

**This is an electronic reprint of the original article.  
This reprint *may differ* from the original in pagination and typographic detail.**

**Author(s):** Ojala, Jari

**Title:** Från svenskt till ryskt system : det finska näringslivets samarbete med konsuler i utlandet på 1800-talet

**Year:** 2015

**Version:**

**Please cite the original version:**

Ojala, J. (2015). Från svenskt till ryskt system : det finska näringslivets samarbete med konsuler i utlandet på 1800-talet. In A. Makko, & L. Müller (Eds.), I främmande hamn : den svenska och svensk-norska konsulstjänsten 1700-1985 (pp. 212-223). Universus Academic Press.

All material supplied via JYX is protected by copyright and other intellectual property rights, and duplication or sale of all or part of any of the repository collections is not permitted, except that material may be duplicated by you for your research use or educational purposes in electronic or print form. You must obtain permission for any other use. Electronic or print copies may not be offered, whether for sale or otherwise to anyone who is not an authorised user.

## FINAL DRAFT July 16, 2015

**Published in:** Ojala, Jari (2015), Från svenskt till ryskt system. Det finska näringslivets samarbete med konsuler i utlandet på 1800-talet. In: Aryo Makko & Leos Müller (eds.) *I Främmande Hamn. Den svenska och svensk-norska konsulstjänsten 1700 – 1985* (ISBN 978-91-87439-17-9). Malmö: Universus Academic Press, 212 – 223

### Från ett svenskt till ett ryskt system: det finska näringslivets samarbete med konsuler i utlandet på 1800-talet<sup>1</sup>

JARI OJALA

Jyväskylä universitet

I den här artikeln behandlas skillnaderna mellan de system som stödde den svenska respektive den ryska utrikeshandeln vid övergången mellan 1700- och 1800-talet. Efter att Finland hade blivit en del av Ryssland upphörde många av de system som stött handeln under svenska tiden att fungera, inklusive konsulsystemet. De utländska köpmän som verkat som konsuler för Sverige erbjöd emellertid också sina tjänster åt finländarna: de använde konsulstiteln i sin marknadsföring för att locka finländska handelsmän.

#### *Inledning*

Riksdelningen 1809 innebar såväl politiskt som ekonomiskt en dramatisk förändring både i den finländska och svenska historien. På kort sikt påverkades inte vardagen i Finland i någon större utsträckning: lagen från den svenska tiden, religionen, institutionerna och till och med den svenska valutan förblev länge i bruk i Finland. Den nya ställningen som en del av det ryska imperiet blev kanske tydligast för dem som bedrev affärsverksamhet och särskilt handelshusen som ägnade sig åt utrikeshandel och sjöfart.

De svenska institutioner erbjöd dem som ägnade sig åt affärsverksamhet en protektionistisk verksamhetsmiljö i hemlandet, men också olika tjänster för utrikeshandeln. De viktigaste av dem var handelsavtal, konvojtjänster och ett konsulssystem.<sup>2</sup> Ryssland saknade sådana institutioner, vilket orsakade problem för den finländska sjöfarten under första delen av 1800-

<sup>1</sup> Jag tackar Jennica Thylin-Klaus för översättning. Artikeln baserar sig delvis på mina tidigare studier av konsuler, särskilt Leos Müller & Jari Ojala, "Consular Services of the Nordic Countries during the Eighteenth and Nineteenth Centuries: Did They Really Work?", Gordon Boyce and Richard Gorski (red.), *Resources and Infrastructures in the Maritime Economy* (St. John's: International Maritime Economic History Association, 2002) s. 23–41; Jari Ojala, *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa. Purjemerenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700-1800-luvulla* (Helsingfors 1999); Jari Ojala & Vilma Luoma-aho, "Stakeholder relations as social capital in early modern international trade", *Business History* 50:6 (2008), s. 749–764.

<sup>2</sup> Stefan Carlén, *Staten som marknadens salt: En studie i institutionsbildning, kollektivt handlande och tidig välfärdspolitik på en strategisk varumarknad i övergången mellan merkantilismen och liberalismen 1720–1862* (Stockholm 1997); Leos Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720–1815* (Uppsala 2004).

talet. Å andra sidan hade Ryssland inte lika många restriktioner för inrikeshandeln, vilket möjliggjorde att Viborg med omgivning, som redan tidigare anslutits till Ryssland och återkom till Finland i 1812, kunde utvecklas till ett av Nordeuropas viktigaste områden för export av trävaror.<sup>3</sup>

