
Viipurin Suomalaisen
Kirjallisuusseuran
toimitteita
9

HELSINKI 1989

ISBN 951-95402-9-6

 Etelä-Saimaan Kustannus Oy – Lappeenranta 1989

Otto-I. Meurman

Tekniikka ja Viipuri

Oudostuttava otsikko! Mitä tekemistä noilla kahdella sanalla on keskenään? Mutta taitaapa olla, vaikka me entiset viipurilaiset muistamme rakkaan kotikaupunkimme kaukana nyky- ja tulevaan maailmaan kuuluvasta "tekniikasta". Meille Viipuri oli kotiemme kiehtova ympäristö, meille menneiltä polvilta peritty asuinpaikka vanhoine linnoineen, ahtaine, jyrkkine ja kapeine katuineen, tuuheine Torkkelin puistoineen ja Ullbergin Panssarilahden bastionille rakentamine taidemuseoineen. Ei tule mikään tekniikka silloin ollenkaan mieleemme. — Ja kuitenkin, onhan sitä siellä ollut yhtä kauan kuin nimi Viipuri tunnetaan.

Tottakai jo linnan P. Olavin tornin rakentamista alettaessa tarvittiin muutakin kuin puunuijaa. Tarvittiin tekniikan ammattimiehiäkin, "muurari-mestareita". Eipä ilman heitä olisi Viipurille saatu Eerikki Akselinpojan (Tott) kaupunginmuuria, joka 1470-luvulla kohosi kolmen sylen korkuisena ja kahden levyisenä kaupungin asukkaiden tukevaksi suojaksi monine torneineen. Niistä ainoana, vieläkin paikallaan olevana, on jäljellä "Raati-torni" Luostarinkadun varrella. Vahvimmat tornit rakennettiin muurin kaakkoisosalle Salakkalahdesta merenrantaan kaupunginniemen poikki, jolta suunnalta vihollinen yleensä oli odotettavissa. Tornit ulkonivat puolilieriöinä muurin pinnasta, niin että niistä saattoi ampua muurin juurelle saakka tunkeutunuttakin vihollista. Paitsi Viipuria oli koko Ruotsin valtakunnassa vain kolme kaupunkia, joilla oli kivinen ympärismuuri. Ne olivat Tukholma, Kalmar ja Visby.

Kun sitten tuliaseet Kustaa Vaasan aikana tulivat käyttöön, ryhtyi hän ensimmäisiin Eerikki Akselinpojan muurien vahvistamiseen rakennuttaen 1540-luvulla Karjaportintornin eteen Pyöreän Tornin. Hänellä lienee ollut tarkoitus rakentaa toinen samanlainen lähemmäksi merenrantaa, mutta se jäi toteuttamatta.

Kaupungin asukasmäärän kasvaessa tuli tila ensimmäisten muurien sisällä liian ahtaaksi, samalla kuin tuliaseiden kehitys vaati tehokkaampia linnoituslaitteita. Niinpä Eerikki XIV ja Juhana III päättivät rakentaa ns. Sarvilinnoituksen, jonka sisäpuolelle syntyi uusi kaupunginosa, ns. "Valli". — Mainittakoon, että tämän kaupunginosan katuverkko suunniteltiin suorakulmaiseksi. Syntyi samalla "asemakaava", ensimmäinen Suomessa ja koko Ruotsin valtakunnassa.

Sarvilinnoitus merkitsi "bastionäärisen" linnoitusjärjestelmän käyttöönottoa. "Bastionilla" tarkoitettiin linnoituksen ulospistäviin kulmiin rakennettuja nelikolkkaisia, teräväkärkisiä varustuksia, ja ne on tarkoitettu "pyyhkivällä tulella" suojaamaan yleensä niiden eteen kaivettuja vallihautoja. Viimemainittuja ei liene tullut Viipuriin, mutta kylläkin kaksi linnaketta: Äyräpään bastioni meidän aikamme Espilä-ravintolan paikalle ja Panssarilahteen, missä se vieläkin on paikallaan arkkitehti Uno Ullbergin

rakentamien taidemuseon ja koulun kruunaamana. Bastioneja yhdistävää muuria kutsuttiin ”kurtiiniksi”.

