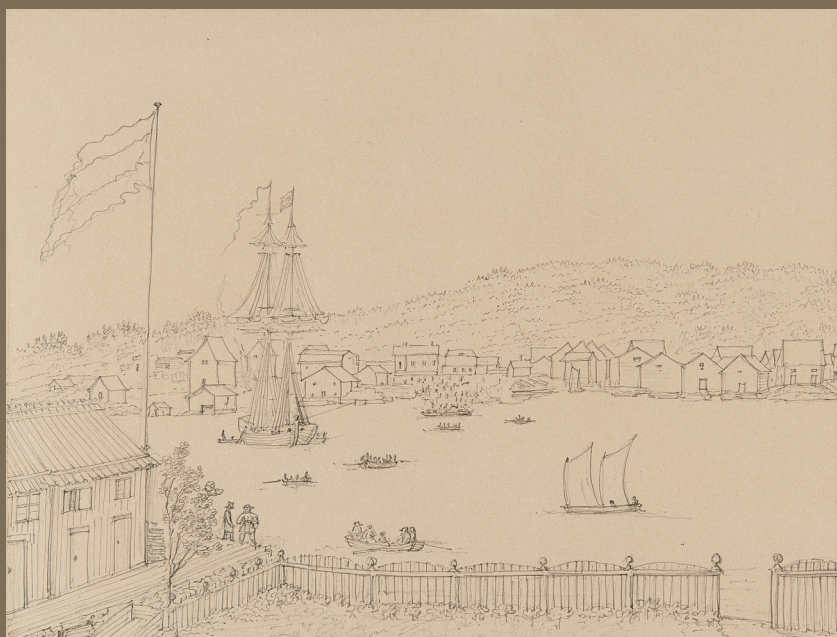


Petri Suominen

Wendelininit

ja Kristiinankaupungin suuruuden vuodet



Wendelinit

ja Kristiinankaupungin suuruuden vuodet

Hanna-vaimoni ja rakkaiden isovanhempieni muistolle.

Petri Suominen

Wendelinit

ja Kristiinankaupungin suuruuden vuodet

© 2022 Petri Suominen

Kannen kuva:

Alexander Amatus Thesleff: Purjelaiva ja veneitä Kristiinankaupungin salmessa
Museovirasto, Historian kuvakokoelma, Alexander Amatus Thesleffin kokoelma

2. korjattu painos

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-951-56-8935-1

Johdanto

Tämä teos ei ole tutkimus, vaan useista lähteistä koottu kuvaus 1800-luvun Kristiinankaupungista, merenkulusta ja avioliiton ulkopuolella syntyneestä tullikirjuri alkaneesta Wendelinien suvusta.

Teoksessa ei ole lähdeviitteitä, mutta sen lopussa on lueteltu tärkeimmät tiedonlähteet. Liitteissä on myös kartta Wendelinien omistamista tonteista ja luettelo tärkeimmistä Wendelinien omistamista aluksista.