I politiskt sätt var Finland en autonomisk del av Ryssland vilken betydde att svenkst (lokala) institutioner besvarades som förut. Den nya centralförvaltningen byggdes på svensks förebild, men hade också vissa rysks aspekter. Inrikespolitik och ekonomin var i Finska händer och styrdes från den nya huvudstad Helsingfors. Utrikespolitik och armén, i stället, var i direkt kontroll av ryssarna. I kultural sätt var Finland, på sätt och vis, ännu svenkst: svenska språket förvarade sin officiella roll över hela autonomiska perioden - ryska språket aldrig fick et sådan status - men finska språket formedas som en andra officiella språket under 1800-talet. I affärliv, betydligt i utrikeshandel, svenska språket var mest använda. I utrikeshandel skogsprodukter var ännu de viktigaste exportvarorna - industrialisering med nya produkter både för hemma- och utrikesmarknaden hände faktiskt bara på andra hälften av 1800-talet.

Finsk affärsman var naturligt bekymrad av separation från Sverige i 1809 – många också flyttade till Stockholm. Finskt borgerskap, speciellt handelsman, arbetade för att förvara sina privilegier i Borgå landstug i 1809 som organiserades av Ryskt kejsaren Alexander I för att stilla Finländare. I praktiken alla privilegier förvarades. Många av handelsman var ännu då skeptisk emot Ryssland. Finsk handelsman Joachim Donner skrev till hans son i 1821 och varnade att ryssarna är ännu nybörjare i handel.<sup>4</sup>

Ur forskningssynpunkt skedde Finlands övergång till ryskt styre under en ovanligt intressant period. Den s.k. första globaliseringsperioden hade inletts genom den internationella handeln, industrialiseringen samt de sjunkande fraktpriserna inom sjöfarten.<sup>5</sup> Efterfrågan på finländska exportvaror var god, och den finländska handelsflottan användes i allt större utsträckning inom den internationella fraktrafiken. Finsk sjöfart växte ju i slutet av 1700-talet – också i jämförelse med svenskt flottan i helt. Eftersom finskt exportvaror var ju lätt (trävaror) i jämförelse med svenskt (järn), var finskt fartyg också större än svensks fartyg i övrigt. Ännu i början av 1780-talet var ca 20 procent av volymen om hela Svenskt handelsflotta ägda av finländare, men i 1807 var den andel redan 25 procent – nämligen, 155 fartyg med gemensamt ca 16 000 läster.<sup>6</sup> Om man kalkulerar också Pommern, var finskt andel av kapacitet (läster) av nybyggda fartyg i hela Sverige år 1796 – 1805 ca 32 procent, Pommern

<sup>3</sup> Åström, Sven-Erik, *From Tar to Timber. Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade 1660-1860* (Helsinki 1988), 76 – 87; Ahvenainen, Jorma, *Suomen Sahateollisuuden Historia* (Porvoo 1984), passim.

<sup>4</sup> Joachim Donner till Anders Donner 21/6 1821, Donnerska samlingen, Riksarkivet, Helsingfors.

<sup>5</sup> Se t.ex. Jeffrey G. Williamson & Kevin O'Rourke, *Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth Century Atlantic Economy* (Cambridge, Mass. 1999).

<sup>6</sup> Riksarkivet (Stockholm), Kommerskollegiets arkiv, årsberättelser, handelsflotta 1783 – 1807.

21 procent och resten av Sverige 47 procent. Därför har några forskare påstått att förlusten av Finland (1809) och Pommern (1815) var ju faktiskt katastrofiskt för Svenska skeppsfart.<sup>7</sup>

Under perioden 1815–1870 tiofaldigades den finländska exportens volym, och handelsflottans dräktighet ökade betydligt: i början av 1870-talet var landets handelsflotta världens femte största i förhållande till invånarantalet.<sup>8</sup> Ökningen av sjöfart kan visas även i Öresundtullen: ännu på slutet av 1700-talet knappt procent av skeppen som betalade tullen var finskt, men på 1830 och 1840-talet var andelen av finska fartyg redan 3–4 procent.<sup>9</sup> Ökningen inom exporten var inte enbart beroende av den internationella efterfrågan utan också av handelsbegränsningarna och upphävandet av dem. Att man hävde navigationsakterna i Storbritannien och gradvis avskaffade tullar på trävaror möjliggjorde en kraftig tillväxt i den finländska trävaruexporten på 1800-talet. Dessutom gjordes förändringar i lagstiftningen i Finland vilka innebar att tillverkningen och exporten av trävaror blev fri. Trävarorna gick om tjäran som den viktigaste exportvaran i Finland.<sup>10</sup>

