

Viipurin Suomalaisen
Kirjallisuusseuran
toimitteita
13

HELSINKI 2001

ISSN 1236-4304

Lappeenrannan Kirjapaino Oy 2001

Teija Petterberg-Möntti

Viipurin puurunkoiset purjelaivat

Purjehdukset Itämerellä ja muilla merillä oikullisista tuulista lopulliseen tyyneen

Viipuri Itämeren piirissä

Itämeren piirin asukkaat ovat esihistoriallisista ajoista lähtien käyttäneet hyväkseen niitä liikennemahdollisuuksia, joita sisäjärvet ja joet sekä saariston suojaamat kulkureitit pitkin rannikkoa ovat tarjonneet. Itämeren halki kulkee yksi Euroopan tärkeimmistä merikauppateistä ja Suomi kokonaisuudessa sijaitsee tämän tärkeän merikauppatien ulottuvilla. Etäisyys merestä ei missään ole 300 km:ä suurempi eikä avomeri sydäntalvenakaan ole 600 km:ä etäämpänä.

Viipurin kaupungin sijainti Suomenlahden perukoilla, Novgorodiin johtaneen kauppatien läheisyydessä, teki siitä jo viikinkiajalla tärkeän kauppapaikan. Viipuri oli esimerkiksi friisiläis-saksalaisen kauppalaivaston käyttämä satama 1100-luvulla, ja myöhemmin Venäjän ja Länsi-Euroopan kaupan ainoa välittäjä Hansaliiton kiellettyä kaupankäynnin Novgorodin kanssa. Viipurista kehittyi Itä-Suomen turkistuotteiden suuri kauppakeskus, joka harjoitti keskiajalla suoranaista ulkomaankauppaa. Kauppa suuntautui paitsi emämaahan Ruotsiin ja maarajan yli Venäjälle, melkein yksinomaan saksalaisiin hansakaupunkihin.

Meriliikenne ja ulkomaankauppa olivatkin vielä pääasiassa saksalaisten hansakauppiaiden ja heidän alustensa käsissä.

Suomalaiset, lähinnä turkulaiset ja viipurilaiset kauppalaivat ulottivat pisimmät matkansa 1400-luvulla Stettiniin, Starlsundiin, Wismariin ja Lyypekkiin. Tämä kauppalaivasto oli kuitenkin pieni ja kilpailukyvytön ja lisäksi sen toimintaa häytti jo ennen 1300-lukua alkanut merirosvous ja kaapparitoiminta.

Kapteeni Koukku ja kumppanit Itämerellä

Merirosvon ja kaapparin erottaminen toisistaan oli periaatteessa helppoa: Merirosvo ryösti merenkulkijan tuottavan saaliin vuoksi, omalla luvallaan. Kaapparikin ryösti merenkulkijan saaliin vuoksi, mutta kaapparitoiminta tapahtui hallitsijan luvalla.

Kaapparijärjestelmä oli luotu kaupunkien kauppalaivastojen turvaksi, koska niillä ei ollut resursseja varustaa sotalaivastoja. Kaapparitoimintaan laivan kapteeni ja varustaja saivat hallitsijalta luvan nk. kaapparikirjan.

Kaapparikirja oikeutti sotatilan vallitessa, tai muutoin tarkoin määritellyissä olosuhteissa, vihollislaivojen kaappaukseen. Kaapparikirjat edellyttivät saaliin tuomista kotisatamaan tarkastettavaksi, laskettavaksi ja jaettavaksi kaapparikirjan antajan, varustajan ja miehistön kesken.

Itämeren alueella merirosvon ja kaapparin erottaminen on ongelmallisempaa. Keitä olivat esimerkiksi Vitaliaaniveljet eli muonittajat, jotka Pohjanmeren puolelta saarronmurtajina tunnetaan jo ennen 1300-lukua.

