

**TURUN JA PORIN LÄÄNIN TALONPOIKAIS-
PURJEHTIJOIDEN VENÄJÄN-MATKAT
1840- JA 1850-LUVUILLA**

Kirjoittanut PÄIVIÖ TOMMILA

Kuluvan vuoden (1963) keväällä ilmestyneessä suuri-
töisessä väitöskirjassaan KAUKO JOUSTELA on useassa
kohdin kaivannut yksityiskohtaisia numerotietoja Venä-
jälle suuntautuneen talonpoikaispurjehduksen intensiivi-
syydestä 1800-luvun alkupuoliskolla.¹ Viralliset kauppä-
tilastothan eivät uhraa saraketilaansa maalaispurjehti-
joille eikä heidän matkoistaan ole valmiita luetteloita
arkistojen hyllyiltä juuri saatavissakaan. Kuitenkin talon-
poikaispurjehduksesta löytyy verraten runsaasti lähde-
tietoja, mikäli paneutuu lähemmin tutkimaan kysymystä.
Koska se ei toisaalta ole ainakaan toistaiseksi ollut min-
kään laajemman erikoistutkimuksen kohteena, eivät kaikki
hyödylliset lähderyhmät ole joutuneet tutkijoiden tietoi-
suuteen. Tällainen tutkimukselta ja tohtori Joustelaltakin
arkiston kätköön jäänyt lähderyhmä on Turun ja Porin
läänin lääninhallituksen arkiston kokoelmissa oleva luet-
telo niistä passeista, jotka 1840- ja 1850-luvuilla annettiin
Venäjän satamiin lähteville talonpoikaispurjehtijoille.²

¹ KAUKO E. JOUSTELA: Suomen Venäjän-kauppa autonomian ajan
alkupuoliskolla vv. 1809—65. Helsinki 1963 s. 111—12, 274—85 ja 291.

² Journal öfver Pass, utfärdade ät Skeppare, hvilka begifvit sig med
inhemska Lantmannavaror till Ryska Orter 1841—65. Turun ja Porin läänin
lääninkanslian arkisto, Turun Maakunta-arkisto (TMA).

Nämä laivapassiluettelot alkavat vuonna 1841 ja sisältävät tiedot Venäjän satamiin lähtevien talonpoikaisalusten nimistä, suuruudesta, kotipaikoista, määräsatamista, kapteeneista, miehistön vahvuudesta sekä lastin laadusta ja suuruudesta. Krimin sotaan eli vuoteen 1853 saakka luettelot tarkkaan ilmoittavat kaikki mainitut tiedot. Sodan jälkeen niiden lähdearvo vähenee, sillä nyt tyydyttiin useimmiten vain ylimalkaisesti merkitsemään lastin laatu puhumatta sen suuruudesta mitään. Luettelot päättyvät kesken vuotta 1865. Entä sisältävätkö ne kaikki Venäjän satamiin purjehtineet alukset? Yhden pitäjän, Taivassalon, laivojen kohdalla suoritettu vertailu normaaleihin passiluetteloihin, joihin on merkitty laivurit ja heidän miehistönsä, kylläkin osoittaa, että laivapassiluettelo on yhtäpitävä ensiksi mainitun kanssa koko tarkasteltavana ajanjaksona,³ mutta toisaalta kruununvoutien kertomuksista käy ilmi, että mm. Ala-Satakunnan kihlakunnasta purjehdittiin Venäjän satamiin ainakin 1850-luvun loppuvuosina ahkerammin kuin mitä laivapassiluettelot osoittavat.⁴ Kruununvoutien 1847 keräämät tiedot sanotun vuoden purjehdusmatkoista eroavat myös jossain määrin laivapassiluettelon tiedoista.⁵ Uskottavaa kuitenkin on, että passiluettelo ainakin ennen Krimin sotaa sisältää tiedot suurin piirtein kaikista niistä purjehtijoista, jotka lähtivät kotimaakunnan satamista.

³ Lähteille matkustajille annettujen passien luettelo 1841—65. Turun ja Porin läänin lääninkanslian arkisto. TMA. Vain 1844 on normaaleihin passiluetteloihin merkitty yksi laiva enemmän kuin laivapassiluetteloihin. Todennäköistä on, että ko. laivuri ei todellisuudessa lähtenytkään matkalle, vaikka oli tavallisen passin hankkinut.

⁴ Esim. v:n 1857 Ala-Satakunnan kruununvoudin kertomus ilmoittaa 5 laivan tehneen Venäjän-matkan, mutta laivapassiluettelo tietää niitä vain 2. Kr.voudin kertomus. Bilagor till årsberättelser 1851—59. Turun ja Porin läänin lääninkanslian arkisto. TMA.

⁵ Luetteloja laivoista ja merimiehistä 1847. Finanssitoimituskunnan arkisto Bg 1. VA.

Koska laivapassiluetteloiden sisältörikkaimman osan muodostaa vuosien 1841—53 välinen aika, vain tämä osa luetteloista on syytä ottaa yksityiskohtaisemman tarkastelun kohteeksi; Krimin sodan jälkeiseen aikaan voidaan lopuksi luoda lyhyt katsaus.

Venäjälle purjehtineet laivat

Vuosina 1841—53 teki Turun ja Porin läänistä yhteensä 232 talonpoikaista alusta kaikkiaan 855 matkaa Venäjän satamiin. Keskimäärin tehtiin siis vuodessa 66 purjehdusmatkaa; yhden laivan osalle taas tuli lähes 4 Venäjän-matkaa. Laivojen yhteenlaskettu lästimäärä oli $4439\frac{1}{3}$ ja keskimääräinen lästiluku laivaa kohti $19\frac{1}{10}$.⁶ Pitäjittäin ja tyypeittäin nämä Venäjän-matkaajat ryhmittäytyivät taulukon 1 osoittamalla tavalla.

Ylivoimaisesti eniten Venäjän-purjehtijoita oli Korpooissa. Seuraavana tuli Kemiö ja sen jälkeen hyvän matkaa takanapäin Taivassalo. Föglö, Kumlinge ja Nauvo muodostivat oman ryhmänsä, Finström, Hammarland ja Perniö omansa. Kaikissa muissa pitäjissä Venäjän satamiin purjehtineita laivoja oli vain harvoja. Pitäjistä 7 oli ahvenanmaalaista, 2 satakuntalaista ja enemmistö eli 11 varsinaissuomalaisia. Laivat jakaantuivat samassa suhteessa läänin eri osien kesken: niistä oli Ahvenanmaalta 12,2 %, Satakunnasta 1,7 % ja Varsinais-Suomesta 56,1 %.

Laivojen keskimääräisen suuruuden mukaan ryhmiteltyinä pitäjien järjestys muuttuu hieman toiseksi kuin mitä se oli laivojen luvun perusteella. Kooltaan suurimmat Venäjän-purjehtijat olivat Perniössä ja Eurajoella; jäl-

⁶ Laivojen lästiluvut vaihtelivat jossain määrin eri vuosina, mistä johtuen ne on laskettu tässä jossain määrin pyöristettyinä. Yleensä lästiluvuksi on otettu se luku, joka ilmoitetaan, kun laiva ensi kerran mainitaan laivapassiluetteloissa.

Taulukko 1. Venäjän satamiin 1841—53 purjehtineet laivat pitäjittäin ja laivatyypeittäin ryhmiteltyinä sekä laivojen lästiluku.