Det här var en tid när man höll på att ersätta merkantilismen med ett mer liberalt system, visserligen att ännu på Ryska tiden var Finskt ekonomi ganska reglerad. Också flera andra länder skyddade det egna landets produktion, utrikeshandel och sjöfart med hjälp av protektionistiska åtgärder. Merkantilistiska svenska privilegier var ännu gällande i Finland på 1800-talet, dvs. att det var ganska gränsat grupp i överhuvudtaget som kunde idka affärsverksamhet. Det var ju merkantilistiska idén också i bakom att bygga upp även konsulatnätverk på 1700-talet för att hjälpa affärsmannens verksamhet utomlands. I grund och botten handlade det om hur staten skulle trygga de inhemska näringsidkarnas förmåner såväl i hemlandet som utomlands. Med hjälp av indirekta statliga metoder kunde man sänka kostnaderna för den internationella handeln och sjöfarten genom att skapa en så trygg verksamhetsmiljö som möjligt, som dessutom i åtminstone i viss mån skulle vara förutsägbar – det var visserligen köpmännen som skulle ansvara för riskerna med verksamheten.<sup>11</sup> I praktiken kunde staten hjälpa till genom att förmedla så aktuell och korrekt information som möjligt (här spelade konsulerna en viktig roll), genom att ingå fördelaktiga handelsavtal med utlandet som ur köpmännens perspektiv var fördelaktiga och genom att försöka utsträcka hjälpen också till utlandet – med hjälp av konsulsnätverket. Tidigare forskning har visat att till

<sup>7</sup> Jan Kilborn, *Fartyg i Europas periferi under den industriella revolutionen. Den svenska utrikes handelsflottan 1795 – 1845* (Licentiatuppsats Vt-09, Göteborg 2009), 1; Jan Kilborn, *Den svenska utrikes handelsflottan åren 1795 – 1820 En pilotstudie i Kommerskollegiums fribrevsdiarier* (manuskript, 2009), 1, 13–14; Berggreen, B., Christensen, A. E. & Kolltveit, B. (red). *Norsk Sjöfart I* (Oslo 1989), 275 och 277.

<sup>8</sup> Riitta Hjerpe, *The Finnish Economy 1860–1985: Growth and Structural Change* (Helsingfors 1989); Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping* (London-New York 1993); Kaukiainen, Yrjö, *Ulos Maailmaan. Suomalaisen Merenkulun Historia* (Helsinki . 2008), 191–212

<sup>9</sup> Jari Ojala, “Öresund som informationsbørs. Finske købmænd og danske skibsklarerfirmær i Helsingør og København ca. 1750 – 1900”, i Ole Degn (red.) *Tolden i Sundet. Toldoprævning, politik og skibsfart i Öresund 1429 – 1857*. (København 2010), 354 – 355.

<sup>10</sup> Sarah Palmer, *Politics, Shipping and the Repeal of the Navigation Laws* (Manchester 1990); Sven-Erik Åström, *From Tar to Timber: Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade 1660–1860*, Societas Scientiarum Fennica (Helsingfors 1988); Jorma Ahvenainen, *Suomen sahateollisuuden historia* (Borgå 1984); Markku Kuisma, *Kauppasahojen perustaminen Suomessa 1700-luvulla (1721–1772): Tutkimus päätöksentekoprosessista* (Helsingfors 1983); Markku Kuisma, *Metsäteollisuuden maa: Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620–1920* (Jyväskylä 1993).

<sup>11</sup> S. G. Sturme, *British Shipping and World Competition* (London 1962) s. 26–33, 384–385.

exempel det svenska konsuls nätverket fungerade utmärkt i vissa områden, men sämre i andra. Om det fanns naturliga förutsättningar för handeln (efterfrågan eller utbud), kunde man dra nytta av konsulsystemet när man stärkte verksamheten. Om det saknades förutsättningar, kunde inte heller konsulerna hjälpa till med att utveckla handeln.<sup>12</sup>

Den protektionistiska politiken kritiserades inte bara av till exempel Adam Smith och Anders Chydenius<sup>13</sup>, utan den har också senare blivit föremål för kritik från forskare.<sup>14</sup> Å andra sidan har flera ekonomhistoriker som studerat äganderätten (*property rights*) visat att den ekonomiska tillväxten var kraftigast i länder där man mest effektivt skyddade äganderätten – även om detta skedde med protektionistiska metoder.<sup>15</sup>