Vaikka Vitaliaanit olivatkin alunperin Mecklenburgin ruhtinaiden palveluksessa huolehtimassa saarretun Tukholman elintarvikehuollosta, he eivät olleet kiinteä järjestö, vaan hajanaisista ryhmistä koostunut yhteisö, joista myöhemmin oli osa kaappareita ja osa siirtyi merirosvoiksi. Merirosvo ja kaapparitermit esiintyivät sekä aikalaislähteissä että tutkimuksissa sekaisin ja usein niitä käytetään synonyymeinä. Onkin vaikeaa varmuudella sanoa ketkä Vitaliaaneista olivat kaappareita ja ketkä merirosvoja.

Itämeren kaupunkien raadit ja voudit varoittelivat toisiaan 1400-luvulla kirjeitse merirosvoista ja tarjosivat toisilleen apuakin merirosvoilun lopettamiseksi. Yhteistyötä esitti Viipurikin Raaseporilaisten Flemingin veljesten kiinnisaamiseksi v. 1436, tosin ilman tulosta. Viipurilaiset valittivat myös 1400-luvun lopulla tallinnalaisista kaappareista, jotka oli tarkoitettu venäläisiä vastaan, että ne olivat ryöstäneet Ruotsin alamaisten aluksia ja tavaraa sekä tappaneet ja vanginneet joitakin ihmisiä.

Viipuri ei kuitenkaan aina ollut uhattuna osapuolena. Vuonna 1445 syytti Danzigin raati Viipurin käskynhaltijaa, Karl Knutsonia ja hänen miehiään, merirosvouksessa Gotska Karlsön luona ja väitti näiden tuoneen ryöstetyn laivan Viipuriin.

Minkä terva toi sen myös vei

Aina 1520-luvulle asti, oli merisota hyvin merirosvomaista. Kustaa Vaasan noustua valtaan tilanne Itämerellä kuitenkin rauhoittui.

Kustaa Vaasan aikana Viipurissa oli 7 laivaa, jotka saattoivat purjehtia Saksaan saakka. Virallisen ulkomaankaupan rinnalle oli jo hansaliiton aikana syntynyt huomattavaa talonpoikaipurjehdusta, josta tämän esseen puitteissa olisi mahdotonta tehdä tarkemmin selvää. Talonpoikaipurjehduksesta toteankin vain, että talonpojat veivät yleensä tuotteensa lähikaupunkeihin, mutta myös ulkomaille. Viipuri saikin kilpailla kaupasta rannikkopitäjien talonpoikien kanssa, joista uskaliaimmat purjehtivat Saksaan saakka.

Viipurin tärkeimpiä vientitavaroita olivat turkisten lisäksi kala ja 1600-luvulle tultaessa terva. Kun Turulle ja Viipurille suotiin v. 1614 täydelliset tapulikaupunkioikeudet, Viipuri nousi vuoden 1640 tienoilla Suomen suurimmaksi kauppakaupungiksi. Tämän nousun mahdollisti juuri tervakaupan voimakas kasvu. Tuontitavaroista tärkein oli suola ja ainakin kolme viipurilaista alusta, Wildeman, Dufva ja Ulf, ulotti 1600-luvun alussa matkansa Hollantiin suolan hakuun. Näistä laivoista Wildeman kävi Ranskassa saakka. Ensimmäiset suomalaiset alukset Välimerellä olivat todennäköisesti viiden viipurilaisen laivanvarustajan Välimerelle ja Espanjaan suolanhakumatkalle lähettämät Vapn von Wiborg ja Sanct Peter 1650-luvulla. Vuonna 1693 valmistuivat viipurilaisesta laivan varustamosta merilaivat Castell von Wiborgh, Wiborgs Tre Cronor ja Gröna Linden.

Terva-, suola- ja tupakkakomppanioiden monopolioikeudet tekivät Viipurin johtoasemasta kaupan alalla kuitenkin jo muutamassa vuosikymmenessä lopun.

Tervakomppania hankki itselleen suolan tuonnin yksinoikeuden, jolloin merkantilismin mukaan senkin tuonti tapahtui komppanian laivoilla.