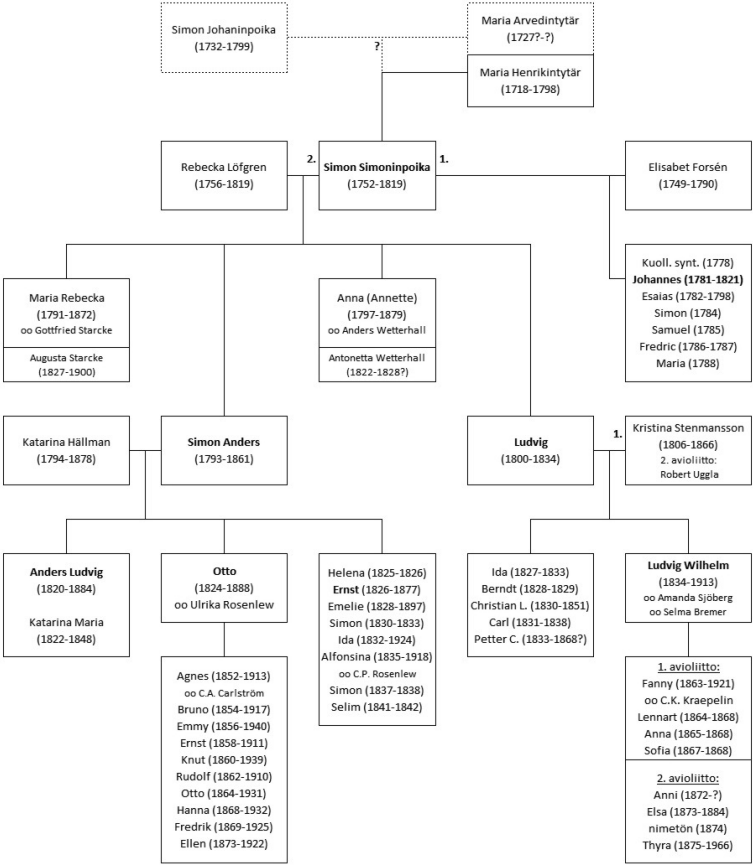
Wendelinien suvussa on suosittu muutamia etunimiä, erityisesti nimiä Simon, Anders ja Ludvig. Joistain henkilöistä on käytetty hänen elämänsä aikana useampaa eri etunimeä tai etunimien yhdistelmää, joten henkilöiden välillä tulee herkästi sekaannuksia. Käytän tässä teoksessa selkeyden vuoksi nimeä Ludvig vain Simon Andersin veljestä ja nimeä Simon vain ”kantaisä” Simon Simoninpojasta. Anders Ludvigista käytän nimeä Anders ja Simon Wilhelm Ludvigista nimeä Ludvig Wilhelm. Näitä nimiä heistä käytettiin kunkin ollessa uransa huipulla. Varsinkin naisten nimien kirjoitusasut vaihtelevat eri lähteissä, joten olen yhtenäisyyden vuoksi kirjoittanut ne modernissa asussaan (esimerkiksi Kristina, Katarina ja Ulrika).

Mittayksiköt olen pääosin muuntanut nyky-yksikköihin, jotta lukijan ei tarvitsisi tehdä itse muunnoksia. Poikkeuksena on kantavuuden yksikkö lästi, joka on niin vahvasti sidoksissa nimenomaan purjelaivoihin, ettei sen muuntaminen tuntunut sopivalta.

Haluan kiittää Suvi Silvennoista ja Kerttu Tiippanaa kirjan oikoluvusta sekä Mikko Laaksoa avusta, jota sain projektin alussa vanhojen tekstien lukemisessa.

Tekijä

Wendelin



Kuningatar Kristiinan kauppakaupunki

Lapväärttiläiset talonpojat tekivät ensimmäisen anomuksen kaupungin perustamisesta Lapväärttiin jo vuonna 1643, koska kokivat kohtuuttoman hankalaksi kuljettaa maataloustuotteet ja puutavaran Vaasaan asti. Kuningatar Kristiinan holhoojana tuolloin toiminut valtaneuvosto oli jo harkinnut kaupungin perustamista aiemmin, mutta piti nyt uutta kaupunkia tarpeettomana. Lapväärttiläisille tarjottiin kompromissina vapaamarkkinoiden järjestämistä Vaasassa, eli mahdollisuutta myydä tuotteitaan itse muutaman kerran vuodessa. Talonpojat eivät tyytyneet tähän, vaan halusivat käydä kauppaa Tukholmassa, jossa heidän tuotteilleen oli enemmän kysyntää.

Suomen kenraalikuvernööriksi vuonna 1648 nimitetty Pietari Brahe oli eri mieltä valtaneuvoston kanssa. Hän näki, että uusi kaupunki tarvitaan, jotta sekä Lapväärtti että naapuripitäjä Närpiö kehittyisivät. Vaasalaisporvarit vastustivat luonnollisesti kauppa-alueensa pienentämistä, ja myös porilaiset pelkäsivät liiketoimiensa kärsivän. Vaasalaisten valituksilla ei kuitenkaan ollut vaikutusta, vaan muutamaa vuotta aiemmin täysivaltaiseksi hallitsijaksi noussut Kristiina antoi Brahelle valtuudet perustaa uusi kaupunki.

