kaiken varalta aseistettu tykeillä, joskus parillakymmenelläkin. Passien lukumäärä sitten vähitellen lisääntyy — kaikille suolalaivoille Algerian passi oli välttämätön —, 1766 niitä annettiin 169, 1771 246, 1780 320, 1782 jopa 441 (43,756 lästin aluksille), jota korkeammalle passimäärä ei noussut ennenkuin 1798, jolloin niitä annettiin 467 (yhteensä 40,687 lästin aluksille), 1799 passien lukumäärä oli 516 (43,192 lä.), 1800 624 (53,128 lä.), 1804 717 ja 1807 366 (n. 32,000 lä.). Näyttää siltä, että vähitellen kaikki suuremmat alukset varustettiin näillä algerian passeilla; esim. 1800 sai vapaakirjeitä (joiden perusteella m.m. asianomaisella aluksella tuotujen tavarain tullialennus laskettiin) 1,123 alusta, yhteensä kantoisuudeltaan 68,074 lästiä¹ ja sam. vuonna varustettiin algerian passeilla, kuten edellä on mainittu, 624 alusta, kantaavuudeltaan 53,127 lästiä.² Gööteporiin perustettu Itä-Intian komppania y.m.s. hallituksen suosimat ja kannattamat yritykset kehittivät niinkään valtakunnan merenkulkua ja kauppalaiivastoa.

¹ »Kommerce kollegii arkiv, Diarier, Fribref», R.V.A.

² Vrt. esim. »Commercé kollegii arkiv, Inkomne skrifvelser från ministrar och konsuler», R.V.A.; »Frihetstidens utskottshandlingar, Handels och manufakturdeputationens acter, Commerce kollegii riksdags relation 1746 ja 1751», R.V.A. — Ruotsin konsulit Algeriassa näyttävät olleen varsin hyvissä väleissä ainakin vuosisadan loppupuolella deyn, hallitsijan, ja pääamiraalin kanssa, niin että milloin jokin ruotsalainen alus kaapattiin, koska sen passi oli jotenkin epäkunnossa, ei esim. sopinut yhteen »huipun» kanssa, sai konsuli aluksen verraten vähin ponnistuksin vapaaksi, vaikka samanlaisessa tilanteessa oleva, »ystävällisissä suhteissa» Algeriaan olevan, jonkun toisen valtakunnan, alus ehdottomasti jäi barbareskien saaliiksi. Näihin aikoihin juutalainen vehnävienti-toiminimi Busnah & Bacri piti todellisuudessa valtaa Algeriassa; toiminimellä oli asiamiehensä m.m. useimmissa kristityissä hoveissa ja tiesi esim. Ruotsin konsuli Norderlingin nimittämisestä Algeriaan kaksi kuu-kautta aikaisemmin, kuin hänen edeltäjänsä konsuli Agrell. — Ks. edellä mainittuja konsuleiden kirjeitä.

Kaikki nämä hallituksen toimenpiteet vaikuttivat sen, että valtakunnan ulkomaan kauppa saatiin siirtymään etupäässä kotimaisille aluksille. Vielä vuosina 1734—37 (tilivuosina, jotka alkoivat 1. 4.) noin puolet valtakunnan satamiin ulkomailta tulleista ja ulkomaille menneistä aluksista oli ulkomaalaisia: tilivuotena 1734—35 oli ulkomaalaisia 71,388 $\frac{1}{3}$ lästiä, ruotsalaisia 65,880 $\frac{2}{3}$ lästiä, 1735—36 ulkomaalaisia 60,112 $\frac{1}{4}$ lä., ruotsalaisia 59,061 $\frac{3}{4}$ lä., 1736—37 ulkomaalaisia 73,664 lä., ruotsalaisia 78,923 $\frac{7}{12}$ lä., mutta n. 50 vuotta myöhemmin oli ulkomaalaisia enään vain n. $\frac{1}{4}$: viitenä vuotena 1774—78 oli ruotsalaisia aluksia vuosittain keskimäärin 132,229 lästiä, ulkomaalaisia 28,466 lä., (lukuun on otettu vain n.s. lastissa tulleet ja lähteneet alukset, koska lähteneistä aluksista mainitaan vain lastissa lähteneet) ja aseellisen puolueettomuuden aikana 1780—83 ruotsalaisia keskimäärin vuosittain 172,379 ja ulkomaalaisia vain 23,955 lästiä. Myöhemmin suhde muuttui epäedullisemmäksi: esim. 1791—95 oli ruotsalaisten alusten osuus keskimäärin vuosittain 143,301 lä. ja ulkomaalaisten 67,389 lä. (vain lastissa tulleet ja lähteneet alukset).¹ — Huolimatta niistä monenlaisista toimenpiteistä, joiden avulla valtakunnan ja ulkomaiden välinen tavaravaihto koetettiin siirtää yksinomaan ruotsalaisille aluksille, ei ulkomaalaisia aluksia kuitenkaan saatu kokonaan syrjäytetyiksi ja karkoitetuiksi Ruotsin satamista. Ulkomaalaiset alukset kykenivät näissäkin olosuhteissa ainakin jossain määrin kilpailemaan ruotsalaisten kanssa.

Oli kuitenkin aikoja, jolloin Ruotsin valtakunnan kauppalaivat esiintyivät suurissa joukoin varsinaisessa rahtiliikenteessäkin ulkomaiden satamien välillä, jolloin ne siis eivät olleet enää kauppalaivoja, vaan rahtilaivoja. Nämä olivat valtakunnan laivaliikenteen kukoistuskautia, jolloin laivastoa nopeasti lisättiin ja suuria summia ansaittiin rahdinkulussa. Nämä kaudet johtuivat tilapäisistä, poikkeuksellisista olosuhteista, niistä suurista sodista, joihin osaaottavina Englanti ja Ranska

¹ »Kammar, ekonomie och kommerce deputationens acter 1738—39», R.V.A.; »Commerce kollegii arkiv, General sammandrag öfver Sveriges importer och exporter jämlikt rikets handels balancer 1774—1783», R.V.A. ja »Kommerce kollegii arkiv, Årsberättelser, Utrikes handel, ser. 3, Handels balance uträkningar», R.V.A.

taistelivat meriherruudesta ja joiden aikana puolueettomina pysyneillä merivalloilla oli erinomainen tilaisuus ansaita rahdinkuljetuksessa puolueettoman lippunsa suojassa sotaa käyvissä maissa. Merivaltain väliset sodat niinkään nostivat nimenomaan laivanrakennuksessa tarvittavien tuotteiden, tervan, puutavarain ja raudan hintoja, vilkastuttaen siten näitä vievien puolueettomien maiden ulkomaankauppaa. Mutta heti poikkeusolojen päätyttyä, rauhan tultua, loppuivat rahat, aluksia jäi suuret joukot työttöminä makaamaan satamiin, niihin kiinnitettyt pääomat joutuivat arvottomiksi, laivanrakennus lamaan-tui ja samalla alenivat myöskin monien vientitavarain hinnat. Kukoistuskautta seurasi takaisku ja pulakausi. Tällaiset tilapäiset nousukaudet olivat tyypillisiä nimenomaan Ruotsille, jonka kauppalaivasto säännöllisten olojen aikana ei kyennyt kilpailemaan rahtimarkkinoilla vanhojen, pääomarikkaiden ja kehittyneiden merivaltojen kauppalaivastojen kanssa.

Tällaisia poikkeuksellisia kukoistuskauksia oli Itävallan perintösodan (1740—48; sitä ennen 1739 alkanut siirtomaasota Englannin ja Ranskan välillä), Pohjois-Ameriikan vapaussodan (1775—83) ja toisen liittokunnan sodan (1798—1802) aikana. Itävallan perintösodan kestäessä Ruotsin kauppaa ja meriliikennettä häiritsi sen oma sota Venäjää vastaan, Pikkuviha 1741—43, ja myöskin Ranskan ja semminkin Englannin kaapparit häiritsivät Ruotsin alusten vapaata purjehdusta sotaikäyvissä maissa ja niiden välillä. Terva ja piki oli julistettu sotakielto-tavaraksi. Kaikesta huolimatta ruotsalaiset alukset ansaitsivat sängen paljo rahdinkuljetuksella, varsinkin kun barbareskivaltioiden kanssa tehtyjen sopimusten kautta niiden kulku Väli-merellä oli saatu turvatuksi. Rauhan tultua rahtiänsiot suureksi osaksi menetettiin, koska sen kautta valtakunnan lippu »tuli vähemmän tarpeelliseksi ja halutuksi», jotenka valtakunnan laivaliikenne siitä syystä suuresti vähentyi. Valtakunnan sata-miin saapui suolalasteissa enemmän aluksia, kuin mitä voitiin varustaa paluulasteilla, josta syystä »suuri osa on ollut pakoi-tettu jäämään tänne ja makaamaan hyödyttömänä satamassa».¹

¹ »Fihetstidens utskottshandlingar, Handels- och manufakturdepu-tionens acter, Commerce kollegii riksdags relation 1746—47», R.V.A.

— Seitsenvuotisessa sodassa (1756—63) Ruotsi oli itse osallisena, josta syystä Englannin kaapparit tekivät suurta tuhoa sen merenkululle, aiheuttaen, kuten kauppakollegi 1760 valtiopäiväkertomuksessaan¹ ilmoittaa, »rahtien kadottamisen» Väli-merellä, Espanjassa ja Portugalissa. Kallis Pommerin sota sekä sittemmin myssyjen rahapolitiikka aiheuttivat pitkäaikaisen pulakauden, jonka jälkeen seurasi erinomainen kukoistuskausi Pohjois-Amerikan vapaussodan (1775—83) kestäessä aseellisen puolueettomuuden turvissa (1780—83) harjoitetussa rahdin-kuljetuksessa, terva-, puutavara-, rauta- y.m. kaupassa saatujen suurien voittojen kautta. Vuoden 1783 lopulla oli esim. Tukholman kaupungin kauppalaivastossa 277 alusta, kantavuudeltaan 26,019 lästia ja 3,394 merimiestä sekä kaikissa valtakunnan tapulikaupungeissa yli 970 alusta, yhteensä n. 70,000 lästia ja n. 9,700 merimiestä.² Pohjois-Ameriikan vapaussodan jälkeen kauppalaivasto pitkän aikaa vähenemistään väheni, eikä enää

¹ »Frihetstidens utskottshandlingar, Handels och manufakturdeputationens acter, Kommerce kollegii årsberättelse 1751», R.V.A.

² »Kommerce kollegii arkiv, Årsberättelser, Handelsflottan, Serie 1: Sammandrag af de siömanshus förslager, som til höglöfl. commerce-collegium inkommit öfver nedannämnde städers fartyg och tienstbart siömanskap för år 1783», R.V.A. Sarja käsitti alkuaan luettelon tapulikaupunkien merimiehistöstä, vv. 1764—81: »Sammandrag som utvisar huru mycket coopvardie siömanskap äro på utrikes siöresor stadde, samt huru många äro hemma wistande, och hwad ändring genom dödsfall och rymmande sig tilldragit.» Vuonna 1782 vaadittiin merimieshuoneilta, ja siis kaupungeissa, joissa niitä ei vielä ollut, maistraateilta, myöskin luetteloja kaupungin kauppalaivastosta, erikseen merimatkoilla ja kotona olevista. Tämän ensimmäisen vuoden tiedot ovat vielä epätäydellisiä, eikä kauppakollegissa niistä vielä tehty mitään yhdistelmää. Seuraavina vuosina eri kaupungeista saadut tiedot koottiin yhdistelmiksi, joista kuitenkin usein puuttuvat loppusummat. Tiedot eivät muutenkaan ole aivan aukottomia: usein puuttuu kokonaan kaikki tiedot jostakin tapulikaupungista, jolloin valtakunnan tapulikaupunkien kauppalaivaston luku- ja lästimääräin yhteissummat ovat virheellisiä, eikä liioin koko Ruotsinvallan aikana tässä sarjassa ole mitään ilmoituksia Rauman ja Uudenkaupungin merimiehistöstä taikka kauppalaivastoista. — Näissä kaupunkien asianomaisten viranomaisten ilmoituksissa on myöskin muita, kauppalaivastoa koskevia tietoja: luettelot myödyistä ja haaksirikkoutuneista kauppa-aluksista, mihinkä ulkomaan satamiin kuluvan vuoden lopussa merellä olevat alukset ovat lähteneet ja

koko tänä aikakautena saavuttanut samaa suuruutta kuin 1783; vuonna 1786 oli Tukholmalla 223 alusta, yhteensä 21,609 lästiä ja 2,523 merimiestä, valtakunnan tapulikaupungeilla n. 980 alusta, n. 66,000 lästiä ja 9,000 merimiestä, 1795 oli Tukholmalla 212 alusta, yhteensä 19,511 lästiä, 2,100 merimiestä ja valtakunnan tapulikaupungeilla n. 950 alusta, yhteensä n. 56,000 lästiä ja n. 6,800 merimiestä.

Sota Venäjää vastaan 1788—90 lamaannutti kolmeksi vuodeksi meriliikenteen. Esim. Algerian passeja, joita 1782 oli annettu 441 alukselle ja vielä 1787-321 alukselle, annettiin 1788 163:lle, 1789 vain 3:lle ja 1790 115:lle sekä 1791 taas jo 354 alukselle. Vuonna 1790 Tukholman kauppalaivasto oli pienempi kuin milloinkaan muulloin käsittelynalaisen aikakauden loppupuolella; siihen kuului 181 alusta, kantoisuudeltaan 17,393 lästiä. Se siis oli kantoisuudeltaan vain vähäisen — n. 1,000 lästiä — suurempi, kuin mitä se oli ollut vuonna 1708.

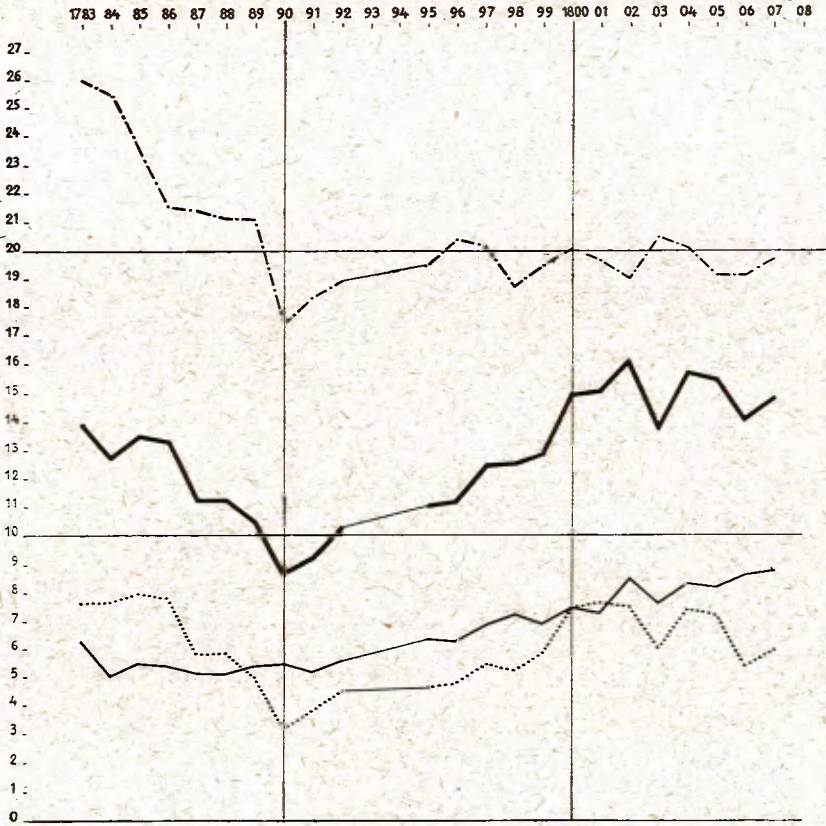
Napoleonin sotien aikana oli Ruotsin merenkululla joitakin hyviä vuosia, semminkin aseellisen puolueettomuuden kestäessä. Hyvien vuosien vaikutuksen huomaa selvästi laivaluetteloissa.

Viipurin kuvernementissa

Edellä olemme lyhykäisesti koettaneet selostaa Ruotsin valtakunnan laivaliikenteeseen vaikuttavia tärkeimpiä yhteisiä tekijöitä käsittelyn alaisena aikakautena, voidaksemme paremmin käsittää Suomen ja nimenomaan Pohjanmaan laivaliikenteen ja laivanrakennuksen kehitystä ja niissä havaittavia ilmiöitä.

Tämän kehityspiirin ulkopuolelle jäivät Uudenkaupungin ja Turun rauhanteoissa Venäjälle luovutetut alueet, Viipurin kuvernementti eli »Vanha Suomi». Viipurissa oli 1600-luvun lopulla alkavan puutavarantuotannon varassa ryhdytty rakentamaan ja hankkimaan omia aluksia, niin että Viipurin vienti

minä vuonna ne ovat lähteneet y.m. — Kauppalaivaston ja merimiehistön tilanneselostus tarkoittaa tilannetta joulukuun viimeisenä päivänä. — Seuraavassa nimitämme lyhykäisyyden vuoksi näitä luetteloita laivaluetteloiksi.



Suomen merikaupunkien kauppalaivastoja esittävä diagramma.

- Koko Suomi
- - - Pohjanmaa
- Etelä-Suomi
- · - · (Tukholma)

ei enää ollut yksinomaan vieraiden alusten varassa, kun Viipuri joutui Venäjän valtaan. Silloin loppui alkuunsa viipurilaisten laivanvarustus ja -rakennus, koska eivät enää ruotsinvallan aikaiset asetukset ja määräykset olleet suojelemissa kotimaisia laivanvarustajia muutoin ylivoimaiselta ulkomaiselta kilpailulta. Tervakaupan yksinoikeuden lopettaminen ei vaikuttanut tähän mitään, koska Viipuri rauhanteossa oli menettänyt tervan tuotantoalueensa, mutta kasvavassa, vapaassa puutavara-

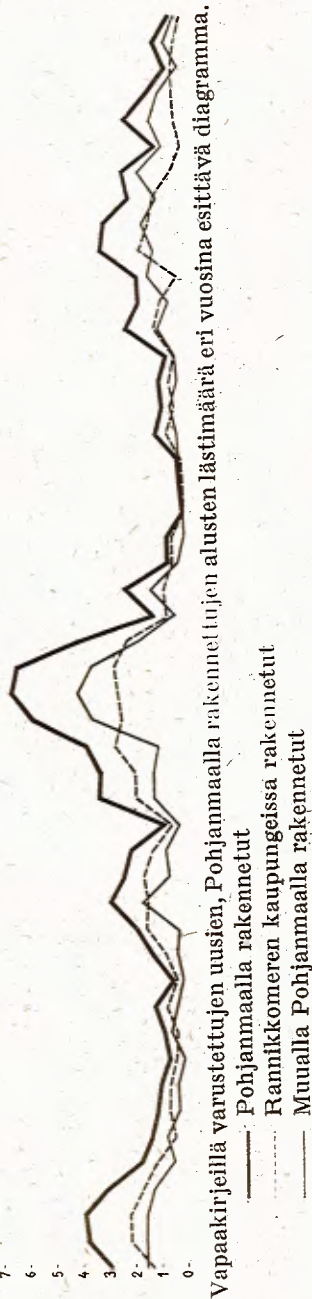
tuotannossa vähitellen sai täyden korvauksen menetetyistä ter-
vastaan. Liikennetarve niinollen ei vähentynyt, päinvastoin,
koska puutavara halvempänä tuotteena vaati suuremman lästi-
tilan, kuin samanarvoinen tervamäärä. Mutta tämä puutavarain-
vienti tapahtui nyttemmin kokonaan vierailta laivoilla ja enim-
mäkseen ulkomaalaisten laskuun; mikäli viipurilaiset liikemiehet
itse lähettivät puutavaroita ulkomaille myötäväksi, tapahtui
sekin niinikään ulkomaisilla aluksilla. Havin laivaveistämö oli
muutettu tiiliruukiksi. Pohjois-Ameriikan vapaussodan loppu-
aikoina Viipurikin hankki itselleen omia aluksia. Silloin sillä oli
6 alusta, suuruudeltaan 140—74 lästiä. Kolme näistä, joukossa
suurin, oli rakennettu Aunuksessa; 1780-luvulla Viipurilla oli
enää vain yksi laiva ja ajanjakson lopulla ainoastaan pieniä kal-
juutteja, jahteja ja lotjia, joilla purjehdittiin vain Suomenlahden
satamissa. Useimmat Viipurista puutavaroita hakevat laivat
olivat englantilaisia, sitten hollantilaisia ja tanskalaisia.¹ Syynä
siihen, että viipurilaiset 1780-luvun alussa hankkivat omia
aluksia, oli ilmeisesti se, että silloin vallitseva alusten puute ja
korkeat rahat pakoittivat heitä varustamaan omia aluksia
saadakseen puutavaransa kohtuullisin kustannuksin kuljete-
tuiksi markkinoille.

Hamina oli 1723—43 suomalainen tapulikaupunki. Ennen-
kuin haminalaiset kauppiat olivat ehtineet saada hankituksi
omia aluksia, käyttivät he ruotsalaisia, tukholmalaisia. Mikäli
Tukholmasta ei ollut aluksia rahdattavissa, saivat he vasta
kääntyä hollantilaisten puoleen, vaikka jälkimäisten käyttämi-
nen olisi ollut paljoa edullisempää, koska niiden rahtimaksut
olivat tuntuvasti alhaisemmat; ruotsalaiset alukset ottivat
rahtimaksua lästiltä Hollantiin jopa 30 guldenia, jotavastoin
hollantilaiset esim. 1718 olivat ottaneet vain 20 guldenia. Jo
1728 Hamina sai ensimmäisen oman laivan, Saardamin veistämöltä
Hollannissa ostetun 160 lästin suuruisen »fleutin». Seuraavina
vuosina laivoja hankittiin lisää, semminkin senjälkeen kuin
Ruotsi Algerian kanssa 1729 oli tehnyt sopimuksen, niin että
1728—33 haminalaiset olivat ostaneet kaikkiaan 8 laivaa, yh-
teensä n. 1,210 lä. Kuvaavaa laivanrakennuksen tilalle on, että

¹ Ruuth, »Viborgs stads historia», ss. 615—17.

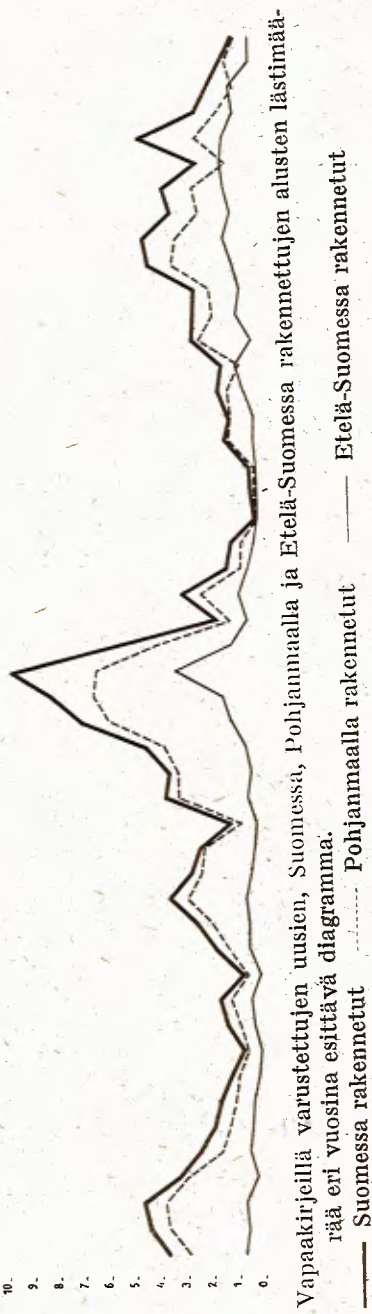
1740 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 1800 01 02 03 04 05 06 07 08

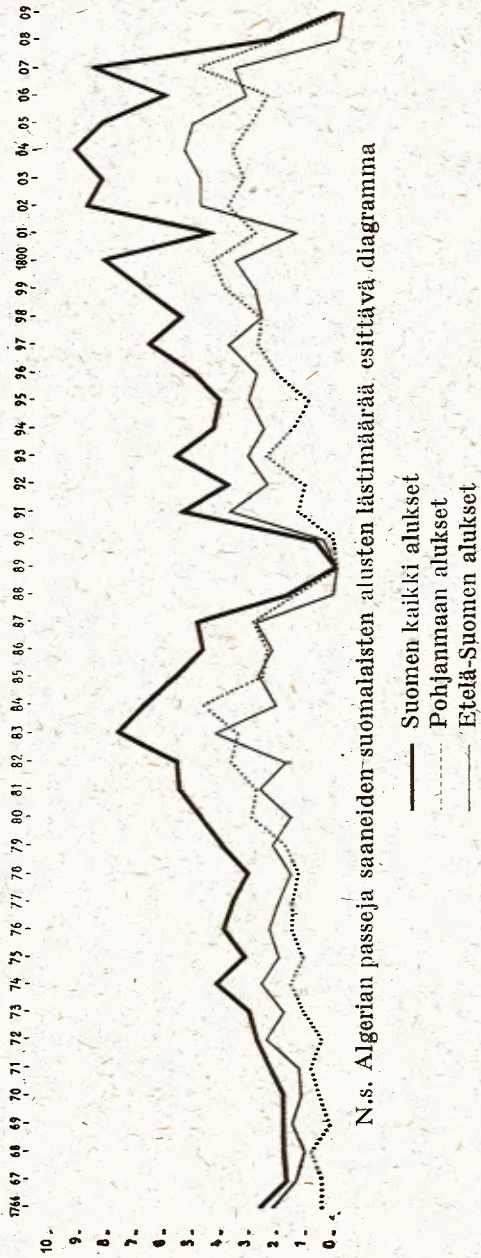
10-
9-
8-
7-
6-
5-
4-
3-
2-
1-
0-



1740 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 1800 01 02 03 04 05 06 07 08

10-
9-
8-
7-
6-
5-
4-
3-
2-
1-
0-





ainakin neljä näistä aluksista oli Hollannissa rakennettu ja yksi oli ostettu Kokkolasta. Melkein kaikki laivurit ja suuri osa miehistöstä oli Hollannista. Vuonna 1739 perustettiin Haminaan oma laivaveistämö, jolla rakennettiin 210 lästin alus ennen sotaa. Sen perustaja oli Pohjanmaalta, kristiinankaupunkilainen porvari Backman. Haminalaiset alukset eivät kuitenkaan riittäneet nopeasti kasvavan puutavaran tuotannon johdosta lisääntyntä liikennetarvetta tyydyttämään; suurin osa puutavaroista vietiin hollantilaisilla aluksilla.¹ Haminalaisten omistamien alusten päätehtävänä näyttää olleen — paitsi tervan ja puutavarain vieminen — suolan tuonti — kauppapiirin varustaminen suolalla kuului tapulikaupunkien velvollisuuksiin —, jota Haminan laaja kauppapiiri kulutti 9,000—10,000 tynnyriä vuodessa.² Päätään annetuista Algerian passeista kilpaili Haminan ulkomailta purjehtiva kauppalaivasto tähän aikaan Turun ulkomailta purjehtivan kauppalaivaston kanssa. Vuosina 1739—41 annettiin Algerian passeja vain kahdelle Suomen kaupungille, Turulle ja Haminalle. Turku käytti niitä näinä kolmena vuonna 7, yhteensä 1,550 lästin kantoiselle alukselle, Hamina 8, yhteensä 1,474 lästin kantoiselle alukselle. Tämä loistava alku tukehtui kokonaan Haminan jouduttua Venäjälle. Vasta 1770-luvulla — todennäköisesti samanlaisten, sotakonjunkttureista johtuneiden syiden takia, kuin Viipurissa — Haminessa ryhdyttiin hankkimaan omia aluksia. Niitä oli 1780-luvun alussa, kun useita oli haaksirikkoutunut 1781, kaikkiaan 3, yhteensä kantavuudeltaan 240 lä., ja 1785 yhteensä 12, joista molemmat suurimmat, 250:n ja 300 lästin kantoiset, oli rakennettu Haminan veistämöllä ja todennäköisesti tammesta. Useimmat alukset kuitenkin ostettiin ulkomailta, josta syystä haminalaiset laivanvarustajat eivät saaneet nauttia sitä avustusta, joka Venäjällä annettiin valtakunnassa rakennetuille aluksille. Ilmeisesti Haminessa ei ollut riittävästi ammattitaitoisia laivanrakennusmestareita ja kirvesmiehiä, eikä niitä liioin voitu enää saada Pohjanmaalta, toisesta valtakunnasta. — Sahauskielto 1798 lopetti puutavarainviennin, niin ettei sanot-

¹ Nordenstreng, m. t., ss. 145—175.

² Nordenstreng, m. t., s. 156.

tavaa liikennetarvetta enää ollut. Vuonna 1799 Haminan kauppalavastossa ei ollut ainoatakaan Juutinrauman ulkopuolelle purjehtivaa alusta, ja vain yksi, 48 lästin, kesti Itämeren avovesiä. Vuonna 1812 Haminalla oli vain 5 pientä alusta, yhteensä 208 lä., useimmat ulkomailta ostettuja. Ulkomaanpurjehdus oli jo aikaisemmin lakannut.¹

Etelä-Suomessa

Tervakomppaniain ajoista asti oli Etelä-Suomen tapuli-kaupunkien ulkomainen merenkulku, joitakin ajoittaisia poikkeuksia lukuunottamatta, ollut melkein kokonaan vieraiden käsissä. Kunnes puutavaroita 1600-luvun loppupuolella alettiin viedä Etelä-Suomesta oli ilmeisesti tuontitavarain, suolan, lästitilantarve tuntuvasti suurempi, kuin vähemmän tilaa vaativain vientitavarain, joista sitäpaitsi suuri osa vietiin rannikkoaluksilla Tukholmaan. Ulkomainen merenkulku oli ollut etupäässä hollantilaisten hallussa.² Tuoteplakaatti pakotti Etelä-Suomen tapulikaupungit hankkimaan itselleen aluksia suolan tuontia varten Välimeren maista, koska hollantilaiset, englantilaiset y.m.s. alukset vuodesta 1725 alkaen eivät saaneet sitä enää Ruotsin valtakuntaan tuoda. Sellaisia aluksia, joilla Välimerelle asti olisi voinut purjehtia, n.s. »espanjanpurjehti-joita», ei Etelä-Suomessa ollut, eikä sellaisia osattu enää edes rakentaa; osaksi silloin tyydyttiin ostamaan suola Tukholmasta³, osaksi ostettiin aluksia Pohjanmaalta ja ulkomailta, kuten haminalaiset tekivät⁴, kunnes saatiin laivanrakennus alkuun perustamalla laivaveistämöitä. Nämä laivaveistämöt olivat toisenlaisia, kuin ne, mitä olemme nähneet Pohjanmaalla edellisellä

¹ Nordenstreng, m. t., ss. 512—517.