Vaikka Viipuri sai säilyttää varsin suuren tervan vientikiintiönsä, viipurilaiset kauppiaat saivat tervastaan vähemmän rahaa kuin olisivat saaneet vapailla markkinoilla. Varakkaat viipurilaisporvarit saattoivat tietysti maksaa itsensä tervakomppanian jäseneksi, mutta siihen pystyivät vain harvat.

Venäläisen Viipurin kauppamerenkulku

Tultuaan Isonvihan jälkeen liitetyksi Venäjän yhteyteen, Viipurin kauppayhteydet Savoon ja Pohjois-Karjalaan katkesivat ja tervanpolton ja -viennin pääalueeksi tuli Pohjanmaa. Viipurin tärkeimmäksi vientitavaraksi tuli sahatavara, mutta vienti oli ankarasti säännösteltyä, jotta armeijan puutavaran ja tervan saanti olisi turvattu. Tuontitavaroista tärkein oli yhä suola. Rauhan palauduttua, tuontia Suomessa rajoitti v. 1724 voimaan astunut tuoteplakaatti, jonka mukaan ulkomaalaiset alukset eivät saaneet tuoda maahan tuotteita muualta kuin kotimaastaan tai sen siirtomaista ja lisäksi kotimaista laivanrakennusta tuettiin tullieduin.

Viipurin kaupunkia nämä säädökset eivät enää koskeneet, koska se kuului rauhan teon jälkeen Venäjään ja siellä tulivat voimaan Venäjän valtakunnan lait.

Käytännössä Viipurin seudulla toimittiin Venäjän lakien mukaan v. 1784 saakka, jolloin Katariina II saattoi voimaan uuden kaupunkijärjestyksen. Sen mukaan viipurilainenkin kauppiaskunta jaettiin kolmeen kiltaan ja ulkomaankauppaa saivat käydä vain 1. killan kauppiaat, joiden pääoma oli vähintään 10 000 ruplaa (myöhemmin pääoman tuli olla 16 000 ruplaa ja v. 1816 jälkeen 50 000 ruplaa). Laivanvarustusta ja teollisuutta saivat harjoittaa vain 1. ja 2. killan kauppiaat.

Viipurin kauppalaivasto oli 1700-luvulla varsin vaatimaton ja käsitti paljon pieniä rannikkopursia. Vielä 1780-luvulle tultaessa kuudesta viipurilaisaluksesta vain kolme oli merialuksia, Jaenischin kauppahuoneen Jungfrau Sophia ja St. Abraham sekä Suthoffin kaljaasi St. Johannes. Hieman myöhemmin kauppiaat Hackman & Schmidt ostivat ja kunnostivat meriliikenteeseen englantilaisen Happy Enterprisen.

Vuosisadan lopulla kauppias Jacob Seseman osti Pietarista pienen prikin, Anna Marian, joka myöhemmin siirtyi Hackmannin omistukseen ja purjehti Euroopan satamissa ja Välimerellä. Hackman & Seseman omistivat v. 1796 jonkin aikaa yhdessä kaksi pientä rahtipurttia, die Hoffnungin ja Jungfrau Annan.

Kapteeni Koukun paluu ja taloudellisia vastoinkäymisiä Suomen sodan jälkeen

Suomen sotaa seuranneina vuosina 1809–1812 Suomen ulkomaankauppa suuntautui erilaisten vaikeuksien takia lähinnä Ruotsiin. Vaikeuksia aiheutti paitsi yleiseurooppalainen taloudellinen lama myös muut, esimerkiksi kansallisuudesta johtuvat seikat. Vaikka Suomi oli autonominen suuriruhtinaskunta sen kauppa-alusten tuli purjehtia Venäjän lipun alla.

Englantilaisten kaapparialusten pelossa Venäjän lippua käyttävät suomalaisalukset eivät uskaltaneet purjehtia Kattegatia pidemmälle.

Sopimuksista huolimatta suomalaisalukset eivät saaneet myöskään Venäjän Itämeren satamissa tasavertaista kohtelua venäläisalusten kanssa.