Pietari Brahe valitsi uuden kaupungin paikaksi Koppöön. Tämän maannousun myötä niemeksi muuttuneen jyrkkärantaisen saaren lukuisat pienemmät poukamat olivat tarjonneet siellä asuneille talonpoikaislaivureille satamapaikkoja kymmenien vuosien ajan ennen kaupungin perustamistakin. Niemen ja mantereen väliin jäävä syvä lahti tarjosi suojaa tuulelta suurenkin sataman tarpeisiin.

Kuningatar Kristiina allekirjoitti perustamiskirjan 5.12.1649. Vuosi 1651 oli kuitenkin perustamisvuottakin tärkeämpi, sillä silloin kaupunki sai ensimmäisen asemakaavansa, nykyisen nimensä sekä kuningattaren allekirjoittamat privilegiot, joilla määritettiin muun muassa uuden kaupungin kauppaoikeudet. Suomessa oli tuolloin vain kolme kaupunkia, joilla oli oikeus käydä vapaasti ulkomaankauppaa. Kristiinankaupunki ei päässyt tuohon harvojen joukkoon, mutta kuningatar myönsi nimikkokaupungilleen muutamia poikkeuksia.

Kristiinalaisporvarit saivat luvan viedä puutavaraa Ruotsin lisäksi Saksaan ja Liivinmaalle sekä tuoda näistä maista paluumatkalla suola.

Laajemmat purjehdusoikeudet ja määräaikainen verovapaus olivat vetovoimaisia etuja. Ensimmäiset porvarit tulivat lähipitäjistä ja Ruotsista, mutta myös Vaasasta siirtyi Kristiinankaupunkiin useita huomattavassakin asemassa olleita porvareita. Ympäröivän maaseudun nuoria virtasi kaupunkiin rengeiksi, piioiksi, työmiehiksi, merimiehiksi tai kauppa-apulaisiksi. Kokemuksen ja koulutuksen myötä osasta tuli perämiehiä, kauppiaita ja jopa laivanvarustajia.

Jo 1650-luvun alussa kaupungissa asui melkein kahdeksankymmentä perhettä, mutta kun kaksitoista vuotta kestänyt verovapaus päättyi, monet porvarit unohtivat sitoumuksensa ja karkasivat kaupungista. Muutamaa vuotta myöhemmin kaupungissa asui enää vain noin kuusikymmentä perhettä. Kauppiaiden lähtö synnytti tyhjiön, joka sai monet kaupungin käsityöläisistä siirtymään kauppiaisiksi. Vuosisadan lopussa porvareiksi hyväksytyt olivatkin yleensä joko oman kaupungin lapsia tai vanhojen porvareiden vävyjä.

Tervakauppa

Terva oli 1600- ja 1700-luvuilla Suomen tärkein vientitavara. Ruotsin valtakunta oli keskittänyt tervantuotannon tänne, koska Pohjanlahden länsipuolella kaikki puu tarvittiin rautaruukkien polttoaineksi. Tervaa oli myös helpompi kuljettaa pitkiä matkoja kuin puutavaraa. Maastonmuodot ja vesistöt rajoittivat silti sitä, millä alueilla tervanpolttoa kannatti harjoittaa ja mihin terva voitiin kuljettaa myytäväksi. Kristiinankaupunki sijaitsi tervan hankinnan kannalta hyvässä paikassa. Pohjanmaalla ja Satakunnassa tervaa oli verrattain helppo kuljettaa teitä pitkin hevosilla, mutta esimerkiksi Uudella maalla mäkinen maasto rajoitti huomattavasti hevoskyydillä kuljettavan tavarann määrää.

Kristiinankaupunki eli kaupasta, joten huomattava osa sen asukkaista oli kauppiaita ja laivanvarustajia. Vaikka asukkaita oli 1700-

luvun lopulla vain muutamia satoja, kauppiaiden osuus väestöstä oli muihin kauppakaupunkeihin verrattuna poikkeuksellisen suuri. Kristiinankaupungin kauppa-alueeseen kuuluivat virallisesti Närpiön, Lapväärtin ja Kauhajoen pitäjät, mutta kauppasuhteita solmittiin myös Satakuntaan ja Vaasan vaikutuspiiriin perinteisesti kuuluneille Etelä-Pohjanmaan tervantuotantoseuduille. Kaupunki säilytti nämä laajat takamaansa, vaikka kruunun määrittämät kauppa-alueet kumottiin vuonna 1779. Koska Kristiinankaupungilla ei ollut oikeuksia käydä vapaasti ulkomaankauppaa, vientikauppa suuntautui pääosin Tukholmaan ja pienemmässä määrin Västerbotteniin. Näin rajoitettunakin kauppa toi kaupunkiin huomattavaa vaurautta.