För dem som ägnade sig åt utrikeshandel och sjöfart innebar riksdelen flera olika problem. Den ryska utrikeshandeln organiserades på ett annat sätt än den svenska: det fanns i princip ingen egen handelsflotta, och den lilla som fanns var inte skyddad som den svenska, det fanns endast få handelsavtal med utlandet och dessutom saknades bland annat ett konsuls nätverk som skulle ha stött handeln. I praktiken exporterade samma varor från Ryssland (t.ex. tjära och sågvirke) som från Finland, men på helt olika organisation. Svenskt produktplakatet skyddade transport av utrikeshandelsprodukter till finskt (och svenskt) skepp; därför var det meningsfullt för finskt affärsman att investera både i utrikeshandel och handelsflotta. I Ryssland i stället var utrikeshandels transport organiserad av utlänningar eftersom det var ju inte sammanslags motivation för ryssar från protektionismen att investera i inhemska fartyg.<sup>16</sup>

I bidraget fokuserar jag på ett av de viktigaste systemen för att stödja den svenska utrikeshandeln och sjöfarten under den aktuella perioden, nämligen konsulstjänsterna. I artikeln analyseras vilken betydelse det svenska konsuls nätverket hade för finländarna efter att Finland blivit en del av Ryssland. Först gör jag en kort översikt över skillnaderna mellan det ryska och det svenska systemet, och därefter går jag med hjälp av exempel igenom användningen av konsuls nätverk. I slutsatserna lyfter jag fram de strukturella förändringar som skedde under perioden i fråga.

<sup>12</sup> Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815* (Uppsala 2004)

<sup>13</sup> Pentti Virrankoski, *Anders Chydenius: demokratisk politiker i upplysningens tid* (Stockholm 1995); Maren Jonasson & Pertti Hyttinen (red.), *Anticipating the Wealth of Nations: The selected works of Anders Chydenius (1729-1803)*, Routledge studies in the history of economics (London 2012); Adam Smith, *An Inquiry into the nature and causes of the wealth of nations* (London 2001).

<sup>14</sup> Eli F. Heckscher, *Merkantilismen. Första delen* (Stockholm 1953), s. 1-12; Eli F. Heckscher, *Merkantilismen. Senare delen* (Stockholm 1953), s. 3-24, 259-262; Lars Magnusson, *Mercantilism: the shaping of an economic language* (Abingdon 2002); Åström (1988) s. 175.

<sup>15</sup> T.ex. Armen Alchian & Harold Demsetz, "The Property Right Paradigm", *Journal of Economic History* 33 (1973); Douglass C. North & Robert Paul Thomas, *The Rise of the Western World: A New Economic History* (London 1973).

<sup>16</sup> Jari Ojala och Antti Räihä, "Integrating the North European Trade During the Early Nineteenth Century: New Evidence from the Danish Sound" (manuskript, 2014)

### *Den svenska och den ryska modellen*

Den ekonomiska politiken i 1700-talets Sverige följde tidens merkantilistiska principer och skyddade den egna utrikeshandeln och sjöfarten. Ryssland saknade motsvarande protektionistisk lagstiftning. Detta kom tydligast till uttryck i staden Viborg med omgivningarna som låg i det s.k. Gamla Finland, det vill säga det område som hade anslutits till Ryssland redan efter stora nordiska kriget (1721). I Viborg hade man på 1700-talet inte tillämpat det produktplakat som införts i Sverige 1724 och som varit gällande i den svenska delen av Finland, och inte heller andra svenska förordningar som skyddade den inhemska sjöfarten. I Gamla Finland gällde inte heller de svenska bestämmelser som begränsade skogsbruket. Sammantaget ledde detta till att köpmännen i Viborg gjorde stora investeringar i vattensågar, medan man överlät sjöfarten till utlänningar. Det innebar att Viborg under 1700-talet utvecklades till den viktigaste exporthamnen för trävaror i norra Europa.<sup>17</sup> I Österbotten var situationen helt annorlunda: på grund av begränsningarna av skogsbruket var det lönsamt att hålla sig till tjärproduktion och begränsningarna (produktplakatet) av sjöfarten gjorde att det lönade sig att ha egna handelsfartyg eftersom det var i praktiskt olönsamt för utlänningar att skeppa produkter från Österbotten därför att de måste betala högre tullavgifter.

När Gamla Finland 1812 blev återigen en del av Finland, tillämpades där finländsk (alltså svensk) lagstiftning. Men i praktiken kunde man inte tillämpa den svenska protektionismen helt enkelt därför att volymen på trävaruexporten var alldeles för stor för de finländska handelsfartygstyper. Därför kontrollerades, till exempel, exporten från Viborg av utlänningar, främst briter, under hela första hälften av 1800-talet.<sup>18</sup> Ryssland hade inte heller några strikta privilegiebegränsningar för näringsutövningen: till och med livegna kunde bli köpmän, medan detta i praktiken var omöjligt i Finland och Sverige också för mer förmögna bönder<sup>19</sup>.