Englannin kanssa solmittu rauha poisti Itämeren itäosiin saakka tunkeutuneiden kaapparialusten uhan ja Pariisin rauhan jälkeen v. 1812 suomalaisalukset alkoivat jälleen

tehdä matkoja Hollantiin, Ranskaan, Espanjaan ja Portugaliin. Sen sijaan Välimerelle ei juurikaan purjehdittu koska suomalaiset laivat eivät siellä, Venäjän lipun alla purjehtiessaan, nauttineet samaa suojaa merirosvoilta kuin Ruotsiin kuullessaan.

Ruotsilla ja monella muulla maalla oli Pohjois-Afrikan barbareskivaltioiden, Marokon, Algerian, Tunisian ja Tripolin, kanssa sopimuksia niiden harjoittaman merirosvoilun suojaksi. Ruotsin ”rauhansopimuksen” mukaan sen lipun alla purjehtivilla aluksilla täytyi olla mukanaan ns. ”turkkilainen meripassi”, josta kävi ilmi laivan kansallisuus.

Koska merirosvot eivät yleensä olleet lukutaitoisia, passin aitouden tarkistamiseen oli oma menetelmänsä: passi leikattiin epäsäännöllistä sahanteräviivaa pitkin kahteen osaan ja toinen puolisko lähetettiin arabeille. Näin ruotsalaisaluksen kaapanneet saattoivat todeta passin oikeaksi sovittamalla puoliskot yhteen ja päästää laivan menemään – elleivät tuhonneet alusta, miehistöä ja passia.

Näiden, muiden kuin taloudellisten, vaikeuksien lisäksi Suomen ulkomaankauppaan vaikutti jo mainittu yleiseurooppalainen taloudellinen lama. Kaupankäynti ja rahtien kysyntä supistui romahdusmaisesti. Suomen kauppalaivaston kantavuus laski kymmenessä vuodessa (1815–1825) 21 000 lästistä 16 000 lästiin.

Nousukausi ja Ruotsin lait

Suhdanteet kääntyivät nousuun vasta 1820-luvun lopulla ja elinkeinoelämän elpyessä 1830-luvulla Suomessakin, vilkastui myös Suomen merenkulku.

Adrianopolin rauha v. 1829 avasi Bosporin salmen kansainväliselle merenkululle, ja Ranska valloitti Algerian v. 1830 vähentäen merkittävästi barbareskivaltioiden harjoittamaa merirosvoilua. Suomalaisaluksille myönnettiin v. 1830 kotimaasatama-oikeudet kaikissa Venäjän satamissa ja ne alkoivat osallistua viljankuljetuksiin Mustaltamereltä muualle Eurooppaan. Suomen merenkululle 1830-luku olikin suotuisaa aikaa Euroopan yli levinneestä koleraepidemiasta ja sen meriliikennettä rajoittavista suojelutoimenpiteistä huolimatta. Autonomisena suuriruhtinaskuntana Suomi joutui noudattamaan kaupankäynnissään Ruotsissa v. 1724 säädetyn tuoteplakaatin ja v. 1782 sen muutettujen asetusten määräyksiä. Lisäksi säädettiin ulkomaalaisilla aluksilla tapahtuvalle tuonnille korkeammat tullimaksut. Näillä toimenpiteillä onnistuttiin pitämään meriliikenne kotimaisten varustamojen käsissä niin, että vielä v. 1852 vain kahdeksasosa tuonnista tapahtui ulkomaalaisilla aluksilla, mutta viipurilaisille kauppiaille tuo säännös tuotti omien merikelpoisten alusten puuttuessa lisäkustannuksia.

Viipurin ensimmäinen Atlantin ylittäjä

Vuonna 1812 Viipurin kaupunki ja koko Viipurin lääni liitettiin muun Suomen yhteyteen. Viipuri sai takaisin sille kuuluneet tapulikaupunkioikeudet v. 1816 ja joutui noudattamaan kaupankäynnissään Ruotsin lakeja ja asetuksia. Viipurin läänin Suomeen yhdistämisen aikoihin oli viipurilaisten oma kauppalaivasto varsin vähäinen.