Pikkutulli

Kauppiaat ostivat talonpojilta tervan ja puutavaran lisäksi myös muita maa- ja metsätalouden tuotteita. Säädösten mukaan kaikki maalaistuotteiden kauppa täytyi käydä torilla, mutta jokaisella kauppialla oli omat kanta-asiakkaansa, jotka majoittuivat kaupunkiin tullessaan ”oman” kauppiaansa taloon ja myivät tuottamansa tervan ja puutavaran sekä viljelyn ja karjanhoidon tuotteet suoraan tälle. Näin saaduilla rahoillaan he ostivat samalta kauppialta suolaa, tupakkaa, mausteita ja muita tarvitsemiaan tuontitavaroita. Ostot merkittiin velkakirjaan ja velkoja vähennettiin talonpojan tuottamilla tuotteilla. Tämä niin sanottu majamiesjärjestely kiellettiin moneen kertaan 1600- ja 1700-luvuilla, mutta jatkui ainakin 1820-luvulle asti. Järjestelmä rajoitti kilpailua ja esti talonpoikia kilpailuttamasta kauppiaita. Toisaalta mahdollisuus saada omalta kauppialta luottoa auttoi usein talonpoikia selviytymään vaikeiden aikojen yli.

Kaupunkiin tuotteitaan myymään tulleilta talonpojilta kerättiin vuoteen 1808 asti tuotteiden arvosta määritetty pikkutulli, joka tilitettiin kruunulle. Pikkutullin maksamista yritettiin kiertää monin tavoin. Talonpojat pyrkivät välttämään sen maksamisen viemällä tavaransa Tukholmaan itse. Tämä ei miellyttänyt kauppiaita, jotka eivät päässeet ottamaan kaupasta omaa osuuttaan. Jotkin kauppiat kiersivät itse maaseutua ostamassa tuotteita suoraan talonpojilta välttääkseen

tullimaksut, vaikka tämäkin oli ehdottomasti kiellettyä. Ruukin tai sahalaitoksen lähistöllä asuneet talonpojat saattoivat myydä ja ostaa tavaroita myös niiden yhteydessä.

Kristiinankaupungissa oli pikkutullin keräämistä varten kaksi tullitupaa. Itäinen tulli oli torin alalaidassa lähellä Kaupunginlahden ylittävän lautan laituria ja läntinen tulli kirkon vieressä. Kaupungin ympäri kiersi tulliaita, joka esti pääsyn kaupunkiin muualta kuin tulliportin kautta. Kun Kaupunginlahti oli jäässä, myös jäälle rakennettiin tulliaita, ettei kaupunkiin voinut livahtaa jäätä pitkin tullia maksamatta. Itätullissa kerättiin pikkutulli sekä Kaupunginlahden yli lautalla tulleilta että kauempaa omalla veneellä tullilaituriin saapuneilta talonpojilta. Suurin osa asiakkaista oli lapväärttiläisiä. Länsitullin kautta kulkivat lähinnä maantietä pitkin saapuneet närpiöläiset ja Alesundin kalastajat.

Jotkin lähteet väittävät, että kaupungissa olisi ollut myös pohjoinen tulli, jota olisi käytetty talvisin. Tämä lienee harhakäsitys, joka johtuu siitä, että itäisen tullin rakennus siirrettiin pikkutullin lakkauttamisen jälkeen kaupungin pohjoispäähän ja on siellä edelleen. Myös läntinen tullitupa siirrettiin myöhemmin itäisen tullituvan viereen. Syrjään siirrettyjä tullitupia käytettiin muun muassa köyhien asuntoina ja kulkutautisairaalana. Läntinen tullitupa palautettiin 1960-luvulla Ulrika Eleonooran kirkon viereen, lähelle alkuperäistä paikkaansa.