Förutom i ekonomin i Gamla Finland kom skillnaderna mellan de svenska och ryska systemen även till uttryck i den finländska utrikeshandeln under första delen av 1800-talet. Redan från och med 1600-talet hade Sverige byggt upp ett heltäckande system som stödde utrikeshandeln. I det här systemet spelade handelsavtal med olika länder och de svenska konsulerna i viktiga handelsstäder en central roll. Ryssland saknade motsvarande system. I början av autonoma tiden fungerade inte heller handeln med Ryssland: i ryska hamnar behandlades finländska fartyg som utländska, och i utländska hamnar behandlades de som ryska - den finländske köpmannen Joachim Donner beklagade sig över detta i ett brev till handelshuset Torlades i Lissabon 1814.<sup>20</sup>

<sup>17</sup> Ahvenainen (1984); Petri Karonen, "Talouselämä 1780-luvun jälkipuoliskolta Vanhan Suomen ajan loppuun" i Yrjö Kaukiainen, Risto Marjomaa & Jouko Nurmiainen (red.), *Viipurin Läänin historia IV: Vanhan Suomen aika* (Keuruu 2013); Åström (1988).

<sup>18</sup> Ojala och Rähä (2014)

<sup>19</sup> Maare Paloheimo, *Business life in pursuit of economic and political advantages in early-nineteenth-century Finland* (Jyväskylä 2012).

<sup>20</sup> Joachim Donner till Torlades & Co. 24/11 1814, Donnerska samlingen, Riksarkivet, Helsingfors. Ojala (1999) s. 259.

Ryssland innebar ändå i princip en stor möjlighet för finländska handelsmän. Ryssland var en stormakt, som från 1840-talet hörde till de sex viktigaste handelsmakterna i världen. Imperiet hade inga sjöfartstraditioner, och utrikeshandeln som vi såg ovan sköttes i huvudsak av utlänningar.<sup>21</sup> Ryssland hade egentligen inte heller någon egen handelsflotta, vilket innebar att de fartyg som i mitten av 1800-talet seglade under rysk flagg i själva verket ännu till stor del var finländska. Man har uppskattat att ungefär 40 procent av de ryska segelfartygen 1880 var finländska.<sup>22</sup> Den största delen av transportererna inom den ryska utrikeshandeln sköttes med utländska fartyg: till exempel 1847 var bara 12 procent av de fartyg som anlöpte ryska hamnar ryska. Det var först i början av 1900-talet när det ryska tonnageet var större än finländska.<sup>23</sup>

, Det var också andra problem för finska handel och sjöfart träffade tillfogade av Ryska riket. En av dem problematiskt var handel och sjöfart i Medelhavområde. Nämligen, den svenska staten betalade Barbareskstaterna i Nordafrika i syfte att garantera de svenska handelsfartygen trygga seglatser på Medelhavet (se också Peter Bruces bidrag i denna bok). Man arrangerade också konvojer för att skydda fartygen i oroliga områden. Avsikten med de konvojer som Sverige ordnade under krigstid var framför allt att trygga importen på salt. I Sverige ordnades konvojerna av Konvojkommissionen och senare Konvojkommissariatet. Till kommissariatets uppgifter hörde att förhandla med Barbareskstaterna och att skapa goda villkor för svensk sjöfart och handel i Sydeuropa.<sup>24</sup>

Efter riksdelen 1809 gick de finländska redarna miste om det statliga skyddet på Medelhavet, eftersom Ryssland inte hade ingått några avtal med Barbareskstaterna som idkade kaparverksamhet. Under de första decennierna av ryska tiden orsakade detta problem för den finländska exporten framför allt i Medelhavsområdet, där de finländska fartygen löpte risk att bli kapade. Så sent som 1829 kapades Helsingforsfregatten *Helsingfors* av kapare från Tripoli<sup>25</sup>.

Risken för kapningar i Medelhavsområdet var en orsak till att man i högre grad än tidigare knöt den finländska exporten och importen till handeln med Storbritannien. Först när Frankrike ockuperade Algeriet 1830 blev det igen möjligt för finländare att segla på Medelhavet. Ryssland ingick å sin sida handelsavtal med flera länder vid Medelhavet på 1830-talet, vilket också underlättade finländarnas handel i området. Fraktmarknaderna på Svarta havet öppnades upp för internationell sjöfart genom freden mellan Ryssland och Turkiet 1829.<sup>26</sup> Kort efter detta fick de finländska fartygen stor nytta av sin ryska flagg: efter

<sup>21</sup> Kauko E. Joustela, *Suomen Venäjän kauppaa autonomian ajan alkupuoliskolla vv 1809–65* (Helsingfors 1963), s. 95; William L. Blackwell, *The Beginnings of Russian Industrialization 1800–1860* (New Jersey 1968), s. 82.