² Ks. esim. Ruuth, »Viborgs stads historia», s. 616.

³ Rudenschöld, m. t., s. 169, kertoo Helsingin porvareiden pääkaupan tapahtuvan Tukholman kanssa, jonne viedään viljaa ja ravintoaineita, ja josta tuodaan suolaa, tupakkaa, kauppiastavaroita y.m.s. Tällä aseteella oli Helsinki 1730-luvun lopulla.

⁴ Turkulaisilla oli myös ainakin yksi Pohjanmaalla, Vaasassa, rakennettu »espanjanpurjehtija» »Charitas», joka 1740 tai 1741 myötiin Tukholmaan; »Kammar och oeconomie deputationens acter 1740—41»; maa-herrain kertomukset, Turun läänin maaherran kertomus, R.V.A.

vuosisadalla olevan. Etelä-Suomen rannikkorahvas ei kyennyt minkäänlaiseen itsenäiseen ja omintakeiseen laivanrakennukseen — se osasi valmistaa vain pieniä, limisaumaisia rannikkoaluksia —, vaan Etelä-Suomessa porvareiden oli, saadakseen rakennetuksi kunnollisia aluksia, pakko perustaa omia veistämöitä kaupunkeihin. Ensimmäinen tällainen veistämö perustettiin Turkuun, Vähän-Heikkilän puolelle. Kauppamies Henric Rungén yhtiömiehineen sen perusti 1732. Myöhemmin sukelluskomissari Robert Fitthie perusti toisen veistämön Turkuun; se sai privilegit laivanrakennusainesten saamiseksi 1747. Rungénin veistämö rappeutui Fitthien kilpailun takia ja 1769 sanotaan sen useita vuosia sitten lopettaneen toimintansa. Vuonna 1768 sai vielä laivanrakennusmestari Wasselius laivaveistämön privilegit pienempien alusten rakentamista varten. Vuonna 1782 — laivaliikenteen ja -rakennuksen loistoaikana siis — Fitthien veistämöllä oli vakinaisesti työssä 24 miestä ja kvartesmanni, Wasseliuksen veistämöllä 10—12 miestä.¹ — Helsinki sai laivaveistämön n. kymmenkunnan vuotta myöhemmin kuin Turku. Vuonna 1738 Helsingin suurimmat alukset olivat vielä 2 50—60 lästin kantoista, tasasaumaista alusta — muut, joilla purjehdittiin Ruotsiin ja Tallinnaan olivat, mitättömiä, 4—5 lästin veneitä.² Maaherra sanoo valtiopäiväkertomuksessaan 1738³, että Helsingin kauppa ja merenkulku ovat »melkein kokonaan pysähtyneet, eivätkä liioin voi jälleen nousta, niinkauvan kuin ympäristön sahojen omistajat saavat itse laivata lautatuotteitaan; sillä tällaisella porvaristollahan ei silloin ole laisinkaan mitään, jolla se voisi ylläpitää mitään ulkomaista purjehdusta, sitten kun palkkein vienti kiellettiin». Seuraaville valtiopäiville jättämässään kertomuksessa maaherra 1741⁴ valittaa, että

¹ »Kommerce kollegi arkiv, Utredningar, Näringsarna i Finland. Relation om Åbo stapelstads näringsfång, folkrikhet, handels exporter etc.», kirjoittanut P. A. Gadd syyskuussa 1782, R.V.A.; »Handels och manufactur deputationens acta 1769—70», Turun ja Porin läänin maaherran valtiopäiväkertomukseen liittyvä Turun maistraatin kertomus 3. 2. 1769, R.V.A.

² Rudenschöld, m. t., s. 170.

³ »Cammar och oekonomie deputationens protocoll och acter 1738—39», maaherrain kertomukset, R.V.A.

⁴ »Cammar och oekonomie deputationens acter 1740—41», maaherrain kertomukset, R.V.A.

kauppa Helsingissä on lakannut, ja »on porvaristo täällä niin rappiolle joutunut, ettei sillä ole ei mitään alusta, jolla se voisi viedä jotakin tuotteita Välimeren kaupunkeihin, — vielä vähemmän se kykenee perustamaan mitään laivanrakennusta — —.» Rudenschöld¹ sanoo porvareiden käyvän kauppaa »etupäässä vain Tukholmassa, ja ne laudat, joita sinne vievät, ovat enimmäkseen yksinkertaisia ja hylkylautoja, 9—5 kyynärän mittaisia. Saharuukkien omistajat vievät enimmäkseen itse parempaa laatua olevat tuotteensa Ruotsiin, jotkut myöskin ulkomaisiin kaupunkeihin, osaksi omilla laivoilla, osaksi englantilaisilla ja hollantilaisilla, jotka tulevat sinne painolastissa.» Samaa tietä, kaupungin sivutse, menee myöskin Uudenmaan ruukkien kankirauta. — Tuoteplakaatti ei siis voinut estää hollantilaisia ja englantilaisia aluksia käymästä Suomen tapulikaupungeissa, vaikka ne eivät saaneetkaan tuoda mukanaan suolalasteja. Niiden kannatti tulla painolastissakin hakemaan Suomesta puutavaroita, ja mikäli tapulikaupungin porvareilla ei ollut omia sahoja, jäivät he vientitavarain puutteeseen, mikä tietenkin kallisti suolan tuontia ja vieläkin alensi kotimaisten alusten kilpailukykyisyyttä. Kuten muistetaan, olivat sahamyllyt Haminan alueella porvareiden, Turun alueella oli niinikään paljo porvareiden omistamia sahamyllyjä, mutta Helsingin kauppapiirissä ne olivat etupäässä ruukkipatruunien, virkamiesten, upseerien y. m. omistamia, eikä vuosisadan alkupuolella nähtävästi helsinkiläisillä vielä ollut lainkaan sahamyllyjä.

Ehkä juuri tästä syystä Helsinki pääsi välimerenpurjehduksen alkuun myöhemmin, kuin Turku ja Hamina. Ensimmäiset varsinaiset laivat se sai vasta 1743, jolloin Ruotsi Turun rauhassa oli lopettanut sodan Venäjää vastaan ja niinollen pääsi vapaasti hyötymään Itävallan perintösodan aikana vallitsevista hyvistä kauppa- ja rahtikonjunktoureista. Tämä edullinen maailmantilanne varmasti vaikutti, että Helsinki mainittuna vuonna hankki ensimmäiset varsinaiset laivat, jolloin sen porvarit yhdessä loviisalaisten kanssa haminalaisilta ostivat kaksi »spanjanpurjehtijaa», toisen 212 lästin kantoisen Amsterdammissa rakennetun, toisen 210 lästin kantoisen, Haminassa raken-

¹ M. t., s. 169.

netun.¹ Valtiopäiväkertomuksessaan vuodelta 1745 maaherra ilmoittaa Helsingin porvareiden perustaneen laivaveistämön, jolla tulevana vuonna ryhdytään rakentamaan 4,000 tynnyriä (yli 300 lä.) alusta.² Se valmistui 1747 ja lähti ensimmäiselle suolamatkalleen 1748. — Loviisalla oli oma laivaveistämö $\frac{1}{4}$ peninkulman päässä kaupungista. Se oli toiminnassa ainakin jo 1750-luvun jälkipuoliskolla, koska ensimmäisessä luettelossa annetuista vapaakirjeistä vuodelta 1758 mainitaan Loviisassa rakennetuiksi kaksi isoa, 250 ja 252 lästin laivaa³. — On ilmeistä, että näihin uusiin laivaveistämöihin, joilla ryhdyttiin rakentamaan suuria »espanjanpurjehtijoita», täytyi hankkia kirvesmiehet ja kvartesmannit muualta, jostakin, missä ammattitaitoista väkeä oli saatavissa. Tuskinpa niitä saatiin muualta, kuin Pohjanmaalta. Olihan Haminan laivaveistämön perustajakin pohjalainen.

Maakaupungit Porvoo ja Tammisaari rakensivat laivaveistämöillään vain pienempiä rannikkoaluksia, tukholmanpurjehtijoita, jotka tavallisesti olivat 30—50 lästin tienoilla ja limisäumaisia.⁴

»Lehterialueen» kaupunkien merenkulkuun ja laivanrakennukseen tuoteplakaatti ei luonnollisesti aiheuttanut mitään muutosta, eikä liioin vuoden 1748 kielto viedä maasta puutavaroita muukalaisilla aluksilla.

Vasta senjälkeen, kuin vuoden 1748 kielto oli saatettu voimaan, eikä ulkomaalaisilla aluksilla niinollen ollut enää mitään lasteja saatavissa Suomen täpuli kaupunkien satamissa, saatiin ulkomaalaiset alukset karkoitetuiksi niistä ja liikennetarpeen tyydyttäminen jäi kokonaan kotimaisten alusten väraan. Vielä vuosina 1752—54 esim. Helsingin satamaan saapuneista ja sieltä lähteneistä aluksista oli n. $\frac{1}{6}$ ulkomaalaisia

¹ »Cammar och oeconomie deputationens acter», 1746—47 ja 1751, Uudenmaan läänin maaherran kertomukset, R.V.A., ja Henrich Backman, »En historisk beskrifning öfver stapelstaden Lovisa», s. 8. Backmanin mainitsema »Enigheten» ei ollut 250 lästin kantoinen, vaan edellämainittu 210 lästin kokoinen, Haminassa rakennettu alus, eikä se liioin kuulunut yksin loviisalaisille, vaan oli siinä $\frac{3}{32}$ helsinkiläisten osuutta.

² Edellisessä viittauksessa main. maaherran kertomukset.

³ Backman, m. t., s. 12; »Kommerce kollegii arkiv, Diarier, Fribref, Skepps-Lista för år 1758», R.V.A.

⁴ Hartman, m. t., ss. 277—78; Bergman—Kalm, m. t., s. 44.

(41 ulkomaalaista kaikkiaan 248 aluksesta ¹, mutta myöhemmin ulkomaalaiset alukset hävisivät melkein tyystin Suomen satamista. Siitä kauppakollegin tilastosta, josta ilmenee Ruotsin valtakunnan tapulikaupunkien laivaliikenne 1769—99 (puuteellinen vuosilta 1790—95) ², selviää, että ulkomaisilla aluksilla ei enää ollut mitään merkitystä Suomen ulkomaisessa laivaliikenteessä. Kun jätämme lukuunottamatta toisen sotavuoden 1789 (sekä ne 6 vuotta, joilta tilastot ovat puuteellisia), huomaa, että tilaston käsittelemistä 23 vuodesta 11 vuotena ei ainoatakaan ulkomaalaista kauppalaivaa käynyt Suomen tapulikaupungeissa. Muina 12 vuotena saapui suomalaisiin satamiin ja lähti niistä yhteensä vain 116 lastattua ulkomaalaista alusta, kantavuudeltaan yhteensä n. 3,700 lästiä. Ne olivat kaikki pieniä, keskimäärin vain 32 lästin suuruisia, jokséenkin poikkeuksetta Itämeren maista. Yhtenä ainoana tavallisena vuonna tuli yksistään Turkuun ja lähti sieltä lastissa suunnilleen samanlainen lästimäärä aluksia, kuin kaikkina näinä 12 vuotena kaikkiin Suomen satamiin tuli ja satamista lähti ulkomaalaisia aluksia. Sotavuotena 1789 ulkomaalaisia lastattuja aluksia saapui Suomen satamiin ja lähti satamista yhteensä 168 alusta, kaikkiaan kantavuudeltaan n. 13,000 lästiä — ensimmäisenä sotavuotena ei ulkomaalaisia aluksia vielä ollut ehtinyt saapua Suomeen.

Tuoteplakaatti ja vuoden 1748 kiello olivat siis karkoittaneet ulkomaalaiset alukset Suomen satamista paljo tyystimmin, kuin Ruotsin satamista. Tilastosta ei ilmene, paljoko »kotimaisiksi» ilmoitettujen alusten joukossa oli ruotsalaisia, paljoko suomalaisia, eivätkä siitä käytettävissämme olevat lähteet yleensä mitään suoraan ilmoita, paitsi yhdessä tapauksessa: 1781 tuli Turkuun 9 turkulaista alusta, kantavuudeltaan yhteensä 1,037 $\frac{1}{6}$ lästiä ja 7 ei-turkulaista (Wolgastista, Stralsundista, Wismarista, Ystadista, Öregrundista ja Tammissaaresta kotoisin), yhteensä vain 254 $\frac{19}{30}$ lästiä, sekä lähti Turusta 14 turkulaista, yhteensä 2,047 $\frac{4}{15}$ lästiä ja 5 ei-turkulaista, yhteensä

¹ »Cammar och oeconomie deputationens acter 1755—56», maaherrain kertomukset, Uudenmaan läänin maaherran valtiopäiväkertomus, R.V.A.

² »Kommerce kollegii arkiv, Årsberättelser, Särskilda utredningar, Sjöfart 1769—89, 1790—99», R.V.A.

vain 196 ⁵/₆ lästää. Laivaliikennettä koskevien tiedonantojen muodosta ja sävystä y.m.s. seikoista ilmenee, että suomalaiset kaupungit saivat yleensä itse kukin hoitaa sekä ulkomaisen että kotimaisen laivaliikenteensä ja että niiden satamissa niin-ollen ei nähty sanottavasti muita, kuin oman kaupungin aluksia, paitsi tietysti aluksia ympäröivistä rannikkopitäjistä ja sellaisista naapurikaupungeista, joiden oli tullattava lastinsa kaupungin meritullikamarissa. — Etelä-Suomen kaupungeilla ei enää ollut muita kilpailijoita merenkulussa, kuin talonpoikaispurjehtijat ja ruukkien omistajat; kotimaisessa laivaliikenteessä tämä kilpailu oli varsin huomattava ja vahingollinen kaupungeille.

Kuten edellisestä katsauksesta Etelä-Suomen laivanvarustuksen alkamiseen ilmenee, ei alkamiseen ollut syynä tyydyttämätön liikennetarve taikka kaupunkien porvareiden halu saada merenkulku haltuunsa, vaan ne hallituksen toimenpiteet, joilla estettiin ulkomaalaisia, kuten siihen asti oli tapahtunut, tyydyttämstä Suomen tapulikaupunkien liikennetarvetta ja siten pakoitettiin porvareita ryhtymään laivanvarustajiksi, saadakseen maan tuotteet kuljetetuiksi markkinoille ja hankituiksi ulkomailta maahan tarvittavia tuotteita. Laivanvarustajat olivat kauppamiehiä, jotka — säännöllisissä oloissa — eivät harjoittaneet laivaliikennettä elinkeinona, ansaitakseen sillä. Heidän aluksensa olivat kauppalaivoja, ei rahtilainoja, joita heidän oli pakko pitää kauppansa ylläpitämiseksi, koska aseukset eivät sallineet käyttää ulkomaalaisia rahtialuksia, mikä olisi ollut porvareille edullisempaa. Tavarain kuljetus omilla aluksilla tuli kalliimmaksi, kuin mitä se ulkomaalaisilla olisi tullut. Tämä ei johtunut siitä, että suomalaisten alusten rakennuskustannukset olisivat olleet kalliimpia, kuin ulkomaalaisten. Asianlaita oli päinvastoin; tulemme myöhemmin havaitsemaan, että suomalaisia aluksia myötiin melkoiset määrät ulkomaille, ei vain Ruotsiin. Suomalaisten merimiesten palkat eivät liioin voineet olla korkeampia, kuin ulkomaalaisten, vaan alhaisempia, niinkuin ne vielä nytkin ovat. Pääoma oli ulkomailla halvempaa, kuin Suomessa, josta syystä ulkomaalaiset alukset voivat tyytyä pienempiin rahtituloihin, kuin suomalaiset.

2. Kaupunkien kilpailijat purjehduksessa

Talonpojat, ruukin- ja sahanomistajat,
aateliset ja virkamiehet

Talouselämän alkuaikoina, jolloin valtion ja yksilön tarpeet olivat vähäiset ja yksinkertaiset, kauppaan joutuvia tavaroita vähän ja liikenne erinomaisen heikkoa ja alkuperäistä sekä kaupungeja harvassa, oli tuskin olemassa asiallista eroa pikkukaupungin porvarin ja talonpojan harjoittaman kauppapurjehduksen välillä. Talonpoika kuljetti purressaan omia tuotteitaan, ehkä myös naapureittensa tavaroita, pikkukaupungin porvarilla oli lastinaan vähän laajemmalta alueelta kokoomiaan tavaroita, siinä oli pääasiallinen eroitus. Sillä purret olivat samanlaiset, hyleveneitä taikka pikku haaksia, lasti oli samaa, traania, suo-laista ja kuivattua kalaa, lohta, lihaa, voita, nahkoja, vuotia, tuohta ja niintä y.m.s. mentäessä ja suolaa palattaessa, määräpaikka oli sama, joku markkinapaikka taikka Tukholma, Turku, Viipuri, Tallinna ja kauppattumus oli myöskin suunnilleen samanlainen. Melkein kaikki Suomen kaupungit 1500-luvulla ja pitkälti 1600-lukuakin olivat pikkukaupunkeja, joiden porvariston kauppa oli tämän tapaista. Ainoastaan Viipuri, jonka asema teki sen todelliseksi kauppakaupungiksi ja maan pääkaupunki Turku harjoittivat oikeata suurkauppaa. Niiden porvarit olivat ammattiinsa perehtyneitä, tottuneempia ulkomaiseen kaupantekoon, heillä oli kauppamiesaluksia ja pääomia.

Talonpoikain keskenänsä harjoittama kauppa oli kylläkin vastoin sen ajan periaatteita ja yleistä etua, koska se vaikeutti kaupan keskittymistä ja kehittymistä ja se olikin laeilla ja ase-tuksilla ankarasti kielletty. Kieltoa kuitenkin rikottiin suoraan, taikka kierrettiin sitä. Kieltoa ei ulotettu Pohjanmaalle ennenkuin 1600-luvulla, koska vasta silloin Pohjanmaa sai kaupunkinsa. Päinvastoin oli, kuten aikaisemmin olemme huomanneet, kuningas Maunu Eerikinpoika 1348 nimenomaan antanut Närpiön, Mustasaaren ja Pietärsaaren talonpojille oikeuden käydä Pohjanmaalla kauppaa »syötävillä tavaroilla», mikä määräys ei voi muuta tarkoittaa, kuin oikeuden myöntämistä maakaupan harjoittamiseen. Tämä etuoikeus vahvistettiin myöhemmin; m.m. Kustaa Vaasa vahvisti sen 1528, lisäten vielä Kyrön

pitäjän etuoikeutettuihin. Viisi vuotta myöhemmin, 1533, Kustaa Vaasa kuitenkin kirjoitti Mustasaaren, Kyrön, Pietarsaaren ja Kaarlepyyn (ennen Pietarsaaren kappeli, myöhemmin Kokkola) asukkaille kirjeen, kieltäen ankarasti heitä harjoittamasta laitonta kauppaa Perä-Pohjolassa. Nämä Etelä- ja Keski-Pohjanmaan rannikkoseutujen talonpojat kävivät omilla ja naapureiltaan hankkimillaan tuotteilla lastatuilla veneillään semminkin Tukholmassa, Turussa ja Pohjois-Pohjanmaan markkinapaikoilla Oulujoen, Kemijoen, Iijoen ja Tornionjoen suulla, missä tapasivat eteläpuolen kaupunkien kauppamiehiä ja koskiveneissä rajantakaa tulleita karjalaisia.¹

Sen jälkeen kun Pohjanmaalle 1600-luvun alussa oli perustettu kaupunkeja, koettivat kuninkaat keskittää maakunnan kaupan niihin. Pohjanmaa joutui siis tässä suhteessa samanlaiseen asemaan, kuin muukin Suomi. Sielläkin alkoi kilpailu ja riita porvarien ja rannikkoseutujen talonpoikain välillä kaupasta ja purjehduksesta, jota kesti puolentoista vuosisataa, eli siihen asti, kunnes Pohjanmaan kaupungeista useimmat saivat passiivisen tapulioikeuden.² Siten nämä entiset maakaupungit saadessaan ulkomaankauppoikeuden, menettivät päävaltinsa kiistassa talonpoikain purjehdusoikeutta vastaan. Maakaupunkina ollessaan ne olivat pätevin syin voineet vaatia, että purjehdusoikeuden omistavat talonpojat oli ainakin rajoitettava kuljettamaan vain omia tuotteitaan, muttei missään tapauksessa sallittava minkään tekosyynkään varjolla ottaa aluksiinsa muiden tavaroita, koska nämä talonpojat siinä tapauksessa olisivat oikeuksiltaan samanarvoisia kaupunkien porvareiden kanssa, ilman että heillä olisi näiden velvollisuuksia. Niinkauvan kuin Pohjanmaan kaupungeilla ei ollut ulkomaankauppoikeutta, oli niillä muodollisesti parempi aihe kiistellensä hallitsijain luona ja valtiopäivillä rahvaan edustajain kanssa talonpoikain purjehdusoikeudesta yleensä, kuin Etelä-Suomen kaupungeilla, joista usealla jo pitkät ajat oli ollut ainakin aktiivinen ulkomaankauppoikeus. Siitä syystä tapaakin senaikaisissa valtaneuvos-

¹ Snellman, m.t., s. 31.

² Ks. Fyhrvall, »Om det bottniska handelstvänet» (»Historisk Tidskrift», II), s. 146, sekä A. Karjalainen, »Oulun kaupungin kauppa ja meriliikenne vuosina 1721—1765», ss. 289—301.

ton pöytäkirjoissa ja valtiopäiväasiakirjoissa tuhkatieheään Pohjanmaan kaupunkien ja rahvaan välistä purjehdusoikeusriitaa koskevia valituksia, tutkimuksia, komissionien pöytäkirjoja, maaherrain y.m. lausuntoja ja päätöksiä, joilla riitaa koetettiin oikeudenmukaisesti ratkaista. Etelä-Suomeen nähden asiakirjat samasta kysymyksestä ovat paljoo vaiteliaammat. Tämä seikka lienee antanut aiheen siihen harhaluuloon, että talonpoikaispurjehdus Pohjanmaalla olisi ollut paljo kukoistavampi, kuin Etelä-Suomessa, tuottaen Pohjanmaan kaupungeille suurta vahinkoa, jopa vaikuttaen suorastaan tuhoisasti niiden kauppaan. Pietersaaren kaupungin historiassaan sanoo Söderhjelm¹, olosuhteista 1700-luvulla puhuessaan: »mikään ei kuitenkaan vaikuttanut niin ehkäisevästi porvariston kauppaan, kuin talonpoikaispurjehdus», ja Raahen kaupungin historiassaan samaa aikaa käsitellessään²: »Jos porvareilla olisi ollut tapulikaupunginoikeus, ei talonpoikien purjehdus olisi saanut varsin tuntuvasti haitata porvariston kauppaa — sellaisen oikeuden puuttuessa talonpoikaispurjehdus riisti maakaupungeilta suureksi osaksi niiden merkityksen ja muutti ne kuolleiksi teki-jöiksi vallitsevassa kauppajärjestelmässä.» Samaa mieltä on E. G. Palmén y.m. tutkijat.

Todellisuudessa asiantila oli kuitenkin päinvastainen: Etelä-Suomen kaupunkien kaupan ja purjehduksen vakavasti kärsiessä yhä talonpoikaispurjehduksesta, olivat Pohjanmaan kaupungit jo keskittäneet haltuunsa melkein maakunnan koko kaupan ja purjehduksen, niin että vain murto-osa maakunnan tuotteista joutui Tukholmaan talonpoikaisaluksilla; tämäkin vähäinen talonpoikaispurjehdus oli rajoittunut melkein yksinomaan Pohjanmaan eteläiselle rantaseudulle.

Pohjanmaan silloisesta 21 pitäjästä oli 1700-luvun puoli-maissa vajaa puolella, eli 10:llä, purjehdusoikeus, eikä näissäkään pitäjissä kaikilla kylillä. Kuninkaan päätöksen mukaan vuodelta 1747, jonka voimaan saattaminen kuitenkin talonpoikaissäädyn pyynnöstä lykättiin, mutta johonka yhtyy 1748 säätyjen päätöksen mukaisesti Suomen kenraalikuvernööri Rosenin asettama, Pohjanmaan talonpoikien purjehdusoikeutta

¹ Söderhjelm, »Jakobstads historia», II, s. 118.

² S.t., »Brahestad 1649—1899», s. 107.

tutkimaan asetettu suuri komissioni lausunnossaan 1749¹ tulisi purjehdusta saada harjoittaa: Lapväärtin 9:stä kylästä neljä (Siipyy, Skaftung, Härkmeri ja Lapväärti), Närpiön 20 kylästä seitsemän (Pielaks, Kaskinen, Tjälaks, Töjby, Harrström, Korsnääsi, Moikipää), Maalahden kaikki 5 kylää (Öfver-Malaks, Ytter-Malaks, Sulva, Rimark ja Vargö, nyk. Bergö), Mustasaaren 27 silloisesta kylästä kuusi (Vallgrund, Raippaluoto, Björkö, Jungsund, Munsmo ja Sundom), Vöyrin 19 kylästä neljä (Oravainen, Oxkangar, Maksmo ja Kvimo), Uuden-Kaarlepyyn 12 kylästä neljä (Monä, Hirvilaks, Kantlaks ja Veksala), Pietarsaaren 19 kylästä kolme (Larsmo, Eugmo ja Lepplaks), Kruunupyyn 4 kylästä 2 (Hopsala ja Brätö), Kemin ja Hailuodon kaikki kylät. Kaikki Kruunupyyn pohjoispuolella olevat pitäjät, kahta viimeksimainittua lukuunottamatta, olivat niinollen kokonaan ilman purjehdusoikeutta.

Näistä, laillisilla purjehdusoikeuksilla varustetuista kylistä ja pitäjistä, eivät kaikki edes purjehdusoikeuttaan käyttäneet näihin aikoihin. Kun edellämainitun Rosenin komissionin tehtäviin ei kuulunut tutkia niitä pitäjiä ja kyliä, joilla oli laillinen purjehdusoikeus, ei sen pöytäkirjoista ilmene, mitkä näistä purjehdusoikeuttaan käyttivät, mitkä eivät. Pöytäkirjan liitteistä (liite 42) ilmenee kuitenkin, että Kemin pitäjässä, jonka kaikilla kylillä on purjehdusoikeus, kukaan ei sitä käytä ja saman pitäjän karttaselityksessä vuodelta 1736 sanotaan, että pitäjäläisillä olisi oikeus viedä tuotteitaan Tukholmaan, jos kykenisivät siihen.² Niinikään käy asiakirjoista ilmi, etteivät

¹ »Den angående Bondeseglationen i Österbotten tillförordnade Undersöknings Commissionens Protocoll och Handlingar», »Serien: Kommissioner»; pöytäkirjat käsittävät 524 sivua. Komissioni pitänyt istuntoja neljässä paikassa, jolloin saapuvilla pitäjien ja kaupunkien edustajat; R.V.A.; — »Cammar-, Oeconomie och Commerce-Deputationens betänkande angående den af allmogon i Österbotn brukade Seglations friheten, Borgareståndets Riksdagshandlingar, 1751—52, Tom. IV, N:o 35», R.V.A. — »K.E.K. Utskottshandlingar, 1751—52, N:o 50», ensinmainitun komissionin lausunto, päivätty Sulvassa 31. 3. 1749, R.V.A. — Kunink. päätös Pohjanmaan kylien ja pitäjien anotuste purjehdusoikeudesta, 3. 3. 1747, »Serien: Handel och Sjöfart; Seglation och Seglationsordningar»; R.V.A.

² M.A., kartta F 22, 10/1 1736.

Hailuodon pitäjän asukkaat — päinvastoin kuin saattaisi Hailuodon saariasemasta päätellä — harjoita purjehdusta.¹ Eiliiin missään Raippaluodon, Vallgründin ja Björköön saaristokylä käsittelyssä asiakirjassa mainita niidenkään purjehdusta harjoittavan, vaikka jo niiden asemastakin Merenkurkussa olisi taipuvainen tekemään päinvastaisia johtopäätöksiä ja vaikka niilläkin oli purjehdusoikeus.² Pietarsaaresta tiedetään 1739, että siellä »viime aikoina» vain yksi ainoa kylä oli harjoittanut purjehdusta³ ja Maalahden pitäjällä oli 1747 vain 4 purjevenettä⁴ ja 1758 sanotaan siellä niinkään olevan vain »avonaisia veneitä», siis hyleveneitä.⁵ Pietarsaaren Lepplaksin kylästä, jolla oli purjehdusoikeus, ilmoitetaan 1734, ettei sitten Isonvihan kukaan siellä ole kyennyt purjehdusoikeutta käyttämään⁶ ja Vöyrin Oxkangarin saarikylän asukkaista ilmoitetaan 1750-luvulla, että he ovat ennen käyttäneet purjehdusoikeuttaan, mutta ovat vihollisen useista hyökkäyksistä niin köyhtyneet, etteivät ole kyenneet hankkimaan itselleen aluksia.⁷

Sitavastoin käy yllämainitun komissionin pöytäkirjoista ilmi, että oli useita sellaisia kyliä, joilla ei ollut laillista purjehdusoikeutta, mutta jotka siitä huolimatta purjehdusta harjoittivat haaksilla taikka hyleveneillä Närpiön, Mustasaaren, Uudenkaarlepyyn ja Pietarsaaren pitäjissä. Pieniä haaksia oli Närpiössä kolmella tällaisella kylällä (Nämpnäs, Norrnäs ja Petalaks) viisi, yhteensä kantaen 80 syltä halkoja ja vähän muuta tavaraa; lisäksi yhdeksällä, laillista purjehdusoikeutta vailla olevalla Närpiön kylällä oli tapana hyleveneillä käydä Tukholmassa. Närpiön kaikkiaan 20 kylästä niinollen vain yksi purjehdusoikeutta vailla olevista kylistä oli purjehtimatta Tukholmaan. — Mustasaaren purjehdusoikeutta vailla olevista 21 kylästä oli

¹ M.A., kartta F 22, 20/1 1736, jossa laaja selonteko pitäjän elinkeinoista.

² M.A., kartat E 32, 29/2, 30/1 ja 31/1 1722.

³ Aspelin, m. t., s. 223.

⁴ Aspelin, m. t. s. 212.

⁵ M.A., kartta E 34, 9/1 1758.

⁶ M.A., kartta E 9/6 1734.