Ulkomaankauppa 1700-luvun Suomessa

Suomalainen merenkulku sai alkunsa kalastuksesta sekä talonpoikien muun työnsä ohessa harjoittamasta rannikkopurjehduksesta. Harvaan asutun Suomen talous perustui vielä 1800-luvulla pitkälti omavaraiseen maatalouteen ja kaupungitkin olivat pieniä, vaatimatonta rakennettuja ja riippuvaisia ympäröivästä maaseudusta. Kottimaan kauppa oli hyvin vaatimatonta ja teollisuus kehittymätöntä, joten vielä 1700-luvulla merenkulku oli useimmille ainoa keino vaurastua.

Talonpoikaispurjehdus oli Suomessa poikkeuksellisen yleistä. Talonpojat muodostivat yhdessä laivakuntia, joiden jäsenet omistivat yhdessä aluksen ja kuljettivat sillä omia tuotteitaan. Lapväärtin talonpojat olivat saaneet luvan itse tuottamiensa tavaroiden vientiin usealta Ruotsin kuninkaalta, ensimmäistä kertaa jo 1300-luvulla. He olivat purjehtineet siitä lähtien Tukholmaan, Turkuun ja Tallinnaan myymään kasvattamiaan eläimiä ja elintarvikkeita sekä puuta. Vaikka talonpojilla oli lupa viedä vain omia tuotteitaan, purjehduksilla oli mukana muidenkin talonpoikien tavaraa, myös sisämaan lähipitäjistä.

Kristiinankaupungin perustaminen ei ollut lähipitäjien talonpojille kuitenkaan pelkästään hyödyksi, sillä uuden kaupungin porvarit alkoivat vastustaa talonpoikaispurjehdusta. Merenkulku ja kansainvälinen kauppa vaurastuttivat kuitenkin myös ympäröivää maaseutua, kun viljelyn ja karjanhoidon ohella tehdyt metsätyöt, tervanpolto ja laivanrakennus toivat tuhansille talonpojille siinä määrin lisätuloja, että närpiöläiset ja lapväärttiläiset näkivät etujen olevan niin paljon haittoja suurempia, että he puolustivat Kristiinankaupunkia, kun sen kaupunkioikeudet uhattiin perua vain muutama vuosikymmen niiden myöntämisen jälkeen.

Merkantilismi

Ruotsin valtakunnassa sovellettiin 1600-luvun alkupuolelta alkaen merkantilistisia oppeja, jotka valvoivat ja säätelivät tiukasti myös Ruotsiin kuuluneen Suomen merenkulkua ja ulkomaankauppaa. Kauppaa sai käydä ainoastaan kaupungeissa, koska uskottiin, että kaupungit kehittäisivät kauppaa, toisivat maahan vaurautta ja tuottaisivat kruunulle kasvavia verotuloja nimenomaan rahana. Valtion tarkasti säätelemä elinkeinoelämä tarjosi kauppiaan oikeudet saaneelle kaupunkilaiselle erittäin kannattavan ja yleensä myös tehoaan toimintaympäristön. Kaupungit auttoivatkin oman etunsa vuoksi kruunua taistelemaan maaseudulla harjoitettua luvatonta kauppaa ja käsityötä sekä talonpoikaipurjehdusta vastaan. Vapaasti kilpailtu kauppa olisi nykytietojen mukaan tuottanut paremman tuloksen, mutta tuolloin pidettiin tärkeämpänä tehostaa verojen keräämistä. Koko kansantalouden kannalta merkantilistinen järjestelmä toimi juuri päinvastoin kuin oli alun perin tarkoitettu. Järjestelmän vastustajat kritisoivat sen tehottomuutta ja vaativat valtiota löysäämään otettaan taloudellisesta toiminnasta.