Sarvilinnoituksen suunnittelijaksi tarvittiin erikoistunut ammattimies. Siihen saatiin Anders Maalari ja sen toteuttajaksi Hans Mess, molemmat Ruotsista — lienevätkö ensimmäiset nimeltä mainitut tekniikan miehet Viipurissa.

Huomattavin tekniikka Viipurissa oli linnoitustekniikka. Paitsi itse linnan saarella ja kaupungin niemellä ulottui tällainen työ Siikaniemellekin, minne v. 1577 rakennusmestari Jakob von Stendel kuninkaan käskystä rakensi linnakkeen, jonka miehittäminen kuitenkin osoittautui liian rasittavaksi, niin että kuningas määräsi sen revittäväksi ja pienemmällä korvattavaksi. Vanhojen muurien vahvistaminen oli jatkuvaa. Stolbovan rauha vapautti Viipurin rajalinnoituksen tehtävistä Ruotsin vallan loppuun saakka.

Oli tultu toimeen kangilla ja yksinkertaisilla vipulaitteilla. Mutta kaksi peräkkäistä varsin tuhoisaa kaupunkipaloa vv. 1627—28 aiheuttivat uusia työläitä teknillisiä tehtäviä. Keskiaikainen kaupunki polkumaisine katuverkkoineen todettiin paloturvallisuussyistäkin loppuun eläneeksi. Kreivi Pietari Brahe Suomen kenraalikuvernööriksi nimitettynä ehti parhaiksi Viipuriin estämään kaupunkilaiset rakentamasta uusia tilojaan vanhojen perusmuuriensa päälle. Hän kutsui Viipuriin Tukholman ”kaupungininsinööriin” Anders Torstenssonin, joka suunnitteli Viipurille kokonaan uuden asemakaavan suoraviivaisine katuineen ja suorakulmaisine kortteleineen, rakensi linnalle ja Länsi-Suomeen johtavan Turunsillan korvaan suunnittelemansa aukion taustaksi Viipurille uuden raatihuoneen niemen korkeimmalla kohdalla sijainneen luonnonkivisen vähäpätöisen rakennuksen tilalle. Uusi rakennettiin tiilistä, rakennusaine, jota tiilen tulosta Suomeen vain oli käytetty kirkkojen päätyjen koristamiseen ja niiden holveihin.

Uudet kadut tarkoitettiin jo kärryilläkin ajettaviksi, mikä edellytti katu-pinnan tasoittamista. Olihan ruuti jo tullut Eurooppaan, mutta yleisesti ja Viipurissakin tämä kalliopinnan tasaaminen tehtiin samalla ikivanhalla tavalla, millä Hannibal Roomaan alppien yli mennessään tien pahimpia kohtia tasasi, ts. siten, että kalliolle kyhättiin valtava nuotio kuumentamaan sen pintaa, minkä jälkeen sille kaadettiin vettä murentamaan pinnan soraksi. Katuverkoston toteuttaminen Torstenssonin ns. ”regulariteetin” mukaisesti onnistui.

Ruotsin valta Viipurissa päättyi, kun tsaari Pietari v. 1710 oli lopullisesti onnistunut valloittamaan Viipurin venäläisille. Siitä pitäen ei vihollisia enää odotettu kaakosta, vaan päin vastoin lännestä käsin. Uusia linnoituslaitteita alettiin senvuoksi rakentaa luoteeseen. Kaksikymmentä vuotta myöhemmin työt olivat jo täydessä käynnissä ja keisarinna Annan hallitessa uusi bastionäärinen linnoitus kaartui isolla Linnansaarella merenrannasta linnan tornin pohjoispuoliseen rantaan. Siihen kuului aluksi kaksi ja merenrannassa puolikas teräväkärkistä linnaketta, joiden ulkopuolelle tuli leveä vallihauta ja sen eteen redutit kuuluisan ranskalaisen 1600- ja 1700-lukujen taitteessa eläneen linnoitusmestari Vaubanin kehittämän järjestelmän mukaisesti. Täten syntyi ”P. Annan Kruunuksi” kutsuttu linnoitus, ainutlaatuinen Suomessa ja koko Skandinaviassakin. Tällaisena sekä kaakon- että luoteen puolelta suojattuna Viipuri elikin sitten 1860-luvulle saakka.