⁷ M.A., kartta E 22, 33/7 1755—57.

kahdeksalla osuus yhteisessä haahdessa (Vassor, Österhankmo, Miekka, Voitby, Stafversby, Aniksor, Veikars ja Martois), yhdellä (Vikby) osuus purjehdusoikeudella varustettujen sundomilaisien haahdessa ja kymmenellä oli tapana purjeveneillään joka toinen tai kolmas vuosi käydä Tukholmassa. Mustasaaren 27 kylästä vain kaksi purjehdusoikeutta vailla olevista kylistä oli tavalla taikka toisella kokonaan purjehtimatta Tukholmaan. — Vähässäkyrössä ja Vöyrillä ei mikään purjehdusoikeutta vailla oleva kylä harjoittanut purjehdusta, jotavastoin Uudenkaarlepyyn kahdeksasta purjehdusoikeutta vailla olevasta kylästä kuudella (Socklot, Kirkonkylä, Karby, Kovjoki, Jepua ja Monäs) oli yhdessä 7 sylen kölinen ja pienempi, vanha haaksi. Purjeveneitä ei käytetty Tukholman matkoilla. — Pietarsaaren pitäjässä oli 40—50 talolla (Bennäsin, Ytter-Purmon, Öfver-Purmon, Löfön ja Strömnäsin kylistä) yhteinen, 7 sylen kölinen alus. Pietarsaaresta pohjoiseen olevista pitäjistä oli, kuten edellä mainittu, sen naapuripitäjän Kruunupyyn 2 kylällä purjehdusoikeus. Kruunupyyn purjehdusoikeutta vailla olevista kylistä ei komissionin tutkimusaikoihin harjoitettu minkäänlaista purjehdusta Tukholmaan, eikä liioin mistään Kruunupyyn pohjoispuolelta olevasta pitäjästä. Oulun ja Limingan pitäjien edustajat nimenomaan komissionille ilmoittavat, etteivät nämä pitäjät haluakaan mitään purjehdusoikeutta.

Edelläoleva, etupäässä useinmainitun komissionin pöytäkirjojen perusteella laadittu selostus Pohjanmaan rahvaan harjoittamasta Tukholmanpurjehduksesta, esittää tilannetta semmoisena kuin se oli pääasiallisesti komissionin toiminnan aikana. Tietysti tilanne ei ollut muuttumaton. Joku kylä, joka ehkä aikaisemmin oli purjehdusta harjoittanut, oli siitä luopunut, toinen kylä taas, joka näihin aikoihin ei purjehdusta harjoittanut ehkä ryhtyi siihen myöhemmin. Asiakirjoista ilmenee, että osaksi Isonvihan, mutta varsinkin edellisen vuosisadan lopulla vallinneitten suurten nälkävuosien aikana melkein jokaisesta pitäjästä, jopa jokaisesta kylästä oli purjehdittu monen meren taakse Tukholmaan, Länsi-Pohjaan ja Tallinnaan sekä Liivinmaalle asti viljaa ja elintarpeita hakemaan. Purjehdukseen oli käytetty veneitä, vain parinkymmenenkin tynnyrin kantoisia, jahteja ja

haaksia, olipa purjehdittu etäisistä sisämaankylistäkin, Tyngänkylästä Kalajoella, Kannuksesta jopa Ullavastakin (viimemäin n. 6 peninkulmaa merestä). Ainoastaan Oulun ja Limingan pitäjistä ei edes silloinkaan tiedetä kenenkään purjehdusta harjoittaneen. Mutta tämä nälkävuosien ja Isonvihan aikainen talonpoikaispurjehdus oli poikkeusolojen, hädän, synnyttämä ja loppui heti olojen taasen tasaannuttua.

Oloista 1600-luvun alkupuolella lausuu Aspelin Vaasan kaupungin historiassa:¹ »Ne pitäjät Etelä-Pohjanmaalla, joiden asukkaat 1600-luvun alkupuoliskolla ja myöskin myöhemmin harjoittivat suuremmissa mittakaavassa purjehdusta, olivat Närpiö ja Lapväärti», samat pitäjät siis, jotka 1700-luvun puolimaissa huomattavammassa määrässä Tukholmaan purjehtivat, Maalahden ja Mustaaren pitäjien rahvaan tehdessä sitä tuntuvasti vähemmän. Kokkolan tienoille päästäessä lakkasi talonpoikaispurjehdus 1700-luvun puolimaissa kokonaan ja lienee aikaisemminkin ollut — nälkävuosia ja Isonvihan aikaa lukuunottamatta — jokseenkin olematonta; esim. 1696 maaherra ollessaan läsnä yleisessä raastuvankokouksessa Kokkolassa »tiedustelee talonpoikaiskaupasta, josta Vaasassa on valitettu, onko siitä mitään valituksia, johon vastattiin, ettei täällä vielä sellaisesta juuri ole kuultu».² Edellämäinuituissa talonpoikaispurjehduksen molemmissa pääpitäjissä Pohjanmaalla oli 1770-luvulla yhteensä 20—30 kuuttia; jotka purjehtivat useampia kertoja Tukholmassa; Nymanssonin kertomuksen mukaan vuodelta 1773 oli niitä Lapväärtissä 8—9, Närpiössä 12—13³, »Åbo Tidningar», vuodelta 1793 tietää niitä Närpiössä olevan 18—20⁴ ja seuraavan vuosisadan alussa, Suomen jo erottua Ruotsista, ilmoittaa Böcker Vaasan läänissä olevan rahvaalla Tukholmaan purjehtivia kuutteja kaikkiaan 31. Näistä oli Lapväärtillä 7, Närpiöllä 18, Maalahdella 1—2, Vöyrillä, Kruunupyylä, Kälviällä ja Lohtajalla kullakin 1, muilla ei ollenkaan; mutta lisäksi oli kotimaista purjehdusta varten n. 20 kuuttia.⁵

¹ M. t., s. 213.

² Kokkolan t.k., 9. 3. 1696.

³ Nymanssonin kertomus Kristiinankaupungista sarjassa »Städernas acta», R.V.A.

⁴ »Å.T.», 1793, N:o 16, »Christinästad».

⁵ Böcker, m. kirj., (U. fr. K.F.H.S., toinen kokoelma, N:o 2), s. 50.

Tukholmanpurjehdukseen käytettiin 1700-luvulla joko pieniä kuutteja eli haaksia, jotka vetivät 10—30 syltää halkoja (vastaten yhtä monta lästiä) taikka avonaisia, isoja hyleveneitä, jotka keulasta keulaan olivat jopa 8 syltä pitkiä.¹ Näitä viimeainittuja oli Närpiössä, Maalahdella ja Mustasaassa, joista käsin hylkeenpyyntiä harjoitettiin. Kuuteissa oli monta osakasta, pohjoisempana useista kylistä, aina 40—50.² Ainakaan Mustasaaresta eivät hyleveneillä purjehtijat, joita oli useampia osakkaita venettä kohden, tehneet joka vuosi Tukholmanmatkoja, vaan joka toinen tai kolmas vuosi, riippuen siitä, mitenkä ehtivät saada lastia kootuksi. Maakauppaa eivät nämä talonpoikaispurjehtijat näytä ainakaan 1700-luvulla sanottavasti harjoittaneen muuta kuin Kristiinankaupungin ympäristössä, josta jokainen alus teki matkoja — jopa seitsemänkin — kėsässä Tukholmaan ja josta näkyy valituksia talonpoikain harjoittamasta luvattomasta maakaupasta.³ Aikaisemmin, ennenkuin Pohjanmaan kauppa oli ehtinyt vielä kokonaan kaupunkeihin keskittyä, Kristiinankaupungin ohella myös Vaasan, Uudenkaarlepyyn ja Pietarsaaren porvarit valittivat yhteisesti 1692 maaherralle talonpoikain laittomasta kaupasta »1:o koska he rohkenevat, ei ainoastaan viedä omia tuotteitaan Tukholmaan, vaan myöskin kaikenlaista petosta (»undersleff») ja laitonta kauppaa harjoittaa, polttaa traania j.n.e. 2:o Viemällä viljaa ylitse. 3:o Viemällä tervaa Länsi-Pohjaan.»⁴ Vientitavaroita olivat karjan, pellon, kalastuksen ja hylkeenpyynnin tuotteet, terva, puutavarat sekä Lapväärtistä ja semminkin Närpiöstä, muttei pohjoisempaa, Isonvihan jälkeisestä ajasta alkaen, suuret määrät halkoja. Ennen Isoavihaa oli halkojen vienti aivan mitätön; esim. touko- ja kesäkuussa Kristiinankaupungista Tukholmaan selvitetyn 16 maalaisaluksen lastissa, jossa oli m.m. 239 1/2 leiviskää voita, 241 1/2 leiv. kuivaa kalaa, 94 1/2 tynnyriä poltettua ja 28 1/2 astiaa tavallista traania, 70 nippua tuohta, 14 tynnyriä tervaa, oli

¹ »C. o. Oec. Dep. Acter, 1751—52», Pohjanmaan maaherran kertomus, R.V.A.

² Useinmainitun Rosenin komissionin pöytäkirjat.

³ Esim. edellämain. Nymanssonin kertomus ja Kristiinankaupungin tuomiokirjat.

⁴ Uudenkaarlepyyn t.k., 31. 10. 1692.

vain 12 syltä halkoja.¹ Tämä metsäntuote tulee 1700-luvun puolimaissa tervan, voin ja traanin rinnalla Pohjanmaan talonpoikain tärkeimmäksi vientitavaraksi, niin että jo 1750-luvulla aletaan Närpiössä valittaa koivumetsien liiallista kulumista.² Vuosisadan loppupuolella eivät närpiöläisten ja lapväärtläisten omat haahdet ja kuutit enää riitä halkojen vientiin, vaan rahdataan tarkoitukseen ahvenalaisten aluksia.³ Böcker 1800-luvun alussa kertoo Närpiöstä »viime aikoina lähetetyn Tukholmaan 10 à 15,000 syltä vuosittain, ilman että puutetta vielä on havaittavissa». Samoin viedään Lapväärtistä paljo halkoja, muttei enää sanottavasti Maalahdelta.⁴

Paluutavarat Tukholmasta olivat suola, tupakka, rauta, hamppu y.m.s.⁵

Arvosteltaessa Pohjanmaan talonpoikaispurjehduksen laajuutta ja sen merkitystä kaupunkien kaupalle ja purjehdukselle, on erinomaisena pohjana edellisen lisäksi ne kaksi Pohjanmaan lääninkonttorissa 1751 ja 1755 tehtyä yksityiskohtaista luettelo Pohjanmaan kaupunkien ja rahvaan viemistä ja osaksi tuomista tavaroista 1748—50 ja 1751—54, siis seitsemän vuoden aikana. Edelliseen luetteloon on myöskin merkitty (lyijykynällä) kunkin vientitavaran raha-aryo ja yksikköhinta, jonka avulla voidaan myöskin jälkimäisen luettelon tuotteiden suhteellinen arvo osapuulleen laskea.⁶ Rahvaan viennin pääerät 1748—50, siis kolmen vuoden aikana, olivat 3,096 t. tervaa, 55,728 k.t., 2,825 leiviskää voita, 33,900 k.t., 949 leiviskää traania, 6,643 k.t. ja 253 syltä halkoja, 3,795 k.t. Edelleen vietiin pelkkoja, talia, suolalohta, lehmiä, kuivaa kalaa, vasikannahkoja, härän-, lehmän- ja hiehonvuotia, hylkeennahkoja, lautoja y.m., kaikkiaan 117,581 k.t:n

¹ Ström, m. t., s. 123 ja not.

² M.A., kartat E 38, 1/3 1752, E 39 8/2 1752—53 ja E 38, 4/11 1756—75.

³ »Å.T.», 1793, 1793, N:o 16, »Christinästad».

⁴ Böcker, m. kirj. (U. fr. K.F.H.S., II, 2), ss. 24—25.

⁵ »Utskottshandlingar, 1755—56, N:o 40», Pohjanmaan maaherran kertomus, R.V.A.

⁶ »Kammar, Oeconomie och Commerce Deputationens Acter, Utskottshandlingar, 1751, vol. 45», Pohjanmaan ja Kajaanin läänin maaherran kertomus Litt. D, sekä »Utskottshandlingar, 1755—56, N:o 40», Pohjanmaan läänin maaherran kertomus Litt. T, R.V.A.

arvosta (keskim. 37,019 $\frac{1}{2}$ v:ssa). Kaupunkien vienti oli samoina vuosina arvoltaan 5,215,729 k.t. 30 ä. (keskim. 1,738,576 k.t. 20 ä. v:ssa), jonka rinnalla rahvaan vienti siis oli aivan mitättömän pieni, vain 2.25 % kaupunkien viennistä. Kaupunkien ja rahvaan tuontitavaroiden kokonaisarvoa ei voida vertailla, koska luettelot eivät ole täydellisiä; kaupunkien tuontiluettelo käsittää vain tupakkaa, viinejä, siirtomaatavaroita («specerier») ja suolaa, talonpoikain suolaa, tupakkaa ja rautaa. Tupakkaa toivat edelliset 19,607 leiviskää 347,328 k.t:n arvosta, jälkimäiset 950 leiviskää 14,250 k.t:n arvosta, 4.1 % kaupunkien tuonnin arvosta, suolaa edelliset 23,558 tynnyriä 464,044 k.t:n arvosta, jälkimäiset 2,800 tynnyriä 50,400 k.t:n arvosta, eli 10.8 % kaupunkien suolantuonnin arvosta.

Rahvaan viennin pääerät 1751—54 — neljän vuoden aikana — olivat: 3,654 tynnyriä tervaa (ed. kolmivuotisjakson hintojen mukaan arvoltaan 65,772 k.t.), 545 astiaa (n. 8,393 leiviskää) traania (58,860 k.t.), 4,250 leiviskää voita (51,000 k.t.), 2,446 syltää halkoja (36,690 k.t.), edelleen lehmiä, pelkkoja, kuivaa kalaa, talia, suolaista silavaa, härän-, lehmän- ja hiehonvuotia, vasikannahkoja, lautoja, kuivaa lihaa j.n.e., kaikkiaan, ed. kolmivuotiskauden hintojen mukaan, 263,811 k.t:n arvosta (keskim. 65,952 k.t. 24 äyrin arvosta vuodessa; viennin arvon nousu ed. kolmivuotiskauteen verraten johtuu melkein yksinomaan halkojen ja traanin lisääntyneestä viennistä). Kaupunkien vienti samoina vuosina oli arvoltaan 8,039,479 k.t. 10 äyriä (keskim. 2,009,870 k.t. 4 ä. vuodessa). Rahvaan viennin arvotänä aikana oli 3.28 % kaupunkien viennin arvosta; arvon suhteellinenkin nousu johtuu melkein yksinomaan halkojen ja traanin viennin kasvusta. Tupakkaa toivat kaupunkien alukset 20,864 leiviskää, talonpoikien 1,150 leiviskää, suolaa edelliset 29,453 tynnyriä (529,354 k.t.), jälkimäiset 3,200 tynnyriä 57,626 k.t., 10.9 % kaupunkien suolantuonnista; tupakkamäärien raharvot eivät ole verrattavissa, koska tässä luettelossa ei ole eroitettu toisistaan erihintaisia tupakkavalmisteita ja lehtitupakkaa).

Kun talonpoikaispurjehduksen koko vientiarvo oli 2—3 % kaupunkien vientiarvosta, on ilmeistä, ettei ole asianmukaista sanoa, että »talonpoikaispurjehdus riisti maakaupungeilta suureksi osaksi niiden merkityksen ja muutti ne kuolleiksi tekijöiksi

vallitsevassa kauppajärjestelmässä». Voidaan päinvastoin täydellä syyllä todeta, että Pohjanmaan talonpoikaispurjehdus ja sen välittämä kauppavaihto oli niin vähäpätöinen, ettei se häntä kaupunkien purjehdusta ja kauppaa — eteläisintä, Kristiinankaupunkia lukuunottamatta —, eikä ehkäissyt talouselämän kehittymiselle välttämätöntä liikenteen ja kaupan keskittymistä.

Talonpoikain ohella harjoittivat Suomessa kaupunkien kanssa kilpailevaa purjehdusta ruukin- ja sahanomistajat, aateliset, kartanoiden omistajat ja virkamiehet, eritoten papit. Ruukin- ja sahanomistajia sekä aatelismiehiä ei ollut Pohjanmaalla; ainoat ruukit, Kimon ja Orismalan, kuuluivat porvareille, sahat melkein yksinomaan talonpojille, pieni osa porvareille. Aateliskartanoita ei ollut Pohjanmaalla, eivätkä ne Ruotsin suuraateliset, joille Kristiina-kuningatar jakoi laajoja läänityksiä myöskin Pohjanmaalla, tietenkään muuttaneet sinne, vaan hoidattivat läänityksiään voudeilla, »kapteeneilla» eli nimismiehillä tai vuokraajilla, jotenka maaseudun ainoat säätyläiset Pohjanmaalla olivat papit ja muutamat harvat lääninherrojen ja kruunun nimismiehet. Pohjanmaan kaupunkien tuomiokirjoista 1600-luvulla ilmenee, että nämä läänitysvoudit kuljettivat läänitysverot, viljan, voin, pelkot ja laudat (Kruunupyystä) y.m.s. veroparselit, Ruotsiin herroilleen melkein poikkeuksetta porvareiden aluksilla.¹ Ainoana poikkeuksena näyttää olleen Banérin vouti, nimismies Christian Willingshuus, joka ainakin kerran omalla aluksellaan oli käynyt Tallinnassa tuoden sieltä viljaa, pellavia y.m.² Estääkseen Willingshuusin laivanrakennuksen ja purjehduksen Kokkolan porvarit 1674 ilmoittavat antavansa kohtuullista rahtia vastaan aluksen Banérin vapaaherrakunnasta nostettujen veroparselien kuljettamiseksi Tukholmaan.³

Samoin kuin läänitysten, näyttää kruununkin veroparselit

¹ Kokkolan t.k., 21. 8. 1667, 16. 5. 1668; Pietarsaaren t.k., 9. 4. 1669, 19. 2. 1670, 3. 4. 1671, 3. 5. 1671; Udenkaarlepyyn t.k., 3.—5. 2. 1666, 11. 8. 1666; Vaasan t.k., 1. 2. 1654.

² Kokkolan t.k., 7. 9. 1670, Snellman, m. t., s. 190, not. 1 ja s. 191; Snellman toteaa, että sen ajan tuomiokirjoissa mainitaan tämä ainoa tapaus virkamiesten purjehduksesta ulkopuolelle Pohjanmaan.

³ Kokkolan t.k., 2. 1. 1674.

viedyn Tukholmaan etupäässä porvareiden aluksilla. Tuomiokirjat mainitsevat kuitenkin muutamia tapauksia, joista ilmenee kruununnimismiesten silloin tällöin rakennuttaneen aluksia ja purjehtineen niillä.¹ Eniten valituksia on Kökkolan porvareilla nimismies Olof Sundellia vastaan.

Porvareiden kauppaa jonkun verran haittasi 1600-luvulla myös se, että kruunun ja läänitysten nimismiehet veroina vastaanottivat talonpojilta rahan ja laillisten veroparseliin ohella myöskin n.s. »kauppiastavaroita», tervaa, lautoja y.m. Tämän oli kuningatar Kristiina kieltänyt 1643² ja maaherrat näyttävät valvoneen kiellon noudattamista, kuitenkin enimmäkseen edellyttäen, että porvarit vastasivat talonpoikiensa veroista.³

Kaupunkien porvareiden valitukset nimismiesten purjehduksesta ja luvattomasta kaupasta näyttävät kokonaan loppuneen Isonvihan jälkeen, eikä nimismiesten purjehduksen kaupungeille aiheuttama haitta varmastikaan koskaan ole ollut mainittava, tapausten ollessa siksi harvinaisia.

Myöskin Pohjanmaan pappien 1600-luvulla harjoittama purjehdus, johon liittyi Keski-Pohjanmaalla myös laivanrakennus, oli varsin vähämerkityksellinen.⁴ Tuomiokirjat mainitsevat vain harvoja tapauksia, ja kun kaupunkien porvarit kateellisesti valvoivat jokaista etuoikeuksiensa loukkausta, lienee vain ani harva tapaus jäänyt tuomiokirjoissa mainitsematta. Vaasan tuomiokirja 9. 12. 1646 kertoo Närpiön kirkkoherran herra Eliaksen edellisenä kesänä vieneen Tukholmaan 11 leiviskää voita, 28 leiv. juustoa, 40 leiv. lihaa, 2 leiv. läskiä, 4 tynnyriä jauhoja, 1 tynn. suolakalaa, 40 tikkuria vasikannahkoja, 3 härkää ja 300 kpl. munia, hyleveneellisen tavaraa siis, ja harjoittaneen tätä luvatonta kauppaa jo monta vuotta. Sitä nyt Närpiön käräjillä tutkitaan. — Pietarsaaren tuomiokirjan mukaan päättää kaupungin porvaristo 9. 5. 1660 huomauttaa kirkkoherralle, ettei hän saa ostaa talonpojilta aluksia niinkuin porvarit, mutta

¹ Uudenkaarlepyyn t.k., 23. 5. 1649, 9. 6. 1690, 19. 7. 1693; Kökkolan t.k., 19. 12. 1692, 11. 1. 1693, 22. 7. 1693, 5. ja 8. 4. 1693, 7. ja 9. 5. 1694; Pietarsaaren t.k., 12. 3. 1696, 14. 3. 1698, 13. 6. 1703.

² Uudenkaarlepyyn t.k., 29. 1. 1644.

³ Kökkolan t.k., 18. 12. 1646, 16. 4. 1660, 7. 9. 1670, 7. 1. 1671; Uudenkaarlepyyn t.k., 29. 1. 1644, 14. 8. 1669; Snellman, m. t., s. 189.

⁴ Ks. myös Karjalainen, m. t., ss. 109—110.

annetaan kirkkoherralle kuitenkin seuraavassa raastuvankokouksessa (12. 5.) lupa purjehtia tämän kerran Tukholmaan, jos hän kaupungille suorittaa 150 k.t. Vuonna 1665. 20. 5. toteaa Pietärsaaren tuomiokirja Kruunupyyn rovastilla olevan kuutin ja neljä vuotta myöhemmin (3. 5. ja 10. 5.) tiukataan kirkkoherra Lars Preutzia, koska hän on talonpojilla rakennuttanut kuutin; kirkkoherra vastaa hänellä olevan luvan rakennukseen. Alusta hän ei kylläkään ole rakennuttanut myödykseen sen muualle, vaan tarjotakseen sen porvareille lunastettavaksi. Vuonna 1678 (tuomiokirja 21. 3.) tarjoavat kappalainen Johan Tawast ja mestari Joseph Mathesiüs porvareiden lunastettavaksi 7 sylen kölisen kuutin, johon tarjoukseen raatimies Christer Nilsson porvareiden puolesta ilmoittaa, »että heillä on vapaus myödyä se sinne, minne he parhaiten saavat sen myödyksi, kunhan he vain muistavat hyvittää kaupunkia kohtuullisella genantilla, kuten autuas herra Eliäs Hamnius kaupungille hyvitti ja suoritti». — Kokkolassa 1688 yleisessä raastuvankokouksessa (17. 3.), jossa maaherra on läsnä, valitetaan maaherralle papiston harjoittamasta purjehduksesta; esillä on Pyhäjoen ja Kalajoen kirkkoherrain asiat. Edellisen alus on porvariston toimesta pidätetty, jolloin pidättäjiä oli röyhkeästi kohdeltu ja Kalajoen rovastin, maisteri Joseph Mathesiuksen 7 $\frac{1}{8}$ sylen kölisen aluksen lasteineen tarjoaa maaherra porvaristolle lunastettavaksi. Rovasti, joka itse pari viikkoa aikaisemmin (tuomiokirja 5. 3. 1688) oli porvaristolle samanlaisen tarjouksen tehnyt, koskei tahdo vastoin esivallan kieltoa tavaroitaan kuljettaa »ylitse», on luvannut, ettei tee Tukholmaan enää muuta, kuin yhden ainoan matkan, jonka jälkeen lopettaa purjehduksensa ja tuo kaiken tavaransa kaupungin porvareille. — Seuraavan vuosisadan tuomiokirjoissa ei enää tapaa valituksia pappien harjoittamasta purjehduksesta, joten se näyttää loppuneen kokonaan.

Yleisenä johtopäätöksenä voidaan sanoa, ettei Pohjanmaan rahvaan ja vielä vähemmän maaseudun harvojen säätyläisten purjehdus haitannut kaupunkien — poikkeuksena Kristiinankaupunki — porvariston purjehdusta ja kauppaa. Nämä elinkeinot olivat Pohjanmaalla porvarielinkeinoja ja keskittyneet kaupunkeihin.

Toisenlaiselta näyttää tilanne Etelä-Suomessa. Siellä rajoitti 1617 vuoden ordinantia laillisen purjehdusoikeuden Ahvenanmaan, Korppoon, Rymättylän, Taivassalon, Nauvon, Kemiön ja Tenholan pitäjien talonpoikiin, Uudenmaan saaristolaisiin ja kalastusta, hylkeen- ja linnunpyyntiä elinkeinoinaan harjoittaviin, oikeisiin saaristolaisiin.¹ Ordinantia oli tässä kohdassaan siis verraten epämääräinen, m.m. Viipurin, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin puolen asukkaista ei mainita mitään, vaikka rahvas siellä todellisuudessa harjoitti sängen laajaa purjehdusta (ks. jällempänä) ja Uudellamaalla puhutaan vain ylimalkaan saaristolaisista. Itsevaltiuden aikana hankkivat itselleen lisäksi laillisen purjehdusoikeuden seuraavat pitäjät: Merikarvia, Luvia, Pyhämaa, Uusikirkko, Lokalhti, Merimasku ja Parainen sekä Livoluoto Turusta länteen (nyk. Merimaskua).² Siten olivat Ahvenanmaan ja jokseenkin kaikki Satakunnan ja Varsinais-Suomen rannikkopitäjät 1600-luvulla laillistaneet harjoittamansa purjehduksen. Härtman Porvoon kaupungin historiassa³ ilmoittaa Hangon itäpuolella asuvan rahvaan 1725 saaneen luvan purjehtia Tallinnan y.m. Itämeren satamiin. Tätä lupaa käytettiin väärin ja aiheutti valituksia Porvoon kauppamiesten taholta. — Tätä lupaa ei Fyhrvall mainitse, eikä siitä liioin puhuta mitään sarjassa »Seglation och seglationsordningar» esiintyvissä asiakirjoissa. Kunink. päätöksessä 1747 Suomen ja Pohjanmaan rahvaan purjehdusoikeudesta rajoitetaan purjehdusoikeus Turun ja Porin läänissä, Ahvenanmaan, Rymättylän, Taivassalon, Nauvon, Kemiön, Merimaskun ja Pyhämaan pitäjiin sekä Livoluodon asukkaisiin; Uudellamaalla taas erittäin lueteltuihin kyliin Tenholan, Karjaan, Pohjan, Porvoon ja Pernajan pitäjissä.⁴ Senmukaan siis kaikki Satakunnan sekä useat Varsinais-Suomen ja Uudenmaan rannikkopitäjät olisi jätetty ilman purjehdusoikeutta. Rahvaan edustajain anomuksesta päätöstä ei kuitenkaan pantu täytäntöön. Seuraavilla valtiopäivillä rahvaan edustajat sanovat, että paitsi päätöksessä 1747 luetellut, ovat useat

¹ Fyhrvall, m. t., s. 33.

² Fyhrvall, m. t., s. 40, not. 2.

³ M. t., ss. 274—75.

⁴ »Serien: Handel och Sjöfart; Seglation och Seglationsordningar», R.V.A.

muutkin purjehdukseen oikeutettuja: Kuusisto Piikkiössä, koko Sauvo, Perniön saaristo, Mietoisten ja Lokalahden kappelit, Lemun kylä, meren rannalla olevat Ylä-Joensuun kylät sekä muuan 30 talollista käsittävä saari Uudenkirkon pitäjässä. Näiden etuoikeuskirjat ovat sodissa kadonneet. Lisäksi he anovat, että seuraavat Uudenmaan pitäjät saisivat yhä käyttää ennen nauttimaansa purjehdusoikeutta: Tenhola, Pohja, Karjaa, In-koo, Siuntio, Kirkkonummi, Espoo, Helsinki, Sipoo, Porvoo ja Pernaja.¹ — Kysymystä Etelä-Suomen rahvaan purjehdusoikeudesta ei lopullisesti ratkaistu ennenkuin 1765, jolloin säädettiin yleinen rahvaan purjehdusoikeus.

Käytännössä ei noudatettu asetuksia, eikä välitetty muodollisista etuoikeuskirjoista. Purjehdusta harjoittivat myöskin sellaisten pitäjien talonpojat, joilla ei missään asiakirjassa mainita laillista purjehdusoikeutta olevan. Eivätkä Etelä-Suomen talonpoikaispurjehtijat vieneet aluksissaan vain omia tuotteitaan, vaan harjoittivat kukoistavaa, luvatonta maakauppaa, ostaen vientitavaroita yläpitäjistä ja myöden tuomiaan suoloja y.m. kauppiastavaroita. Ruuth² kuvaa Viipurin puolen talonpoikain purjehdusta 1500-luvulla seuraavasti: »Merenrannikoiden talonpojat, sekä Koivistosta, että Itärannalta kuin myös Virolahdelta ja Vehkalahdelta olivat suuria laivanvarustajia ja kauppamiehiä. He purjehtivat kauppamatkoille Viroon ja Ruotsiin. Siellä Kustaa Vaasa näki heidän kuuttejaan. Kuninkaan mielestä »ne olivat hyvässä purjehduskunnossa, vaikeivät ne ole komeasti rakennettuja». Vaikka Kustaa Vaasa käskikin lopettaa talonpoikaispurjehduksen, katsoi hän sitä kuitenkin sormien lävitse, koska se edisti kotimaista purjehdusta. Viipurin porvarit las-kivat 1540, että Viipurin sivu joutui Lapveden ja Äyräpään kihlakuntiin edellämainittua tietä vuosittain keskimäärin 2,400—2,500 tynnyriä suoloja, s.o. enemmän, kuin mitä Viipurin kaupunki toi. Seuraavalta vuosisadalta antaa Bonsdorff kuvauksen Lounais-Suomen talonpoikaispurjehduksesta: ³ »Alitui-seen uudistuva syytös talonpoikia vastaan oli se, että he ennen lähtöään (purjehdusmatkalle) tekivät suuria ostoja pitäjässä ja

¹ »Börgareständets Riksdagshandlingar, 1751—52, Tom. IV», R.V.A.