Pitäjä	Laivatyyppit							Lästimäärä	
	Sumppuja	Jalhteja	Shuppeja	Kaljaaseja	Paketteja	Kunnareita	Laivoja yht.	Lästejä yhteensä	Lästejä keskimäärin laivaukohti
Eurajoki	—	—	—	2	—	—	2	101	50 ¹ / ₂
Pinström	—	6	—	2	1	—	9	171 ⁴ / ₅	9
Föglö	4	16	—	1	—	—	21	132	6 ¹ / ₅
Hammarland	—	6	—	—	2	—	8	188 ⁹ / ₁₀	15
Kemiö	5	14	—	15	—	4	38	875 ² / ₅	20 ¹ / ₂
Korppoo	10	25	2	11	1	—	50 [*]	633 ³ / ₁₀	12 ¹ / ₁₀
Kumlunge	3	11	2	—	1	—	17	199 ¹ / ₆	11 ¹ / ₁₀
Lenland	—	1	—	—	—	—	1	19 ¹ / ₅	19 ¹ / ₅
Lemu	—	1	—	4	—	—	5	111 ⁹ / ₁₀	22 ² / ₅
Merikarvia	—	—	1	1	—	—	2	50 ⁵ / ₆	25 ¹ / ₂
Nauvo	4	8	—	2	—	2	16	219 ³ / ₄	13 ³ / ₄
Parainen	—	—	—	2	—	—	2	50 ¹ / ₃	25 ¹ / ₆
Perniö	—	2	—	9	—	—	11	588 ² / ₅	53 ¹ / ₂
Rymättylä	2	—	1	—	—	—	3	25	8 ¹ / ₃
Saltvik	—	2	—	—	—	—	2	21	10 ¹ / ₂
Sauvo	1	—	—	1	—	—	2	41 ² / ₃	20 ⁵ / ₆
Sund	—	2	—	—	—	—	2	25 ⁵ / ₆	13
Taivassalo	1	6	—	23	—	1	31	876 ¹ / ₂	28 ² / ₁₀
Uudenkaupungin maaseurak.	—	—	—	5	—	—	5	121	24 ¹ / ₅
Uusikirkko	—	—	—	3	—	—	3	52 ¹³ / ₂₀	18 ¹ / ₆
Tuntematton	—	1	1	—	—	—	2	3 ⁴ / ₅	2
Yhteensä	30	101	7	81	5	7	232	4439 ¹ / ₃	19 ¹ / ₁₀

* Luetteltujen lisäksi Korppoossa oli 1 vene, mahdollisesti sumppu sekkin. Tänä mukana loppusummassa.

kimmäisestä pitäjistä tosin teki idänmatkoja vain kaksi laivaa, eikä Perniöstäkään osallistuttu niihin kuin kolmena vuonna. Niistä pitäjistä, joista kautta esillä olevan ajan tehtiin Venäjän-matkoja, Taivassalolla oli suurimmat laivat. Korppoolaisilla, joilla lukumääräisesti oli näyt-

tävin laivasto, oli verraten pienet alukset. Taivassalolais-
ten — tai oikeastaan kustavilaisten, sillä valtaosa pitäjän
laivoista oli nykyisen Kustavin kunnan alueelta — laivat
olivat kaksi ja puoli kertaa suuremmat kuin korppolais-
ten. Yhteiseltä lästiluvultaan Taivassalon Venäjän-laivasto
olikin läänin suurin. Kemiön laivasto jäi tosin jälkeen vain
lästin verran, mutta ero oli juuri niin suuri, että se pystyi
antamaan Alastalon salin retari-isännille tarpeellisen
omanarvontunnon.

Enemmistö Venäjälle purjehtineista laivoista koostui
pienistä aluksista, sumpuista, jahdeista sekä lästiluvul-
taan pienistä kaljaaseista. Kuunareita oli joukossa vain 7
ja niitä suurempia ei laisinkaan. Osaltaan tämä johtui
vasta 1835 kumotusta määräyksestä, että talonpoikaisaluk-
set eivät saaneet olla 50 lästiä suurempia. Toisaalta syynä
oli se, että kaikkein suurimmat alukset kuljettivat rahtia
Itämeren piirissä, Ruotsista Saksaan ja päinvastoin.⁷
Omien tuotteiden kuljettamiseen kotimaan kaupunkeihin
tai Tukholmaan tai Venäjän satamiin riittivät kooltaan
vaatimattomammatkin alukset, jotka puolestaan eivät
olleet rahdin purjehtimiseen kyllin avomerikelpoisiakaan.

Yli puolet (123) Venäjällä käyneistä laivoista teki
vain yhden purjehdusmatkan sinne. Näiden vierailijoiden
ohella oli sitten aluksia, jotka säännöllisesti vuodesta toi-
seen suuntasivat kulkunsa tuttuihin keisarikunnan sata-
miin ja joiden varassa Venäjän-purjehduksen jatkuvuus
oli. Tällaisia Suomen ja Venäjän väliseen liikenteeseen
kiinteästi kuuluneita aluksia olivat Finströmistä J. E.
Hvitlockin ”Kuriren” (11¹¹/₂ lästiä), joka purjehti reittiään
1841—50, föglöläinen Matts Elfsbergin ohjaama jahti

⁷ Ks. esim. Ahvenanmaan ja Mynämäen kihlakuntien kruununvoutien
kertomukset 1840-luvulla. Bilagor till årsberättelser 1842—52. Turun ja
Porin läänin lääninkanslian arkisto. TMA. — Luetteloja laivoista ja meri-
miehistä 1847. Finianssitoimituskunnan arkisto Bg. 1. VA.

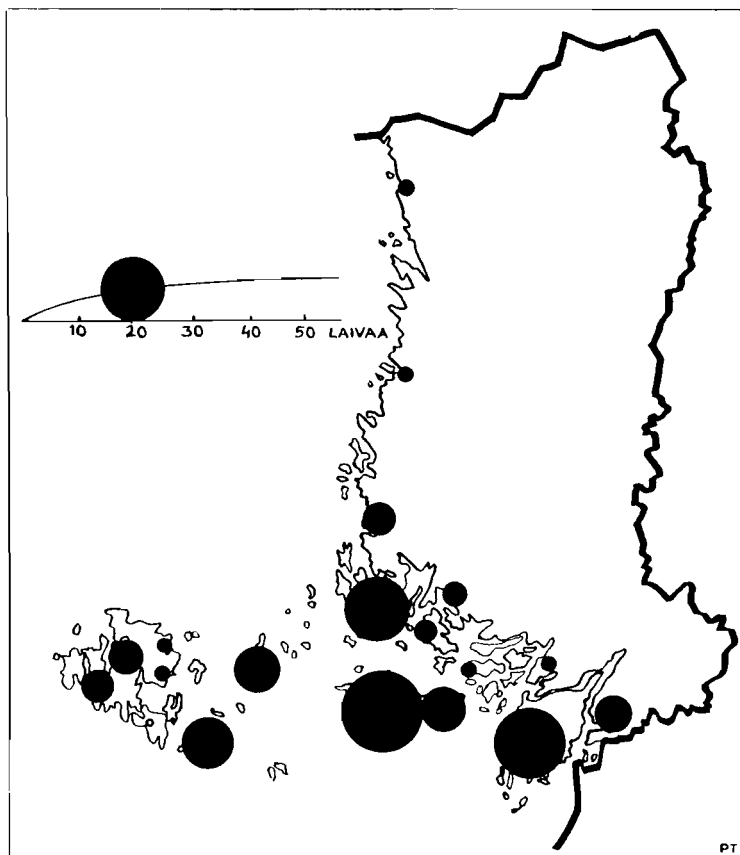
"Amalia" (7 lästiä), jonka nimi esiintyy passiluetteloissa purjehduskausina 1842—50, korppoolaiset Märten Märtenssonin jahti "Säkerheten" (6³/₅ lästiä, 1845—53),⁸ Johan Danielssonin sumppu "Rättvisan" (6 lästiä, 1841—62), Michel Henrikssonin sumppu "Neptunus" (9 lästiä, 1841—56), Michel Liljan sumppu "Maria" (10 lästiä, 1841—51), Jeremias Norrgårdin sumppu "Störjan", joka oli rakennettu jo 1826 (8²/₅ lästiä, 1841—53), ja J. J. Södergårdin sumppu "Nordstjernen" (10 lästiä, 1842—61). Venäjänliikenteen vakinaiseen kalustoon kuuluivat edelleen kumlingelaiset Matts Englundin — hän oli Brändön kappelista — jahti "Svan" (13³/₅ lästiä, 1844—50) ja Anders Jakobssonin jahti "Svanen" (16¹/₂ lästiä, 1845—52), lemulaisten Aron Grandellin kaljaasi "Sofia" (16²/₅ lästiä, 1844—50), nauvolaiset Anders Norrgårdin sumppu "Amalia" (4¹/₂ lästiä, 1841—61) ja Matts Lindellin sumppu "Nagu" (8 lästiä, 1842—53) sekä taivassalolaisen Lars Lindqvistin jahti "Svan" (11³/₅ lästiä, 1842—47).