Kaupungissa oli 7 lotjaa, joita käytettiin Uraan ja kaupungin väliseen tavaroiden kuljetukseen sekä 8 muuta alusta, jotka kävivät lähinnä Pietarissa jauhojen, viljan, raudan ja vuotien haussa ja joskus Liivinmaalla paloviinaa ja kalkkia hakemassa. Vientitavaroina olivat lähinnä laudat ja puutavarat.

Viipurin kauppalaivasto alkoi kehittyä v. 1814 alkaen. Silloin Kuopiosta Viipuriin siirtynyt Samuel Backman aloitti laivanvarustuksen. Hänen kuoltuaan leski Margaretha Backman jatkoi toimintaa ja osti ensin suuren fregatin v. 1814. Pari vuotta myöhemmin hänellä oli jo viisi alusta avomerellä purjehtimassa. Seuraavaksi hankki itselleen

merikelpoisen prikin kauppias Peter Tshusov ja pian tämän jälkeen myös Hackmanin kauppahuoneen johdossa ollut Marie Hackman sai ostetuksi v. 1816 rouva Backmanilta fregatin nimeltään Voltaire. Fregatti Voltaire teki vuosien 1817–1827 välisenä aikana 12 matkaa. Pisimmät matkansa se teki Bordeauxin ja Cadizin kautta Havannaan v. 1818 sekä Cadizin, San Lucasin ja Malagan kautta Buenos Airesiin v. 1820. Näillä matkoilla lastina oli puutavaraa, suolaa, tervaa, häränvuotia ja jopa espanjalaista sotaväkeä.

Yleensä lastina olikin Viipurista lähdettäessä puutavaraa ja tervaa ja sinne palatessa suolaa. Kun Viipurista otettu lasti purettiin, otettiin seuraava lasti joko suoraan Viipuriin tai edelleen johonkin toiseen satamaan toimitettavaksi. Paluulastina oli suolan, ja muun tavarain lisäksi myös salakuljetustavaraa.

Salakuljetustavarana Voltaire toi Viipuriin ensimmäisellä Lissaboniin suuntautuneelta matkaltaan v. 1817 sokeria, kahvia, puuvillaa ja erilaisia hedelmiä. Toisen kerran salakuljetustavaraa tuotiin v. 1820 Göteborgista. Tällöin lastina oli, laillisen suolan lisäksi, laivaan piilotettuna 20 000 kpl nauloja, 50 puutaa kankirautaa ja erilaista ruokatavaraa. Keväällä 1826 oli Viipurin alusrekisteriin merkitty yhteensä 13 merikelpoista alusta. Aluksista kolme kuului tukkukauppias Hackman & Co:lle, viisi tukkukauppias Tichanoff & Co:lle, kaksi kauppias V. Golovanoville, kaksi kauppaneuvos A. Jaenischille ja yksi kauppias D. Antonoffille.

Lamasta Krimin sotaan

Viipurin puutavaravienti kohtasi vaikeuksia 1820-luvun puolivälissä yleisen talouspuolan puhjetessa. Puutavaraa sai kaupaksi vain ostamalla suolaa, jota oli vaikea myydä edelleen kun suolan maailmanmarkkinahinta oli jatkuvasti laskussa. Leskirouva Backman oli myynyt aluksensa huutokaupalla jo 1823 velkojen takia, Peter Tshusovin fregatti oli siirtynyt osittain kauppaneuvos Tihanoville, jonka kanssa alus myytiin v. 1826 ja kauppias V. Golovanovin priki myytiin Pietariin v. 1832.

Talvella 1826–27 Viipurin kauppalaivastosta haaksirikkoutui vielä kapteeni Grimmengin priki. Niinpä kauppalaivastosta olikin viipurilaisia 1830-luvun alussa jäljellä vain kauppias C. Roseniuksen kuunari, joka oli valtameripurjehdukseen kelpoton.