² Ruuth, »Vibergs stads historia», ss. 211—13.

³ von Bonsdorff, m. t., s. 533.

että he palatessaan toivat suuren määrän kauppiastavaroita, joita he kauppailivat pitäjäläisille. Lisäksi esitettiin, että ne pitäjäläiset, joilla purjehdusoikeutta ei ollut, joutuivat houkutukseen seurata purjehdusoikeudella varustettujen pitäjäläistensä esimerkkiä, niin että tosiasiallisesti kokonaiset rannikkopitäjät ja saaristot harjoittivat purjehdusta Ruotsiin.» Samalta vuosisadalta on Högmanin¹ kuvaus tilanteesta Rauman seudulla: »Rauman edustajat sanotussa kokouksessa (Helsingin maakuntakokous 1616) valittivat, että Rauman kaupalle oli suureksi vahingoksi 'Kalaisten', Laitilan ja Vehmaan pitäjien sekä saaristolaisten kauppa, jota harjoittivat aina Saksaan asti, sekä maakauppansa ulkoa tuomillaan tavaroilla, joita tyrkyttivät talonpojille. Valituksen johdosta kuningas järjesti maalaisten kauppapurjehduksen siten, että saivat edelleen kuljettaa puuastioitaan ulkomaille, kun olivat tottuneet suuressa määrässä hankkimaan elatuksensa tekemillään puuastioilla, jotka he paremmin saivat myydyiksi ulkomaille kuin kotimaassa, mutta eivät saaneet välittää puutavarakauppaa; eivät myöskään saaneet tuoda ulkomailta muuta kuin suojoja kotitarpeiksi.» »Huolimatta ankarista kielloista jatkui maakauppa kuitenkin. Varsinkin aateliston alaiset talonpojat harjoittivat sitä menestyksellä.» Samantapainen oli tilanne Porin seudulla.² — Maaherrojen selostuksista lääniensä elinkeinoista ja taloudellisesta tilasta 1700-luvulla ja senaikaisista kaupunkikuvauksista huomaa ilmeisesti, ettei talonpoikaispurjehdus ja siihen liittyvä maakauppa ollut entisestään vähentynyt eikä käynyt vähemmän haitalliseksi kaupunkien purjehdukselle ja kaupalle. Turun ja Porin läänin maaherra kertomuksessaan valtiopäiville 1755—56 ilmoittaa³, että läänin neljän pienen kaupungin, Porin, Rauman, Uudenkaupungin ja Naantalın torikauppa on melkein kokonaan loppunut talonpoikien purjehdusvapauden takia. Porista kertoo Ruuth⁴ ajasta 1721—65, että rannikkoseudun talonpojat, etenkin Luvian ja Eurajoensuun, olivat Porin pahoja kilpailijoita; »ensinmainitulla pienellä kappelilla sanottiin olevan enem-

¹ Högman, m. t., ss. 102—3.

² Ruuth, »Björneborgs stads historia», ss. 106—7.

³ »Commerce och Oeconomie Deputationens Acter, 1755—56», R.V.A.

⁴ Ruuth, »Björneborgs stads historia», s. 244.

män laivoja kuin itse Turun tapulikaupungilla ja voi niillä viedä kuuden jopa kymmenen pitäjän tuotteet, ja paluun jälkeen harjoittivat talonpoikaiskipparit laajalla alueella vilkasta suolan ja tupakan kauppaa ja kapteeni Inbergillä Ahlaisissa oli kolme laivaa meressä». Kun valtiopäivät 1765 olivat antaneet talonpojille yleisen purjehdusoikeuden, tuli tilanne vielä pahemmaksi: »Vakituisena valituksen aiheena tänä ajanjaksona (1765—1809) oli talonpoikaispurjehdus ja naapureiden kilpailu kaupungin kauppa-alueella. 1766 hallitus oli myöntänyt talonpojille yleisen purjehdusoikeuden omin tuottein, ja tätä oikeutta piti porvaristo mitä suurimmassa määrässä kaupunkia vahingoittavana. Erikoisen tyytymättömyyden aiheena olivat ahvenanmaalaiset, jotka purjehtivat kaikkialla kaupungin vesillä vieden maaseudun tuotteita. Mutta myöskin läänin läheisten rannikkoseutujen talonpojat olivat vaarallisempia kilpailijoita kuin koskaan ennen. Lukemattomat tilalliset, joilla oli vain neljänneksen, korkeintaan puolen manttaalin maat, omistivat 40—60 lästin aluksia, joilla he purjehtivat neljä taikka viisi kertaa kesässä Tukholmaan, vaikkeivät heidän omat tuotteensa täyttäneet edes ensimmäisen matkan puolta lastia.» Valituksessaan kuninkaalle talonpoikaispurjehduksesta 1796 väittivät porilaiset, että Suomesta vuosittain lähtee 2,000 talonpoikaisalusta, miehistönään 15,000 reipasta miestä — molemmat luvut ovat vahvasti liioiteltuja. — Uudenkaupungin asukkaat on vienyt köyhyyteen ja kurjuuteen, paitsi Männäisten masuunin sysienpoltto, joka on hävittänyt seudun parhaat metsät, talonpoikain harjoittama vapaa purjehdus ja maakauppa.¹ Samaa mieltä on Jonathan Sundelius Uudenkaupungin kaupan parantamista käsittelevässä senaikaisessa tutkimuksessaan.² Tukholmaan vievät Vehmaan, Lokalahden, Pyhämaan ja Taivassalon talonpojat voita, lihaa, juustoa y.m. ja Lokalahden ja Pyhämaan talonpojat koivu- ja leppähalkoja. — Bergman—Kalm in selostuksessa Tammisaaresta 1760³ kerrotaan, että Kirkkonummen, Siuntion, Inkoon, Poh-

¹ »Handels och Manufactur Deputationens Acter, 1771—72», Uudenkaupungin kertomus, R.V.A.

² Jonathan Sundelius, »Anmärkningar syftande på Handelens Förbättrande i Sjö-Staden Nystad», ss. 9—10.

³ Bergman—Kalm, »Historisk och Oeconomisk Beskrifning öfver Sjö- och Stapelstaden Eknäs», s. 53.

jan, Karjaan ja Tenholan talonpojat vievät aluksillaan paljo halkoja, karjantuotteita y.m., joita ostetaan osaksi ylämaan pitäjistä asti, niin että yhdellä ainoalla aluksella voi olla lastina 1,000 leiviskää humalaa, 100 tynnyriä jauhoja y.m. Paluumat-kalla on mukana paljo kauppiastavaraa, jota myödään kotona. Tämä »laaja kauppa tekee nämä kuuttien omistajat varakkaiksi ja kapitalisteiksi» tuottaen kruunulle ja kaupungille vahinkoa, jonka tähden kaupunkilaisten on täytynyt ruveta turvautumaan peltoon ja kalastukseen. Esimerkkinä talonpoikain kaupan laajuudesta esitetään ote Tukholman Blockhusuddenin tulliluettelosta 4.—9. päivinä lokakuuta 1757 Tukholmaan saapuneitten Siuntion, Inkoon, Karjaan, Pohjan ja Tenholan talonpoikaisalusten tuonnista; se käsitti 701 syltää halkoja, 2,146 leiviskää humaloita, 100 $\frac{1}{2}$ tynnyriä suolakalaa, 108 leiv. voita, 254 $\frac{1}{2}$ astiaa spiltträjauhoja, lehmiä, parruja, kangasta, pelkkoja y.m. — Helsingin kauppaa haittaavasta talonpoikaispurjehduksesta kertoo Rudenschöld ¹, että Helsinki näkyy kärsineen vielä enemmän sahan- ja ruukinomistajain harjoittamasta purjehduksesta ja kaupasta, kuin talonpoikaispurjehduksesta. — Uudenmaan läänin maaherra valittaa kertomuksessaan lääninsä tilasta 1740—41 valtiopäiville ², että läänin kaupunkien kauppa on yhä alemmassa, johon on etupäässä syynä se luvaton kauppa, jota läänin saaristolaistalonpojat harjoittavat ostaen maaseudulta tuotteita, joita sitten vievät Tukholmaan ja tuovat sieltä myötäväksi kauppiastavaroita. Samaa valittaa Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherrakin valtiopäiville 1771—72 antamassaan kertomuksessa ³, jossa sanotaan rannikkotalonpoikien kulkevan maakauppaa harjoittamassa melkein koko vuoden, kesällä puijehtien Tukholmaan 5—7 kertaa vieden halkoja ja muita puutavaroita, ruokatavaroita, humaloita, tuohta, palttinaa, teuraseläimiä y.m. Kalaa ja myöskin humaloita vietiin Tallinnaan.⁴

Tilastollisia tietoja Etelä-Suomen rahvaan harjoittamasta

¹ M. t., s. 169.

² »Kammar och Oeconomie Deputationens Acter, 1740—41», Uudenmaan läänin maaherran kertomus, R.V.A.

³ »Handels och Manufactur Deputationens Acter, 1771—72», R.V.A.

⁴ »Cammar och Oeconomie Deputationens Acter, 1751—52», Uudenmaan läänin maaherran kertomus, R.V.A.

purjehduksesta ja kaupasta näiltä ajoilta on olemassa varsin vähän ja nekin epätäydellisiä; Taivassalon pitäjässä (johon kuului myös Kustavi ja Iniö), oli 1760-luvulla 7 kuuttia, joilla kuletettiin maalaistuotteita ja hálkoja Tukholmaan (sisämaan talonpojilta ostetaan tai vaihdetaan viljaa, pellavaa, hampppua, niintä ja tervaa).¹ Kemiöllä ilmoittaa von Pettersen ennen Ruotsista eroamista olleen nelisenkymmentä kaljaasia, 30—70 syltä vetäviä, ja talonpoikaispurjehdus oli huomattavin sivuelinkeino.² 1750-luvun alussa ilmoitetaan Raaseporin läntisessä kihlakunnassa olleen 19, vuosikymmenen puolimaissa Raaseporin läntisessä kihlakunnassa 31, itäisessä 9 ja Porvoon kihlakunnassa 3 talonpoikaiskuuttia, 1760-luvulla Raaseporin molemmissa kihlakunnissa oli niitä 35, 30—50 sylen vetoisia (vastaten suunnilleen yhtä monta lästiä, yhteensä siis n. 1,400 lästiä), jotka tekevät 4—5, useimmat 6 jopa 7 matkaa vuodessa Tukholmaan ja 1781 oli Uudenmaan talonpojilla n. 50 omatekoista limisäumaista alusta.³

Tärkeimpänä vientitavarana talonpoikaisaluksilla ovat Etelä Suomesta halot, jotka aina mainitaan vientitavaroista ensimmäisinä nimenomaan Raaseporin läntisestä kihlakunnasta kotoisin olevilla talonpoikaisaluksilla. Mutta aivan erikoisen huomattava ja tärkeä oli Ahvenanmaan talonpoikien harjoittama halkojen kuljetus. Sitä he eivät tehneet ainoastaan kotisaariltaan, mistä Radloffin aikana vuosittain vietiin 12,000 syltä halkoja, vaan ottivat he halkolasteja aina Etelä-Pohjanmaalta, Kristiinankaupungin kauppa-alueelta (ks. edellä) ja idässä Hankoniemen itäpuolelta asti, mikä viimeksi mainittu 1752 kiellettiin.⁴ Suomalainen halkokuutti kehittyi ainakin jo 1700-luvulla erikoiseksi tyyppiä, jonka Chapman kuvailee tarkkaan suuressa kuvateoksessaan

¹ »Å.T.», 1793, n:o 46, »Töfsala».

² Wolter af Pettersen, »Försök till en beskrifning öfver Kimito Socken i Åbo Län» (»Underrättelser från Kejsarliga Finska Hushållnings-Sällskapet», II kokoelma, n:o 5), ss. 32—33.

³ »Cammar och Oeconomie Deputationens Acter, 1751—52 ja 1755—56». »Handels och Manufactur Deputationens Acter, 1765—66», maa-herrain kertomukset, R.V.A., sekä Gadd, »Undersökning om Nylands och Tavastehus län», ss. 50—51.

⁴ Bergman—Kalm, m. t., s. 13.

»Architectura navalis mercatoria».¹ — Ahvenalaisten purjehdus kasvoi vähitellen varsinaiseksi rahdinkuljetukseksi, jota Radloff² 1700-luvun lopulla kuvailee seuraavasti: »Purjehduksesta on osalla Ahvenanmaata suurta hyötyä. Ne laivanomistajat, joilla ei ole huomattavaa metsää, antavat rahdata aluksensa kuljettamaan halkoja ja lautoja useista Porin läänin, Pohjanmaan ja Norrlandin seuduista. Suurin osa rahdissa purjehtivista kuuteista on Lemlannin pitäjistä, senjälkeen Jomalasta ja jotkut myös Sundista ja Hammarlannista. Jo Kustaa Aadon aikana ulottui ahvenalaisten purjehdus edellämainittuihin seutuihin, ja lisäksi purjehtivat he myöskin Itä-Göötanmaalle, Inkerinmaalle ja Viroon. Kuutteja on noin 60 kantavuuudeltaan 30 ja 40 lästin vaiheilla» (keskimäärin siis yhteensä n. 2,100 lästiä). »Suurempia veneitä eli jahteja, jotka purjehtivat Tukholmaan, on noin 50. Föglön ja Kumlingen pitäjillä ei ole suurempia aluksia.»

Tarkastettaessa Etelä-Suomen talonpoikaispurjehdusta tulee siihen tulokseen, että se oli paljoo kehittyneempää ja huomattavampaa, kuin Pohjanmaan talonpoikaispurjehdus, ehkä Kristiinankaupungin tienoota lukuunottamatta; Etelä-Suomen rannikkolaiset olivat varsinaisia kippareita, laivanvarustajia, jotka harjoittivat purjehdusta elinkeinonaan, eikä vain oman peltonsa ja karjansa tuotteiden kauppaan kuljetuskeinona, ja he hankkivat aluksiinsa, jotka olivat tuntuvasti suurempia kuin Pohjanmaan rahvaalla, lastin samalla tavalla kuin kaupunkien porvarit: ostamalla tuotteita laajalta alueelta, ylämaanpitäjistä asti. Porvariselinkeinoa se oli siinäkin, että he toivat kotiin mukanaan suolaa, tupakkaa y.m. kauppiastavaraa, jota he möivät samalla tavalla, kuin vientitavaroita ostivat. Sanottiinhan Luvian pienellä kappelilla olevan enemmän laivoja, kuin Turulla, ja voi niillä viedä kuuden jopa kymmenen pitäjän tuotteet, yhdellä Ahlaisten kipparilla oli kolme alusta purjehtimassa, Ahvenanmaan talonpoikien kuuttien kantavuus oli suurempi kuin läänin kaikkien kaupunkien ulkomaanpurjehtijain, Raaseporin kihlakunnassa rahvaalla oli suurempi laivasto, kuin läänin kai-

¹ Taulu LX, n:o 9. »Suomalainen halkokuutti» on 64 jalk. pitkä ja 8 jalkaa syvässä kulkeva.

² Radloff, m. t., ss. 198—199.

killa kaupungeilla yhteensä j.n.e. Selvää on, että tällaisessa mittakaavassa harjoitetusta Etelä-Suomen rahvaan purjehduksesta oli kaupungeille, niiden purjehdukselle ja kaupalle tavattoman paljo enemmän haittaa, kuin Pohjanmaan mitättömästä talonpoikaispurjehduksesta. Tässä yhteydessä voidaan todeta, että kehitys 1800-luvulla ei sanottavasti muuttanut edelläkuvattua suhdetta Pohjanmaan ja Etelä-Suomen talonpoikaispurjehduksen välillä. Böckerin kokoelmissa olevista luetteloista selviää, että 1830-luvulla Pohjanmaalla oli 43 talonpoikaisalusta, joiden yhteinen kantavuus oli n. 1,100 syltä halkoja (n. 1,100 lästiä), Lounais-Suomessa 113, kantavuus 7,700 syltä, Ahvenanmaalla 99, kantavuus n. 3,200 syltä, Uudellamaalla kantavuus n. 2,500 syltä, Viipurin merenrannikolla 226, kantavuudeltaan n. 14,500 syltä. Suomen merenrannikon 552 talonpoikaisaluksesta kuului Pohjanmaalle vain 43, eli 7.8 %, ja näiden kantomäärä 1,100 syltä halkoja oli vain 3,8 % kaikkien merenrannikon talonpoikaisalusten kokonaiskantomäärästä 27,900 syltä. Pohjanmaan talonpoikaisalukset olivat siis puolta pienempiä, kuin Etelä-Suomen. Samanaikaisesti 1839, ensimmäinen painettu laivalista,¹ oli Pohjanmaan kaupungeilla 178 alusta, kantavuudeltaan 20,699 lästiä, mikä oli yli puolet koko Suomen kaupunkien lästimäärästä, joka Varsinais-Suomessa oli 99 aluksella 8,785 lästiä ja Etelä-Suomessa — Turku mukaanluettuna — 132 alusta, 9,920 lästiä. Näistä aluksista oli jo kaksi höyryalusta, joista 1838 rakennettu, 9 1/2 lästin kantoinen höyrykuutti Oulusta (And. Nylanderin) sekä 30 hevosvoimainen, 1839 rakennettu höyryalus Viipurista, kahden yhtiön, Rosenius & Sese-manin ja Hackman & C:in omistama.

Mitä tulee kaupunkien muihin kilpailijoihin, olivat nekin Etelä-Suomessa kaupungeille yleensä paljoa haitallisemmat, kuin Pohjanmaalla. Varsinaisen kartanoatelin, pappien ja voutien purjehduksesta näkyy olleen vastusta kaupungeille vain 1500—1600-luvuilla.² Esim. Rauman kaupungin viennin tulliarvon 1615 ollessa 92 talaria, oli seudun aateliston viennin tulliarvo 11 talaria 3 äyriä, kaupungin tuonnin aksiisiarvon ollessa 49 ta-

¹ Carl Gust. Wolff, »Finlands Skepps-Calender för år 1839».

² Högman, m. t., ss. 101, 104, 122 ja 124.

laria 4 äyriä oli aateliston tuonnin aksiisiarvo 63 talaria; etuoikeuksiensa nojalla olivat aateliset kaiken lisäksi näiden maksujen suorittamisesta vapautetut.

Suurta vahinkoa kaupunkien kaupalle tuotti varsinkin Uudellamaalla sahojen ja rautaruukkien omistajain harjoittama purjehdus. Rudenschöld¹ mainitsee Helsingin kauppaa haittaavan osaksi talonpoikaispurjehduksen, osaksi sahojen ja rautaruukkien omistajain käymän huomattavan maakaupan ja läänin maaherra Gyllenstierna sanoo valtiopäiville 1738—39 jättämässään kertomuksessa² läänin kaupunkien kaupan kallistuvan kukistumiseensa; »Semminkin on valitettavaa, että tämä, Helsingin kaupungin kauppa ja merenkulku on melkein kokonaan pysähtynyt, eikä sitä voida liioin jälleen nostaa, niin kauvan kuin ympäristön sahalaitosten omistajat saavat suoraan ulkomaille viedä lautatuotteensa; sillä täkäläisellä porvaristolahan ei silloin ole lainkaan mitään, millä ylläpitää ulkomaista kauppaa, senjälkeen kuin pelkkojen vienti kiellettiin.» Uudenmaan ja Hämeen läänin maaherra kertomuksessaan 1771—1772 valtiopäiville toteaa, että merenrannikolla olevien pitäjien »ruukkien omistajat ja monet säätyläiset omistavat enimmäkseen omia aluksia», ja Kyminkartanon läänin maaherra ilmoittaa samoille valtiopäiville³, että läänin ruukit vievät kankirautansa etupäässä omilla aluksillaan Ruotsiin. Espoosta sanotaan 1770-luvulla: »täällä ei ole talonpoikaisaluksia — vaan ainoastaan herrasväen aluksia, jotka kuljettavat omia tuotteita Ruotsiin herrasväen oman harkinnan mukaan ja sen omiksi tarpeiksi.»⁴ Edellämainitussa Tammisaaren kaupungin kuvauksessa⁵ mainitaan Tammisaaren kaupan pääesteenä talonpoikaispurjehduksen ohella seudun 7 rautaruukin (Vaakeri, Mustio, Pinjainen, Fiskari, Antskuu, Koski ja Skogby) harjoittaman purjehduksen ja luvattoman maakaupan. — Viipurilla ja Haminalla

¹ M. t., s. 169.

² »Commerce och Oeconomie Deputationens Protocoll och Acter, 1738—1739», R.V.A.

³ »Handels och Manufactur Deputationens Acta, 1771—72», R.V.A.

⁴ Carl P. Hagström, »Utdrag utaf Esbo sokns beskrifning i Nyland» (Leinberg, m. t., I osa), s. 82.

⁵ Bergman—Kalm, m. t., s. 52.

ei ollut vastusta sahojen purjehduksesta, koska sen puolen sahat kuuluivat etupäässä porvareille.¹

Tilastollisten tietojen täydellisesti puuttuessa, on mahdotonta tarkemmin todeta kuinka suuresti ruukkien ja sahojen omistajain, virkamiesten ja aatelisten harjoittama purjehdus ja kauppa haittasivat kaupunkien purjehdusta ja kauppaa. Kaikissa tapauksissa vahinko Etelä-Suomessa oli tuntuvasti suurempi, kuin Pohjanmaalla.

* * *

Edellisessä on todettu kaupunkien kanssa kilpailevan talonpoikain y.m. harjoittaman purjehduksen ja kaupan erilainen asema Pohjanmaalla ja Etelä-Suomessa. Selvitettävänä on syy tai syyt tähän erilaisuuteen. Kun ottaa huomioon, että useilla Etelä-Suomen kaupungeilla oli ulkomaankauppaoikeus ennenkuin Pohjanmaalla mitään kaupungeja olikaan, minkä oikeuden olisi luullut antavan niille kotimaisessa kaupassa ehdottoman yliotteen talonpoikaisiin y.m. purjehdusta harjoitaviin nähden semminkin ulkomaankauppaoikeutta vailla oleviin pohjalaisiin kaupunkiin verraten; samoinkuin sen, että voisi olettaa Etelä-Suomen osaksi satoja vuosia vanhempien kaupunkien ehtineen keskittää kaupan omiin käsiinsä ja hävittää talonpoikain y.m. maakaupan ja purjehduksen paljoa aikaisemmin, kuin nuoret Pohjanmaan kaupungit, tuntuu käsittämättömältä, että asianlaita olikin aivan päinvastainen. On siis täytynyt olla olemassa muita, tehokkaampia tekijöitä, jotka eivät ainoastaan neutralisoinneet edellämainittuja, vaan vaikuttivat aivan päinvastaisen kehityksen voittoon.

Tällaisia tekijöitä olikin useita, molempien alueiden maantieteellisistä eroavaisuuksista välittömästi taikka välillisesti johtuvia. Ensinnäkin on muistettava, että koko Etelä-Suomen rannikko soveltui erinomaisesti pienillä ja heikommilla aluksilla purjehdittavaksi, koska purjehdus kaikkialla voi tapahtua saariston suojassa. Saaristoväylät ovat Pohjanmaan rannikkoon verrattuina vähäkaraisia ja turvallisia. Rannikolla on kaikkialla oivallisia satama- ja lastauspaikkoja. Tällaiset olosuhteet salli-

¹ Ruuth, »Viborgs stads historia», usea kohta.

vat pienten talonpoikaiskuuttien ja -haaksien käytön yhtä edullisesti ja turvallisesti, kuin suurempien kauppamiesalusten, ja joka kylän ja talon rannassa oli hyvät lastauspaikat. Tämä ei edistänyt keskittymistä, vaan vaikutti päinvastaiseen suuntaan. Samoin vaikutti myöskin merimatkan suhteellinen lyhyys Tukholmaan ja pitempi purjehduskausi kuin Pohjanmaalla: sama tavaramäärä saatiin kuljetetuksi Tukholmaan pienemmillä aluksilla, kuin Pohjanmaalta. Pohjanmaalla saaristoväylien puute ja karisuus veivät purjehduksen avomerelle, mikä taasen pakotti käyttämään suurempia aluksia, satama- ja lastauspaikkojen puute suosi purjehduksen keskittymistä harvempiin paikkoihin.

Kun Etelä-Suomessa sahojen ja rautaruukkien omistajat etupäässä omilla laivoillaan veivät tuotteensa ulkomaille, ja sahojen omistajina vain Viipurin ja Haminan puolella oli etupäässä porvareita, jäi siellä kaupunkien vientitavaroiksi pellon ja karjan tuotteita, Rauman-Uudenkaupungin tienoilla lisäksi lehtereitä. Talonpojilla näitä tuotteita oli itsellään ja heidän oli yhtä helppoa — osaksi helpompaakin — hankkia niitä lisää naapureilta ja naapuripitäjistä, kuin porvareilla. Vain Salpausselän takaa, etäämpää sisämaasta tulevat maalaistuotteet, kulkeutuivat tietenkin kaupunkiin. Pohjanmaan päävientitavara oli terva, joka tuli etäämpää, sisämaasta; sen kuljettaminen meren ylitse vaati suurempaa, lujempaa alusta, kauppamiesalusta. Niinä aikoina, jolloin tervaa poltettiin myöskin rannikkoalueella, pakottivat tervakomppaniat tervan kulkemaan Tukholmaan kaupunkien kautta. Muutenkin terva kuului tukku- eikä vähittäistavaroihin.

Erikoisia rannikkotalonpoikain vientitavaroita Pohjanmaalla oli vain traani ja kalat, jotka menettämistään menettivät merkitystään. Ne olivat myöskin Etelä-Suomen rannikkotalonpoikain erikoisvientitavaraa, mutta Etelä-Suomessa tulivat lisäksi 1700-luvun alusta alkaen yhä tärkeämmäksi käyvät halot, joita Pohjanmaalta matkan etäisyyden takia ei kannattanut viedä Tukholmaan muuta kuin Lapväärtistä ja Närpiöstä. Kun talonpoikaiskipparit kaadattivat halot omista metsistään, hakkuuttivat ne omalla väellään ja vedättivät rantaan omilla hevosillaan, on ilmeistä, ettei kaupunkien porvareiden ollut kilpaileminen

heidän kanssaan halkokaupassa ja Tukholmaan viennissä. Talonpoikain halkojenvienti oli Turun ja Porin-läänissä 10—12 kertaa suurempi, kuin kaupunkien.¹ Näin ollen oli Pohjanmaalla erikoinen — ja erinomaisen tärkeä — porvaris-, Etelä-Suomessa päinvastoin erikoinen talonpoikaisvientitavara.

Vielä anaistee mainita, että Pohjanmaan rannikkotalonpojilla monessa pitäjässä laivanrakennuksessa oli oivallinen sivuclinkeino ja ansio. Etelä-Suomessa sitä vastasi vain talonpoikaispurjehdus ja maakauppa sekä edelliseen liittyvänä halonhaku- ja puuastiain valmistus.

Kaikki edellä selostetut seikat vaikuttivat yhdessä samaan suuntaan: Pohjanmaalla purjehduksen ja kaupan verraten nopeasti tapahtuvaan keskittymiseen, siirtymiseen puhtaaksi kaupunkilaiselinkeinoiksi, Etelä-Suomessa talonpoikaispurjehduksen ja -kaupan säilymiseen paljoa kauemmin suhteellisesti varsin tärkeänä, purjehduksen ja kaupan keskittymistä ja kaupunkilaistumista elikäisevänä elinkeinona.

¹ »Relation om landtmannanäringarnes beskaffenhet och tillstånd i Åbo och Björneborgs län med Åbo 1782», »Kommerce kollegii arkiv, Utredningar, Näringarna i Finland», R.V.A.

IV LUKU

Johtopäätöksiä.

Johtopäätöksiä

Siinä tapauksessa, että tutkija ajallisesti taikka maantieteellisesti erikoistuu ja rajoittuu liian tarkasti ja kiinteästi yksityiskohtaan, ahdistuu näköala liian yksipuoliseksi ja rajoitetuksi. Kokonaisuus jää syrjään, jolloin päätelmät yksipuolisina ovat virheellisiä taikka rajoittuvat vain faktojen luettelointiin. Tästä on oheisessa tutkimuksessa koetettu päästä, mahdollisuuden mukaan. Sen nimi, »Pohjanmaa ja meri 1600- ja 1700-luvuilla», on osaksi laajempi, osaksi suppeampi, kuin käsitelty aihe. Laajempi sikäli, ettei se käsittele juuri lainkaan aluetta fyysillisesti, suppeampi sikäli, että se ei rajoitu todellisuudessa näihin kahteen vuosisataan, eikä liioin suinkaan vain mainittuun maakuntaan eikä mereen. Oikean katsantokannan saamiseksi on välttämätöntä ulottaa tutkimuksen piiri paljon laajemmalle, kuin aika ja asia määrittelevät.

On lähdeittävä siitä tosiasista, että luonto — maantieteelliset voimat — vaikuttaa katkeamatta ihmiskunnan ja sen osan, kansan ja heimon, kehitykseen ajallisesti siihen kytkettynä. Luonto vaikuttaa lähinnä taloudellisesti, helpottaen tai vaikeuttaen asianomaisen ryhmäkunnan olemassaoloa. Tutkimatta on vielä m. m. Nuijasota tältä kannalta. Sen historia on varsin selvä historiana, mutta sen pohjimmaiset syyt, sen kokonaisuus, vielä selvittämättä. Tässä epäilemättä maantieteelliset ja taloudelliset tekijät ovat vaikuttaneet siihen, että Nuijasotaan ryhtyivät varsinaisesti vain sisämaalaiset, jotavastoin rannikkolaiset, merenkulusta riippuvaiset, harvoja poikkeuksia lukuunottamatta pysyttelivät Nuijasodasta syrjässä. Tähän aiheeseen on syytä historioitsijan-maantieteilijän käydä käsiksi, avartaa näköaloja.

Tutkimuksen aihe on historiallisesti ja taloudellisesti rajoittuva maantieteellisesti määrättyyn maakuntaan. Se koettaa

kuitenkin rikkoa näitä raja-aitoja mikäli mahdollista. 1700-luvun väitöskirjat Turussa ovatkin usein varustetut otsikolla: »Försök till — — —». Tässäkin tutkimuksessa koetetaan, onnistumatta kuitenkin läheskään.

Ensinnäkin on todettava, että lähdekirjallisuuden ja arkistotietojen melkein kokonaan puuttuessa, ei voida koskaan syventyä pakanuuden aikaamme koettamatta turvautua kielitieteen ja arkeologiaan. Sen tiedämme »Eddasta», Olaus Magnuksesta y. m. s., että suomalaiset silloin jo harjoittivat purjehdusta. Mutta tänä kautena, jota taloudellisista syistä nimittäkäämme *pre-metsäkaudeksi*, oli koko Suomen asutus suurin piirtein katsoen samanlaatuinen, luontaistaloudessa elävä. Vähitellen tapahtui siirtyminen maanviljelykseen ja karjanhoitoon, käsiteollisuuden myöskin varttuessa.