Rakenteeltaan nämä Venäjän-matkaajat tuskin erosivat muista talonpoikaisaluksista. Klinkkirakenteiset eli limisaumaiset alukset olivat voittamassa alaa ja kraavelit eli tasasaumaiset tulemassa yhä harvinaisemmiksi. Vuonna 1847 tehdyn laskelman mukaan Turun ja Porin läänin talonpoikaislaivoista valtaosa oli limisaumaisia. Niiden yhteenlaskettu lästimäärä oli 8839, kun kraaveleita oli vain 761 lästiä.⁹ Halikon kihlakunnassa taas oli 1848—50 rakennetuista aluksista klinkkirakenteisia laivoja yhteensä 1468 lästiä ja kraaveleita vain neljäsosa siitä eli 385 lästiä.¹⁰ Vehmaan kihlakunnassa puolestaan oli 1856 24 klink-

⁸ Märten Märtenssonilla oli samanniminen ja -suuruinen alus aikaisemmin, joka v:sta 1841 purjelti Venäjälle. 1845 rakennettu uusi "Säkerheten" oli oikeastaan vain jatko edelliselle. Em. laivaluettelo 1847.

⁹ Em. luetteloja laivoista ja merimiehistä 1847.

¹⁰ Halikon kihlakunnan kruunuuvoudin kertomus 1848—50. Em. Bilagor till årsberättelser 1842—52.



Venäjäälle 1841—53 purjehtineet Turun ja Porin läänin talonpoikaisaluukset pitäjittäin. Ympyrät suhtautuvat toisiinsa kuten pitäjien laivamäärät.

kiä (522 lästia) ja 6 kraavelia (411 lästia).¹¹ Kuten viimeksi mainitusta laskelmasta käy ilmi, limisauma tuli ensin käyttöön pienemmissä aluksissa. Kun Venäjän-purjehdukseen käytettiin juuri näitä pienempiä laivoja, ne olivat ilmeisesti valtaosaltaan limisaumaista tyyppiä.

¹¹ Vehmaan kihlakunnan kruununvoudin kertomus 1856. Em. Bilagor till årsberättelser 1851—59.

Laivojen omistuksesta on syytä todeta, että siinä oli käytössä edelleen sama tapa kuin vuosisadan alussa: Ahvenanmaalla oli laivoilla useita omistajia ja mantereella yleensä vain yksi. Yhtiöomistus oli kuitenkin leviämässä Ahvenanmaan ulkopuolellekin.¹²

Määräsatamat ja Venäjän-matkojen määrä

Kuten tunnettua, talonpoikaispurjehdus oli Ruotsin-vallan ajan lopulla ja autonomian alkuaikoina sangen vilkasta Ruotsiin.¹³ Kauppasuhteet pysytettiin Haminan rauhassa ennallaan, ja Tukholmassa tarvittiin ruokatarpeita ja puita. Kun talolliset itse rakensivat aluksensa, tuottivat itse vientitavaransa ja kuljettivat ne itse, kustannukset olivat pienet, joten vienti Tukholmaan oli yrittäjille varsin kannattavaa.¹⁴ Ruotsissa nousi kuitenkin vuosien mittaan vastustavia ääniä Suomesta tulevalle kaupalle, ja vuosien 1818 ja 1828 kauppasopimukset olivat talonpoikaisille purjehtijoille vähemmän edullisia. Kuitenkin vasta vuoden 1838 kauppasopimus, joka tuli voimaan vuoden 1845 alusta, teki Ruotsin-kaupan kannattamattomaksi, sillä nyt nousivat tullimaksut jopa 50 %:iin tavarán arvosta.¹⁵

¹² EINO JUTIKKALA: Suomen talonpoikaispurjehtijat ja heidän aluksensa Ruotsin-ajan lopussa. Historiallinen Aikakauskirja 1950 s. 90—91. — Em. luetteloja laivoista ja merimiehistä 1847.

¹³ 1807 tehtiin Varsinais-Suomesta 342, Satakunnasta 233, Uudelta-maalta 269 ja Pohjanmaalta 144 purjehdusmatkaa Tukholmaan. AIMO WUORINEN: Turku kauppakaupunkina Ruotsin vallan loppukautena. I. Forssa 1959 s. 394—95. — KURT SAMUELSON: Den ekonomiska betydelsen för Stockholm av Finlands förlust. Skrifter utg. av sjöhist. samfundet VI. Stockholm 1945 s. 53.

¹⁴ Vrt. maaherra Mannerheimin kertomus, Senaatin tal.os. (seuraavassa vain KD) 52/92 1818, VA.

¹⁵ JOUSTELA emf. s. 111—12 ja 274—75. — L. J. KAUKAMAA: Porin puutavarakaupasta ja metsänkäytöstä kaupungin kauppapiirissä ”Suuren laivanvarustustoimen” aikana 1809—56. Helsinki 1941 s. 341—45.