Puutavaramarkkinoiden parantuminen johti Viipurissa jälleen omien purjelaivojen hankkimiseen 1830-luvulla. Esimerkiksi Hackman & Co, omisti v. 1835 alkaen Fregatti Junon, joka tuhoutui hirmumyrskyssä v. 1852 St. Georgen kanaalissa. Vuonna 1837 Hackmanin & Co:n omistukseen siirtyivät fregatti Hebe (ent. Johanna) ja Jupiter. Lisäksi Hackman & Co omisti yhdessä oululaisen suurvarustajan J.W. Snellmanin kanssa Pandora nimisen parkin, joka haaksirikkoutui v. 1853 Tunisian rannikolla. Vuonna 1839 Hackman perusti oman laivaveistämön, jossa valmistui seuraavana vuonna suuri parkkilaiva Helios.

Ensimmäisen laivakalenterimme ilmestymisvuonna 1838 Viipurissa oli Hackmanin kolmen laivan lisäksi Rosenius & Sesemanin fregatti Atlas II, kuunari Anna ja priki Kirjola. Viipuri olikin Suomen laivatilastoissa aivan häntäpäässä.

Kuitenkin kaupungin kauppalaivastoon kuului jo 1840-luvun lopulla 12 meriliikennettä välittävää laivaa. Näistä laivoista tuhoutui suurin osa Krimin sodassa.

Viipurilaisten Saimaalla rakennuttamat purjealukset maailman merillä

Krimin sota keskeytti Suomen kukoistavan merenkulun, Viipurinkin syvänmeren purjealukset olivat v. 1856 mennessä kadonneet lähes kokonaan.

Kauppalaivastoa ryhdyttiin kuitenkin, osittain valtion varoin, rakentamaan uudestaan ja suotuisat rahtikonjunktuurit saivat merenkulun nopeasti elpymään.

Viipurin varakkaat kauppahuoneetkin ryhtyivät ko. sodan aikana teettämään Saimaan rannoilla purjealuksia, jotka mahtuisivat v. 1856 valmistuneesta Saimaan kanavasta lastissa ja voisivat purjehtia Pietariin, Baltian satamiin ja vieläkin kauemmas. Vuoksen vesistön ääressä rakennettiin kahden tyyppisiä purjealuksia: Viipurin ja Pietarin väliseen liikenteeseen sopivia kaljaaseja ja meriliikenteeseen sopivia kuunareita ja parkkilaivoja.

Viipurilaisen J. Dippellin nimissä purjehti v. 1857 Joensuussa valmistunut parkkilaiva Toivo Viipurista meripassin saatuaan Pohjanmerelle, josta se jatkoi Hullin sataman kautta Konstantinopoliin. Paluumatkalla Toivo purjehti Gibraltarin kautta Kronstadtin talvehtimaan, ja edelleen meritien avauduttua Viipuriin.

Ainakin neljä Vuoksen vesistön varrella rakennetuista kuunareista ylitti Atlantin. Kaikki neljä lähtivät Viipurista, ja kolmen ensimmäisen matkan tarkoituksena oli kahvilastin hakeminen Brasiliasta, Rio de Janeirosta. Neljäs laivoista kävi Kuubassa ja toi Eurooppaan sokeria. Kaikki neljä laivaa lähti Viipurista puutavaralastissa ensin Länsi-Eurooppaan, josta niille etsittiin edelleen lastit Atlantin toiselle puolelle. Kolme laivoista kuului Hackmanin kauppahuoneelle ja yksi viipurilaiselle kauppias C. Roseniukselle.

Ensimmäiset näistä laivoista Atlantin ylittikin juuri C. Roseniuksen Joroisissa rakennettu kuunari Kullervo, joka purjehti de Janeiroon v. 1859.