Alkoi sitte varsinainen *metsäkausi*. Pääelinkeinona oli kaskenpoltto. Sen rinnalla oli tärkeänä kalastus, järvi-, joki- ja varsinkin merikalastus. Metsäkautena syntyi *jo kauppa ja liike* n. e.: erikoisia, muualla haluttuja tuotteita saatiin paikoitellen yli oman tarpeen ja kuljetettiin myötäväksi toisille paikkakunnille. Tällaisia, jo ennen 1500-lukua syntyneitä erikoistuotteita, mainittakoon: Limingan ja Oulun seudun voi, Perä-Pohjolan virtojen lohi, Etelä-Pohjanmaan rannikon (Mustasaaren, Maalahden ja Närpiön seutujen) traani, Vakka-Suomen (Laitilan y. m.) puuastiat, Lohtajan, Rautavaaran y. m. rauta, Säskylän myllynkivet, Viitasaaren muikut, Längelmäen ja Orihveden hamppu ja pellava, Orihveden hevoset, Padasjoen niini, Lounais-Suomen tuohi, Inkoon humalat y. m.

Muutamissa suurissa kartanoissa Etelä- ja Lounais-Suomessa oli jo alkanut huomattava rautateollisuus sikäläisine rautaruukkeineen. Se oli synnyttänyt myöskin huomattavan kaupan; raaka-aine tuotiin etupäässä Ruotsista.

Tuotannon kehittyessä ja vakiintuessa on jo havaittavissa kolmen elinkeinonhaaran vakiintumista maanviljelyksen ja karjanhoidon lisäksi: *metsäkauden* kaskeamisen lisäksi syntyivät uudempina *tervanpoltto* ja *puutavaaran valmistus*. Liikennesyistä nämä maantieteellisesti jo jakaantuivat pääasiallisesti päävyöhykkeisiin. Kuljetus tapahtui poikkimaisin, sisämaan ja rannikon välillä, siten, että arvok-

kaammat tuotteet saatettiin kuljettaa pitemmän matkan, kauvempaa sisämaasta. Siten järjestyivät nämä kolme vyöhykettä, että rannikolla oli ensin puutavara-, sitten tervaja- ja kauimpana olivat kasvi- ja vyöhyke, ensimmäinen painonsa nähden halvin, kolmas kallein.

Tämä liikenne tapahtui melkein poikkeuksetta maitse, reellä ja hevosella. Mutta kuljetuksen päämääränä ei ollutkaan lopullinen pysähdys rannikolla, vaan sieltä se jatkui yli meren Ruotsiin. Sinne suuntautui suurin osa viennistä, sieltä saatiin rahaa ja mikä tärkeämpää, suolaa. Suolan tarve oli viennin pääjoustimena, sillä vaikka sitä äärimmäisessä hädässä saatiinkin merivedestä keittämällä, ei se kuitenkaan missään tapauksessa voinut tyydyttää tarpeesta kuin mitättömimmän murto-osan.

Tämä suolan tarve oli alkujaan pääsyynä meriliikenteeseen ja -kauppaan ja kun se oli rajoitettu muutamiin harvoihin tapulikaupunkeihin, aiheutti se kotimaisen laivanrakennuksen syntymisen. Se aiheutti aikaa myöten laivanvarustusta ja kehityksen, josta taas oli seurauksena jatkuva keskitys. Ero tapulikaupunkien, maakaupunkien sekä talonpoikaispurjehduksen välillä tuli yhä suuremmaksi. Keskitys vaikutti kunkin kaupungin kaupan ja laivaliikenteen kasvuun, kuten työnjako aina vaikuttaa, mutta myöskin aiheuttaen erilaistumista, maantieteellisestä erilaisuudesta riippuen. Satama- paikkojen erilaisuus oli verraten pieni, eikä vaikuttanut sanottavasti. Maantiet imivät maaseudun tuotteet satamiin ja »sulattivat» ne siellä laivalasteiksi.

Riippuen näiden maaväylien laadusta sekä tuotteiden määrästä kehittyivät »sulatusuunit», satamakaupungit, eri tavalla, mikä taas vaikutti niiden väestön henkiseen toimintaan, kulttuuritasoon. Syntyi rikkaita, syntyi köyhiä kaupunkeja, taloudellisesti ja sivistyksellisesti. Tämä kehitys riippui, kuten sanottu, etupäässä liikenneseikoista, ja sitä jatkui kunnes 1800-luvun jälkipuoliskolla tapahtui liikenteen täydellinen mullistus. Koneet astuivat työhön Suomessakin, junat, höyrylaivat, tehtaat, sahat, puuhiomot, paperitehtaat j.n.e. Tämä aiheutti entisten arvojen tasoittumisen, nivelloitumisen, huippujen tuhoutumisen. Kansakunnan kokonaisuus pääsi vähitellen esiin, maakunnalliset y.m.s. taloudelliset ja luonne-eroavaisuudet

alkoivat tasoittua. Pohjanmaan erikoistuneisuus, joka ilmeni Pohjanmaan pappissukujen etuoikeudessa papinvirkoja haettaessa Pohjanmaalla, kuten siinä, että puheessa ja kirjoituksessa käsiteltiin Suomea — »Finlandh» — ja Pohjanmaata — »Österbotn» — kahtena, toisistaan erillisenä osana Ruotsin valtakuntaa. Edellinen alkoi vasta siellä, missä Pohjanmaan raja loppui, Suomenselällä. Pohjanmaa ei ollut Suomea.

Tämä tasoittuminen vei Pohjanmaan, kehityksen pysähtymisen johdosta suorastaan taaksepäin muun Suomen mennessä ripeästi teollisuutensa avulla eteenpäin, Pohjanmaan jäädessä monestakin syystä verrattomasti paljo vähemmälle. Tästä oli m.m. seurauksena maataloudellinen pulakausi, joka kansan luonteessa purkautui »puukkojunkkariaikana» ilmiöineen ja aiheutti siirtolaisuuden syntymisen, päämääränä Ameriikka, missä oli syntynyt suorastaan »ylellinen» elämä luonnonrikkauksien tavattoman purkautumisen johdosta. Siirtolaisuus Suomesta, joka alkoi voimakkaana 1880-luvulla, lähti alkuvuosikymmeninä melkein yksinomaan Pohjanmaalta. Tämä siirtolaisuus nivelloi tehokkaasti Suomea.

* * *

Kaskikautena syntyi, kuten sanottu, terva- ja puutavarakausi. Nämä jakaantuivat maantieteellisesti verraten tarkasti, etupäässä kuljetussyistä johtuen. Tervanpolttoalue rajoittui sisämaahan, yleensä ulottumatta 10 peninkulmaa rannikkoa lähemmäksi. Uudenkaupungin ja sitten Haminan rätin katkaistua venekuljetuksen Sisä-Suomen ja Vanhan Suomen välillä, typistyi tervanpoltto Sisä-Suomessakin vähäpätöiseksi, ei kuitenkaan yhtä vähäiseksi, kuin mitä se oli ollut Etelä-Suomessa.

Puutavaroita oli jo kauvan ennen tätä katkeamista kuten jatkuvasti sen jälkeenkkin tullut sekä Pohjanmaalta, että muualta Suomesta, jakaantuen kuitenkin maantieteellisesti jonkun verran tasaisesti. Pohjanmaalta tulivat etenkin laivanrakennusainekset, mastopuut ja pelkat, muualta Suomesta taas parrut, piirut, lankut, lehterit, sahamyllyissä ja käsin sahatut puutavarat. Etupäässä samalta alueelta olivat kotoisin myöskin halot, veistetyt ja vuollut puuteokset, puuastiat, rattaanpuolapuut, paak-

kiaineokset, sysemiiluhallot, tuohi ja niini — kaikki tavallaan puutavaroita. Ja koska puu oli raaka-aineena, voimanlähteenä, saattaa potaskankin lukea samaan ryhmään.

Tärkein puutavararyhmään kuuluva oli kuitenkin »teollisuuden» tuote — laivat, alukset —, jotka muodostivat oman, mitä tärkeimmän alaryhmän, kuuluen välittömästi laivaliikenteeseen.

Maantieteellisistä ja liikennetaloudellisista syistä tämä elinkeino kehittyi erikoisesti Pohjanmaalla, ylittäen koko muun Suomen, jopa kilpaillen Ruotsinkin kanssa, semminkin mitä tulee honkalaivoihin. Raaka-aineen puutteessa Pohjanmaalla ei voitu tammialuksia rakentaa, eikä liioin muualla Suomessa, paitsi tammipölkkyjä maahan tuotaessa, mikä ei kannattanut.

Laivanrakennus oli Pohjanmaalla vartunut niin voimakkaaksi, että vielä Suomen irtauduttua Ruotsin yhteydestä 1809 rakennettiin Suomessa paljo aluksia Ruotsiin, ruotsalaisten tilauksesta. Tällaisen maineen olivat suomalaiset, s.o. pohjalaiset laivanrakentajat ja laivat saavuttaneet. Vielä 1830- ja 1840-luvuilla ostettiin Ruotsiin vuosittain Pohjanmaalta jopa kymmenittäin uusia aluksia Vähemmin niitä ostettiin Ruotsiin muualta Suomesta. Suomalaisten alusten myönti Ruotsiin nousi vuosittain keskimäärin huomattavasti yli 1,000 lästiä. Ruotsissa rakennettuja aluksia ei ostettu Suomeen ollenkaan, kauppabilanssi oli siis puhtaasti aktiivinen. Pohjalaisten laivojen ostosta Ruotsiin mainittakoon sivumennen vähäinen, mutta kuvaava erikoinen esimerkki. Ruotsin valtak. arkistossa säilytettävässä kauppakollegin arkistossa, »Diarier. Fribref. Skepps-Lista för Åhr 1815», kerrotaan 1815 Kemijärvellä rakennetun kaljaasin, 29 $\frac{2}{3}$ lästin kantoisen, nimeltään »Starkotter», jonka oli tilannut leski H. Fornander Kalmarista. Tiettävästi tämä muuten oli ensimmäinen kerta, kun Kemijärvellä laiva rakennettiin, ja myös viimeinen koko purjelaivakautena. Koikeiluna se oli mielenkiintoinen ja semmoisena todistus laivanrakennusteollisuuden merkillisestä eteenpäinpyrkimisestä Pohjanmaalla.

Jo 1500-luvulla alkaen, mutta varsinkin voimakkaaksi kehittyen 1600-luvulla, laivaliikenne ja sen yhteydessä laivanrakennus painoivat erikoismaakunnallisen, taloudellisen ja liikenteellisen

leimansa Pohjanmaan maakuntaan, niin että se jo siitäkin syystä suuresti erikoistui ja kehittyi muuta Suomea taloudellisesti ylivoimaisen paljon etevämmäksi. Pohjanmaa oli täydellisesti astunut irti luontaistalouskaudesta.

* * *

Rajoitumme nyt erikoisesti Pohjanmaahan, jota jo edellä on Suomen yhteydessä osittain kosketeltu. Varsinaisen kaskikauden jälkeen syntyi terva- ja puutavarakausi. Se tuotti suuret määrät yli oman maakunnan tarpeen, aiheuttaen kaupan — viennin — ja merenkulun voimakkaan kehityksen. Puutavarat käsittivät etupäässä samoja tuotteita, kuin muualla Suomessa, etenkin lautoja, halkoja, veistettyjä puutavaroita, vähän sysiä, oli joku halkoihin perustuva rautaruukki. Se, että metsäntuotteet Pohjanmaalla maantieteellisesti jakaantuivat eri alueisiin vyöhykemäisesti, johtui osaksi hieman erilaisesta pinnanmuodostuksesta Pohjanmaan eri osissa, mikä aiheutti maaliikenteen erilaisuuden. Pohjois- ja Etelä-Pohjanmaan aivan tasaisilla lakeusalueilla oli ajoliikenne vielä helpompaa, kuin heikkomäkisessä Keski-Pohjanmaan maastossa. Lisäksi maanomistusolot olivat jonkunverran vaihtelevat, aiheuttaen myös hieman erilaisuutta. Siellä, missä oli enemmän suurempia tiloja, s. o. suuria yksityis- tai kylämetsäalueita, syntyi helpommin sahoja, kuin pienemmillä alueilla. — Liikenneyhteys Pohjanmaan ja Sisä-Suomen välillä tapahtui siten, että Pohjanmaalle tuotiin erilaisia tuotteita maanteitse Sisä-Suomesta, jonne haettiin omilla hevosilla paluumatkaksi kevyempiä, mutta kalliimpia tuotteita, etupäässä suolaa ja vähän rihkamaa y. m. s. Tästä kauppavaihdosta hyötyi aina Pohjanmaa, jonne Sisä-Suomen verorahat etupäässä kulkeutuivat.

Terva- ja puutavarakauden aikana syntyi Pohjanmaalla erinomaisen kukoistavaksi paisuva, silloisia maakulkuneuvoja moninverroin suurenmoisempi **l a i v a n r a k e n n u s** ja **l a i v ä l i i k e n n e**.

Vaikka laivanrakennus Pohjanmaan rajojen sisäpuolella suurin piirtein katsoen olikin yhtäläinen, oli kuitenkin, osaksi maantieteellisistä, pinnanmuodostuksellisista syistä, Pohjan-

maallakin erilaisuutta havaittavissa. Karttaan katsahtaessa huomaa muutamia erilaisia alueita. Tornioista Oulun pohjoispuolelle on jonkun verran saaristoa, mutta sen muoto ei ole edullinen laivaliikenteelle pitkin rannikkoa, rannikkoliikenteelle, siis pikkualuksille. Oulusta Kälviän tienoille taas on, Raahea ja paria Kalajoen ja Himangan pikkusaariryhmää lukuunottamatta, aivan harvinaisen laakea ja saareton rannikko, melkein kokonaan avomerta. Kokkolan, Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn tienoilla taas on Pohjanmaalle poikkeuksellisen edullinen rannikko, varsin hyvine, vaikka karikkoisine purjehdusreitteineen. Tämä on erikoinen, aikaisemmin Rannikkomereksi nimittämämme alue. Sitten tulee laaja Vaasan saaristo. Monien ja vaarallisten salakarien ja karien takia se kuitenkin tavallaan oli meriliikenteen katkaisija, pakoittaen Vaasan pohjoispuolelta tulevat tai sinne menevät alukset avomeripurjehdukseen. Vaasan luona on kyllä hyviä satamapaikkoja, mutta Vaasan eteläpuolella on taas sellaisia paikkoja, jotka pakoittavat avomeripurjehdukseen. Kaikki tämä ilmenee ylempänä (s. 257) esitetystä karttapiirroksesta. Muuhun Suomeen nähden Pohjanmaa oli tässäkin suhteessa aivan poikkeuksellisessa asemassa, ollen pakoitettu yleensä koko merenkulussa 1600-luvulta alkaen avomeriliikenteeseen, »länsireittiin», siis käyttämään, rakentamaan suuria aluksia, jotavastoin muu Suomisaattoi melkein poikkeuksetta purjehtia saaristoväyliä, tuulen ja myrskyn suojassa. Etelä-Suomessa rannikot lisäksi ovat karittomampia, korkeavetisempiä, siis paljo turvallisempia, kuin Pohjanmaalla. Kuvaavaa tälle seikalle on, että Pohjanmaalla ei vielä kukaan ole mitään matkustajahöyrylaivareittejä, yksistään paikallinen höyrypursiliikennekin on aivan mitätön siellä. Ruotsinvallan aikana laivaliikenteen Tukholman ja Etelä-Suomen välillä tarvitsi poiketa avomerelle ainoastaan lyhyellä matkalla Ahvenanmaan ja Norrtäljen välillä ja tarpeen tullen oli sopivia säänpitosatamapaikkoja, niin että purjehdus kävi hyvin päinsä ilman avomerialuksia. Pohjanmaalla oli asia aivan toinen. Tukholman ja Pohjanmaan välinen purjehdus oli melkein poikkeuksetta avomeripurjehdusta, vaatien senmukaisesti suurempia, parempia aluksia, kuin Etelä-Suomessa. Tämä seikka löi jo 1600-luvulta alkaen erikoisleimansa Pohjanmaahan, aiheut-

taen mitä suurimmassa määrässä sen maakunnan erilaistumisen muuhun Suomeen nähden.

Nämä maantieteellis-liikenteelliset seikat vaikuttivat sen, että vielä 1700-luvulla, ennenkuin Pohjanmaalla vielä oli ainoatakaan tapulikaupunkia, pohjalaisilla oli runsaasti suuria merialuksia, jotenka tapulikaupunkioikeuden saaminen ei aiheuttanut mitään muutosta taikka odotusta ulkomaapurjehdusoikeuden toteuttamisessa. Merikorttien ja tiedustelujen avulla pohjalaiset laivankuljettajat olivat ilman muuta valmiit, tapulioikeudet laivoilleen saatuaan, aloittamaan purjehduksen ulkomaille, Saksaan, Englantiin, Espanjaan ja valtamerentakaisiin maihin. Tämä vaikutti sen, että ulkomaalaisilla laivoilla ei ollut mitään asiaa Pohjanmaalle, jonka vaikeat ja huonosti merkityt vedet vielä lisäksi olisivat vaikeuttaneet ulkomaalaisten laivojen tuloa. Pohjanmaan tuonti ja vienti jäi edelleen kokonaan pohjalaisten haltuun, mikä taloudellisesti oli mitä edullisinta Pohjanmaalle muuhun Suomeen verraten, lisäten Pohjanmaan vaurautta ja vaikutusvaltaa. Pohjanmaan maakunnallinen erikoisasema ja etuoikeus vain kasvoivat.

Lukuunottamatta vallan vähäistä, Etelä-Suomen tapulikaupunkien harjoittamaa tervanvientiä, joka etupäässä suuntautui Tukholmaan ja joka vielä 1500-luvulla oli verraten vähäinen, eikä sanottavasti suurempi, kuin Ruotsin oma tervantarve, oli ensimmäinen varsinainen *massatuote* ulkomaille koko valtakunnasta jo 1600-luvun alkuajoista *terva*. Se levisi eriteitä jopa valtamerentakaisiin maihin, ollen halpana massatavarana ensimmäisiä maapallolla, ehkä ensimmäinen. Siten Pohjanmaa varsinaisesti aloitti maailman massatavaran valmistuksen ja kuljetuksen. Vain suolaan nähden voidaan olla sitä mieltä, että se massatavarana oli ennättänyt ennen Pohjanmaata, mutta painoonsa, lästitarpeeseensa nähden se oli tuntuvasti tervää kalliimpi. Yleensä sanottakoon, että kaikki tuontitavarat olivat painoonsa nähden tuntuvasti kalliimpia, kuin vientitavarat. Painolastia lukuunottamatta tuontitavarat täyttivät vain pienen osan aluksesta, jotka usein purjehtivat ilman Tukholmassa vaikeasti hankittavaa painolastia, toisinaan kokonaan tyhjinä. Semminkin syksyllä, syysmyrskyjen aikana, useimmiten avomerellä tai vaarallisilla rannikkovesillä aiheutui

pohjalaisille aluksille haaksirikkoja, alusten hyvästä laadusta huolimatta.

Edellä jo huomautettiin siitä, että Pohjanmaan rannikon luonne vaikutti sen, että jo ennen tapulivapausaikaa merenkulku siellä keskittyi verraten harvoihin satamapaikkoihin. Tästä johtui, että jo silloin varsinaisella talonpoikaispurjehduksella oli verraten vähäinen merkitys, suhteellisesti paljo vähäisempi, kuin talonpoikaispurjehduksella satamarikkaassa Etelä-Suomessa, tapulikaupunkialueellakin. Pohjanmaan päästyä tapulivapauteen, vähentyi vielä entisestäänkin vähäpätöinen talonpoikaispurjehdus siellä.

Verrattaessa Pohjanmaan kilpailukykyä semminkin ulkomaihin, huomaa, että sekä laivanrakennuksessa, että itse laivaliikenteessä palkkatason olleen paljoa alhaisemman, kuin muissa maissa, joten pohjalaisten tuotteiden ja miehistön kilpailukyky oli huomattavasti suurempi.

Edellä on jo useasti kosketeltu sitä, että Pohjanmaan taloudellisesti ja siten myös sivistyksellisesti ylivoimainen kehitys muuhun Suomeen verraten johtui siitä tosiasiasta, että Pohjanmaa jo 1600-luvulta, mutta semminkin 1700-luvulta alkaen oli paljo tervatuotannollisempi, kuin muu Suomi, ollen suorastaan t e r v a r i k a s.

Tämän Pohjanmaan tervarikkauden syyn selvittäminen ja todistaminen on koko tutkimuksen pääaiheena ja pääproblemia, sillä tervarikkauteenhan perustui Pohjanmaan ylivoimainen kehitys laivanrakennuksessa ja kaupassa sekä meriliikenteessä.

Tervahan oli Pohjanmaan tärkein tuote, päävientitavara, pääomia kokoova, laivaliikenteen ja -rakennuksen syntyminen ja kehityksen luoja. Muut Pohjanmaan tuotteet olivat vähäiset sen rinnalla. Vilja, voi, pellava y.m.s. menettivät Pohjanmaalla merkitystään — voi tosin pysyi vientitavarana yhä huomattavana, mutta kallishintaisena se ei sanottavasti vienyt tilaa eikä niinollen tehostanut laivaliikennettä —, ja vain yhtärintaa tervan merkityksen kasvamisen kanssa ja sen yhteydessä kasvoi myös Pohjanmaalla puutavarain merkitys ja laivanrakennushan oli päätekijänä puutavaratuotantoon nähden.

Syitä tervanpolton, tervan, tavattomaan merkitykseen voidaan koettaa selvittää monellakin eri tavalla. Voidaan tutkia

hallituksen toimenpiteiden vaikutusta metsävarojen säästämisyrittämissä, voidaan tutkia metsäkulutuksesta johtunutta paikallista metsänpuutetta ja lisääntyneen tervan kysynnän ja tervan hinnan vaikutusta j.n.e. Mutta pelkkä toteaminen, että Pohjanmaa oli valtavasti suurin tervantuottaja koko valtakunnassa, suurempi kuin kaikki muut maakunnat ja valtakunnan osat yhteensä, riittää, aikaisemmin tosiasioin ja tilastotiedoin todistettuna, kumoamaan kaikki päinvastaiset väitteet ja olettamukset. Lisäksi — olihan mäntyjä, pihkaa, saatavissa metsistä muualla Suomessa yhtä hyvin, kuin Pohjanmaallakin, jotteivät kasvitieteellisetkään seikat voineet aiheuttaa Pohjanmaan tervarikkautta.

Ainoa ja yksinkertainen sekä ehdottomasti paikkansapitävä selitys Pohjanmaan tervarikkauteen on liikennemaantieteen antama, se, johon edellä jo on useasti viitattu. Muualla Suomessa oli tervatyönteiden kuljetus maateitse huomattavan paljo, jopa 30 % hankalampi mäkisen, epätasaisen maaston takia — talvikelilläkin —, kuin Suomenselän länsipuolella Pohjanmaalla. Suomenselkä ja Salpausselkä, ne salpasivat väliinsä tervankuljetusmahdollisuuden, tehden kuljetuksen melkein mahdottomaksi kesäkelillä ja muutenkin vaikeaksi. Tämä liikenteellinen selvitys on koko tuon suuren tervaproblemin ratkaisu:

pinnanmuodostus, maantieteelliset olosuhteet, olivat Pohjanmaan tervarikkautta tekijät.

Suomenselän-Salpausselän sulkumuuri tuli täysin tehokkaaksi oikeastaan vasta 1721 ja 1743, Uudenkaupungin ja Haminan rauhantekojen johdosta. Silloin Saimaan vesitie, kuljetusveneteitse Lappeenrantaan, lakkasi ja tervanvienti Sisä-Suomesta Lappeenrantaan tätä Salpausselkään puhkaistua »kanavaa» myöten katkesi. »Kanava» tukkentuvi vihollisen voiton johdosta. Sisä-Suomi palasi tämän johdosta takaisin kaskikauteen, työntyi Saimaasta, vesiliikenteestä kokonaan pois, siirtyen »kesäliikenteestä» »talviliikenteeseen».

Sivumennen todettakoon, että 1700-luvun tervakautena valitsivat ulkomailla yleensä varsin suotuisat konjunktuurit Pohjanmaan laivanvarustusliikkeelle, siis myös tervakaupalle, semminkin tapuliyapautuksen jälkeen.

Senjälkeen, kuin Suomi 1809 oli joutunut Venäjän alaiseksi, ei tapahtunut sanottavaa muutosta Suomen ja Pohjanmaan talouselämässä, semminkään ei laivanrakennuksessa eikä laivaliikenteessä.

Lappeenrannan, Saimaan, auettua alkoi taas Sisä-Suomessa kehitys puhtaasta kaskikaudesta sekalaiseen kaski-, puutavara-y.m.s. -kauteen, muttei tämä aiheuttanut mitään jyrkkää ja nopeaa kehitysmuutosta.

Mutta sitten alkoi parikymmentä vuotta rauhanteon jälkeen Suomessa voimakas, taloudellinen kehitys, johon jo edellä on viitattu. Vähitellen, vuosisadan keskimaisissa, alkoi tuotantoelämä koneen avulla vapautua, ennenkaikkea liikennekahlleistä. Rautatiet, höyryalukset, uittoväylät mursivat auki aivan uusia reittejä, useinkin aivan poikki vanhojen, historiallisten kulkuteiden ja väylien. Salpausselkä hävisi, Sisä-Suomi avautui, Etelä- ja Sisä-Suomessa syntyy moninainen tuottava teollisuus koskivoimalaitoksineen, paperi- ja massa-tehtaineen, sahoineen y.m., mennen voimakkaasti eteenpäin.

Tähän kehitykseen verraten voi sanoa Pohjanmaalla syntyneen romahduksen. Se on tilastollisesti helposti ja sitovasti todistettavissa. Taloudellinen romahdus ei samalla luonnollisesti aiheuttanut henkistä, sivistyksellistä seisausta siitä syystä, että Pohjanmaan sivistyselämän päätekijät, suurimmat ja suuret pohjalaissuvut eiyät tietenkään samalla hävinneet. Snellman, Topelius y.m.m. pohjalaiset suurmiehet saavat suuruudestaan kiittää pohjalaisuuttaan — Pohjanmaan tervanpolttoa, laivanrakennusta ja merenkulkua!

Tänä 1870-luvun romahduskautena Pohjanmaa menetti tervansa, laivanrakennuksensa ja laivaliikenteensä joksenkin kokonaan. Siihen ei suinkaan ollut syynä Saimaan kanavan avaaminen, kuten eräät tiedemiehetkin selittävät tämän merkillisen ilmiön. Romahdushan tapahtui paljo Saimaan kanavan avaamisen jälkeen.

Maailman tuotantotarpeen, liikenteen ja kulutuksen muuttuminen 1800-luvulla hävitti Pohjanmaalta tervanpoltton, osaksi se, osaksi laivaliikennevälineiden suunnaton kasvu ylituotantoon asti hävittivät Pohjanmaan laivanrakennuksen. Uudenkaupungin, Rauman ja Ahvenanmaan laivantarve pohjautui

aivan toisenlaisiin syihin, kuin Pohjanmaan, joten se näissä paikoissa ei ole vieläkään hävinnyt ja Etelä-Suomessa on laivasto vain kasvanut. Pohjanmaan laivaston häviämisen ei siis yksistään tästäkään syystä voida sanoa johtuneen maailman siirtymisestä höyry- ja rautalaivoihin.

Pohjanmaalle kerääntyneet suuret pääomat siirtyvät Etelä-Suomeen, syntyneen elinkeinopulan johdosta alkoi Pohjanmaalla väestönahtaus, mistä, kuten sanottu, taas johtui suuri siirtolaisuus. Sanalla sanoen: Pohjanmaasta, vanhasta teollisuus- ja liikennemaakunnasta tuli takapajulla oleva maatalousmaakunta. Vain vähitellen alkoi siellä syntyä teollisuus, sikäli kuin tervanpolton hävittämät runkometsät ehtivät kasvaa ja antaa sahoille raaka-ainetta, sekä mikäli varsin koskiköyhä maakunta sai rakennetuksi voimalaitoksia.

Vuosisadan lopulla alkoi Suomen valtakunnan yhtäläistyminen toteutua, maakunnalliset, eristävät erilaisuudet hävitä.

Viittauksissa mainittu kirjallisuus ja arkistoluettelo.

- Appelgren, G. R.—Kalm, P.*, Landtbrukets uphjelpande uti Paldamo sokn, Turku 1775.
- Aspegren, Hans Henric*, Försök til en historisk, Geometrisk och physico-oconomisk beskrifning öfver Pedersöre sokn i Österbotn, Andra l. historiska delen, Turku 1766.
- Aspelin, H. Em.*, Vasa stads historia, I, Vaasa 1892.
- Aspelin, J. R.*, Kertomus Maalahden pitäjästä (Suomi, toinen jakso, 6 osa), Helsinki 1866.
- Backman, Henric—Bilmark, J.*, En historisk beskrifning öfver Stapelstaden Lovisa, Turku 1776.
- Bergman, C.—Kalm, P.*, Beskrifning öfver sjöstaden Ekenaes, Turku 1760.
- von Bonsdorff, Carl*, Åbo stads historia, I—II, Helsinki 1894—1904.
- Brahestads borgare- och handelsskola*. Årsberättelse för femtonde läsåret 1896—97, Raahe 1897.
- Brander, N. C.*, Undersökning i hvad mån nya Navigationsleder och köpingar i Finland äro nödvändiga, Turku 1785.
- Böcker, C. C.*, Oekonomiska anteckningar om Vasa län gjords under en resa derstädes (U. fr. K.T.H.S.), Turku 1815.
- Cajander, A. K.*, Uudenkaupungin muinaisia, I, Turku 1889, II, Turku 1895.
- Cajanus, Eric—Kalm, P.*, Historisk och Oeconomisk beskrifning öfver Cronoby Sokn-uti Österbotten, Turku 1755.
- Calamnius, Gabr.—Kalm, Pehr*, Korta Anmärkningar vid Inbyggarnas Näringar och Hushållning uti Cala-Joki Sokn i Österbotn, Turku 1754.
- Carpelan, J. Fr.*, Kort beskrifning öfver Uleåborgs stad (Bidrag till kännedom af vårt land, III osa), Jyväskylä 1887.
- Underdånig beskrifning af Cajana stad och län (Leinberg, m.t., III osa).
- Castren, Eric.—Kalm, Pehr*, Historisk och Oeconomisk Beskrifning öfver Cajanaborgs Län, Turku 1754.
- Cederberg, A. R.*, Pohjois-Karjalan kauppaolot vuosina 1721—1775, Helsinki 1911.
- Chapman, F. H.*, Architectura navalis-mercatoria, Tukholma 1768.