Mutta oli Viipurissa muunkinlaista tekniikkaa. Ilmeisesti oli jo 1700-luvun puolivälissä Pikiruukin alueella alettu keittää tervasta pikeä, jota paljon tarvittiin laivanrakennuksessa tiivistämiseen. 1700-luvulta oli Viipurissa myös tiilitehdas Havilla ja olutpanimo Pantsarlahdessa.

Saimaan kanavan rakentaminen aiheutti laiturin rakentamisen Eteläsatamaan sieltä tulevia laivoja varten. Sen jälkeen valtava tekniikan edistysaskel oli rautatien valmistuminen v. 1870. Viipurinkin oli herättävä seuraamaan tekniikan merkitystä jokapäiväiselle elämälle. Se aiheutti kaupungin-insinöörin viran perustamisen v. 1873. Virkaan valittiin insinööri Johan Edvard Pacius. Tälle Viipurin ensimmäiselle kaupungininsinöörille riitti työtä. Oli uuden vaon kyntämistä. Eräs suuri työ oli väylän ruoppaaminen Uuraasta ulkomerelle. Mutta jo ennen Paciuksen alkamia kunnallisteknillisiä töitä oli Viipurissa seurattu tekniikan kehitystä. V. 1860 perusti kauppias J. Bandholtz sinne kaasutehtaan, joka sai monopolin katujen valaisemiseen kaasulyhdyillä. Hän oli kaukonäköinen, sillä hän samalla pidatti itselleen monopolin mahdollisesti ilmaantuvaan toisenkinlaiseen katuvalaistukseen, ja siten myös sähkövalaistukseen, mikä oikeus myöhemmin häneltä siirtyi saksalaiselle AEG toiminnalle ja saatiin kaupungin haltuun vasta v. 1930 kaupunginjohtaja Arno Thunebergin (Tuurnan) taitavin toimenpitein, ei ilman kiistoja.

Paciusta seurasi kaupungininsinöörinä Johan Theodor Lindroos v:een 1898 sakka. Erottuaan hän teki työtä teollisuutemme edistämiseksi, sai vuorineuvoksen arvon ja tuli tekniikan kunniatohtoriksi. Seuraavina kaupungininsinööreinä toimivat Albin Isidor Skog vuoteen 1904, sitten Bernhard Gagneur, joka uusi Viipurin vesijohtolaitoksen, v:sta 1912 Erkki Pekka Makkonen v:een 1918, v:t:nä 1917—18 Robert Waldemar Taivainen. Itsenäisyytemme oli alkanut, ja katsottiin valoisin mielin tulevaisuutta.

Uudeksi kaupungininsinööriksi saatiin erittäin pystyvä ja toimeenpaneva mies Bruno J. Stenberg, jonka aikana kunnallistekniikka joutui elämään voimakasta kehitystä.

Valtio oli alkanut suunnitella rautatien rakentamista Viipurista Koivistolle, minne jo oli rajalta päin rakennettu uusi rautatie. Oli tultu jo niin pitkälle, että ratapenger oli valmiina Maaskolan ratapihalta Kangasrannan esikaupunkia kiertäen Käremäen lahdelta mereltä johtavalle sillalle saakka, mistä tarkoitus oli jatkaa rataa Pappilanniemelle. Insinööri Stenberg sai kuitenkin asiat niin käännetyksi, että jo rakennettu pengerru annettiin kaupungille satamaradaksi ja Koivistolle ulottava rata siirrettiin kiertämään Käremäenlahtea sen kaakkoispuolitse. V. 1926 siitä sitten haarautettiin Kaislahdesta Uuraan salmelle saakka ulotettu sivurata.