Jo 1820-luvun alkuvuosina Turun ja Porin läänin maaherra kertoi, että Ruotsin-kauppa oli alkanut kohdata vaikeuksia.¹⁶ 1830-luvun alun koleravuodet katkaisivat pahasti joksikin aikaa viennin Ruotsiin,¹⁷ eikä se ennen mainitun 1838:n kauppasopimuksen voimaantuloa liene päässyt enää entiseen vilkkauteensa. Talonpoikaispurjehtijoiden olikin hakeuduttava etsimään satamia muualta, mikäli halusivat kaupankäyntinsä jatkuvan. Ruotsinpurjehduksen väheneminen näkyy sangen selvästi esim. Taivassalon kohdalla. 1810-luvulla tekivät pitäjän talonpoikaispurjehtijat vuosittain parikymmentä matkaa Tukholmaan. Seuraavalla kymmenluvulla purjehdusmatkojen määrä vaihteli 16:n ja 20:n välillä vuodessa. Huippulukuun päästiin 1829, jolloin taivassalolaiset tekivät peräti 30 Ruotsin-matkaa. 1830-luvun alussa matkat vähenivät; 1832 käytiin Tukholmassa vain kolmesti. Myöhemminkään tällä kymmenluvulla eivät purjehduskerrat enää ylittäneet kymmentä matkaa vuodessa.¹⁸

Epäedulliseksi käyvän Ruotsin-kaupan asemasta taivassalolaiset alkoivat 1830-luvun kuluessa suunnata matkojaan etelään, Tallinnaan, mistä seuraavina vuosina tuli Länsi-Suomen talonpoikaispurjehduksen merkittävä määräsatama. Purjehduksen kääntyminen toiseen ilmansuuntaan ei tietenkään käynyt vaikeuksitta. Matkat Venäjän satamiin olivat pitempiä kuin Ruotsiin, mistä syystä kustannukset muodostuivat suuremmiksi. Olot ja satamat olivat outoja, joiden lisäksi kielivaikeudet lisäsivät hankaluuksia.¹⁹ Varmaankin nämä seikat yhdeltä osalta selittä-

¹⁶ Turun ja Porin läänin maaherran kertomus 1822. KD 58/72 1823.

¹⁷ Turun ja Porin läänin maaherran kertomukset 1831—32. KD 35/79 1832 ja 11/109 1833.

¹⁸ Em. lähteville matkustajille annettujen passien luettelot 1814—15, 1819—38. TMA. — Vrt. SAMUELSSON emt. s. 53.

¹⁹ Turun ja Porin läänin maaherran kertomus 1842—44. KD 98/96 1845. — Ks. myös JOUSTELA emt. s. 275.

vät sen, että niin moni Venäjän matkan tehneistä laivoista ei enää palannut toista kertaa sinne. Toisaalta oloihin pe-rehtyminen tarjosi yritteliäälle jatkuvien käyntien takaa-man tottumuksen.

Niistä Venäjän keisarikunnan satamista, joihin länsi-suomalaiset 1830-luvulta lähtien alkoivat suunnata pur-jehdusmatkansa, Tallinna muodostui ylivoimaisesti tär-keimmäksi. Vuosina 1841—53 Turun ja Porin läänin talonpoikien tekemistä 856 Venäjän-matkasta peräti 764 eli 89,2 % suuntautui Tallinnaan. Pietarissa käytiin 57 kertaa (6,7 %), Pärnussa 29 kertaa (3,4 %), Haapsalussa 4 kertaa (0,5 %) sekä Kundassa ja Riiasa vain kerran (0,2 %). Purjehdus Viroon oli niin voimakasta, että itse asiassa tämä kirjoitus voitaisiin pikemminkin otsikoida Turun ja Porin läänin talonpoikaispurjehtijoiden Tallinnan-matkat kuin Venäjän-matkat.

Tallinnan ylivoimaisuudesta huolimatta ei kuitenkaan voida sanoa, että matkat muihin Venäjän satamiin Haap-salua ja Riikaa lukuunottamatta olivat satunnaisia. Määrä-satamat olivat näet pitäjittäin määrättyneet. Tallinna oli tietysti useampien pitäjien kauppakaupunki. Kenties tästä syystä lemullaiset eivät suunnanneetkaan matkojaan sinne, vaan Pärnuun, jonne Johan, Aron ja Salomon Gran-dellin ohella vain aniharva länsisuomalainen kippiari eksyi. Pietarissa taas kävivät sundilaiset silloin harvoin kuin Venäjän-matkat tekivät. Samoin siellä vierailivat mielel-lään merikarvialaiset, mutta ennen muita Pietari oli tuttu Taivassalon laivureille.

Kuten edellä jo mainittiin, länsisuomalaiset tekivät vuosittain noin 66 purjehdusmatkaa Venäjän satamiin. Vilkkainta purjehdus oli 1840-luvun alkuvuosina, mutta laantui sitten noustakseen jälleen 1850-luvun alussa (tau-lukko 2). Eniten matkoja tekivät korppoolaiset, joilla oli Venäjän-liikenteessä lukumääräisesti eniten laivojakin; noin 2/3 kaikista matkoista tuli heidän osalleen. Kemiö,

Kumlinge ja Taivassalo tulivat kaukana jäljessä, Nauvo, Finström ja Lemu vielä taaempänä, muut olivat enemmän harrastelijoita.

Säästä ja tuulesta riippuen yksi edestakainen Tallinnan-matka kesti parista viikosta kuukauteen. Joka tapauksessa yksi laiva ehti purjehduskauden kuluessa tehdä tämän matkan useammankin kerran. Kolmen Tallinnan-matkan purjehtiminen kesässä samalla laivalla ei ollut lainkaan harvinaista. Jotkut, kuten esim. kemiöläiset jahti "Libertas" ja kaljaasi "Stora Finland" tekivät neljäkin matkaa, ja Korppoon Michel Liljan "Maria", joka tavallisesti oli vesillä jo aikaisin keväällä heti jäiden sulattua, pääsi parhaina kesinä viiteenkin matkaan.

Jo se seikka, että ensimmäinen Venäjän-matka jäi monille myös viimeiseksi, osoittaa, etteivät suinkaan kaikki talonpoikaissalukset Ruotsin-suunnan tultua vähemmän kannattavaksi siirtyneet purjehtimaan keisarikunnan satamiin. Itse asiassa Venäjän-liikenteeseen osallistuneiden alusten luku verrattuna Länsi-Suomen koko maalais-laivaston vahvuuteen oli verraten pieni, kuten taulukosta 3 näemme.²⁰

Suhteellisesti voimakkainta kihlakunnan laivaston suuruuteen verrattuna Venäjän-purjehdus oli koko esillä olevan ajan Mynämäen kihlakunnassa, johon Korppoo, Nauvo ja Lemu kuuluivat; parhaana kautena jopa puolet tai enemmänkin kihlakunnan laivoista liikennöi Tallinnaan. Seuraavalla tilalla oli Vehmaan kihlakunta, jossa Taivassalo oikeastaan ainoana pitäjänä harjoitti Venäjän-kauppaa. Ahvenanmaan kohdalla Venäjän-purjehdus oli 1840-luvun alkuvuosina suhteellisen voimakasta; viidesosa kih-

²⁰ Kihlakuntien laivamäärät on saatu kruununvoutien kertomuksista; niitä ei ole säilynyt vuodelta 1841. Em. Bilagor til årsberättelser 1842: 52, 1851-59. Vuodelta 1847 puuttuu Piikkiön, 1850 Ala-Satakunnan, Piikkiön ja Vehmaan sekä 1852 muiden paitsi Ahvenanmaan kertomukset. Laivaluvut on uuinä vuosina arvioitu viereisten vuosien perusteella.

Tautilukko 2. Venäjän satamiin Turun ja Porin läänistä 1841—53 tehtyjen purjehdusmatkojen määrät.