- Chydenius, Anders*, Vederläggning af de skål hvarmed man söker bestrida öster- och vesterbotniska samt västernorrländske städerna fri seglation (Politiska skrifter), Helsinki 1880.
- Chydenius, J.*,—*Mennander, C. F.*, Aphorismi Oeconomici Ostrobotnien- sium spectantes, Turku 1752.
- Chydenius, Jacob*,—*Fabréll, Samuel*, Om Gamle Carleby, Turku 1754.
- Cneiff, C. D.*, Berättelse om Skål-Fånget i Österbotten (Vetenskaps- akademiens handlingar XVIII), Tukholma 1757.
- Dillner, T. S.*, Utrikeshandelns beskattning 1570—1605, Helsinki 1897.
— Tabeller rörande Finlands handel åren 1570—1620, (Hist. arkisto XIII), Helsinki 1894.
- Djurberg, D.*, Utförlig Geografie. Fjärde delen. Beskrifning om Svearike, Tukholma 1808.
- Ehrström, E.*, Helsingfors stads historia från 1640 till stora ofreden, Helsinki 1890.
- Etmgren, S. G.*, Finlands befolkning 1553 och 1560 (Hist. Arkisto V), Helsinki 1876.
— Beskrifning öfver S:t Märts socken (Suomi), Helsinki 1857.
- Erwast, Isaacus*,—*Kalm, P.*, — — — circa mercaturam quaestuorum cum exteris excercendam proventibus Finlandiae propriis, Turku 1760.
- Faggot, Jacob*, Beskrifning öfver Pernå socken belägen i skärgården vid Finska viken, uti Nyland och Degerby höfdingedöme (Vetenskaps- akademiens handlingar X), Tukholma 1750.
- Fitger, E.* Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiff- fahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Leipzig 1902.
- de Friccius, Pierre*, Descriptio chronographique de la Finlande russe, Pietari 1807.
- Frosterus, Benj.*, Landskapsformen och berggrunden (Fennia 17—18), Helsinki 1899.
- Fyhrvall, Karl Oscar*, Bidrag till svenska handelslagstiftningens historia, I. Tjärk kompanierna, Tukholma 1880.
- Fyhrvall, Oscar*, Om det botteniska handelstvånget (Historisk tidskrift II), Tukholma 1882.
- Gadd, P. A.*, Försök till Oeconomisk Beskrifning öfver Satacunda häraders Norra Del, Tukholma 1751.
— Svedande och Kyttande i Finland, Turku 1757.
— Undersökning om Nylands och Tavastehus län, Turku 1789.
- Gowinius, Iwar*,—*Kalm, Pehr*, Nyttan som England kan hafva af sina Nybyggen i Norra Amerika, Turku 1763.
- Granlund, Wilh.*,—*Kalm, Pehr*, Underrättelse om Tjänliga ämnen til Boskaps-Föda vid infallande Foder-Brist, Turku 1766.
- Grotenfjelt, Kustavi*, Suomen kaupasta ja kaupungeista ensimmäisten Vaasa- kuninkaitten aikana, Helsinki 1887.

- Gylden, Claës Wilh.*, Historiska och Statistiska Anteckningar om Städerna i Finland, Helsinki 1845.
- Hagströms, C. P.*, Commision-Landtmätärens underdåniga beskrifning af Helsinge och Esbo härader, upprättad år 1775, Turku 1775.
- Hagström, Carl P.*, Utdrag utaf Esbo sockens beskrifning i Nyland (Leinberg, Bidrag till kännedom om vårt land, I osa), Jyväskylä 1885.
- Hamrén, Lars*, Kongl. Maj:ts nådige resolutioner på the allmänna besvär, som riksens allmoge uti Sverige och Finland andragit vid riksdagarna åren 1719, 1720, 1723, 1727, 1731, 1739, 1743, 1747 och 1752, Tukholma 1756.
- Hartman, Torsten*, Borgå stads historia, Helsinki 1906.
- Herkepeus, Cristopher*,—*Kalm, Pehr*, Historisk och Oeconomisk Beskrifning öfver Hauho Sokn uti Tavastland, Turku 1756.
- Hultin, Herman*, Kotkan kaupungin historia, Kotka 1904.
- Högman, Volter*, Rauman kaupungin historia, Helsinki 1907.
- Ignatius, K. E. F.*, Bidrag till Södra Österbottens Historia, Helsinki 1861.
- Jalkanen, K. J.*, Rautalammin vanhan hallintopitäjän historia, Helsinki 1911.
- Junelius, Eric*,—*Mennander, C. F.*, Tjærtillvärkningen i Österbotten, Turku 1747.
- Kalm, Pehr*, En resa till Norra America, Tukholma 1753—1761.
- Karjalainen, A.*, Oulun kaupungin kauppa ja meriliikenne vuosina 1721—1765, Jyväskylä 1926.
- Konglig Vetenskaps Academiens Handlingar*, Tukholma, m.m. 1742, 1757, 1758, 1805.
- Koskinen, Yrjö*, Nuijasota, Helsinki 1877.
- Kreander, Salomon*,—*Arenius, Johan*, Möjeligheten, Sättet och Nyttan at utan Ängar sköta Landtbruket, II osa, Turku 1775.
- Könönen, T.*, Joensuun kaupunki 1848—1898, Joensuu 1904.
- Lagus, Johan*,—*Kraftman*, Tankar om Hushållningens Uphjelpande i Carelen, Turku 1756.
- Leinberg, K. G.*, Bidrag till kännedom om vårt land, Helsinki 1885—1894.
- Leiviskä, I.*, Über die Küstenbildung des bottnischen Meerbusens zwischen Tornio und Kokkola (Fennia 23, n:o 1), Helsinki 1915.
- Lindholm, Artur*, Bidrag till kännedom om Finlands ekonomiska tillstånd 1634—1654, Helsinki 1892.
- Lybäck, J. W.*, Purjehdusväylän selitys, Helsinki 1907—1908.
- Magnus, Olaus*, De septentrionibus gentibus, II osa, 10 kirja, 12 luku, Tukholma.
- Manninen, Ilmari*, Pohjoisen Kärjalan vanhanaikainen talous, Helsinki 1922.
- Mathesius, P. N.*, Geographisk beskrifning om Österbotten, Upsala 1734.
- Mennander, Carl Fried.*, Berättelse om svedie och kytö i Finland, (K.V.A.H., III nide), Tukholma 1742.

- Mickwitz, A.*, De finska deputationerna vid riksdagen 1742—1743, och finska ekonomiekommissionen 1743—46, Helsinki 1912.
- Nikander, Henric*, Födde och döde i Sverige och Finland (K.V.A.H. 1805), Tukholma 1805.
- Nordenstreng, Sigurd*, Fredrikshamns stads historia, Hamina 1908.
- Nordlund, B. Fr.*, Beskrifning öfver Nerpes socken (Suomi, II jakso, 5 osa), Helsinki 1866.
- Pazellius, W.*,—*Mennander, C. F.*, Om Åker och Äng i Österbotten, Turku 1751.
- af Pettersen, Wolter*, Försök till en beskrifning öfver Kimito Socken i Åbo Län (U. fr. K.F.H.S., II, n:o 5), Turku 1815.
- Rabbe, F. J.*, Öfversigt af nativiteten, mortaliteten och folkmängden i Finland för tiden från 1751—1850 (Hist. arkisto, II), Helsinki 1868.
- Radloff, Fr. W.*, Beskrifning öfver Åland, Turku 1795.
- Runeberg, Ephraim Otto*, Beskrifning öfver Lajhela socken i Österbotten (K.V.A.H., XIX nide), Tukholma 1758.
- Ruuth, J. V.*, Björneborgs stads historia, Helsinki 1897.
- »— *Ulrik Rudenschöldin kertomus taloudellisista y.m. oloista Suomessa 1738—1741* (Todistuskappaleita Suomen historiaan julkaissut Suomen Historiallinen Seura, VI), Helsinki 1899.
- »— *Viborgs stads historia I—II*, Helsinki 1906.
- Rühs, Fr.*, Finnland und seine Bewohner, Berliini 1809.
- Salmenius, Christian*,—*Kalm, P.*, Historisk och oekonomisk beskrifning öfver Calajoki sokn i Österbottn, Turku 1754.
- Sandelin, L. H.*, Arkeologisk och historisk beskrifning öfver den svensk-språkiga delen af Pedersöre härad (Suomen muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja XIV), Helsinki.
- Snellman, A. H.*, Oulun kaupungin historia, Oulu 1919.
- Soldan, A. F.*, Om Finlands tjäruindustri och dess möjliga förbättring, Helsinki 1861.
- Stenbäck, Thomas*, Historisk beskrifning öfver Brahestad och Salo, 1769, Tukholma 1836.
- Stoven, Heinrich*, Statische Übersicht der Statthalterschaften des Russischen Reiches, Riika 1795.
- Ström, Torsten*, Kristinestads historia, Kristiina 1915.
- Sundelius, Jonathan*, Anmärkningar syftande på Handelens förbättrande i Sjö-Staden Nystad, Turku 1771.
- Söderhjelm, Alma*, Brahestad 1649—1899, Helsinki 1911.
- »— *Jakobatads historia*, Helsinki 1907—1909.
- Suomen kartasto*, Helsinki 1909.
- Suomen muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja*, XIV, Helsinki 1894.
- Ticcander, Michael*, Afhandling, Geographisk och Historisk av Sysmä Socken, Turku 1792.
- Uppfostrings-Sällskapets Tidningar*, Tukholma 1783.

Tuneld, Eric, Geographic öfver Konungariket Sverige, III osa, Tukholma 1794.

Waaranen, Johan E., Handlingar upplysande Finlands historia under Karl IX:s tid, Helsinki 1863—1878.

Wegelius, Henric, — *Kalm, Pehr*, Tankar om möjligheten och nyttan af Beqvämare Båtfärter i Kimi Elf uti Österbotn, Turku 1755.

Widqvist, Carl Gebhard, — *Kalm, Pehr*, Menlöse tankar om brädsågningen, Turku 1772.

Wolff, Carl Gust., Skepps-Calender för år 1839, Vaasa 1839.

Åbo Tidningar, Turku.

Zettersten, Axel, Svenska flottans historia, II osa, Tukholma 1890.

Arkistokokoelmia.

M.A. — Maanmittaushallituksen arkisto.

R.V.A. — Ruotsin valtakunnanarkisto.

R.L.A. — Ruotsin laivastoarkisto.

t.k. — asianomaisen kaupungin tuomiokirjakokoelma.

S.V.A. — Suomen valtionarkisto.

Sisällysluettelo.

	S.
Alkusanat.....	I-II
I luku	1
Pohjanmaan talousmaantiet. erikoisasema	3
Yleistä	7
Pohjanmaan tuotannon erilaistuminen	13
Kalliit tuotteet	16
Vilja.....	27
II luku	47
Terva	49
Terva tervakomppaniakauden loppuun	51
Terva Isostavihasta Suomen sotaan	74
Puutavarat	152
III luku	203
Kaupunkien laivanrakennus ja laivaliikenne	205
Pohjanmaan ja Etelä-Suomen rannikkojen erilaisen raken-	
teen vaikutus laivaliikenteen kehityksen erilaisuuteen ...	251
Pohjanmaan laivanrakennus Isoonvihaan asti	267
Laivanrakennus Isostavihasta Suomen sotaan	311
Yleistä	311
Viipurin kuvernementissa	318
Etelä-Suomessa	324
Kaupunkien kilpailijat purjehduksessa	330
Talonpojat, ruukin- ja sahanomistajat, aateliset ja virkamie-	
het	330
IV luku	357
Johtopäätöksiä.....	359
Viittauksissa mainittu kirjallisuus ja arkistoluettelo	369
Sisällysluettelo.....	374

Referat.

Pohjanmaa und das Meer um 1600—1700.

Eine wirtschaftsgeographisch-historische Untersuchung.

I Kapitel.

Die wirtschaftsgeographische Sonderstellung Pohjanmaas (Österbottens).

Die Städte Pohjanmaas: Oulu, Raahе, Kokkola, Pietarsaari, Uusi-kaarlepyy, Vaasa, Kristiinankaupunki und Kaskinen betrieben noch bis in die zweite Hälfte des 19:ten Jahrhunderts hinein mit ihren selbstverfertigten hölzernen Segelfahrzeugen eine intensive Seeschiffahrt. In ausländischen Verfrachtungsaufträgen besegelten sie alle Gewässer Europas und besuchten sogar Ost- und Westindien. Dieser blühende, für die damaligen Verhältnisse grossartige Erwerbszweig fand indessen ein jähes Ende: im Verlauf eines knappen Jahrzehntes war die einst so stattliche Handelsflotte von Pohjanmaa nicht mehr vorhanden.

Was war nun aber der Grund des Entstehens um 1600 dieses für Pohjanmaa so charakteristischen Erwerbszweiges und worauf beruhte sein plötzliches Eingehen? Wiederholt ist, auch von wissenschaftlicher Seite, der Versuch gemacht worden, eine erschöpfende Erklärung zur Lösung dieses Problems zu geben: eine gründliche diesbezügliche Untersuchung ist bisher jedoch noch nicht ausgeführt worden. Die Antworten sind infolgedessen unbefriedigend, wenn nicht gar unzutreffend ausgefallen.

Wenn es heisst, Pohjanmaa verfügte schon im Mittelalter über einen florierenden Schiffsbau und Schiffsverkehr, weil seine Bewohner so geschickte Schiffsbauer waren; wenn dann aber weiter gefragt wird, welchem Umstand die Bewohner Pohjanmaas diese ihre Geschicklichkeit verdankten, so gerät man durch die hierauf gegebene Antwort: »weil sie so viele Schiffe bauten«, in einen *circulus vitiosus*.

Auch die für das plötzliche Aufhören des Schiffsbaus in Pohjanmaa angegebenen Erklärungen halten nicht stich. Die im J. 1857 stattgefundene Eröffnung des Saimakanals, so wird behauptet, war die Veranlas-

sung hierzu. So verhält es sich indessen keineswegs, denn noch nach dieser Eröffnung gediehen in Pohjanmaa Schiffsbau und Schifffahrt immer noch weiter; sie würden durch dieselbe nicht im geringsten beeinträchtigt. — Wird wiederum die Vermutung aufgestellt, dass der beginnende Dampfschiffsbau und -verkehr Schuld daran war, so kann gegen diese Erklärung der Einwand erhoben werden, dass sie in Åland und Süd-West-Finnland nach wie vor blühten, in Süd-Finnland sogar erst noch im Entstehen waren; warum sollten sie also gerade in Pohjanmaa eine so verheerende Wirkung gehabt haben?

Nun handelt es sich bei der fortschreitenden Entwicklung des verflorenen Jahrhunderts nämlich nicht nur um den Übergang von Segelschiffen zu Dampfschiffen sondern Finnland ging damals im Riesentempo von seiner einstigen primitiven Wirtschaftsführung zu einer entwickelteren maschinellen Wirtschaftseinstellung über, zu einer Verkehrswirtschaft, welche *wirtschaftliche Werte zu rechter Zeit an den richtigen Platz rückte*. In jener Zeit brachen die durch die Entfernung aufgerichteten Grenzscheiden zwischen Küste und Binnenland — zwischen Land und Meer — zusammen. Die Verkehrsgrenzen des Naturzustandes hatten aufgehört zu existieren.

Wenngleich Finnland in geographischer Hinsicht, nach seiner Bodenformation u. a. einigermaßen einheitlich zu sein scheint, lassen sich in demselben nichtsdestoweniger auch allerlei landschaftliche Verschiedenheiten finden, die gerade zwischen Pohjanmaa und dem übrigen Finnland während seines früheren Naturzustandes gewisse landschaftliche Differenzen hervortreten liessen. Noch vor nicht länger als etwa hundert Jahren wurde Pohjanmaa von der Landesbevölkerung ebensowenig zu Finnland als Finnland zu Pohjanmaa zugehörig betrachtet, wenn schon Pohjanmaa administrativ ebenso wie Savo, Karjala, Häme, Uusimaa u. s. w. eine Provinz von Finnland war.

1. Allgemeines.

Die ihrer Bevölkerung nach nur einen kleinen Teil von Finnland umfassende Provinz Pohjanmaa gewann durch ihre Sonderlage grossen Einfluss auf den Verkehr und erst durch diesen auch auf die Produktion des ganzen Landes. So lange Finnland sich noch auf einer niedrigen Entwicklungsstufe befand, seine Produktionsfähigkeit noch kein grosses Ausmass erreicht hatte und nur zur Deckung des eigenen Hausbedarfs genügte, Handelswaren im eigentlichen Sinne des Wortes kaum vorhanden waren, Handel und Verkehr noch nicht existierten, trat dieser Einfluss nicht weiter zutage. Einen Beamtenstand — zumeist Geistliche — der letztere gefördert hätte, gab es damals noch kaum — einen Adel besass Pohjanmaa überhaupt nicht. Mit Recht sagt ein altes Sprichwort: »In Pohjanmaa gibt es weder Kröbse noch Edelleute.«

Die einzigen im Handel und Verkehr im Mittelalter vorkommenden finnischen Waren waren kostspielige Pelzwaren. Dann kamen Tran,

Fisch-Lachs- und Lederwaren hinzu, alles Waren, die nur geringen Raum beanspruchten und nicht viel wogen. Auch Getreide kam nur wenig im Handel vor, eigentlich nur in den schlimmsten Misserntezeiten, wo es von auswärts per Schiff eingeführt würde; dagegen verblieb auch in guten Erntejahren die Getreideausfuhr eine nur ganz geringe.

Erst nachdem König Gustav Vasa Ordnung in die finanzielle Lage des Reiches gebracht hatte und Schweden in der Folgezeit in langwierige, schwere Kriege verwickelt wurde, nahm der Geldschatz des Reiches zu und geriet dank der Steuern in Fluss. Ein nicht zu unterschätzender Faktor hierbei war, dass das Militär sich durch die Kriege an ein »üppiges Leben« gewöhnt hatte. Durch den Krieg wurde also der Geldbedarf des Reiches gesteigert. Die natürliche Reichstumsquelle Schwedens war das Eisenerz und in Finnland schritt man erst jetzt zur Ausnutzung seines einzigen Reichtums, des *Waldes*. Seit uralten Zeiten war letzterer zwecks Anbau von Brotgetreide geschwendet worden; von nun an begann seine »industrielle« Ausnutzung und zwar durch das *Brennen von Teer*. Als Rohmaterial eignete sich nur das Kiefernholz hierzu. Unzählige grosse Seekriege hatten das Auftreten des für den Schiffsbau unentbehrlichen *Teeres* auf dem Weltmarkt nach sich gezogen. Da nun Finnland besonders gut imstande war, grosse Mengen von Teer zu liefern, wurde letzteres, speziell das aus Pohjanmaa kommende, die *erste und billigste Weltmarktware*.

Das Teer wurde aus Pohjanmaa in Finnland in die mit den mannigfaltigsten Handelsprivilegien ausgestattete Hauptstadt Schwedens, Stockholm, gebracht, wohin es nicht mit schwedischen Schiffen transportiert werden konnte. Infolgedessen mussten die finnischen Städte für die Beförderung ihres Teers nach Stockholm selbst Sorge tragen. Hierdurch wurde ein sich auf die reiche Teerproduktion gründender Teertransport in's Leben gerufen und dieser wieder zog den Bau von hierzu unumgänglich notwendigen Transportschiffen nach sich. — Demnach hatte also das Teer den Anstoss zum Schiffsbau und -verkehr gegeben. — Letztere wiederum bedingten in gewisser Masse eine einheimische Sägemühlenindustrie. — Dank seiner Billigkeit hatte das Teer sich einen Platz auf dem Weltmarkt erworben. Im Vergleich zu seinem Gewicht war es 3—5 mal billiger als die bis dahin billigste Handelsware Finnlands, das Getreide, das noch nicht einmal nach Ablauf zweier Jahrhunderte imstande gewesen war, sich auf dem Weltmarkt zu behaupten.

Infolge des überaus unbequemen Transports des schweren Teers aus dem Innern des Landes an die Küste, machten sich nach kurzer Zeit *Verkehrsschwierigkeiten* geltend. Im 18:ten Jahrhundert, nach Abschluss des Friedens von Usikaupunki und Turku in den Jahren 1721 und 1743 wurden diese durch die Abtretung von Viipuri und Hamina an Russland geradezu verhängnisvoll und zwar weil durch denselben die bis dahin benutzte, nur durch den schmalen Landisthmus von Lappeenranta geschiedene Wasserverbindung zwischen den Gewässern des Saima' und des Päijänne' einerseits und Viipuri, dem derzeitigen blühendsten Teerexport-

sort andererseits, gesperrt wurde. Die bis auf's äusserste gesteigerten Verkehrsschwierigkeiten machten der für den Teertransport aus dem Innern des Landes nach Lappeenranta und Viipuri unentbehrlichen Wasserstrassenverbindung und zugleich dem Teerbrennen und -export aus dem Innern Finnlands endgültig ein Ende.

2. Die Eigenartigkeit der Produktion Pohjanmaas.

Da es Sache des Produktionswesens war, durch Erleichterung des Verkehrs gangbare Produkte in den Handel zu bringen, musste dabei vor allem im Auge behalten werden, ob Nachfrage nach letzteren vorhanden war, ferner dass die gewünschten Produkte in grösseren Mengen angefertigt wurden als es der Eigenbedarf rechtfertigte und schliesslich, dass der Vertrieb derselben an die Küste und von hier aus weiter, möglich war. Hierbei stellte sich eine Verteilung der jeweiligen Produkte auf drei verschiedene Kategorien: in teure, mittelteure und billige Produkte heraus. Vom Standpunkt der Nachfrage aus waren die ersteren am schwierigsten, die letzteren am leichtesten zu beschaffen. Der Zufuhr von billigen Produkten setzten die, vom Transport derselben verursachten, von Gewicht und Umfang abhängigen, unverhältnismässig hohen Unkosten eine Schranke, die sich wenn es sich um weit von der Küste vom Meere entfernt belegene Ortschaften handelte, nicht mit der Rentabilität vertrugen.

3. Die »teuren« Produkte.

Die aus Pohjanmaa kommenden »teuren« Produkte repräsentierten nur einen geringen Wert, ausgenommen die Butter, deren Exportwert Ende des 18:ten Jahrhunderts etwa 30 % des Teerwertes ausmachte. Weitere »teure« Exportartikel aus Pohjanmaa waren die s.g. »essbaren Waren«, Talg, Speck, getrocknetes und gesalzenes Fleisch, ausserdem Kalbleder und getrockneter Fisch. Diese entsprachen in den J. 1748—54 zusammen etwa durchschnittlich 8 % der jährlichen Ausfuhr aus Pohjanmaa.

Einen Überblick über den Charakter des Pohjanmaa-Exports gibt die Ausführungsstatistik der 4-Jahrperiode 1751—54, aus welcher sich folgende Relationsziffern ergeben: Waldprodukte 68.1 % (Teer und Pech 64 %), vjehwirtschaftliche Produkte (vorzugsweise »teure« Butter) 23.5 %, Fischerei- und Robbenfangprodukte (»teurer« Lachs und Tran) 6.8 %, landwirtschaftliche Produkte (»mitteleures« Getreide) 1.3 % und schliesslich Jagdprodukte (»teure«) 0.3 %.

»Teure Produkte« aus dem übrigen Finnland waren: Aus Häme Flachs und Hanf, aus West-Nyland Hopfen, aus Nord-Savo Butter, aus Süd-Häme Bast, aus Süd-West-Finnland Birkenrinde, aus Åland Strömpling, aus »Scheffel«-Finnland Holzgefässe, aus dem süd-finnischen Hüttenrayon Eisen und Kupfer, aus Säkylä Mühlsteine, aus Orivesi Pferde, aus Ruovesi Boote, aus Viitasaari Maränen u.a. minder erwähnenswerte Erzeugnisse.

Die relative Bedeutung der »teuren« Produkte als Gelderwerbsmittel für die Bevölkerung und als Landeshandelsware lässt sich daran ersehen, dass in normalen Jahren eine Tonne Getreide ihrem Geldwert nach annähernd 4 Lispund Flachs oder Hanf, mehr als 3 Lidpund Hopfen, mehr als 2 Lispund Butter, 1 Tonne gesalzenen Strömlings, 2—2 1/2 Tonnen Teer und 1/4 Tonne gesalzenen Lachs entsprach. Im J. 1775, eines der fruchtbarsten Jahre jener Zeit, wurden nach Turku, dem Zentrum der fruchtbarsten Provinz und zugleich die wichtigste Getreidestadt Finnlands 18,000 Tonnen Gerste und Roggen gebracht, die ihrem Geldwert nach 36,000—45,000 Tonnen Teer entsprachen.

4. Das Getreide.

Seinem Wert nach steht das Getreide zwischen den »teuren« und »halbteuren« Produkten und soll es deshalb als eine »mittelteure« Gruppe für sich behandelt werden. Ackergetreide, das Resultat mühsamster Arbeit, von Wurzeläusrodung und gründlicher Bodensäuberung, von Entwässerung, von Bodenauflockerung und -aufpflügen, muss als »teures« Produkt bewertet werden, doch ging derart angebautes Getreide ausschliesslich ins Vorland. Im Innern des Landes dagegen war das Getreide ein Ergebnis reiner Waldnutzung, der Bodenschwendung und gehörte infolgedessen zu den »billigen« Produkten. Ende des 18:ten Jahrhunderts wurden 23,000—25,000 Tonnen so gut wie ausschliesslich aus geschwendetem Boden in Savo und Karjala gewonnenen Getreides in den Handel gebracht. Noch um 1830 herum war ein ganz überwiegendes Kontingent des angebauten Getreides Schwendungsprodukt, in gewissen Kirchspielen machte es bis 80 % aus (häufig 10—25 %; in den innersten Kirchspielen von Uusimaa stellenweise sogar noch ebensoviel!). Der grösste Teil von Häme bestand aus ebenso viel abgeschwendetem Boden. — Gebaut wurden Gerste und Roggen, Hafer nur sehr wenig, Weizen überhaupt noch nicht.

Die Karte S. 36 (rechts) zeigt das Schwendungsgebiet in Finnland an; tiefsschwarz gilt für die Zeit um 1830; das karierte Gebiet das Schwendungsgebiet etwa um 1750.

II Kapitel.

1. Das Teer.

Gustav Vasa hatte die Hegemonie Lübecks und der Hansa auf der Ostsee geknickt und dem wichtigsten Seefahrervolk von West-Europa, den Holländern und ihrem Teerbedarf die Häfen der Ostsee und Schwedens zugänglich gemacht. Die erste finnische Weltmarktware war das finnische Teer.

Die auf Ost-Indien und China gehenden Segelfahrzeuge der mächtigsten Kaufhäuser Englands, Frankreichs und Hollands, die Sklavenschiffe Afrikas, alle waren beinahe immer mit finnischem Teer gestrichen und letzteres glänzte am Bug der Fregatten von Tromp, de Ruyter, Drake und Nelson.

Das Teer gegen Ende der Teerkompagnieperiode.

Im Übergang vom Mittelalter in die Neuzeit werden von dem alten Schilderer der nordischen Länder, Olaus Magnus, das Teer und die Birkenrinde als die »wichtigsten Handelswaren des Nordens« nebeneinander gestellt. Zu jener Zeit war der Teerhandel in der Tat erst noch ganz unbedeutend, da aus den Grosshandelstädten Turku, Helsinki und Viipuri, die einzigen, welche hierbei in Frage kommen können, um 1550 herum jährlich knappe 1,000 Tonnen Teer, wovon aus Viipuri nur etwa 20—30 Tonnen, exportiert worden waren. Ende desselben Jahrhunderts war die Teerausfuhr bereits auf c. 10,000 Tonnen gestiegen und im J. 1640 repräsentierte die Teerausfuhr 50 % von der Gesamtausfuhr dieser drei Stapelstädte Finnlands, von welcher Menge $\frac{3}{4}$ allein auf Viipuri kamen. Das aus Schweden ins Ausland gebrachte Teer stammte so gut wie ausschliesslich aus Finnland, wo es im Innern des Landes (in Savo und Karjala) und in Pohjanmaa gebrannt wurde. — Um die Zubereitung des Teer im Hinblick auf seine Qualität zu kontrollieren und um den Auslandpreis möglichst hoch zu halten, übernahm der Staat, einem völlig richtigen merkantilen Organisations- und Zentralisationsprinzip folgend, den ganzen Teerhandel und überliess das Alleinrecht für den Verkauf von nördlich von der Linie Nevanlinna—Stockholm gebranntem Teer der Teerhandelskompagnie in Norrland. Diese wurde im J. 1661 von der reformierten Teerhandelskompagnie, 1672 von der neuen Teerhandelskompagnie und im J. 1689 von dem Teerhandelsverein abgelöst. Letzterer existierte dann bis zum J. 1712, in welchem Jahre der Beginn des Grossen Unfriedens dem Teerhandelmonopol ein Ende machte.

Auch die finnischen Stapelstädte machten, obgleich mit wenig Erfolg mannigfach, den Versuch das Teerhandelmonopol zu paralysieren oder sogar total ausser Kraft zu setzen. An diesen Bestrebungen nahmen ebenfalls die Städte Pohjanmaas, in denen sich der Teerhandel immer mehr zu zentralisieren begann, regen Anteil.

Der einheimische Teerhandel war derart organisiert, dass die Teerkompagnie die Verpflichtung hatte, für ein bestimmtes eingeliefertes »Quantum« Teer einen festen Preis zu erlegen, wohingegen sie für das über dieses »Quantum« hinaus gekaufte Teer einen, alle Jahr von neuem festgesetzten, niedrigeren Preis zahlte. Es wurde nämlich viel mehr Teer gebrannt und in den Handel gebracht als mit der Fixierung eines von der Regierung angestrebten, vorteilhaften, hohen Teerpreises im Auslande vereinbar war. Das »Quantum« galt anfangs nur für Pech — d.h. für veredeltes Teer — wurde jedoch seit 1665 auch auf gewöhnliches Teer ausgedehnt. Ein »Quantum« wurde auf 60,000 Tonnen (=5,000 Teerlasten) fixiert. Anfangs kaufte die Kompagnie alljährlich 96,000 Tonnen ein und 1693 bezahlte sie z.B. ihren Lieferanten für das »Quantum« Teer 72 Kupfertaler; für das, das »Quantum« übersteigende Teer dagegen nur 42 Kupfertaler.