Ruotsin valtakunnan ulkomaankauppa oli riippuvainen merikuljetuksista, joten ulkomaankaupan kuljetusten turvaaminen oli keskeistä valtion tulojen kannalta. Vahva oma kauppalaivasto nähtiin takeena valtion poliittiselle ja taloudelliselle itsenäisyydelle, joten merkantilismiin kuului myös merenkulun harjoittamisen rajoittaminen ja suojeleminen. Ruotsalainen tuoteplakaatti kielsi ulkomaisia aluksia kuljettamasta muita kuin oman maansa tai siirtomaidensa tuotteita Ruotsiin. Tuoteplakaatti oli suora kopio Britannian vuosien 1651 ja 1660 merenkulkulaeista, joilla pyrittiin suojaamaan brittitonnistoa hollantilaiskilpailulta. Brittiläit olivat puolestaan saaneet vaikutteita hollantilaisesta lainsäädännöstä. Näillä kahdella kauppa-mahdilla ei ollut tuotteita, joita olisi kannattanut rahdata Ruotsiin, eikä pohjoisessa ollut niin houkuttelevia vientituotteita, että niitä olisi kannattanut tulla hakemaan. Näin pahimmat kilpailijat saatiin suljettua pois rahtimarkkinoilta. Vieraiden kansallisuuksien alusten

kilpailukykyä heikennettiin myös tulli-, tonnisto- ja satamamaksuilla.

Tapulijärjestelmä kielsi ulkomaankaupan muilta kuin niiltä harvoilta kaupungeilta, joille oli myönnetty tapulioikeudet. Pohjanmaalle oli perustettu 1600-luvulla Kristiinankaupungin tapaan useita kaupunkeja, joille ei aluksi myönnetty tapulioikeutta. Tällaisia kaupunkeja kutsuttiin maakaupungeiksi, ja ne saivat käydä kauppaa vain tapulikaupunkien ja toisten maakaupunkien kanssa. Järjestelmä suosi ennen kaikkea Tukholmaa, sillä Pohjanmaan terva vietiin ulkomaille pääasiassa pääkaupungin kautta, ja Tukholman tervakomppania keräsi leijonanosan voitoista.

Mahdollisuus käydä ulkomaankauppaa ei ollut ainoa syy siihen, että pohjalaiskauppiaat ajoivat voimakkaasti tapulioikeuksia itselleen. Ilman kauppavapauksia he eivät voineet harjoittaa myöskään rahtausta, eli kuljettaa muiden omistamia tuotteita vieraiden satamien välillä maksua vastaan. Maakaupunkien kauppiaiden alukset lojuivat tästä syystä yli puolet vuodesta kotisatamaan kiinni jäätyneinä ja kerryttivät vain kustannuksia. Vaikka alukset kuljettivat kauppavapauksien saavuttamisen jälkeenkin pääasiassa omia lasteja, Välimerellä olleesta ruotsalaisesta ja suomalaisesta tonnistosta vähintään puolet harjoitti erittäin tuottavaa rahtausta jo 1700-luvun lopulla.

Tapulioikeudet saaneiden kaupunkien kauppiaat halusivat pitää kiinni etuoikeudestaan ja vastustivat joka kerralla tapulioikeuksien myöntämistä muille kaupungeille. Yhä useampi Pohjanmaan kaupunki sai silti oikeudet ja siten luvan käydä ulkomaankauppaa ”Tukholman ohii”. Saadakseen edes osan tästä aiheutuneista tulonmenetyksistä korvattua, Tukholman kauppiaat alkoivat tukea talonpoikien vaatimusta saada takaisin monivuosisatainen oikeutensa purjehtia Tukholmaan oman maakunnan kaupunkien ohii. Vaikka pohjalaiskauppiaat olivat oman etunsa vuoksi korostaneet kaupan vapautumisen tuomaa hyötyä, he torjuivat samaan aikaan talonpoikaipurjehduksen vapauttamisen. Talonpoikaipurjehduksen kieltokumottiin vuosien 1765–66 valtiopäivillä tukholmalaisten tuella, mutta pohjalaiskauppiaat onnistuivat rajoittamaan

talonpoikaispurjehduksessa sallitun aluksen enimmäiskoon viiteenkymmeneen lästiin. Ainakaan lapväärttiläisille tällä rajoituksella ei ollut merkitystä, koska heidän aluksensa olivat joka tapauksessa paljon tätä pienempiä, enintään kymmenen lästin sluuppeja, joilla kouluttamattomat talonpojatkin pystyivät purjehtimaan itse.