Käremäen sillalta kaupunki jatkoi raiteen vetoa Havin rannoitse Eteläsatamaan, minne jo oli Viipurin rautatieasemalta Salakkalahden rantaa seuraten ja kaupungin nientä kiertäen rakennettu raiteet. Näin syntyi kiertorata asemalta Linnansalmen rantaa pitkin Eteläsatamaan ja sieltä kaakkoisia esikaupunkeja kiertäen takaisin Maaskolan ratapihalle.

Uuraaseen ulotetun radan varrelle Tapolanlahden koillisrannalle puhallettiin n. 300 m leveä lastausalue puutavaralle imemällä merenpohjasta hiekkaa täytemaaksi. Samalla rakennettiin aallonmurtajat Ryövälinniemeltä ja Suonionsaaresta toisiaan kohden jättäen laivaväylälle 80 m leveä aukko

niiden väliin. Väylää Uuraasta kaupunkiin syvennettiin ja levennettiin.

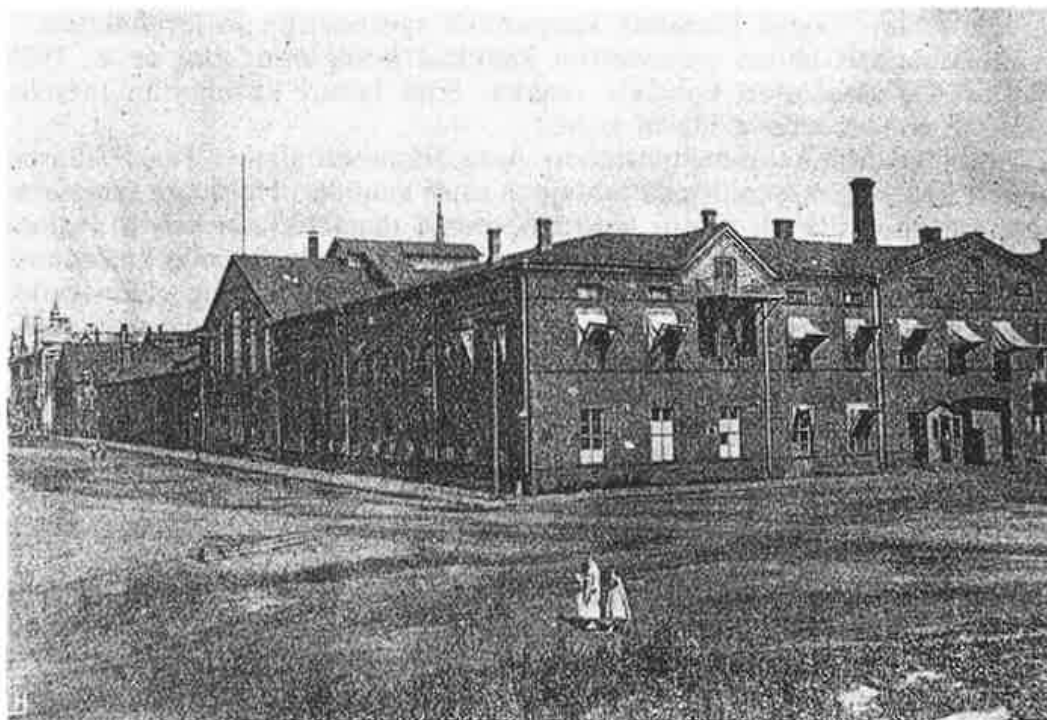
Eteläsataman laituri pidennettiin kaakkoa kohti niin, että se v. 1925 ulottui Karjalankadun kohdalle saakka. Siitä laituri käännettiin merelle päin 75 m ja edelleen Havia kohti.