Da die Teerkompagnie dafür Sorge trug, dass der Teerpreis im Aus-

lande konstant hoch verblieb, begann man in Frankreich, Polen, Archangelsk und Nord-Amerika (in Süd-Carolina) in Konkurrenz mit dem schwedischen Reich im eigenen Lande Teer zu brennen; da jedoch die Teer-Kompagnie über eine zentralisierte Monopolstellung verfügte, war sie imstande, durch Veränderung der Preise und dank ihrer grossen Teervorräte diese Konkurrenz unbeschadet zu ertragen und meistens auch zu beherrschen.

In den Jahren 1620—1630 wurden jährlich c. 36,000—42,000 Tonnen über den lokalen Eigenbedarf gebrannt. Hiervon kamen aus Pohjanmaa 20,000—25,000 Tonnen oder c. 55—60 % des gesamten in Finnland gebrannten Teers. Aus Innerfinnland kamen c. 10,000 Tonnen, aus Uusimaa c. 5,000—6,000 Tonnen, aus Süd-West-Finnland nur etwa 1,000 Tonnen. Bei der Rationierung des Teers auf »Quanten« wurde im J. 1666 das »Quantum« für Pohjanmaa auf 24,408 Tonnen, für Viipuri (bzw. das Innerland) auf 30,000 Tonnen, für Helsinki (Uusimaa) auf 3,600 Tonnen und für Turku (Süd-West-Finnland) auf nur 240 Tonnen, im ganzen also auf 58,428 Tonnen festgesetzt. Im J. 1680 war das »Quantum« ungefähr ebenso gross. Das »Quantum« in einigen schwedischen Teergebieten war 23,040 Tonnen. Im J. 1690 wurden aus Pohjanmaa 51,666 $\frac{1}{3}$ Tonnen, aus Viipuri 35,976 Tonnen, aus Helsinki (und Porvoo) 1,980 Tonnen, aus Turku 1,140 Tonnen (das Quantum aus Pohjanmaa machte kaum die Hälfte des Exports aus, in Viipuri war es nur um ein geringes kleiner als der Export) und aus Schweden 22,920 Tonnen (weniger als das »Quantum«) exportiert. Von 113,682 Tonnen Teer des ganzen Reiches lieferte Finnland im ganzen 90,762 $\frac{1}{3}$ Tonnen, von welchen 45.5 % auf Pohjanmaa kamen. Von der Gesamtteerausfuhr Finnlands fielen 97 % auf Pohjanmaa und Innerfinnland während auf das übrige Finnland nur etwa 3 % kamen.

Von Pohjanmaas Teerproduktion kamen nach Teer-»Quanten« berechnet aus dem Gebiet Vaasa—Kokkola 76 %, aus dem nördlichen Pohjanmaa 22 % und aus dem südlichsten Pohjanmaa nur 2 %. Im J. 1690 betrug die faktische Ausfuhr: aus Kokkola 14,670 Tonnen, aus Vaasa 9,979 $\frac{1}{2}$ T., aus Oulu 7,740 $\frac{1}{6}$ T., aus Raahe 6,371 $\frac{1}{2}$ T., aus Uusikaarlepyy 5,900 T., aus Pietarsaari 5,422 T. und aus Kristiinankaupunki 1,582 T., zusammen 51,666 $\frac{1}{6}$ Tonnen. Aus den drei benachbarten, späterhin ganz unbedeutenden Küstenstädten Mittel-Pohjanmaas: Kokkola, Pietarsaari und Uusikaarlepyy kamen 25,992 Tonnen oder 62 % der Gesamtproduktion Pohjanmaas.

Die links auf S. 36 sich befindende Kartenzzeichnung gibt eine Vorstellung von der Ausbreitung der Teerbrennerei-Zone während der Herrschaft der Teer-Kompagnie.

Den Volkssagen nach kann Mittel-Pohjanmaa als die Wiege und Entwicklungsstätte der Teerbrennerei angenommen werden.

Das Teer vom Grossen Unfrieden bis zum finnischen Kriege.

Schon um 1714—17 war der Teerhandel bereits wieder monopolisiert, da aber Finnland in jener Zeit unter der Oberherrschaft Russlands stand, hatte diese Monopolisierung weiter keine Bedeutung. Nach dem Grossen Unfrieden, während welchem die Bewohner Finnlands stark dezimiert worden waren, erholte sich das Land indessen sehr bald wieder, da der natürliche Reichtum desselben, der Wald, kaum unter dem Kriege gelitten hatte. Auch bedurfte es ja zum Teerbrennen keiner schwer zu beschaffenden Arbeitsgerätschaften. Bald war der durch den Grossen Unfrieden angestiftete Schaden gutgemacht und die früheren Verhältnisse im Lande in kurzer Zeit wiederhergestellt.

Inzwischen war die Abtretung des s.g. Alten Finnlands an Russland, durch welche Lappeenranta, die nach Viipuri führende, die Gewässer des Saima' und des Päijänne' verbindende »Wasserspforte«, gesperrt worden war, für die Teerproduktion von vernichtender Tragweite gewesen. Das Teer konnte von nun an nicht mehr auf diesem Wege auf den Markt gebracht werden, und als dann auch noch im Frieden zu Turku im J. 1743 der lange und beschwerliche »Umweg« über Hamina versperrt worden war, musste der Teertransport aus dem Saima-Päijänne-Gebiet vollends aufhören. Damit nahm denn auch das Teerbrennen in Mittel-Finnland ein Ende. Im Alten Finnland wurde es wohl noch weiter betrieben, doch auch hier nur in ganz geringem Ausmasse. Von nun an war es so gut wie ausschliesslich auf Pohjanmaa beschränkt; in Mittel-Finnland war es durch den gestauten Verkehr brach gelegt worden.

Im Rechenschaftsjahr 1736—37 wurden 15,342 $\frac{1}{2}$ Tonnen Pech und 51,062 Tonnen Teer (d.h. c. 73,000 s.g. Teertönnen) aus dem schwedischen Reiche ins Ausland exportiert, bald jedoch waren die Spuren des Grossen Unfriedens ausgemerzt und der durch die Sperre verursachte Verlust des innerfinnischen Teers durch die gesteigerte Teerproduktion Pohjanmaas reichlich wettgemacht. Im J. 1760 wurden 143,000 Teertönnen aus dem schwedischen Reiche auf den ausländischen Markt geschickt, im J. 1780 bereits 180,000 T., und im J. 1800 209,000 T. Das Aufhören des monopolisierten Teerhandels hatte auf den ausländischen Märkten heftige Schwankungen des Teerpreises und eine hiermit eng zusammenhängende Unsicherheit für die resp. Geschäftsleute und Bauern zur Folge. So z.B. erhielt der Bauer im J. 1780 36 Kupfertaler für eine Tonne Teer, 1787, nach einem jähen Fall des Teerpreises, nur 17—18 Kupfertaler und 9 Jahre später bereits wieder 38 Kupfertaler.

Um 1790 herum wurden aus Pohjanmaa jährlich 128,000—131,000 Teertönnen ausgeführt (alles Teer wurde via Schweden weiter in's Ausland befördert) und da der ausländische Teerexport Schwedens 1790—93 im Jahr durchschnittlich 162,000 Teertönnen betrug, stammten also nahezu 80 % des ausgeführten Teers aus Pohjanmaa (Schweden führte eigenes Teer ausser aus Kalmar und Kristiansstad auch in ansehnlichen Mengen aus den nord-schwedischen Städten Umeå, Piteå und Luleå, 1790

etwa 26,000 Teertonnen, aus). Die Städte Pohjanmaas transportierten jährlich durchschnittlich 128,000—131,000 und aus dem umliegenden Lande etwa 2,000—2,500 Teertonnen nach Stockholm. Aus Süd-Finnlands Städten gingen c. 3,000 Teertonnen nach Schweden; hierzu kamen dann noch aus dem Alten Finnland jährlich etwa 2,000 Tonnen. Vom Gesamtexport Finnlands — das Alte Finnland miteinberechnet — kamen also 95—96 % auf Pohjanmaa. Vor 150 Jahren, vor der Einführung des Verkehrszwanges und vor Abtretung des Alten Finnlands an Russland, war der Anteil Pohjanmaas am finnischen exportierten Teer nur 55—60 % gewesen.

Im Verlauf eines Zeitraums von 100 Jahren hatte Pohjanmaas Teerbrennerei sich geographisch »ausgeglichen« und zwar hatte sie sich vom Zentrum aus nach Norden und Süden ausgebreitet. Um 1690 herum betrug sie im Bezirk Vaasa—Kokkola 70 %, nördlich und südlich von hier resp. 27 % und 3 % der Gesamtproduktion Pohjanmaas, jetzt, um 1790, waren die entsprechenden Mittelwerte 55 %, 35 % und 10 %.

Die Karte S. 115 gibt die geographische Ausbreitung der Teerbrennerei um 1700 an: das schwarze Feld bezeichnet die Teerbrennerei-Zone Mitte 1750, das karierte Gebiet ihre Entwicklung gegen Ende des Jahrhunderts; die weisse Grenze im Westen ist die westliche Grenze jener Zeit und das schraffierte Feld bezeichnet die Gegenden von Süd- und Mittelfinnland, in denen Teer gebrannt wurde.

Da die schwedische Regierung befürchtete, dass das Teerbrennen und noch mehr als dieses das Abschwinden des Waldbodens und die Abholzung des Waldes letzteren derart schädigen könnte, dass dadurch die Beschaffung von Kriegsschiffsmaterial gefährdet würde, war sie darauf bedacht, durch strenge Kontrollmassnahmen und durch Einschränkung des Teerbrennens je nach Umfang des resp. Grundbesitzes, eine schonungslose Ausrottung der Wälder zu verhindern.

2. Die Holzwaren.

Ihrem Gewicht und Umfang nach um vieles billiger als das Teer, waren die Holzwaren, weswegen sich ihre Transportgrenze bedeutend näher der Küste befand. Im J. 1684 betragen die Transportunkosten einer Teertonne von Kokkola nach Stockholm c. 13 % des Teereinkaufspreises, von Brettern 53—59 % und 64—75 % vom Einkaufspreise eines Dutzend Planken. Anfang 1700 verkaufte der Bauer in Kristiinankaupunki eine Fuhre von 3 Tonnen Teer für 384 Öre, während ein Balken, der auch etwa auf einer Fuhre Platz hatte, 33—45 Öre, also nur c. $\frac{1}{10}$ der entsprechenden Teermenge kostete. Eine Fuhre Brennholz kostete nur $\frac{1}{20}$ — $\frac{1}{30}$ vom Preise einer Teerfuhre und lohnte es sich dasselbe nur aus dem südlichsten Pohjanmaa nach Stockholm zu transportieren. Diese im Verhältnis zu ihren Transportunkosten so sehr niedrigen Preise der Holzwaren hatten zur Folge, dass eine Sägeindustrie für den Vertrieb von Holzwaren über den privaten, lokalen Hausbedarf hinaus ausser-

halb der eigenen Heimat eigentlich nur in dem, dem Verkaufszentrum Stockholm am nächsten belegenen Süd-Finnland betrieben wurde. Die Bauern in Pohjanmaa begnügten sich meist mit altmodischen, 1-gatterigen, groblättrigen Sägen für den Hausbedarf, während es in Süd-Finnland eine grosse Anzahl moderner, mehr- und feinblättriger Sägemühlen gab, deren Besitzer Kaufleute, Stadtbürger und Hüttenbesitzer waren.

Die Karte S. 176 gibt die Verbreitung der verschiedenartigen Sägemühlen im Innern von Finnland um die Mitte von 1700 an. Die Halbkreise bezeichnen Sägemühlen für den Eigenbedarf, zu denen die mit Wellenlinien markierten Sägemühlenkomplexe an den Flussufern bei Vaasa, Pietarsaari und Kokkola gerechnet wurden. Die Doppelkreise sind Sägemühlen, über deren Konstruktion keine näheren Angaben zu Gebote standen, die aber keinesfalls grössere Bedeutung hatten, die grösseren Doppelkreise mit einem Punkt in der Mitte bezeichnen moderne Sägemühlen die mit s.g. »holländischen« Sägeblättern versehen waren.

Die Sägemühlenindustrie in Finnland war im allgemeinen in Süd-Finnland konzentriert. Sie kam hier verstreut an der Meeresküste vor, war aber an kein ganz bestimmtes umgrenztes Gebiet gebunden. Unter den, aus Süd-Finnland herstammenden Holzwarenprodukten verdient die uralte Latten- und Holzgefässindustrie Süd-West-Finnlands Uusikaupunkis und Raumas und deren Umgebung, besonderer Erwähnung, der Süd-West-Finnland seine Benennung »Scheffel-Finnland«, verdankt. Die Holzgefässe und Latten wurden mit eigenen Fahrzeugen in die alten Hansastädte des nord-westlichen Deutschlands gebracht. Dort wurden sie insbesondere bei Häuserbauten verwandt. Obgleich die Segelschiffahrt in's Ausland vor der Stapelfreiheit nördlich von Turku verboten war, war es den beiden genannten Städten gestattet, die beiden Holzprodukte in die deutschen Ostseestädte auszushippen.

Die stetige Abnahme der Holzwarenproduktion — speziell der Sägemühlenfabrikate — in Pohjanmaa im 18:ten Jahrhundert hing damit zusammen, dass der seit dem 17:ten und in dem drauffolgenden Jahrhundert sich so intensiv entwickelnde Schiffsbau und der damit eng verknüpfte gesteigerte Holzmaterialbedarf auf eine wirtschaftlich vorteilhafte Verteilung und Zentralisation der Arbeitskraft im Rahmen einer praktischen Entwicklung, verkehrsgeographischer Voraussetzungen und gesunder merkantiler Prinzipien in günstiger und effektiver Weise, zugleich ökonomisch ausserordentlich lukrativ einwirkten. Dank der geographischen Lage, der nur wenigen Häfen und der sich überquerend Wasser- und Landstrassen Pohjanmaas war hier die Voraussetzung zu einer Zentralisation und Arbeitsteilung gegeben, wie sie sonst in Finnland nicht wieder zu finden waren.

III Kapitel.

1. Der städtische Schiffsbau und Schiffsverkehr.

Bereits zu Anfang des 17:ten Jahrhunderts hatte sich in Pohjanmaa ein ganz besonders intensiver Schiffsbau zu entfalten begonnen. Woher

kam es nun, dass letzterer gerade in Finnland, das doch in wirtschaftlicher Hinsicht so weit hinter Schweden zurück war, einen so überraschenden Aufschwung nahm, ferner, warum er sich gerade in Pohjanmaa und nicht andererseits in Finnland konzentrierte, wo der Rohstoff durchaus nicht minder gut war als in Pohjanmaa das im Gegenteil weniger geeignete Häfen, als Süd-Finnland besass? Die Erzeugnisse Pohjanmaas Häfen waren, als vom Landtransport gänzlich unabhängig, keinem »Verkehrszwang« unterworfen. Nur ganz vereinzelte, für den Schiffsbau unumgängliche Rohstoffe, wie z.B. Mastbäume können »teuereren« Produkten zugerechnet werden. Bei den »billigen« Schiffsbaumaterialien, Brettern und Planken, konnte es sich nur um einen kurzen Landtransport, einem bei weitem kürzeren als z.B. beim Getreide handeln.

Der Schiffsbau basiert auf dem Schiffsverkehr, dieser seinerseits auf dem Verkehrsbedarf. Letzterer wird wiederum stets von der Menge der transportbedürftigen Waren und von der Länge des Transportweges abhängen. Allein das Vorhandensein einer Meeresküste ebenso wenig wie die Qualität und Mangel oder Überfluss an Häfen genügt nicht, um einen Schiffsverkehr in's Leben zu rufen. Schiffsbau und Schiffsverkehr eines Landes müssen einander bedingen, sofern nicht seitens der Regierung zur Förderung des einheimischen oder zur Unterbindung ausländischen Handels spezielle Massnahmen ergriffen werden. Zur Zeit der Hansa war bis zum Ausgang des Mittelalters der Handelsverkehr Schwedens mit dem Ausland ein ganz passiver, befand sich ganz und gar in der Hand der Hansa. Jahrhundertlang war in Schweden so gut wie kein Schiffsbau betrieben worden. Eine wie geringe Rolle er daselbst spielte, geht mit gewünschter Deutlichkeit aus der Beschreibung Olaus Magnus' »De septentrionibus gentibus« hervor.

Nun versteht es sich von selbst dass Finnlands Seeverkehr in weit weniger hohem Masse als derjenige Schwedens von der Hansa beherrscht war. Der Grund hierzu war einfach der, dass Finnland im Verlauf von Hunderten von Jahren, bis 1700, nicht nur an den Landkriegen Schwedens, sondern vor allem an den mit Schwedens Erzfeind, Russland, geführten Seekriegen teilnehmen musste. Schon allein deshalb musste es in Finnland eine gewisse Anzahl Fahrzeuge geben. An dem im J. 1452 von Karl Knutsson Bonde mit Dänemark geführten Seekriege nahm Finnland mit 45 grösseren Fahrzeugen teil und als Gustav Vasa sich zur Anschaffung einer Kriegsflotte für Schweden entschlossen hatte, berief er die meisten Schiffsbauer aus Finnland, da Schweden in Ermangelung einer eigenen geschickten Schiffsbauergilde bisher immer noch seine Fahrzeuge aus Lübeck, Bremen, Holland u.a.O. gekauft hatte. Auch Schiffsbauemeister berief Schweden aus dem Ausland, da es wenige im eigenen Lande gab. Charakteristisch ist übrigens die Tatsache, dass der erste Admiral des schwedischen Reiches, Klaus Erikson Fleming (1568—95) ein Finne war, der sich von Amts wegen vorzugsweise in Finnland aufhielt und nicht einmal die schwedische Sprache vollständig beherrschte. Bis zum Frieden von Stolbowa (1617) besass Schweden 6 verschiedene, perma-

nente, ständige Schiffsbau- und Reparationsstationen: Stockholm und Kalmar und in Finnland: Turku, Helsinki, Viipuri und Käkisalmi. Es ist bezeichnend, dass keine derselben sich in Pohjanmaa befand. Schon allein dieser Umstand ist ein sicherer Beleg dafür, dass es hier in jener Zeit noch nicht die geringste Andeutung zu einem geregelten Schiffsbau gab.

Neben den ständigen Hauptschiffsparken besass dann Schweden noch s.g. Werfte, »bankstäder«, für die Konstruktion und Ausbesserung von Kriegsschiffen, oft nur mit ganz geringer Arbeitskraft und auch diese manchmal nicht für ein Jahr fest angestellt, ja zuweilen überhaupt nur provisorisch beschäftigt. Solche Werfte gab es im schwedischen Reiche im ganzen 33, von denen 7 immer gleichzeitig im Gang waren. In Finnland befanden sich 11 davon, von diesen nur eine einzige in Pohjanmaa, in Pietarsaari eventuell noch eine zweite im benachbarten Kruunupyy. Die Schiffswerft von Pietarsaari verdankt ihre Existenz ganz speziellen Gründen: der König unterhielt nämlich feste und freundschaftliche Beziehungen zu einer in Pietarsaari ansässigen Familie, namens Fordell.

Die Karte S. 215 links enthält eine Übersicht über die Schweden gehörenden Schiffspärke (schwarzer Kreis) und Werfte (Kreuz) in Finnland unter Gustav Vasa und später bis zum J. 1634.

Ausser an den obengenannten Schiffsparken und -werften waren dann auch immer eine grosse Anzahl Finnen am Kriegsschiffsbau des schwedischen Reiches beschäftigt, denn die finnischen Zimmerleute erfreuten sich in Schweden einer lebhaften Nachfrage. Bereits unter Erik XIV und Johan III arbeiteten zahlreiche, aus Süd-Finnland einberufene Schiffszimmerleute im Schiffspark von Stockholm und in der Werft von Vestervik. Ein Beweis für die Bedeutung Süd-Finnlands für die schwedische Flotte ist ebenfalls die Tatsache, dass, als Gustav Adolf bei der Rekrutenaushebung eine Umbildung der Flottenmannschaft auf der Basis einer »Rotteneinteilung« vorschrieb, im J. 1623 aus Uusimaa 1, aus dem Regierungsbezirk Turku und Pori 1 und aus Åland ebenfalls 1 Matrosenkompanie von je 400 Mann, im ganzen also 1,200 Mann, ausgehoben wurden, während im gesamten übrigen schwedischen Reiche nur Uppland 1 Kompanie — also nur $\frac{1}{3}$ des aus Finnland gelieferten Kontingents zu stellen hatte. Erst im J. 1634 wurde dann diese Einteilung in Rotten auch auf die anderen Küstenstriche des Reiches ausgedehnt, mit Ausnahme von Pietarsaari, wo sie erst im J. 1674 durchgeführt wurde. — Die Kunde von der Schiffsbaugeschicklichkeit der Österbottnier war schon lange vordem nach Schweden gedrungen; das Admiralitätskollegium z.B. hatte bereits im J. 1672 dem Kriegskollegium einen Tausch vorgeschlagen, nach welchem die Bauern von Kruunupyy 30 Schiffsbauleute in die Stockholmer Schiffswerft gegen eine Anzahl schwedischer Rekruten in die Rotten von Kruunupyy in Uusimaa stellen sollten, so dass in jener Zeit die Finnen-Österbottnier etwa $\frac{1}{3}$ der Gesamtbesatzung im besagten Schiffspark ausmachten. Pietarsaari lieferte dann in der Folgezeit noch weitere 40 Zimmerleute in den gröss-

ten, späterhin aus Stockholm über Riga nach Karlskrona verlegten Schiffspark des Reiches.

Über den Bau von Kriegsschiffen stehen uns ältere Berichte zu Gebote als über den Bau von Handelsschiffen. Aus ersteren geht unzweifelhaft hervor, dass der Schiffsbau in Süd-Finnland Ende 1500 ausserordentlich hoch entwickelt war, höher als vor hundert Jahren im eigentlichen Schweden; dagegen war er in Pohjanmaa noch sehr im Rückstande. Finnland hatte ja damals noch kein grosses Bedürfnis nach einem lebhaften Schiffsverkehr — stieg doch seine Bevölkerung um 1550 auf nicht mehr als 240,000 Köpfe — da sowohl der Import (Salz), als auch der Export um den damaligen Handelsverkehrsansprüchen zu genügen nur sehr wenig Raum beanspruchten.

Gustav Vasa hatte sich ein unerschütterliches festes merkantilistisches Hauptziel gesteckt: die systematische Zentralisierung und Überführung des Handels und der Schifffahrt Schwedens in einheimische Hände, soweit dies im Bereich der Möglichkeit lag. Die aus dem Auslande eingeführten Waren wurden mit einem Zoll von 5 % belegt, den Stadtbürgern wurde anbefohlen, das Ausland besegelnde Schiffe zu bauen und aus Lübeck u.a. Orten wurden geschickte Kaufmänner einberufen, denen es oblag, den ungeübten städtischen Geschäftsmännern des eigenen Landes den Auslandhandel zu lehren. Diese Bemühungen des »Staatsreformators« Gustav Vasa waren von gutem Erfolg gekrönt. Und dies kam auch der auf dem Weltmarkt neu erschienenen Handelsware, dem Teer, zu statten. Der Transport desselben nahm viel Raum in Anspruch; bei seiner Ausfuhr aus Finnland um 1650 machte es bereits mehr als etwa 3,000 Schiffslasten (1 Schiffslast, schw. läst = 5,760 Pfund) aus; ferner verdankten die Handels- und Schifffahrtsorganisation des J. 1614, die Handelsverordnung des J. 1617, die neue Handelsordinantia des J. 1636 sowie die Zollbestimmungen der J. 1638 und 1645 sämtlich König Gustav Vasa ihren festen Grund. Den letztgenannten zufolge wurden auch die im eigenen Lande gebauten Handelsfahrzeuge je nach den zu erlegenden Zollabgaben in zwei Klassen eingeteilt: in ganz- und in halbfreie. Zu ersteren gehörten alle Fahrzeuge, die im Kriegesfall ihrem Umfang und Beschaffenheit nach als Kriegsschiffe Dienste leisten konnten und im Notfall mindestens mit 14 Kanonen bestückt werden konnten. Sie brauchten nur einen halb so hohen Zoll zu erlegen, wie die zu Kriegsschiffe untauglichen, halbfreien Fahrzeuge. — Die obenerwähnten Teerkompagnien arbeiteten ebenfalls nach ähnlichen Richtlinien der Entwicklung und Organisation. In dieser Beziehung blieb Süd-Finnland — auch aus verkehrsgeographischen Gründen — allmählich zurück, während die Reichshauptstadt, Stockholm, an Bedeutung und Einfluss stetig zunahm.

In demselben Masse wuchs auch Pohjanmaa aus gleichen Gründen an Bedeutung und Wohlstand. Im Eingang der Neuzeit betrug der jährliche Bedarf der Bevölkerung an Salz, des wichtigsten Konsumtionsartikels, etwa 1,700—1,800 Tonnen, was für die Einwohnerzahl in jener

Zeit ein Fahrzeug von etwa 100 Lasten oder eine entsprechende Anzahl kleiner Fahrzeuge voraussetzte, da es damals in Pohjanmaa kein einziges Fahrzeug von 100 Lasten gab. Der Schiffsraum, den die Ausfuhrartikel beanspruchten, war nur ein Bruchteil des, für den Import benötigten Raumes — nach 100—150 Jahren verhielt sich die Sache genau umgekehrt. In jener Zeit segelten die Kaufleute Süd-Finnlands mit ihren Schiffen nach Pohjanmaa, um die von hier zu erhaltenden wenigen Waren aufzukaufen und vermittelten den Salzverkauf via Stockholm hierher. Vor allem wurde damals in Pohjanmaa Lachs (aus den Flussmündungen der Tornio-, Kemi-, Ii- und Oulu-Gegend) gekauft, ferner Tran u.a. »essbare« Waren. Magnus Eriksson hatte schon im vierzehnten Jahrhundert den Einwohnern von Pohjanmaa das Anlaufen fremder Häfen verboten. Dieses Verbot wurde von Johan III erneuert und letzterer untersagte auch ausländischen Fahrzeugen, die Häfen von Pohjanmaa zu besuchen. Wohlgemerkt gab es in jener Zeit noch keine Städte in Pohjanmaa. Erst als Gustav Adolf im J. 1602 das Land bereiste, gründete er die ersten Städte in Pohjanmaa und zwar im J. 1605 Oulu, im J. 1606 Vaasa, ferner im J. 1620 Kokkola und Uusikaupunki. Raahe wurde im J. 1649 von seinem Nachfolger gegründet, Kristiinankaupunki im J. 1649 und Raahe im J. 1660. Da die betreffenden Plätze bereits lange vordem als Hafen- und Marktplätze benutzt worden waren, war die Gründung dieser Städte nur der Ausdruck einer durchaus natürlichen Entwicklung.

Infolge des obengenannten Verbots hatte die Verbindung mit den südfinnischen Kaufleuten ihren Zweck eingebüßt — der Handel mit Pohjanmaa brach um 1660 ab — und die Ordination vom J. 1636 machte dem Befahren des Bottnischen Meerbusens durch ausländische Fahrzeuge ein Ende. Dieser bildete nun auf etwa 150 Jahren hinaus das österbottische »Binnenmeer«. — Um 1600 herum nahm gleichfalls die einst so überaus lebhafteste Verbindung mit den »Permern«, den Bewohnern von Russisch-Karelien ein Ende, die in ihren leichten Booten aus Russisch-Karelien in die Lachshäfen gesegelt waren und allerlei »Kurzwaren« zum Verkauf mitbrachte, für welchen es noch 1650 in so südlicher Gegend wie Uusikaarlepyy spezielle »karelische Buden« gab.

Der durch die Teerproduktion und den Teerexport bedingte erfreuliche Aufschwung und die Zentralisierung des Schiffbaus im 17:ten Jahrhundert in Pohjanmaa zog die Häufung von Kapital und Wohlstand in Stadt und Land nach sich. Süd-Finnland war in dieser Hinsicht weniger glücklich und da die günstigen Konjunkturen in Pohjanmaa bis gegen Ende des 19:ten Jahrhundert anhielten, war dies gleichbedeutend mit einer Kapitalisierung materiellen und intellektuellen Wohlstandes in Pohjanmaa, im Vergleich zu dem Süd-Finnland weit zurück blieb.

Einfluss der Küstenformation von Pohjanmaa und Süd-Finnland auf die Entwicklung des resp. Schiffsverkehrs.

In geographischer Beziehung sowie seiner Bodenflächenformation nach unterscheidet sich Pohjanmaa insofern vom übrigen Finnland, als es im Vergleich zu diesem, was die Schifffahrt anbetrifft, eigentlich »verkehrsfeindlich« genannt werden kann, da die österbottnische Küste nur über ganz vereinzelte gute Häfen und Verankerungsplätze verfügt. Die Küste hier ist relativ flach, hat meerwärts eine sanfte Neigung und ist viel seichter als die Küste von Süd-Finnland. Nur an 25 Stellen hat das Meer in einer Entfernung von $\frac{1}{2}$ km von der Küste die Tiefe von 6 m, (die erforderliche Fahrstrassentiefe). Im Norden kommen zahlreiche Inseln vor, die jedoch dem Fahrwasser im Bogen vorgelagert sind. Die Strecke Raahe—Kokkola ist völlig inselfrei und der offenen See ganz ausgesetzt, zwischen Kokkola—Uusikaarlepyy wiederum erstreckt sich ein, an guten Häfenplätzen, obschon auch an Klippen und Untiefen, reiches, von den Schären geschütztes »Küstenmeer«. Nord- und südwärts von Vaasa befindet sich dann wieder ein reicher Insel-Archipelag, aber ist hier das Wasser seicht und steinig; dann folgt ein Küstenstrich mit einigen, durch Schären gut geschützten Einfahrten. Süd-Finnland hat eine ganz andere Küstenformation. An nur ganz wenigen Stellen bieten die Schären keinen Schutz, so dass man längs der Südküste von Koivistonsalmi, östlich von Viipuri, in geschütztem Fahrwasser bis nach Åland segeln kann. Nur bei Hango befindet sich eine einzige ausgesetzte Passage. Auf S. 257 befindet sich eine erläuternde Karte über diese Schärenfahrwasser, in der die um 1700 herum benutzten Schären-Routen schwarz eingezeichnet sind. Auf die 520 km lange Küste Pohjanmaas kommt eine Uferlinie von 958 km, was pro Küstenkilometer 1.89 Uferkilometer ausmacht. Süd-Finnland dagegen besitzt 2.74 Uferkilometer pro Küstenkilometer. — In einem, an das Admiralitätskollegium eingereichten Reisebericht über die Loots-Stations-Kontrolle äussert Kapitän Stiermann: »mit Fug halte ich dieses Fahrwasser (die Schäreneinfahrt von Vasa) für das allergefährlichste des ganzen schwedischen Reiches«. Noch im 19:ten Jahrhundert waren die Bewohner des südlich von Vaasa belegenen Korsnääs berüchtigte Küstenseeräuber, die in dunkler, stürmischer Herbstnacht die Segler durch falsche Signale in diese gefahrvollen klippigen Gewässer lockten, um dann die hier gescheiterten Fahrzeuge zu plündern. Als Charakteristikum für die gefährlichen Schären des Qvarkens, die einen Flächeninhalt gleich $\frac{1}{3}$ desjenigen von Åland besitzen, mag angeführt sein, dass es hier Anfang 1800 kein einziges Fahrzeug gab, das grösser als ein gewöhnliches offenes Fischer- oder Robbenboot gewesen wäre! In dieser Gegend wurde denn auch früher keine Handelsschifffahrt betrieben. Meer und Schären allein sind noch keineswegs eine genügende Vorbedingung für einen Seeverkehr.