<sup>22</sup> Kustaa Hautala, "From Black Sea to the Atlantic: Finnis Merchant Shipping in the late Nineteenth Century", *Scandinavian Economic History Review*, no. 1 (1971) s. 17; Peter Davies, "Nineteenth-century Ocean Trade and Transport" i *The Nature of Industrialization. Vol 5. International Trade and British Economic Growth* (Oxford 1996), s. 73.

<sup>23</sup> Blackwell (1968) s. 81–82; Hautala (1971) s. 17; Kaukiainen (1993) s. 99–100; Åström (1988) s. 181; Max Engman, "Sjömän från Finland i Ryssland", *Historisk tidskrift för Finland* 73:3 (1988), s. 416.

<sup>24</sup> Müller (2004); Ojala (1999) s. 40; Carlén (1997).

<sup>25</sup> Helsingfors magistrats berättelse om sjöfart 31.12.1829, Senatens arkiv, Riksarkivet, Helsingfors.

<sup>26</sup> Oscar Nikula, *Malmska handelshuset i Jakobstad* (Helsingfors 1948), s. 108.

att Storbritannien sänkt sin spannmålstull på 1840-talet fick finländarna också möjlighet att frakta spannmål från de ryska hamnarna vid Svarta havet till Storbritannien. En konkurrensfördel för finländarna var nu att de hörde till det ryska kejsardömet och därför betalade lägre hamn- och tullavgifter i Rysslands hamnar vid Svarta havet än sina konkurrenter.<sup>27</sup> Den förste som utnyttjade denna möjlighet var skeppsredaren Peter Malm Jr från Jakobstad. Hans brigg *Charlotte* seglade till Svarta havet för att hämta spannmål i slutet av 1830-talet.<sup>28</sup>

### *Konsulssystemet*

Redan i början av 1700-talet hade Sverige ett heltäckande nätverk av konsulter.<sup>29</sup> Konsulerna vid den här tiden var i huvudsak honorärkonsuler som var verksamma i handelsstäder som var viktiga för den svenska utrikeshandeln. Vid sidan om sin egen affärsverksamhet bistod konsulerna de svenska handelsfartyg som anlöpte staden i fråga; därför kan man också kalla dem som konsul-handelsmän.<sup>30</sup> De flesta konsulter hade sina rötter i Sverige eller i övriga Norden. Således behärskade antingen konsuln själv eller någon av hans underlydande svenska, vilket underlättade finländarnas samarbete med dem. Konsulerna bistod på många olika sätt de svenska fartyg som kom till staden. De ordnade kontakter med köpmän på orten, tog hand om postförmedlingen, hjälpte till i händelse av haveri eller om fartyg blivit kapade och gav instruktioner för hur olika avgifter skulle skötas i olika hamnar. De skickade rapporter till myndigheterna i det land de representerade med information om den ekonomiska situationen i den stad där de vistades, priskuranter, upplysningar om politiska händelser samt information om fartygens rörelser i området. Det svenska Kommerskollegium fick till exempel från sina ombud i Barbareskstaterna aktuell information om antalet kaparfartyg, de svenska fartygens rörelser på Medelhavet, till vilka nordafrikanska hamnar det var tryggt att segla samt om kapsejsade eller kapade fartyg i området. Konsulerna hjälpte till med att ta fast förrymda sjömän och anställa nya i stället för dem som rymt.<sup>31</sup>

Eftersom konsulerna var affärsmän, tvekade de inte att använda den ställning den svenska staten givit dem för att gynna den egna affärsverksamheten. Detta tog sig till exempel uttryck i att de finländska köpmännens viktigaste handelspartner framför allt i Medelhavsområdet på 1700-talet var lokala svenska konsulter. I praktiken måste en kapten på ett fartyg som seglade till en utländsk hamn alltid anmäla sig till konsuln; om denne samtidigt var en affärsman som ägnade sig åt handel, var det lätt att sälja lasten till honom och skaffa sig returlasten eller

<sup>27</sup> Lauri I. Kaukamaa, *Porin puutavarakaupasta ja metsäkäytöstä kaupungin kaupapaperissä "suuren laivanvarustustoimen" aikana 1809–56* (Helsingfors 1941), s. 19; Yrjö Kaukiainen, *Sailing into Twilight: Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860–1914* (Helsingfors 1991) s. 161; Kaukiainen (1993) s. 68.

<sup>28</sup> Nikula (1948).