Pitäjä	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	Yht.
Eurajoki			1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
Finsström	9	7	4	7	—	1	2	2	1	2	4	4	1	44
Föglö	15	18	13	11	2	4	—	1	1	1	—	—	—	66
Hannarland	1	2	1	4	1	1	3	—	2	1	4	1	—	21
Kemiö	31	17	10	10	5	5	1	1	2	1	3	3	8	97
Korpoo	33	33	23	33	28	31	26	22	18	11	24	20	18	320
Kumlunge	6	6	2	6	5	4	6	2	5	7	14	11	7	81
Lemland	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Lemu	3	1	1	5	2	5	6	6	5	2	—	—	—	36
Merikarvia	—	3	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Naavo	12	8	10	9	2	3	3	3	1	3	2	1	4	61
Parainen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Perniö	3	8	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Rymättylä	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2
Saltvik	1	1	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	5
Sauvo	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2
Sund	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3
Taiivassalo	4	8	9	5	4	6	5	4	2	8	8	7	9	79
Uudenkaupungin msk. .	1	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Uusikirkko	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Tuntematon	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Yhteensä	122	115	84	98	50	63	53	41	37	37	60	47	48	855

Taulukko 3. Talonpoikaisten alusten määrä Turun ja Porin läänin kihlakunnissa 1842—53 sekä Venäjän satamiin purjehtineet laivat. Sarakkeet: 1. alusten kokonaismäärä, 2. Venäjälle purjehtineita aluksia, 3. jälkimmäisten prosentuaalinen osuus edellisestä.

	1842	1843	1844	1845
Ahvenanmaa	99	99	108	108
Ala-Satakunta	3	7	11	12
Halikko	59	54	48	40
Mynämäki	51	51	44	42
Piikkiö	37	37	38	41
Vehmaa	7	29	8	4
Yhteensä	278	277	278	266
	24,8	19,9	60	21,6
				35
				12,7
Ahvenanmaa	111	118	130	124
Ala-Satakunta	14	12	11	12
Halikko	57	60	54	59
Mynämäki	37	39	48	49
Piikkiö	40	40	39	39
Vehmaa	17	26	27	30
Yhteensä	276	295	309	313
	14,1	9,8	25	8,1
				23
				7,3
Ahvenanmaa	123	137	125	121
Ala-Satakunta	10	8	8	9
Halikko	55	60	61	63
Mynämäki	43	40	43	46
Piikkiö	39	39	39	38
Vehmaa	32	34	37	40
Yhteensä	302	318	313	317
	10,3	34	10,7	10,2
				31
				9,8
Ahvenanmaa	123	137	125	121
Ala-Satakunta	10	8	8	9
Halikko	55	60	61	63
Mynämäki	43	40	43	46
Piikkiö	39	39	39	38
Vehmaa	32	34	37	40
Yhteensä	302	318	313	317
	10,3	34	10,7	10,2
				31
				9,8

lakunnan laivoista teki Tallinnan ja Pietarin matkoja. Jo kymmenluvun puolimaissa innotus kuitenkin laski eikä sen jälkeen enää minään vuonna Venäjälle purjehtineiden alusten määrä noussut yli 10 %:n saaripitäjien koko laivastosta. Halikon kihlakunnan kohdalla kehitys oli samanlainen ja vieläkin jyrkempi, sillä 1840-luvun loppuvuosina sieltä ei oikeastaan käyty lainkaan Venäjän satamissa. Piikkiöläiset eivät koko aikana vierailleet Venäjällä. Ala-Satakunnan kohdalla, jossa laivaluku oli pieni, jo muutama alus pystyi 1840-luvun alussa nostamaan prosenttiluvun suureksi. Myöhemmin ei läänin pohjoisosista käyty Venäjällä kuin parina vuonna.

Valtaosa talonpoikien purjehdusmatkoista suuntautuikin 1840-luvulla kotimaan satamiin, joihin kuljetettiin sekä maataloustuotteita että puutavaraa. Kymmenluvun kulussa rahtiliikenne kotimaan eri paikkakuntien välillä vei yhä useampia laivoja. Kuten edellä oli puhe, suurimmat alukset lähtivät rahdinkuljetusmatkalle kauemmaksikin ja purjehtivat etenkin Ruotsin ja Saksan välillä. Pääasiallinen kuljetustavara oli puu eri muodoissaan. Ahvenanmaalta jatkettiin monista vaikeuksista huolimatta myös Tukholmassa käyntiä, mutta liike sinne oli vähäistä autonomian ajan alkuvuosiin verrattuna. Välähdyksenomaisesti saamme vuodelta 1817 kerättyjen tietojen perusteella tietää Turun ja Porin läänin talonpoikaislaivaston matkojen määrät ja määräsatanat (taulukko 4).²¹

Peräti 72,2 % matkoista tehtiin 1817 kotimaan rannikolla. Rahtiliikenne, mitä kotimaankin purjehdus suu-

²¹ Luetteloja laivoista ja merimiehistä 1847. Finassitoimituskunnan arkisto Bg 1. VA. Ala-Satakunnan ja Halikon kihlakunnissa oli lisäksi kummassakin 2 ja Ahvenanmaalla 1 laiva, jotka liikennöivät oman kotipitäjän lähiympäristössä ja joiden matkojen lukua ei lähemmin ole ilmoitettu. 3 laivan kohdalle on merkitty matkan suunta vain mainitsemalla Itämeri. Nämä on taulukossa merkitty sarakkeeseen matkat Suomesta Saksaan.

Taulukko 4. Turun ja Porin läänin kihlakuntien talonpoikaispurjehtijoiden matkat 1847.

Kihlakunta	Suomessa	Venäjälle			Ruotsiin		Saksaan ja Tanskaan	
		Pietari	Tal- linna	Pär- nu	Tuk- holma	Muu- alle	Suo- mesta	Ruot- sista
Ahvenanmaa .	419	4	11	—	37	104	9	50
Ala-Satakunta	20	—	1	—	—	—	2	—
Halikko	187	7	2	1	2	—	12	28
Mynämäki	5	5	23	2	2	3	5	47
Piikkiö	205	—	—	—	—	—	—	—
Vehmaa	121	1	4	—	3	—	—	4
Yhteensä	957	17	41	3	44	107	28	129

relta osalta oli, Ruotsiin ja Saksaan peitti kaikista matkoista 19 %. Venäjälle tehtyjen myyntimatkojen osuus oli vain 4,6 % ja Tukholmaan tehtyjen 3,3 %. Edellisten määrä ei siis ainakaan 1847 ollut ratkaisevan paljon suurempi kuin huomattavasti supistuneen Tukholman-liikenteen. Tosin Venäjän-purjehdus oli laskenut puoleen 1840-luvun alkuvuosista, mutta silloinkaan se ei ollut ollut niin vilkasta kuin Ruotsin-purjehdus aikanaan. On myös huomattava, että juuri näihin aikoihin tapahtui hiljenemistä nimenomaan ahvenanmaalaisten Venäjän-matkoissa ja että Tukholmaan purjehtijat 1847 olivat lähes yksinomaan Ahvenanmaalta. Vuoden 1847 tilastossa on siis ehkä nähtävissä ahvenanmaalaisten paluuta läntiseen purjehdus-suuntaan.