Toisen varman matkan Rioon Kullervo teki kuusi vuotta myöhemmin. Hackmanin kuunarit, Totuus ja Lohikoski, tekivät myös matkan Rioon v. 1860 ja myöhemmin Lohikoski purjehti usein mm. Välimerelle, josta se toi suolaa.

Hackmanin kuunari Kuopio lähti Viipurista puutavaralastissa v. 1862 ja purjehti Hulliin Englantiin. Siellä Kuopio lastattiin uudelleen kivihiilellä ja se jatkoi matkaansa Kuuban Havannaan. Havannassa alukseen lastattiin sokeria ja se purjehti Kristianiin, josta se taas lastin vaihdettuaan purjehti puutavaralastissa Hulliin. Viimein Kuopio palasi kappaletavaraalastissa Viipuriin syksyllä 1863. Hackmanin omistuksessa Kuopio purjehti vielä ainakin Rioon, Englantiin ja Saksaan.

Elämää purjealuksella, miksi merimies ei merta rakasta

Puurunkoisten purjealusten miehistönä oli paitsi Viipurista, myös muualta Suomesta, jopa ulkomailta pestattuja merimiehiä. Miehistön määrä vaihteli aluksen koon mukaan. Kiinteän miehistön muodostivat tavallisesti laivuri, konstaapeli, puosu tai timperi. Näiden lisäksi miehistöön kuului perämies, aliperämies, kokki ja tarvittava määrä matruuseja, puolimatruuseja ja jungmanneja sekä kajuuttapoika. Työ purjealuksella oli raskasta ja kuri oli kova. Merimiehen asuinitilat olivat ahtaat, ummehtuneet, kosteat ja lämpimällä säällä tukahduttavat ja kuumat. Tuberkuloosi, sydäntaudit ja raajavammat sekä halvaukset kuuluivat merimiehen ”palkkaetuihin”. Työ jakautui neljän tunnin mittaisiin merivahteihin, joihin osallistuivat tarvittaessa kaikki, kokkia, timperiä ja seilimaakaria myöten.

Kurinpitomenetelmät keski- ja ristiretkiajalla olivat raakoja, miestapon tehnyt sidottiin kuolleen ruumiiseen ja heitettiin sen mukana mereen. Veitsen kanssa tapellut ja toista tappelijaa haavoittanut menetti käsivartensa. Varas menetti hiuksensa ja paljaaseen päälakeen kaadettiin kiehuvaa pikeä, jonka jälkeen varas jätettiin seuraavalle yksinäiselle saarelle johon laiva saapui.

Ruotsi-Suomi alkoi 1500-luvulla noudattamaan näitä kurinpitolakeja soveltaen.

Rangaistuksena käytettiin esimerkiksi kolme kertaa mereen heittämistä, ensimmäisen mereen heiton jälkeen syyllinen kiskottiin raakapuun nokkaan ja pudotettiin sieltä mereen

kaksi kertaa. Käytössä oli myös kölin alta vetäminen, veitsen isku käden läpi mastoon, josta syyllinen veti sen itse irti ja tietenkin kuolemanrangaistus, hirttäminen.

Ruotsi-Suomen merilaki muuttui huomattavasti lempeämmäksi jo 1600-luvun puolivälin jälkeen. Siinä säädettiin rangaistavalle sakkoja ja kapteenilla oli oikeus myös lyödä kepillä tai läimäyttää rangaistavaa kerran kädellä. Mutta jos kapteeni läimäytti toisen kerran, rangaistu sai lyödä takaisin. Yleensä kurinpitomenetelmät ja rangaistukset lievenivät 1800-luvulla sakkoihin, vahingon korvaamiseen tai palkan pidättämiseen maallisen oikeuden määräysten mukaan.