Als sich im 17:ten Jahrhundert ein stetig zunehmender Teerexport und ein durch diesen bedingter intensiverer Seeverkehr auf Stockholm ent-

wickelte, der dank der Beschaffenheit und dem Gewicht der zu verfrachtenden Handelsware bedeutend massiver und besser gebaute Frachtschiffe voraussetzte, als es die damaligen Fahrzeuge von Süd-Finnland waren, begann man, um die klippenreiche, gefahrvolle Ostküste des Bottnischen Meerbusens zu vermeiden, quer über diesen auf die schwedische Seite hinüber und dann weiter an der offenen, aber bei weitem weniger riskablen Westküste zu segeln, wo hie und da geschützte Ankerplätze zu Gebote standen. Nicht selten fuhren die Schiffe auch direkt in die offene See, ohne den von der schwedischen Küste gebotenen Schutz zu benutzen. In bezug auf Haltbarkeit und Umfang konnten sich die Schiffe Pohjanmaas gut mit den derzeitigen Ozeanseglern messen. — Nur auf der Rückfahrt, wenn die Fahrzeuge so gut wie leer waren und es sich im allgemeinen nicht lohnte, Ballast zu nehmen, wo häufig Herbststürme wüteten, segelten die Schiffe an der Ostküste — die alte »Ostfahrstrasse« entlang. Da in jener Zeit weder Staat noch Kommune dazu verpflichtet waren, für Leuchttürme oder -baken Sorge zu tragen, — die alleinige Ausnahme bildete der Anfang 1700 errichtete Leuchtturm von Eckerö an der Westküste von Åland, der den aus der »Ostfahrstrasse« kommenden Pohjanmaa-Seglern den Weg weisen sollte —, machten sich die Stadtbewohner Pohjanmaas an den Bau und die Instandhaltung von Leuchttürmen und -baken an den gefährlichsten Stellen. So wurden im nördlichen Süd-West-Finnland die Leuchttürme von Reposääri und Lökö, ferner um 1650 der Leuchtturm vor Korsnäsi bei den gefährlichen Klippen von Halsö errichtet. Letzterer war der wichtigste und grösste Leuchtturm in Pohjanmaa. Als im Laufe der Zeit das Befahren der nördlich von Vaasa belegenen »Westfahrstrasse« immer allgemeiner wurde, beschlossen die nord- und mittelösterboitnischen Schiffer um 1750 in der Quarkenstrasse bei Holmö auf schwedischer Seite einen Leuchtturm bauen zu lassen. Da der Weg von der Küste Pohjanmaas nach Stockholm durchschnittlich 75 % länger als von Süd-Finnland und 180 % länger als von Süd-West-Finnland nach Stockholm war, der Winter mit seiner Eisdecke sich hier früher einstellte und länger dauerte, so leuchtet es ein, dass diese geographischen und klimatischen Bedingungen sowohl in quantitativer als qualitativer Hinsicht entscheidend auf die Entwicklung und Zentralisierung des Schiffsverkehrs Pohjanmaas eingewirkt haben müssen. Dank seinen natürlichen Voraussetzungen gewann Pohjanmaa einen gewaltigen Vorsprung vor Süd-Finnland.

Der Schiffsbau Pohjanmaas bis zum Grossen Unfrieden.

Erst als das Teer gegen Ende des 16:ten Jahrhunderts in Pohjanmaa als Exportware eine Rolle zu spielen begann, machte sich das Bedürfnis eines Verkehrs stark fühlbar. Dieses hatte dann seinerseits den Schiffsbau im Gefolge, anfangs nur zur Deckung des eigenen Bedarfs, woraus sich dann allmählich eine geregelte Schiffsbauindustrie und Schiffshandel entwickelte. Für die Provinz bedeutete dies einen überaus erspriesslichen

Erwerbszweig, der die Anhäufung von Kapital beförderte, während Süd-Finnland in dieser Hinsicht weit zurück blieb.

Mit ihrer Teerlast segelten Pohjanmaas Fahrzeuge nach Stockholm und anstatt die Schiffe dann wieder leer heimzukehren zu lassen, war es für ihre Besitzer vorteilhafter, sie in Stockholm preiswürdig zu verkaufen. Diese Segelschiffe waren gut gebaut, gross und widerstandsfähig, während die süd-finnischen Fahrzeuge, mit ihnen verglichen nachlässig gebaut und klein waren, so dass sie schon allein aus diesem Grunde nicht mit den Schiffen Pohjanmaas hätten konkurrieren können, selbst wenn dies überhaupt in Frage gekommen wäre, was so gut wie ausgeschlossen gewesen sein dürfte, da der Schiffsbau in Süd-Finnland in jener Zeit nur noch geringe Bedeutung hatte.

Durch die Familie Fordell war der Schiffsbau in Mittelösterbotten, in Pietarsaari, zuerst in's Leben gerufen worden. Dank vorhandener günstiger Konjunkturen breitete er sich dann von hier nach Kruunupyy, Kokkola und nach und nach auch anderwärts in Pohjanmaa aus. Er wurde indessen keineswegs in sämtlichen Kirchspielen Pohjanmaas betrieben, sondern konzentrierte sich teils infolge gewisser geographischer Bedingungen, teils gemäss den von der Regierung befolgten Zentralisationsprinzipien auf gewisse bestimmte Ortschaften, was ihm ebenfalls nur zum Vorteil gereichte.

Wie bereits hervorgehoben: den ersten Anstoss zum Schiffsbau gab das Bedürfnis nach Kriegsschiffen. Ausser Pietarsaari wurde um 1600 herum auch Kruunupyy, die einstmalige Unterpfarre von Poras, und in dieser Juoksenholm, eine im 19:ten Jahrhundert bereits völlig verlandete Insel, das Zentrum für den Schiffsbau. Hier entstand zuerst eine Art Kriegsschiffsdocke, in welche aus Stockholm Werkmeister gesandt wurden und wo nicht nur die lokalen Einwohner sondern ebenfalls solche der benachbarten Kirchspiele allerhand nützliche und wichtige Handgriffe von den Stockholmern erlernten. In der Zeitspanne 1675—1705 baute ein einziger Schiffsbaumeister in Kruunupyy für die schwedische Regierung 67 Fahrzeuge. Der gute Ruf der Schiffsbaumeister Pohjanmaas, besonders der des »Küstenmeeres«, drang im 17:ten Jahrhundert bis nach Viipuri, so dass, als hier die Produktion und der Export von Balken und gesägten Holzwaren derart gestiegen war, dass ihr Transport die Anschaffung neuer Schiffe unumgänglich machte, von hier aus die briefliche Anfrage nach Pietarsaari gerichtet wurde, inwiefern die Möglichkeit bestände, aus letztgenanntem Orte Schiffszimmerleute nach Viipuri zu erhalten und im J. 1692 wendet sich der Gouverneur des Verwaltungsbezirks Viipuri an den König mit einem Dankeschreiben für die Erlaubnis, Schiffsbaumeister und -zimmerleute aus Pohjanmaa zu verschreiben.

Aus Dokumenten jener Zeit geht hervor, dass gegen Ende des 17:ten Jahrhunderts Fahrzeuge aus Pohjanmaa bis nach Tallinna, Hudikswall u.a. verkauft wurden.

Um die Qualität der Handelsschiffe zu erhöhen, speziell um im Fall von Krieg leicht die Umwandlung in Kriegsschiffe bewerkstelligen zu

können, verordnete der König im J. 1685, dass die Handelsschiffe soweit möglich kraweel- anstatt wie bis dahin klinkerweise gebaut werden sollten.

Um der »unnützen und schädigenden« Waldnutzung einen Riegel vorzuschieben — allem Anschein nach mit besonderer Rücksicht auf den Materialbedarf für Kriegsschiffe — wurden auf Betrieben der Gouverneure von Pohjanmaa dem Bau von Fahrzeugen zum Verkauf nach Stockholm auf alle erdenkliche Weise Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Der Schiffsbesitzer musste sich beim Magistrat ein Attest darüber ausstellen lassen, dass sein Schiff unbrauchbar geworden war oder Schiffbruch erlitten hatte und dass er zur Verfrachtung seiner eigenen Handelsware ein neues Fahrzeug brauchte u.s.w. Auch mussten die Erbauer der Fahrzeuge einen Eid darauf ablegen, dass sie das betreff. Fahrzeug sorgfältig, ohne Lug und Trug, bauen würden oder gebaut hatten. In solchen Sachen verstand Gouverneur Grass keinen Spass. In der 7.-Jahrperiode 1687—93 verteilen sich die bewilligten Gesuche wie folgt: Kokkola 57, Pietarsaari 13, Uusikaarlepyy 4, pro Jahr also im Durchschnitt 14. — Nach dem Ableben von Gouverneur Grass hörten diese Gesuche sofort auf. Im Herbst des Jahres 1707 griff Gouverneur Clerck die Sache von neuem an und erstreckte den Gesuchszwang zur Erlaubnis von Schiffsbauten auch auf Vaasa und Kristiinankaupunki. — Oulu und Raahel blieben vorläufig noch verschont, weil hier der Schiffsbau nicht so »übertrieben und unnütz« war. Wie unter Grass, waren auch unter Clerck diese Gesuche nur unvollständig. Während der Drei-Jahr-Periode 1707—1709 bewilligten die Magistrate folgende Anzahl von Gesuchen: Kokkola 27, Pietarsaari 6, Vaasa 4, Kristiinankaupunki 4 und Uusikaarlepyy 1, im ganzen 42, pro Jahr also durchschnittlich etwa 14. Demgemäss wurden in Kokkola allein mehr Fahrzeuge gebaut, als in allen anderen Orten zusammen.

Augenscheinlich steckten diese Schiffsbauer-Händler bei den für Stockholm gebauten Fahrzeugen einen etwa 100-%igen Gewinn in die Tasche und auch Bauern und Schiffsbauemeister hatten einen pekuniären Vorteil bei ihrer Arbeit. Das Rohmaterial kostete so gut wie garnichts. Hierdurch geriet das Geld in Zirkulation und neben dem Teereinkommen häufte sich beim Bauer und Bürger Pohjanmaas Kapital an.

In jener Zeit baute man Schiffe nicht nach Plänen. Bei der Aufsetzung des Schiffsbaukontraktes wurden die Dimensionen, Länge, Breite, Tiefe des Fahrzeugs, Höhe und Form des Deckes u.dgl. festgesetzt. In dieser Beziehung nahm man es jedoch nicht allzu genau: geriet das Fahrzeug einige Fuss länger oder kürzer als im Kontrakt vorgeschrieben war, so wurde dementsprechend die vereinbarte Akkordsumme einfach vergrössert oder geschmälert.

Der Schiffsbau von der Zeit des Grossen Unfriedens bis zum Finnischen Kriege.

Der Grosse Unfrieden hatte wie gesagt, einen lähmenden Einfluss auf das wirtschaftliche Leben im Reiche ausgeübt. Im J. 1723 entsprach der

Jahresexport einem Werte von 6,140,000 Reichstalern während er vor dem Kriege unter der Regierung König Karl XII 12,720,000 Reichst. betragen hatte. Der Import im J. 1723 war 9,650,000 Reichstaler gegen 9,950,000 Reichstaler unter Karl XII, unterstieg also den Export mit 2,770,000 Reichst. Das Wirtschaftsleben Schwedens erholte sich jedoch bald wieder und hatte binnen kurzem seinen ehemaligen Stand erreicht. Nach dem im J. 1724 erlassenen Produktplakat war es fremdländischen Fahrzeugen nicht mehr gestattet nach Schweden — auch nicht in die Freihäfen — andere Handelswaren als Erzeugnisse des eigenen Landes und der eigenen Kolonien zu bringen und im J. 1748 wurde ein von 1750 an geltendes Verbot gegen die Ausfuhr schwedischer Holzwaren auf ausländischen Schiffen erlassen, die bis dahin so gut wie ausschliesslich diese Ausfuhr vermittelt hatten.

Diese Bestrebungen wurden dann auch noch dadurch gefördert, dass es vom J. 1729 ab Schweden gelang, mit Nord-Afrika, Algier, Tripolis u. a. Seeräuberstaaten der »Barbaresken« Verträge zu schliessen, wenn nicht gar freundschaftliche Beziehungen einzuleiten. Durch Zahlung von Bestechungsgeldern in Form von Kanonen, u. dgl., durch die Erlegung von Abgaben und durch Ausrüstung der schwedischen Segelschiffe mit besonderen »Pässen«, die sie als Schweden angehörend auswiesen, verstand es Schweden, seine Schiffe vom Gekapertwerden durch die »Barbaresken« sicherzustellen. Die grossen Seemächte Europas vermochten nicht einmal mit Waffenmacht ihre Handelsfahrzeuge vor den flinken, stark bemannten und bewaffneten Räuberschiffen im Mittelmeer zu schützen; diese drangen sogar bis in den atlantischen Ozean und zuweilen bis in die Nordsee ein.

Ausserdem hatte Schweden dann auch noch gute Verbindungen mit dem jüdischen »Weizentrust« Busnah & Bacri angeknüpft, der eigentlich Algier beherrschte und in ganz Europa weitverzweigte und freundschaftliche Beziehungen unterhielt.

Die Salzschiffe mussten unbedingt mit einem »Algier-Pass« versehen sein und trugen in hohem Masse zur Hebung der ausländischen Segelschiffahrt Schwedens bei. Im J. 1739 waren 136 schwedische Fahrzeuge (10,335 Lasten) mit solchen Pässen ausgerüstet und die Anzahl derselben stieg im J. 1800 auf 624 Fahrzeuge (53,128 Lasten).

Das Diagramm S. 322 gibt die Anzahl der »algerischen Pässe« von 10,000 Lasten in den J. 1766—1808 für Schiffe aus Finnland (die schwarze, dicke, gebrochene Linie) aus Süd-Finnland (die feine gebrochene Linie) und aus Pohjanmaa (die punktierte Linie) an.

In den Kriegsjahren, während welcher sich England und Frankreich bekämpften und Nord-Amerika sich von England lossagte, verhielt sich Schweden neutral, wodurch es die Gewässer der sich bekriegenden Staaten unbehindert besegeln konnte. Dieser Zeitraum bezeichnet eine ganz besonders hohe Blütezeit für den Schiffsverkehr und den Schiffsbau Schwedens. In jener Zeit hielten die schwedischen Schiffe den Frachtverkehr in der ganzen Welt aufrecht und besegelten nicht selten lange

Zeit ununterbrochen die Weltmeere, wobei sie bedeutende Summen an Frachtgeldern verdienten. Stockholm besass z.B. zurzeit des amerikanischen Freiheitskrieges, im J. 1783 eine Handelsflotte von 277 Fahrzeugen (26,019 Lasten) und eine Mannschaft von 3,394 Personen; die Stapelstädte des Reiches verfügten zusammen über 970 Fahrzeuge (70,000 Lasten) und 9,700 Seeleute.

Als im J. 1765 die österbottnischen Städte nach hartnäckigem Kampfe sich das Stapelrecht erzwingen hatten, das die meisten südfinnischen Städte bereits besaßen, m.a.W. die Erlaubnis erhielten, mit ihren Schiffen auch das Ausland zu befahren, wodurch der Bottnische Meerbusen aufhörte, ein »Binnenmeer« zu sein, übte dies weiter keinen nennenswerten, jedenfalls keinen negativen Einfluss auf die Qualität und den Umfang, ja nicht einmal auf die Anzahl der österbottnischen Schiffe aus. Die Bewilligung dieses Stapelrechts war nur die formelle Anerkennung einer natürlichen Entwicklung und keineswegs eine »Revolution«. Die österbottnischen Fahrzeuge waren schon immer so vorzüglich und stark gebaut gewesen dass sie, sofern es ihr Besitzer für nötig hielt, unbeschadet an Stockholm vorbei in die Nordsee und in den atlantischen Ozean segeln konnten. Es gab damals österbottnische Seemänner, die auf schwedischen oder finnischen Fahrzeugen die Weltmeere durchkreuzt hatten und österbottnische Schiffsleute fanden mit Hilfe der Seekarten und -bücher den Zugang in bis dahin unbekannte Gewässer. Schon um 1600 gab es Kompassse auf den österbottnischen Segelschiffen und seit der Blütezeit des österbottnischen Schiffsbaus, um 1700 herum, war man mit der Hantierung von allerhand nautischen Instrumenten vertraut.

Das Diagramm S. 207 zeigt die Verteilung verschiedener Sondergebiete in Finnland im 18:ten Jahrhundert. Die senkrechte dichtere Schraffierung bezeichnet das Schiffsbaugebiet; das karierte Feld das Sägemühlen- und Stockgebiet; das karierte und schräggestreifte Feld das Sägemühlen-, Hülten- und Schiffsbaugebiet; das schwarze Feld das Teergebiet und schliesslich das gesperrt senkrecht schraffierte Feld das Schwendungs- und Buttergebiet.

Verwaltungsbezirk Viipuri.

Nachdem das Alte Finnland, der süd-östliche Teil von Karjala, im Frieden von Uusikaupunki im J. 1721 an Russland abgetreten worden war, verloren die Gesetze und Bestimmungen, die bis dahin einheimische Schiffsbauer und Monteure gegen ausländische Konkurrenz geschützt hatten, alle Gültigkeit. Zugleich ging Viipuri seiner Verbindung mit dem Teerproduktionsgebiet in Innerfinnland verlustig, was seinerseits wieder der Teerbrennerei im Innern des Landes ein Ende machte und teilweise lähmend auf Viipuri zurückwirkte. Die Stadt wurde jedoch durch ihren freien Holzexport reichlich für den erlittenen Teerverlust entschädigt. Zurzeit der während des nordamerikanischen Freiheitskrieges herrschen-

den günstigen Konjunkturen hatte Viipuri sich 6 eigene Fahrzeuge verschafft, die es allerdings nach dem Aufhören dieser Konjunktur bald wieder verlor, so dass es im 19:ten Jahrhundert nur im Besitze von einigen wenigen unbedeutenden Galeäsen, Yachten und Schleppkähnen war. Die Holzwaren wurden aus Viipuri ausschliesslich durch ausländische, vorzugsweise englische Fahrzeuge verfrachtet.

Um einer totalen Ausrottung des Waldes vorzubeugen, verbot die russische Regierung im J. 1798 ausser auf den Donationsgütern alles Fällen von Bäumen im Verwaltungsbezirk Viipuri. Natürlich lähmte dieses Verbot den Holzwarenxport und brachte ebenfalls den Auslandhandel dieses Bezirks zum Verlöschen.

Süd-Finnland.

Seit der Herrschaft der Teerkompagnie war die Ausfuhr aus den Stapelstädten so gut wie ausschliesslich durch fremde, vorzugsweise holländische Fahrzeuge vermittelt worden. Als nun durch das Importplakat vom J. 1725 die Salzeinfuhr durch fremländische Schiffe nach Finnland nicht mehr gestattet war, sah man sich in Süd-Finnland gezwungen, entweder sich das Salz via Stockholm zu verschaffen oder aber, da man in jener Zeit den Schiffsbau bereits verlernt hatte, sich aus Pohjanmaa für den Eigenbedarf Salzschiffe zu bestellen, bis man wieder imstande war, sich eigene Fahrzeuge zu bauen. Im J. 1732 wurde in Turku die erste süd-finnische Schiffswerft gegründet. Späterhin kamen dann auch in Lowisa und Helsinki Werfte hinzu. In den Provinzstädten Porvoo und Tammissaari waren nur selbstangefertigte, kleine Schärenfahrzeuge im Gebrauch, die von den Stockholmfahrern Finnlands tief verachtet wurden. Die Städte des »Latten«-gebiets, Uusikaupunki und Rauma, betrieben ihre Schifffahrt in altgewohnter Weise weiter.

Wie schon hervorgehoben, gab das Importplakat vom J. 1748 *notens volens* den Impuls zum einheimischen Schiffsbau in den Stapelstädten von Süd-Finnland. Den Anlass hierzu gaben also nicht der natürliche Verkehrs- und Schiffsbedarf von Süd-Finnland, sondern vielmehr die Zwangsvorschriften der schwedischen Regierung zur Beförderung einer einheimischen Industrie.

Die Diagramme S. 319 und 321 geben einen Begriff von dem Umfang der Handelsflotten und ihrer jeweiligen Trächtigkeit. — Auf S. 319 steht zuoberst die Stockholmer Handelsflotte im J. 1783—1807, weiter unten die Handelsflotte von ganz Finnland. Dann folgen (schwarze Linie) die Entwicklung der Handelsflotte von Süd-Finnland und die der österbottnischen Handelsflotte (punktierte Linie). Aus dem Diagramm S. 321 ist die Lastigkeit der mit Freibriefen ausgestatteten, in Pohjanmaa neugebauten Fahrzeuge (0—10,000) in den J. 1760—1808 zu ersehen (schwarze Linie); ferner die der »Küstenstädte« (punktierte Linie) und der in den übrigen Pohjanmaas Städte gebauten Schiffe (feine gebrochene Linie).

Am Fusse derselben Seite ist die Trächtigkeit der mit Freibriefen ausgestatteten neuen, in Finnland (schwarze, gebrochene Linie) in Pohjanmaa (punktirte Linie) und in Süd-Finnland (feine gebrochene Linie) in denselben Jahren gebauten Fahrzeuge angeben.

2. Der Wettbewerb der Städte bei der Segelschiffahrt. Bauer, Hütten- und Sägemühlenbesitzer, Adel und Beamte.

In Süd- und Süd-West-Finnland hatte die von Landbauern betriebene Schiffahrt ein recht stattliches Ausmass erreicht. Hierzu hatten vor allem die geographischen Verhältnisse, und die längs der Küste dieses Gebiets belegenen guten Hafenplätze beigetragen. Die den Stapelstädten bewilligten Privilegien konnten diese Schiffahrt nicht beeinflussen, da die Bauern das Segelrecht nach Stockholm behielten.

Bezeichnend für die in Pohjanmaa stattgefundene Zentralisation der Kräfte ist der Umstand, dass um die Mitte des 18:ten Jahrhunderts nördlich von Kruunupyy von den Bauern keine Schiffahrt auf Stockholm betrieben wurde. Mit Ausnahme der südlichsten Küste Pohjanmaas, von wo aus speziell Brennholz nach Stockholm hinüber gebracht wurde, war sie auch südlich von Kruunupyy nicht der Rede wert. Die heimkehrenden Schiffe brachten dann Salz, Tabak, Eisen u.dgl. mit. Der auf die Bauern kommende Exportanteil stieg um die Mitte des 18:ten Jahrhunderts auf nicht mehr als $2\frac{1}{3}$ % des städtischen Export, dagegen war der Import seinem Werte nach relativ grösser, da es sich hierbei zumeist um Salz und Tabak handelte, die im Vergleich zu ihrem Wert nur wenig Raum beanspruchten. Er betrug etwa 15 % des nach den Städten eingeführten Warenwerts.

Wie unentwickelt in Pohjanmaa die Bauerschiffahrt war, geht daraus hervor, dass obgleich von der 1,200 km langen Küstenlinie Finnlands 40 % in Pohjanmaa liegen, in J. 1830 nur etwa 7.8 % aller Bauernfahrzeuge des Landes in Pohjanmaa zu Hause waren. Und zudem waren die Bauernschiffe Pohjanmaas auch noch kleiner als die südfinnischen Fahrzeuge, da ihre Trächtigkeit nur auf etwa 3.8 % stieg.

Schliesslich wäre dann noch von sonstiger ausserstädtischen Schiffahrt der von den Hüttenbesitzern Süd-Finnlands und an gewissen Plätzen von Sägemühlenbesitzern betriebenen Schiffahrt Erwähnung zu tun. — Dank der in Pohjanmaa herrschenden geographischen Bedingungen gestaltete sich hier die Arbeitsteilung und -zentralisation wirtschaftlich um vieles vorteilhafter als in Süd-Finnland.

IV Kapitel.

Enthält im grossen Ganzen sich aus dem Vorgesagten ergebende Schlussfolgerungen.

Painovirheitä.

- Siv. 11 12. rivi alh. on Haminan, p. o. Turun
» 12 17. rivi ylh. on Haminan, p. o. Turun
» 28 17. rivi alh. on Haminan p. o. Turun
» 29 1. rivi alh. on Haminan p. o. Turun
» 36 6. rivi ylh. on Kulmalahti p. o. Kuhmalahti
» 52 3. riv. alh. on Junelius, p. o. Juvelius, sama virhe esiintyy lukuisasti myöhemminkin.
» 65 3. rivi ylh. on punkien, p. o. pungeista
» 115 6. rivi alh. on Haminan, p. o. Turun
» 116 11. rivi ylh. on Konginkankaalla, p. o. Pylkönmäellä
» 128 7. rivi ylh. on Haminan, p. o. Uudenkaupungin
» 142 3. rivi ylh. on Haminan, p. o. Turun
» 145 13. rivi alh. on oskeissaan, p. o. uiskoissaan
» 148 13.—14. rivit ylh. on Haminan, p. o. Turun
» 149 14. rivi ylh. on hopea, p. o. kupari
» 151 2. rivi ylh. on hopeatalareissa, p. o. kuparitalareissa
» 180 9. rivi ylh. on vähitellen, p. o. väheten
» 192 20. rivi alh. on Näse-, p. o. Näse-
» 193 11.—12. rivit ylh. on Kannuskosken, p. o. Tammerkosken
» 196 18.—19. rivit alh. on hoikasta päästä, poistetaan!
» » 17 rivi alh. on 100—120, p. o. sadalta, s. o. 120:stä
» » 12.—13. rivit alh., poistetaan lause: Sitä . . . selittää.
» 197 19. rivi alh. on viety, p. o. vietiin
» 198 10. rivi ylh. on Tulholma, p. o. Tukholma
» 213 10. rivi alh. on Kalmarin, p. o. Kalmarin.
» 214 13. rivi alh. on laivatarhan, Munkkiniemen, p. o. laivatarha.
Helsingin luona oli Munkkiniemen laivatarha
» 231 12. rivi alh. on Pohjan-, p. o. Pohjois-Pohjan-
» 246 1. rivi alh. on 1., 3. 1667 ja 26. li. 1672, p. o. 13. 3. 1667 ja 26. 10. 1762
» 278 11. rivi alh. on Ehypter, p. o. Egypter
» 280 8. rivi alh. on Bärögskatan p. o. Bergööskatan
» 281 2. rivi ylh. on maineessa, p. o. maineensa
» 332 3. rivi alh. on Rosenin, p. o. von Rosenin, sama virhe myöhemminkin.
» 340 17 rivi alh. on pelkot, p. o. pelkat
» 344 7. rivi alh. on Bonsdorff, p. o. von Bonsdorff
» 345 6. rivi alh. on Eurajoensuun p. o. Eurajoen
» 348 6. rivi ylh. on von Pettersen, p. o. af Pettersen
» 360 12. rivi alh. on Haminan, p. o. Turun
» 366 10.—11. rivit alh. on Haminan, p. o. Turun
» 369 1. ja 2. rivin ylh. väliin: Agricola, Anders — Gadd, Pehr Adrian, Övålduge tankar om jordens svedande och kyttande i Finland, Turku 1753.

- Siv. 369 2 rivi ylh. poistetaan kokonaan, sijaan: Appelgren, Gustaf Reinh., Oförgräpelige tankar om landtbrukets uphjelpande uti Paidamosokn i Cajana-borgs län, Turku 1775.
- » » 3. rivi ylh. on Aspegren, Hans Henrik, Försök, p. o. Aspegren, Hans Henric — Kalm, Pehr Försök
- » » 20. rivi alh. on Brander, N. C., Undersökning, p. o. Brander, N. C. — Gadd, Pehr Adrian, Undersökning
- » 370 6 rivi ylh. on Chydenius Jakob — Fabrell, Samuel, p. o. Chydenius, Jakob — Kalm, Pehr
- » » 21. ja 22. rivin alh. väliin: Fennia, Helsinki 1899, 1915.
- » » 6. rivi alh. on Cowinius, Iwar p. o. Gowinius, Swen
- » 371 13. ja 14. rivien väliin: Historiallinen arkisto, Helsinki 1868, 1876, 1894 sekä Historisk tidskrift, Tukholma 1882.
- » » 19. rivi ylh. on Junelius p. o. Juvelius
- » » 18. rivi alh. on Kreander, Salomon — Acrenius Johan, p. o. Acrenius, Johan — Kreander, Salomon
- » » 3. rivi alh. poistetaan, sijaan: Mathesius, Petrus Nicolaus — Grönwall, Andreas, Dissertatio geographica de Ostrobotnia, Upsala 1734.
- » » 372 3. rivi ylh. on Nikander p. o. Nicander
- » » 7. ja 8. rivien ylh. väliin: Palmén E. G., Politiska skrifter af Andreas Chydenius med en historisk inledning, Helsinki 1880.
- » » 8. rivi ylh. poistetaan, sijaan: Pazelius, Mathias — Mennander, Carl Fredric, Anmärkningar om äng- och åkerskötsel i Österbotn,
- » » 9. rivi alh. on Sundelius, p. o. Sundelin
- » » 7. ja 8. rivi alh. väliin: Suomi, Helsinki 1866.
- » » 6. rivi alh. on Jakobatads, p. o. Jakobstads
- » 373 sivun yläpuolelle: Todistuskappaleita Suomen historiaan. Julkaissut Suomen historiallinen seura, Helsinki 1899.
- » » 2. ja 3. rivin ylh. väliin: Underrättelser från kejserliga finska hushållningssällskapet (U. fr. k. f. h. s.), Turku 1815.