Vientitavarat

Länsi-Suomen talonpoikaispurjehtijoiden Venäjälle viemät lastit koostuivat pääasiassa neljästä artikkelista: silakoista, haloista, voista ja sarasta, joita kaikkia oli viety myös Tukholmaan. Silakoiden vienti oli varsin luonnol-

lista, sillä purjehtijoiden kotipitäjät olivat runsaskalais-
ten vesien ympäröimää saaristoa. Eniten silakkaa vietiin
Korppoosta (taulukko 5); korppolaisten kalastit muo-
dostivat kolmannen osan koko läänin Venäjälle suuntau-
tuneesta silakkakaupasta. Myös Kumlingesta ja Lemusta
oli silakanvienti voimakasta. Kuten Venäjän-purjehdus-
yleensä, myös silakanvienti oli vilkkainta 1840-luvun alku-
vuosina. Huipussaan se oli 1844, joka näyttää olleen eri-
tyisen suotuisa kalastusvuosi. Keskimäärin silakkaa vietiin
Venäjälle 5700 tynnyriä kesässä.

Silakoiden lisäksi vietiin Venäjälle jonkin verran myös
tuoretta kalaa; suurin vientipitäjä oli jälleen Korppoo,
josta sitä kuljetettiin 3900 leiviskää. Föglöläisten ja nau-
volaisten laivoissa oli myös usein tuoretta suomukalaa,
mutta muissa vain harvoin. Suolattua suomukalaa vietiin
jonkin verran Nauvosta, Taivassalosta ja Merikarvialta,
mutta määrät eivät olleet mainittavia. Merentuotteista
on vielä mainittava hylkeenrasva, jota myytiin etenkin
Föglöstä.

Metsäntuotteista halot olivat pääasiallinen vientiartik-
keli; sitä ne olivat myös myynnissä kotimaan kaupunkei-
hin. Suurin vientipitäjä oli Kemiö, josta laivattiin vuosina
1841—53 yhteensä 2500 syliä halkoja. Paljon niitä vietiin
myös Taivassalosta, lähes 1800 syliä kaikkiaan. Kuten
taulukko 6 osoittaa, ylivoimaisesti parhaat halonvienti-
vuodet olivat 1841 ja 1842. Keskimäärin polttopuuta lai-
vattiin Länsi-Suomesta Venäjälle vuodessa 620 syliä.

Muuta puutavaraa kuljetettiin pääasiassa vain taivas-
salolaisten laivoissa, joissa vietiin esillä olevan ajanjakson
kuluessa 430 tolttia lautoja, 2100 erilaista parrua, lankkua
ja tukkia. Lautoja vietiin Kemiöstä 130 tolttia, mutta
muista pitäjistä (Merikarvialta ja Nauvosta) vain ni-
meksi. Nauvolaiset taas kuljettivat 1500 tukkia, kemiö-
läiset 290 ja perniöläiset 200 tukkia. Tervanviennissä
Korppoo oli johtava pitäjä, sillä sieltä laivattiin lähes

Taulukko 5. Venäjän satamiin eri pitäjistä vuosittain viedyt silakkamäärät (tynnyreitä).

Pitäjä	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	Yht.
Finström	835	886	536	1083	—	111	175	128 ³ / ₄	110	595	800	100	200	5559 ³ / ₄
Föglö	1063	995	855	808	15	245	—	60	70	60	—	—	—	4111
Hammarland	80	145	70	540	155	200	174	—	258	175	395 ¹ / ₂	200	—	2392 ¹ / ₂
Kemiö	768	687	630	560	102	153	—	—	—	—	37	100	135	3172
Korpoo	3261	3325	2410	3112	2212	2299	1440	857	677	590	1300	1085	1450	24018
Kumlinge	746	800	260	850	1010	800	1140	240	715	1135	2010	1403	725	11834
Lenland	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100
Lemu	1100	500	475	2260	650	2410	2125	1405	940	—	—	—	—	11865
Merikarvia	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Nauvo	570	645	705	135	290	489	350	175	100	50	150	50	305	4605
Rymättylä	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	200
Saltvik	90	80	170	100	—	150	—	—	—	—	—	—	—	590
Saavo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	—	—	—	80
Sund	—	—	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130
Taivassalo	9	320	730	414	240	429	600	70	—	165	189 ¹ / ₂	295	—	2461 ¹ / ₂
Uudenkaup. msk. ...	150	500	—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1150
Uusikirkko	—	—	655	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	655
Tuutematon	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
Yhteensä	8657	8883	7726	10964	4674	7277	6004	2935 ³ / ₄	2870	2850	5082	3233	2815	73970 ³ / ₄

Taulukko 6. Venäjän satamiin eri pitäjistä vuosittain viodyt halkomäärät (sylejä).

Pitäjä	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	Yht.
Eurajoki	—	—	30	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	180
Piiströmt	176	38	—	—	—	—	—	18	—	—	26	111	12	381
Föglö	15	30	5	4	22	20	—	—	—	—	—	—	—	96
Hammarland	—	—	—	27	—	—	53	—	—	—	32	—	—	112
Kemiö	848	441	216	40	90	111	30	100	20	40	47	355	190	2528
Korpoo	25	145	—	—	10	73	130	212	75	65	104	61	20	920
Kumlinge	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	9	34	49
Lemu	—	—	—	—	—	—	100	25	—	70	—	—	—	195
Merikarvia	—	—	2	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
Nauvo	212	2	22	155	2	80	—	22	—	7	5	5	1	513
Parainen	40	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	65
Perniö	230	494	—	235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	959
Sauvo	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	45
Suud	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
Taivassalo	142	315	260	52	—	15	16	81	4	258	375	97	152	1767
Uudenkaupungin msk..	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80
Yhteensä	1688	1465	615	570	175	334	479	458	99	440	589	638	409	7959

4000 tynnyriä tervaa. Taivassalosta vietiin lähes 3000 tervatynnyriä ja Merikarvialta 1000, mutta muista pitäjistä (Lemu, Nauvo ja Sund) vain muutamia tynnyreitä.

Tässä yhteydessä on myös paikallaan mainita, että Korppoosta vietiin 9 ja Taivassalosta 3 venettä todennäköisesti tilaustöinä.

Kolmannen keskeisen vientitavararyhmän muodostivat maataloustuotteet, joista voi oli ylivoimaisesti suosituin artikkeli. Keskimäärin sitä laivattiin Venäjän satamiin vuodessa 510 leiviskää. Parhaat voivientipitäjät olivat Korppoo, Nauvo ja Taivassalo. Toisin kuin esimerkiksi silakanvienti voim kuljetus ei keskittynyt 1840-luvun alkuvuosiin, vaan jakaantui tasaisesti yli esillä olevan ajan. Eri vuosina voivienti kuitenkin vaihteli sangen suuresti; parhaat vuodet olivat 1846 ja 1851 (taulukko 7).

Muita maataloustuotteita vietiin voihin verrattuna vähän. Juustoa myytiin Nauvosta, Taivassalosta ja Perniöstä yhteensä 31 leiviskää, muna Kemiöstä, Nauvosta ja Perniöstä kaikkiaan 480 tiuta, mistä määrästä $\frac{7}{8}$ tuli viimeksi mainitun osalle. Lihaa kuljetettiin jonkin verran enemmän. Merkittävin myyntipitäjä oli Taivassalo, josta laivattiin 129 tynnyriä ja 524 leiviskää sekä suola- että kuivattua tai savustettua lihaa. Muut lihanmyyntipitäjät olivat Kemiö, Korppoo, Kumlinge, Nauvo, Perniö ja Sund, joista sitä kuitenkin kolmea viimeksi mainittua lukuunottamatta vietiin vain nimeksi.

Peltojen antimista lastattiin ainoastaan perunaa ja sitäkin oikeastaan vain näytteeksi (Korppoosta, Nauvosta ja Taivassalosta).