Tuonti ja vienti

Suomen merenkulku muodostui 1800-luvun ensimmäisille vuosikymmenille asti omasta vienti- ja tuontikaupasta. Rannikkopurjehdus koostui pääasiassa omien tuotteiden kuljettamisesta Tukholmaan ja muihin tapulikaupunkeihin, mutta myös Itämeren muihin satamiin silloin, kun kyseinen kaupunki oli saanut privilegioissaan siihen oikeuden. Tuotot koostuivat pääosin tervan ja puutavaran viennistä sekä niistä saaduilla tuloilla hankitun suolan, raudan, viljan sekä käyttö- ja ylellisyystuotteiden myymisestä kotikaupungin lähi-pitäjiin. Tanska ja Pohjois-Saksan satamat olivat ensimmäisiä keskeisiä kauppakohteita tapulioikeuden saaneille kaupungeille, mutta Tukholma pysyi silti pitkään vientikaupan tärkeimpänä kohteena. Myös Lyypekki ja Hampuri säilyttivät merkityksensä kaupanvaihdon keskuksina vielä 1800-luvulla.

Suomen ulkomaankaupan volyymi satakertaistui 1760-luvulta 1860-luvulle, kun yhä useampi suomalaiskaupunki sai tapulioikeudet. Pohjanmaan laivanvarustajat menestyivät pitkään investoimalla viennistä ja rahdeista kertyneet voittonsa uusien kauppalaivojen rakentamiseen. Alusten rakentaminen ja korjaaminen oli Pohjanmaalla edullista, sillä raaka-aineet olivat halpoja ja työvoimaa oli tarjolla edulliseen hintaan. Varsinkin 1700-luvulla vaihtuvuus oli nopeaa, kun alukset myytiin eteenpäin suhteellisen uusina ja niiden tilalle rakennettiin uusia ja aiempaa suurempia aluksia. Ruotsin vallan aikaan aluksia rakennettiin paljon myös myytäväksi, mutta 1800-luvulla aluksia tarvittiin niin paljon omaan käyttöön, että niitä myytiin lähinnä käytettynä.

Vientituotteiden kysyntä vaikutti Pohjanmaan kaupunkien merenkulkuun, koska tonniston tarve vaihteli tervan ja puutavaran

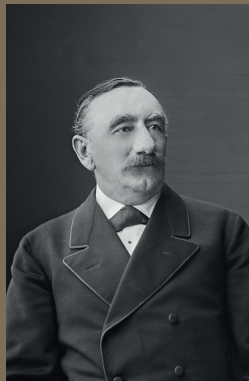
Simon Anders Wendelin oli Kristiinankaupungin historian menestynein kauppias ja laivanvarustaja, hyväntekijä ja valtakunnallisesti merkittävä toimija. Hänen pojistaan Otto jatkoi isänsä liiketoimintaa, Anders eteni Helsingin yliopiston professoriksi ja Ernst opiskeli taidetta saksalaisessa taideakatemiassa. Myös Simon Andersin veli Ludvig ja veljenpoika Ludvig Wilhelm toimivat kauppiaina.

Tervan ja puutavaran kysyntä sekä kansainvälisen kaupan ja merenkulun vapautuminen nostivat vuonna 1649 perustetun Kristiinankaupungin kauppalaivaston ja sataman 1800-luvun puolivälissä hetkeksi Suomen suurimpien joukkoon. Kun Simon Anders Wendelinin uran alusta oli kulunut sata vuotta, Kristiinankaupungissa oli jäljellä enää muisto menestyksen vuosista. Silti nyt, vielä toiset sata vuotta myöhemmin kaupungin kaduilla on edelleen helppo aistia tuo suuruuden aika.

Wendelininit kertoo Kristiinankaupungin menestyksen vuosista tämän merkittävän suvun näkökulmasta.



Katarina ja Simon Anders Wendelin
Kristiinankaupungin merimuseo



Otto Wendelin
Museovirasto, Valokuvaamo
Atelier Nyblinin kokoelma