<sup>29</sup> Joh. Ax. Almquist, *Kommerskollegium och rikens ständers manufakturkontor samt konsulstaten: Administrativa och biografiska anteckningar* (Stockholm 1912–1915).

<sup>30</sup> Kalevi Ahonen, *From Sugar Triangle to Cotton Triangle* (Jyväskylä 2005), s. 132–133.

<sup>31</sup> Müller (2004); Ojala (1999); John Watkins, "Toward a New Diplomatic History of Medieval and Early Modern Europe." *Journal of Medieval & Early Modern Studies*, 38(1), 2008, 1–14 – Bra översikt om amerikanska konsulter i Danmark och Ryssland och hur man kan använda konsular rapporter i Ahonen (2005), s. 28–32.



frakten på samma adress. Även finländska affärsmän korresponderade flitigt med flera svenska konsuler på 1700-talet. Till exempel 1770 och på 1790-talet var hela 80–90 procent av dem som mottog frakten från finländska fartyg i olika städer konsuler på orten.<sup>32</sup>

Till exempel, när det gäller Vasabon Abraham Falanders omsättning och räkenskaper var det holländska handelshuset Hasselgren en av de viktigaste kontakterna. Hasselgren, som även var Sveriges konsul i Amsterdam, förmedlade år 1785 mer än 55 procent av Falanders utrikeshandel. Falander å sin sida var en av de mest framstående finländska köpmännen på sin tid.<sup>33</sup> Under perioden 1785–1815 organiserades ungefär en tredjedel av Falanders enskilda affärstransaktioner och en fjärdedel av värdet på transaktionerna genom förmedling av konsuler.<sup>34</sup>

De finländska affärsmännen upprätthöll sina täta handelsförbindelser med svenska konsuler även under den autonoma tiden. Som var brukligt ville man hålla fast vid pålitliga och långvariga affärskontakter. Under 1800-talets första år hade man inte kunnat segla till Medelhavet vilket bröt kontakterna med flera handelshus i Medelhavet. När kontakterna med området återupptogs, gynnade flera finländska affärsmän lokala köpmän, som även var svenska konsuler. Till exempel kapten Erik Borg skrev till Peter Malm från Trapani på Sicilien 1840 att fartygets last i hamnen förmedlades av den svenske konsuln Malato<sup>35</sup>. Även Abraham Falander – som hade adlats Wasastjerna 1808 – använde sig regelbundet av svenska konsuler i sin verksamhet på 1810-talet.<sup>36</sup>

Flera utländska handelshus tog under första delen av 1800-talet kontakt med finländska handelshus och erbjöd sina tjänster med hjälp av cirkulär. I slutet av breven fanns ofta en förteckning över pålitliga ”vänner”, det vill säga andra handelsagenter som avsändaren av brevet rekommenderade för finländarna eller som var redo att rekommendera avsändaren. Från titlar kan man identifiera också konsuler bland dessa vänner.<sup>37</sup> Ibland samlade ett finländskt handelshus, exempelvis Borgström i Helsingfors, ihop dessa marknadsföringsförsök och sammanställde ett cirkulär, som sändes till de flesta viktiga handelshus i Finland. Det har bevarats cirkulär i flera handelshusarkiv och med hjälp av dem kan man göra åtminstone en grov analys av konsulernas verksamhet när det gällde att organisera affärsverksamheten.<sup>38</sup> De flesta cirkulären var på svenska, vissa också på engelska och tyska.

Ställningen som konsul legitimerade affärsmannens verksamhet: att en köpman hade titeln konsul innebar att han hade ett förtroendeingivande varumärke, som kunde utnyttjas i

<sup>32</sup> Ojala (1999) s. 265.

<sup>33</sup> Petri Karonen, *Patruunat ja poliitikot: yritysjohdajat taloudellisina ja poliittisina toimijoina Suomessa 1600–1920* (Helsingfors 2004); Jari Ojala, ”Verkostot ja epätydellinen informaatio historiassa”, i Kalevi Ahonen et al. (red.), *Toivon historia* (Jyväskylä 2003).

<sup>34</sup> Ojala & Luoma-aho (2008) s. 755, 758; Müller & Ojala (2002).

<sup>35</sup> Kapten Borg från Trapani till Peter Malm i Jakobstad 13/5 1840, Malmska samlingen, Riksarkivet, Helsingfors.

<sup>36</sup> Müller & Ojala (2002); Ojala & Luoma-aho (2008).

<sup>37</sup> Ojala (1999) s. 331.