Viimeinen vientitavararyhmä koostui tekstiileistä ja tällöin pääasiallisesti sarasta, jota Korppoosta ja Nauvosta laivattiin yhteensä 22 600 kyynärää määrän jakaantuessa suunnilleen puoleksi näiden kesken. Myös Perniöstä, Sauvosta ja Taivassalosta vietiin sarkaa, muttei läheskään sellaisia määriä kuin em. kahdesta pitäjistä.

Taulukko 7. Venäjän satamiin eri pitäjistä vuosittain viedyt voimiarat (leivisköitä).

Pitäjä	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	Yht.
Finström	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Föglö	2	18	6	14	—	2	—	3	—	—	—	—	—	45
Hammarland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	—	24
Kentö	25	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	6	4	39
Korppoo	99	269	230	242	224	386	160	75	310	245	407	356	210	3213
Kumlinge	—	—	—	4	22	110	14	8	—	—	22	10	5	195
Lemm	—	—	—	—	—	30	—	45	—	—	—	—	—	75
Merikarvia	—	90	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113
Nauvo	350	69	100	115	65	78	135	45	60	110	70	50	37	1284
Perniö	110	300	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	460
Rynättylä	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20
Saltvik	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Saavo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30
Suud	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Taivassalo	—	—	—	20	14	365	296½	—	8	52	258	53	5	1071½
Undenkaup, msk. ...	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
Yhteensä	586	749	359	485	325	977	605½	178	378	437	801	475	261	6616½

Taulukko 8. Venäjän satamiin eri pitäjistä vuosittain viedyt sarkamäärit (kynnäriä).

Pitäjä	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847
Föglö	60	—	—	—	—	—	—
Korppoo	1400	720	600	700	270	606	485
Nauvo	1495	1110	1020	1300	800	635	970
Perniö	—	300	—	300	—	—	—
Sauvo	—	—	—	—	—	—	—
Taivassalo	—	36	—	—	—	252	187
Yhteensä	2955	2166	1620	2300	1070	1493	1642
Pitäjä	1848	1849	1850	1851	1852	1853	Yht.
Föglö	—	—	—	—	—	—	60
Korppoo	800	670	1380	1700	1540	1200	12071
Nauvo	400	400	600	800	500	500	10530
Perniö	—	—	—	—	—	—	600
Sauvo	—	—	200	—	—	—	200
Taivassalo	—	—	105	—	—	—	580
Yhteensä	1200	1070	2285	2500	2040	1700	24041

Sauvoa lukuunottamatta muut luettelossa mainitut pitäjät kuuluivat PENTTI VIRRANKOSKEN tullikamarien arkistojen antamien tietojen perusteella kartoittamaan Varsinais-Suomen sarankudonta-alueeseen, mitä aluetta voidaan siis laivapassiluettelon avulla hieman laajentaa. Taulukko 8 antaa myös lisätodisteita Virrankosken tekemille havainnoille Korppoon ja Nauvon sarankudonnan voimakkuudesta.²²

Saran ohella muita kangaslaatuja vietiin huomattavasti vähemmän. Pellavakangasta myytiin Korppoosta (362 kynnärää), Nauvosta (220), Perniöstä (200), Taivassalosta (140), Kemiöstä (100) ja Uudenkaupungin maaseurakunnasta (50) eli yhteensä vuosina 1841—53

²² PENTTI VIRRANKOSKI: Myyntiä varten harjoitettu kotiteollisuus Suomessa autonomian ajan alkupuolella (1809— noin 1865). Helsinki—Lahti 1963 s. 191—92.

1072 kyynärää, mikä oli varsin vähän verrattuna esim. niihin määriin, joita 1830-luvun lopulla oli myyty Ruotsiin samalta alueelta.²³ Puolivillakangasta ei kuljetettu noinkaan paljoa; kaikkiaan sitä myytiin vain 483 kyynärää viidestä pitäjystä (Hammarland, Korppoo, Nauvo, Perniö ja Uudenkaupungin maaseurakunta). Kankaiden lisäksi muita tekstiilituotteita ei viety Venäjälle muualta kuin Taivassalosta, mistä 1816 myytiin yhteensä 671 paria villasukkia sekä 6 villaröijyä. Taivassalo olikin sukan-kudonnan keskus Varsinais-Suomessa.²⁴

Taivassalosta vietiin samoin 1816 sellaisia erikois-artikkeleja kuten piparjuurta (43 leiviskää), kuminoita (23 kappaa) ja valkosipulia (4 leiviskää). Tällaisiin sa-tunnaisiin myyntitavaroihin kuului myös Perniöstä 1811 viety humala (50 puutaa), edelleen Korppoosta laivattu kalkki (600 tynnyriä 1813), sieltä 1818 viety kimrööri (30 pientä tynnyriä), 115 kappaleen erä hylkeenahkoja sekä 1814 laivatut 60 tyhjää puuastiaa.

Jos jätämme viimeksi mainitut erikoisartikkelit pois, vietiin Turun ja Porin läänistä kaikkiaan vuosina 1811—53 taulukon 9 osoittama määrä erilaisia tuotteita.

Koska läänin pitäjien kokonaisviennistä ei ole käytet-tävissä vastaavia lukuja, ei voida laskea, kuinka suurta osaa Venäjän-kauppa niiden tuotosta näytteli. Kruunun-voutien 1810-luvun lopulla antamien vientilukujen perus-teella on kuitenkin mahdollista päätellä, että Ahvenan-maalta myydyistä silakoista vietiin 1818—53 noin 25 % Venäjälle, mutta että saaripitäjien muista runsaista venti-artikkeleista vain häviävän pieni osa laivattiin keisari-kuntaan.²⁵ Mynämäen kihlakunnasta viedyistä tavaroista taas laivattiin Venäjälle 1818—50 noin 33 % seudun voi-

²³ VIRRANKOSKI omt. s. 105.

²⁴ VIRRANKOSKI omt. s. 220.

²⁵ Ahvenanmaan kruununvoudin kertomukset 1848—55, Em. Bilagor till årsberättelser 1842—52, 1851—55.

Taulukko 9. Turun ja Porin läänistä vuosina 1841—53 vietyt tavarat Venäjän satamiin.

Silakoita	73 970 $\frac{3}{4}$	tyynyriä
Tuoretta kalaa	5 041	leiviskää
Suolattua tai kuivattua tai savustettua suomenkalaa	61 $\frac{1}{2}$	tyynyriä
	+ 79	leiviskää
Hylkeenrasvaa	234 $\frac{3}{4}$	tyynyriä
Halkoja	7 959	syttä
Lautoja	647	tolettia
Parruja ja tukkeja	4 117	kpl
Tervaa	8 387	tyynyriä
Veneitä	12	kpl
Voita	6 616 $\frac{1}{2}$	leiviskää
Munia	480	liuta
Juustoa	31	leiviskää
Perunoita	45 $\frac{1}{2}$	tyynyriä
Suola- ja savulihaa	159	tyynyriä
	+ 709	leiviskää
	+ 100	puintaa (n. 200 leiviskää)
Sarkaa	24 041	kyynäriä
Pellavaa	1 072	kyynäriä
Puolivillakangasta	483	kyynäriä

tuotannosta ja 16 % sieltä myydyistä haloista. Silakka-saaliit näyttää täältä viety jokseenkin kaikki keisarikuntaan. Kuinka suurta osaa Korppoon ja Nauvon saranvienti edusti pitäjien koko tuotannosta, ei sitä vastoin käy lähteistä ilmi.²⁶ Halikon kihlakunnasta ei 1840-luvun lopulla viety Venäjälle kuin vähän puita. Kihlakunnan koko voinvienti 1848—50 nousi kuitenkin 14300 leiviskään eli oli yli kaksi kertaa niin suuri kuin Venäjälle 1841—53 laivattu voimäärä koko läänistä. Maataloustuotteita myytiin Halikon kihlakunnasta muutenkin suuria määriä lähinnä kotimaan kaupunkeihin.²⁷ Vehmaan kihla-

²⁶ Mynämäen kruununvoudin kertomus 1848—50, *Ibid.*, 1842—52.