Tässä tapahtui kaupungininsinööri Aatu Hännisen aikana Taavi Siltasen ollessa kaupungin teknillisenä johtajana suuri vahinko. Helsingin satamarakennusinsinööriltä oli tilattu lausunto, missä tämä tarkoin selvitti, miten laituri olisi rakennettava. Hän torjui sen, että laiturin tueksi olisi kustannusten säästämiseksi tyydyttävä riittävään kiviheittoon laiturin ulkosivulle. Tästä huolimatta koetettiin vain kiviheittoa lisäämällä selviytyä asiasta. Seuraus oli, että laituri kiepsahti nurin juuri siten, kuin helsinkiläinen asiantuntija oli ennustanut. Laituria sortui n. 140 m pituudelta. Sortuma aiheutti oikeudenkäyntejä, jossa rakentajat tuomittiin korvauksen maksamiseen, mutta kaupunginvaltuusto antoi kuitenkin velan anteeksi, ja laituri rakennettiin uudelleen asianmukaisesti jääden kuitenkin hieman kaarelle. Kaupungininsinööri joutui lähtemään. Laiturin korjaus valmistui syyskuussa v. 1935.

Insinööri Stenberg oli jo v. 1928 intrigoitu pois virastaan. Erityisesti eräs teknillisen lautakunnan jäsen halusi hänen paikalleen saada omia käskyjään tottelevan miehen. Nyt Hännisen lähdettyä v. 1933 valittiin uudeksi kaupungininsinööriksi seuraavana vuonna Arvo Eerikäinen, ja häntä seurasi viimeisenä dipl. insinööri Reino Vornanen v. 1940, joka joutui virkaa hoitamaan Talvi- ja Jatkosotien ajatkin aina vuoteen 1944 saakka.

Palattakoon satamista takaisin 1800-luvulle muuta tekniikan kehitystä seuraamaan. Siitä on mielenkiintoisesti kertonut arkkitehti Edvard Dippell pitäessään v. 1895 esitelmän Viipurin Teknillisessä klubissa. — Kaasulaitoksen perustaja Bandholtz perusti Viipuriin vähäisen naulatehtaan Papulaan alueelle, minne myöhemmin tuli Suomen 8:n Tarkka-ampujapataljoonan kasarmit. Sieltä se v. 1875 siirrettiin Perolle. V. 1864 alkoi toimintansa Viipurin Mekaaninen Versta myöskin Bandholtzin perustamana silloisen Aleksanterinkadun merenpuoliseen päähän, missä sen punatiiliset rakennukset palvelivat vielä meidän päivinä teollisuutta. Yritys siirtyi kapteeni Fr. Thesleffille, joka sitä laajensi ja sai oikeuden sijoittaa sinne valimon, joka aikaisemmin oli toiminut Horttanan kartanossa kunnallisneuvos C. Alfthanin omistamana, mutta paloi siellä. Valimo siirtyi sitten Viipurin Mekaaniselle Verstaalle, joka v. 1868 oli vuokrannut kaupungilta ranta-alueen ja perustanut sinne laivanveistämön. Vv. 1871—75 laajennettiin verstaasta niin, että se insinööri G. Törnuddin aikana kasvoi erääksi Suomen suurimmista työllistäen yli 600 henkilöä. V. 1865 rakennettiin siellä ensimmäinen höyrylaiva Milga ja kahtena seuraavana vuonna laivat Kiiski ja Helmi. Kaikkiaan siellä rakennettiin 76 laivaa. Versta lopetettiin v. 1887, mutta seuraavana vuonna sen vuokrasi insinööri E.F. Gallén. Telakkaa suurennettiin ja se sai käyttövoimakseen sähköä. Siellä rakennettiin kaksi 3-potkurista höyrylaivaa. Työläisten luku oli 350.

V. 1862 tapaamme jälleen Bandholtzin uudenlaisen teollisuuden aloittajana. Tällä kertaa se merkitsi ensimmäisen höyrymyllyn rakennusta paikkakunnalle. Samalla vuosikymmenellä perustettiin Yhdysoluttehdas, johon Papulan olutpanimo yhdistettiin. Siihen liitettiin myös Pantsarlahden olut-



Viipurin mekaaninen verstaas.

panimo, niin että siitä tuli toiseksi suurin maassamme. Samoihin aikoihin otti eräs osakeyhtiö haltuunsa Havin kynttilä- ja saippuatehtaan, joka sinne oli siirretty Johanneksen pitäjän Kirjolasta, mutta se muutettiin luujauho- ja liimatehtaaksi v. 1879.