Oikullisista tuulista loputtomaan tyyneen

Vaikka Välimeren purjehdukset olivat melko tavanomaisia viipurilaisillekin, purjehdittiin useimmiten kuitenkin Englantiin ja siellä yleisin määränpää oli Grimsby. Atlantin yli viipurilaisilla, puurunkoisilla purjelaivoilla tehdyt purjehdukset olivat paljon harvinaisempia. Vastoinikäymiset, liikenteen epävarmuus, rauta- ja teräsrunkoisten purjealusten sekä höyryalusten lisääntyminen lopettivat kuitenkin ennen pitkää puurunkoisten purjelaivojen rakentamisen. Puurunkoisia syvänmeren purjehtijoita rakennettiin 1870-luvun puolivälin jälkeen enää vain muutamia. Saimaan kanavan valmistuminen sai viipurilaiset, varustamotoimintaa harjoittaneet liikemiehet suuntaamaan pääomansa metsiin ja sahoihin. Merikuljetukset jätettiin yhä useammin vieraspaikkakuntalaisten alusten tehtäväksi. Puurunkoiset purjelaivat olivat muualla maailmassa jo 1870-luvulla lähes historiaa ja v. 1869 valmistunut Suezin kanava antoi kuoliniskun kaikille purjelaivoille. Kanava oli koneiden valtakuntaa eikä kaukoitään mielivällä ollut enää aikaa kiertää Hyväntoivonniemeä hitailla ja oikullisista tuulista riippuvaisilla purjealuksilla.

Suomessa elettiin 1870-luvulla purjelaivojen kulta-aikaa, olihan Suomen purjelaivatonniston määrä 1000:a asukasta kohden viidenneksi suurin maailmassa vaikkakin se oli koko maailman kauppamerenkulusta vain n. 2 %. Aluskantaa ei kuitenkaan lisätty eikä varsinkaan uudenaikaistettu pääomien, ammattitaidon ja raaka-aineiden puutteessa.

Meriliikenteestä saatavat tulot alettiin sijoittaa mieluummin metsiin, sahateollisuuteen ja puutavarakauppaan. Puurunkoisten purjelaivojen kulta-aika alkoi Suomessakin päättyä. Se koki uuden, lyhyen nousun 1890-luvulla ja purjehti sen jälkeen taloudellisessa merkityksessä loputtomaan tyyneen.

Lästi = lastinottokyky, kantavuuden mitta, jota käytettiin Itämeren maissa. Lästi oli sekä tilavuus- että painomitta. Ruotsissa yksi ns. raskaan lästin paino oli 2448 kg, ja hiilen tilavuutta mitattaessa n. 1978 kuutiometriä. Suomessa siirryttiin v. 1877 ilmoittamaan aluksen vetoisuusrekisteritonneina.

Tutkimuskirjallisuus

Hiltunen Esa	Suomen purjeet maailman merillä. Purjeiden aika. Pori 1983.
Kari Risto	Lasteina tervaa ja sahatavaraa. Merkantilismin vakiintuminen ja tuoteplakaatti. Keisarinvallan ankeat alkuvuodet. Navis Fennica. Porvoo 1993
Kaukiainen Yrjö	Sailing into twilight. Helsinki 1991

Koivistoinen Eino	Meripoika se merta seilailee. Purjeiden aika. Pori 1983.
Lakio Matti	Talouselämä. Viipurin kaupungin historia IV: 2. Lappeenranta 1981.
Pekonen Mikko	Vuoksen vesistön rahtipurret. Navis Fennica. Porvoo 1993.
Pohjanpalo Jorma	Suomen kauppamerenkulku. Helsinki 1949.
Ruuth J. W. ja uudistanut Kuujo E.	Kauppa. Viipurin kaupungin historia IV:1. Lappeenranta 1981.
Riimala Erkki	Rannikkokaupunkien viimeiset valtameren purjehtijat. Navis Fennica. Porvoo 1993.
Saarinen Jarmo	Merirosvousta Itämerellä. Navis Fennica. Porvoo 1993.
Toivanen Pekka	Ensimmäiset suomalaisalukset yli Atlantin. Navis Fennica 1993.
Toivanen P. ja Riimala Erkki	Puurunkoisten purjelaivojen aikakaudelta. Navis Fennica. Porvoo 1993.