²⁷ Halikon kruununvoudin kertomus 1848—50, *Ibid.*, 1842—52.

kunnassa varsinaisesti vain Taivassalo edusti Venäjälle purjehtineita piirejä. Koska sen vieni Venäjälle vaihteli vuosittain suuresti, on hankala ryhtyä laskemaan mitään kaupan suhteellista voimakkuutta. Toisina vuosina vietiin neljäskin osa kihlakunnan halkotuotannosta Venäjälle, toisina taas ei juuri lainkaan. Parhaina vuosina meni 10 % voista keisarikuntaan, huonoina vuosina ei yhtään. Sama vaihtelevuus oli myös lihanviennissä.²⁸ Vertailun vuoksi voidaan myös mainita, että 1830 vietiin Vehmaan kihlakunnasta Ruotsiin 1 310 syltä halkoja (kaksi vuosikymmentä myöhemmin 1850 Venäjälle 258 syltä), 340 leiviskää voita (52) ja 210 kyynärää sarkaa (105). Elävää karjaa, jota 1830-luvulla oli viety Ruotsiin, ei pitkän matkan vuoksi laivattu Venäjälle lainkaan. Sitä vastoin keisarikuntaan vietiin tervaa, mitä vuoden 1830 vientitilasto Ruotsiin ei lainkaan sisällä. Myöskään silakoita ei ollut myyty 1830 Ruotsiin lainkaan; ne oli jo tuolloin laivattu Tallinnaan, minne niitä oli viety 500 tynnyriä.²⁹ — Piikkiön ja Ala-Satakunnan kihlakuntien kohdalla ei vastavia tarkasteluja 1840-luvun lopun kohdalla lähteiden puutteellisuuden vuoksi voida tehdä.

Venäjän-matkat Krimin sodan jälkeen

Krimin sota katkaisi liikenteen Venäjän satamiin, niin että kesällä 1854 niihin ei tehty yhtään matkaa ja että seuraavanakin vuonna vain yksi alus (kustavilainen ”Alkaja”) myöhään syksyllä uskaltautui lähtemään Tallinnaan. Sodan mentyä ohi purjehdus pääsi uudelleen alkamaan, mutta laivapassiluettelon mukaan se ei noussut enää entiselle tasolle: vuosina 1856—57 kävi Venäjän satamissa 25 laivaa kumpanakin vuonna, 1858—59 viitisentoista ja 1860—

²⁸ Vehmaan kruununvoudin kertomus 1848—50. Ibid. 1842—52.

²⁹ Vehmaan kruununvoudin kirje 26. 5. 1831. Läänininkanslian arkisto. TMA.

63 kymmenkunta laivaa vuodessa. Laivapassiluettelo ei kuitenkaan ilmoita kaikkia purjehtijoita, kuten jo aikaisemmin oli puhe. Poisjääneitä aluksia ei silti liene kovin paljon, sillä Venäjän-purjehdus ei sodan jälkeen todellisuudessaakaan saavuttanut 1840-luvun vilkkautta.

Ruotsissa alennettiin näet jälleen 1850-luvulla tulleja, joten vienti sinne tuli paremmin kannattavaksi kuin sotaa edeltäneinä vuosina. Tärkein syy Venäjän-purjehduksen vähentymiseen oli kuitenkin Krimin sodan aiheuttama laivakannan väheneminen ja siitä johtunut kipeä laivojen kysyntä rahtiliikenteessä. 1860-luku toikin mukanaan valian uusia mahdollisuuksia talonpoikaispurjehtijoille etenkin sen jälkeen, kun he saivat luvan purjehtia Itämeren ulkopuolellekin.

Vientitavarat Venäjälle 1850-luvun lopulla olivat samat kuin ennen sotaakin: puita, voita ja silakoita, vaikka passiluettelot eivät niiden määriä enää ilmoitakaan kuin poikkeustapauksessa. Useimmat purjehtijat olivat korppoolaisia. Myös Kumlingesta, Nauvosta, Taivassalosta ja Kemiöstä jatkettiin suppeassa muodossa Venäjän-kauppaa, samoin purjehdittiin sinne jälleen Merikarvialta, mutta muista pitäjistä ei oikeastaan enää lainkaan.

REFERAT

Dozent, Dr. phil. PÄÄVIÖ TOMMILA: Die Russlandfahrten der Bauernschiffer aus der Provinz Turku-Pori in den 40er und 50er Jahren des 19. Jahrhunderts.

Grundlage des vorliegenden Artikels sind die der Forschung bisher unbekannt, im Archiv der Provinzverwaltung in Turku aufbewahrte Auslandspässe aus obenerwähnter Zeit. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatten die westfinnischen Bauern ihre ausgedehnteren Fahrten vorwiegend nach Stockholm gerichtet. Die schwedische Zollpolitik aber bewirkte ein Abnehmen dieser Unternehmen, die sich daraufhin nach russischen Häfen richteten - wenn es sich um den Verkauf eigener Produkte handelte - oder als Frachtverkehr zwischen den einheimischen Häfen oder zwischen Schweden

und Deutschland weiterlebten. Eben dieser Verkehr wurde die vorherrschende Form der Bauernschiffahrt, siehe Tab. 4. Dessen ungeachtet hatten auch die Russlandsfahrten eine beachtenswerte Bedeutung für den Absatz finnischer Landwirtschaftsprodukte, der Erträge des Fischfangs, verschiedener Stoffe sowie der Holzwaren. Im Laufe der Jahre 1841—53 segelten aus insgesamt 29 Kirchspielen der Provinz 232 Schiffe auf russische Häfen (Tab. 1). Ziel der Fahrten waren Reval (89,2 % der Fahrten) oder St. Petersburg (6,7 %). Im regesten war der Verkehr zu Begium der 40er Jahre (Tab. 2) und am stärksten war dabei der Gerichtssprengel Mynämäki vertreten, von wo aus in den besten Jahren sogar die halbe Anzahl der Schiffe im Frachtverkehr nach Russland stand. Die wichtigsten Ausfuhrprodukte waren Strömlinge (Ausfuhr in Tonnen siehe Tab. 3), Holz (Ausfuhr in Faden siehe Tab. 6), Butter (Ausfuhr in Zentnern siehe Tab. 7) und Stoffe (Ausfuhr in Ellen siehe Tab. 8).

Während des Krimkrieges 1853—54 hörte die Schiffahrt nach Russland ganz auf und erreichte später nie mehr das Vorkriegsniveau. Die Bauernschiffer verlegten sich in immer grösserem Ausmass auf das Betreiben von Frachtfahrten, die sich damals zu einem lukrativen Geschäft entwickelten.