Siirryttäköön tämän jälkeen teollisuudesta rakentamiseen ja arkkitehtuuriin. Alettakoon v:sta 1860, jolloin kaupunki pääsi laajentumaan Vallin kaupunginosasta kaakkoon. Silloin todettiin, että v. 1862 tuli kaupungin arkkitehdiksi ammattiinsa hyvin koulutettu, etevä Johan E. Johansson. Se merkitsi uutta aikaa sitenkin, että vanha kaupungintalo puettiin uuteen hyvää makua todistavaan asuun. Hänen suunnittelemanaan nousi ns. Vanha Kansakoulu julkisivuun liittyvine pylväineen Aleksanterinkadun ja Torkkelipuiston kulmatontille samoin kuin lukuisia puutaloja uusille asutusalueille. Hänen jälkeensä tuli kaupungin arkkitehdiksi Fr. Odenvall v. 1868. Samana vuonna rakennettiin ns. "Yhdyspankki" eli penkere Aleksanterinkadun jatkoksi Salakkalahden pohjukan yli yhdistämään keskikaupunkia jo rakenteilla olevan rautatien asemalle sekä katujakso edelleen rautatien toiselle puolelle muodostettavaa Papulan kaupunginosaa varten. Katuverkko ja korttelit toteutettiin B.O. Nymalmin selväpiirteisen, Patterinmäkeen ja Papulaan ulottuvan asemakaavan mukaan. Nopeimmin tulivat Patterinmäen juurelle suunnitellut pienet tontit rakennetuiksi. Rakentajat kuuluivat työväestöön tai muihin vähävaraisempiin, jotka kauan olivat kaivanneet heidän varallisuutensa edellyttämiä hartiapankin voimin rakennettavia tontteja. Uusi asemakaava ulottui myös ns. Pietarin esikaupungin yli, joka

tarkoitettiin uudelleen regleerattavaksi. Pientontit tulivatkin kaikki 1800-luvun päättyessä rakennetuiksi. Säädettiin myös uusi rakennusjärjestys. Viipurin väkiluku oli vahvassa kasvussa, joten tontit kävivät vilkkaasti kaupaksi.

Nymalmin asemakaavassa oli paloturvallisuus otettu huomioon jakamalla kaupunki 36 m levein, lehtipuurivein istutetuin kaduin lohkoihin. Porin ja Vaasan palot olivat herättäneet asemakaavoittajat taistelemaan tuhoisia kaupunkipaloja vastaan.

Kaupungin kunnallisten rakennusryhmien toteuttajaksi tuli kaupungin arkkitehti Brynolf Blomkvist. Muina arvokkaiden rakennusten suunnittelijoina olivat lääninarkkitehdit Ivar Aminoff, Jac. Ahrenberg ja F. A. Sjöström, uuden suuren kansakoulun suunnittelija, sekä Edv. Dippell, joka rakensi uuden punatiilisen korkean suippotornisen kirkon Torkkelinpuistosta merelle päin suuntautuvaan puistomaisemaan.

Rakennusteollisuudelle avautui uusi työskäntä koulujen rakentamiseksi. Olihan Uudenportin kadulla ollut kymnaasi, joka oli kadulle antanut nimensäkin. 1700-luvulla oli saksa ollut kaupungin sivistyneiden kieli, mutta n. 1840-luvulta tuli kilpailijaksi ruotsi ja 1880-luvulle tultaessa suomi. Saksankielinen "Behmin koulu" oli 1850-luvulla rakennettu myöhemmälle Papulan kasarmialueelle, mutta ruotsinkieliset saivat v. 1854 uuden lyseorakennuksen Luostarinkadulle Hovioikeuden ja sen Presidentintalon taakse. Aluksi se oli ollut 2-kerroksinen, mutta koroitettu myöhemmin 3-kerroksiseksi. Ruotsalainen Tyttökoulu sai oman rakennuksensa v. 1885 Katariinan- ja Aleksanterinkadun kulmaan ja venäläiset koulut kohosivat tytöille v. 1884 sekä pojille vv. 1883—85, molemmat venäläisen katedraalin takaiseen, Aleksanterinkadulle ulottuvaan kortteliin. Tuliha siihen samaan kortteliin vielä venäläinen porvarikoulukin. Suurimman kouluryhmän muodostivat kuitenkin suomalaiset koulut: klassillinen lyseo pojille, joka sai rakennuksensa v. 1892, realikoulu v. 1896, tyttökoulu v. 1906, vanha ja uusi suomalainen Yhteiskoulu vv. 1903 ja 1912 sekä kivrakenteiset kansakoulut. Niistä vanhin arkkit. Johanssonin hieno klassistinen v. 1868, suuri keskuskansakoulu sen naapurina, arkkit. F.A. Sjöströmin suunnittelemana v. 1885, arkkit. Blomkvistin Myllymäen aukiolla v. 1901, minne hän myös suuren Paloaseman rakensi, ja arkkit. Uotilan kansakoulu Papulassa v. 1914. Blomkvistin töistä ei sovi unohtaa Pakkahuonetta satamassa, joka arvokkaana otti vastaan mereltä Viipuriin saapuneet. He saivat myös nähdä arkkitehti Ullbergin rakentaman upean Maakunta-arkiston Tervaniemen laella. On mahdotonta luetella kaikkia Viipurin arvokkaimpia julkisia rakennuksia, mutta tulkoon tässä vielä mainituksi uusi suuri Sotilassairaala v:lta 1932 Neitsytniemellä, Ullbergin Naistenklinikka Patterinmäellä v. 1937, Alvar Aallon kuuluisa kaupunginkirjasto v. 1935 ja arkkit. Ypyän Kauppa- ja Merikoulu Pallokenttien päässä sekä kuuluisan Eliel Saarisen Rautatieasema v. 1913. Ullbergin Taidemuseo ja Piirustuskoulu tuli jo aikaisemmin mainituksi. Arkkit. Uotilan uudet sairaalarakennukset eivät myöskään saa unohtua. Kaiken kaikkiaan rakennustekniikasta ei ollut puutetta.

Viipurin tekniikasta vastasi tietenkin teollisuus. 1800-luvun puolivälissä oli siellä sekä olutpanimoita että tupakkatehtaita. Alfthaneilla oli Havilla v.

1845 perustettu oluttehdas. Suurempi perustettiin Repolaan v. 1863, ja siihen yhdistettiin v. 1881 Papulan oluttehdas. Toisella sijalla oli ns. Bavaria panimo, jonka omistivat Tschusoff ja Sapetoff. Heillä oli myös viinanpolttimo. Tupakkatehtaita oli useampia, suurin kauppaneuvos F. Sergejeffillä. Sellaisia omistivat myös Klingenberg, Tichanoff ja Dippell. Tiilitehdas on joka kaupungissa välttämätön. Viipurissa sellainen oli kaakkoisissa esikaupungeissa, missä se antoi nimen koko Tiiliruukille ja jätti jälkeensä savenottokulppia, jotka täyttyivät vedellä. Savea jalostettiin myös Kaakelitehtaassa, paikalla, mihin meidän aikamme sijoittuivat uuden kaupungin sairaalaryhmän sisääntulorakennukset. Henkilökunnan lukumäärän mukaan toiseksi tehdaslaitokseksi tuli Valtionrautateiden konepaja. Toinen konepaja, "Viipurin konepaja", sijoittui viimeiseksi Aleksanterinkadun kaakkoisivun merenpuoleiseen päähän. Tuotannon bruttoarvolla mitaten nousivat tupakkatehtaat ensisijalle, seuraavina viina- ja oluttehtaat.

Tässä esitetty lyhyt katsaus Viipurin tekniikkaan osoittaa, ettei Viipuri ollut mikään tekniikan kaupunki. Sen elinvoimana oli ennen kaikkea kauppa ja merenkulku. Turkulainen professori Wexonius-Gyldenstolpe on aikanaan sanonutkin, että Viipuri on kautta aikojen ollut ensisijassa Marsin ja Mercuriuksen pyhäkkö. — Edellinen on aina tuhonnut ja repinyt, jälkimmäinen paikannut ja antanut Viipurille elinvoiman.