<sup>38</sup> I den här undersökningen har jag använt mig av kopior av cirkulär i olika arkiv. Kopiorna har samlats in av professor Sven-Erik Åström och förvaras vid Helsingfors universitet. De härrör sig från handelshus i bl.a. Helsingfors, Åbo, Björneborg och Uleåborg.

marknadsföringen. Flera konsulter för Sverige-Norge skickade cirkulär till finländarna och lyfte fram sin ställning som konsul. Så gjorde till exempel handelshuset Westzynthus & Gower i Marseilles som tog kontakt med handelshuset i Uleåborg med ett brev daterat i november 1823 i vilket handelshuset – antingen felaktigt eller med avsikt – betraktade uleåborgarna som svenskar. Sveriges konsul i Alicante i Spanien Fredric Christiern informerade om sin konsulsanställning i april 1840 i ett cirkulärbrev till Helsingfors. Ed Cabanis, som nyligen utnämnts till konsul för Sverige och Norge, skrev från Cette i augusti 1828 även till finländska köpmän och uppmanade dem att överge sina tidigare samarbetspartner och anlita honom i stället. I sitt cirkulär betraktade Cabanis också finländarna som svenskar – kanske hade brevet kommit till Åbohandelshuset Kingelin via Sverige. Sverige-Norges konsul i Calais, Henry Dupont, betonade i ett brev till uleåborgarna att han även skötte finländarnas angelägenheter i Calais. Han meddelade också att han skulle besöka Finland följande sommar för att marknadsföra staden Calais där det fanns efterfrågan på finländska produkter.<sup>39</sup>

Det spelade inte nödvändigtvis någon roll vilket land man representerade när man lyfte fram konsultiteln. Visserligen kunde en konsul för Danmark eller Sverige vända sig till finländarna därför att det i handelshuset sannolikt fanns en bokhållare som kunde svenska, eller så talade konsulen själv svenska. Till exempel tog en konsul i Malaga kontakt med handelshuset Bergbom i Uleåborg 1850 med ett brev på engelska, och berättade att han var Österrikes konsul på orten och erbjöd sina skeppsagenturstjänster. Även Danmarks konsulter lyfte fram sin koppling till Norden – så gjorde bland andra Frisch, Fölsh och Scholl i Marseilles som erbjöd sina tjänster till uleåborgsbor i maj 1849.<sup>40</sup>

Man kunde också använda sig av konsulns anseende utan att själv vara konsul. Så gjorde Fried. Rudolphy i Cadiz i april 1826 i ett brev till Uleåborgsköpmannen Johan Franzen. I sitt brev berättade Rudolphy att den svenska konsulen i staden, Scherman, som dittills hade skött även de finländska fartygens laster, hade lämnat staden. Därför ville Rudolphy nu erbjuda motsvarande tjänster till finländarna i Cadiz. Som en garanti bifogade han en förteckning över sina ”vänner” i olika länder, bland dem även några svenska konsulter. På motsvarande sätt marknadsförde Becker & Mowinckel i Genua sig själv i ett cirkulär i oktober 1856. Eftersom Sveriges och Norges konsul på orten, Casanova, hade avlidit hade Becker & Mowickel tagit över verksamheten vid det för finländarna bekanta handelshuset.<sup>41</sup>

\*\*

Under 1800-talet byggde Ryssland upp ett eget nätverk med konsulter. Majoriteten av konsulerna var lokala köpmän, även om man också skickade ryska ämbetskonsulter till flera städer. Ryska handelsmän beklagade sig om det konsulatsystemet som, t.ex. inte erbjöd

<sup>39</sup> Exempler ingår i Åströms samling.

<sup>40</sup> Exempler ingår i Åströms samling.

<sup>41</sup> Exempler ingår i Åströms samling.

systematiska rapporter innan slutet av 1890-talet.<sup>42</sup> I korrespondens av flera finska handelsmän i 1800-talet kan man inte märka några Ryska konsuler – men som pekade före, finnarna ännu var i korrespondens med svenskt konsul-handelsmän.

Det fins ju faktiskt inte så mycket forskning om kejsariska ryska konsulatväsende – och det som fins behandlar mest om skiftet av 1800- och 1900-talet. Den ryska konsulatnätverk var ju faktiskt aktiv och producerade mycket material – men kanske de var inte så generellt använda av finska handelsmän.<sup>43</sup> I Finlands tryckta skeppskalender listades från 1860-talet också namnen på de ryska konsulerna. Utgående från de ryska namnen kan man göra en riktgivande analys av hur många av konsulerna som var lokala köpmän och hur många som möjligtvis var ryska ämbetsmän som sänts till orten. Av sammanlagt 301 konsuler hade 34 ett ryskt namn, vilket skulle tyda på att åtminstone dessa personer var ämbetsmän. Visserligen kunde ryska ämbetsmän också ha till exempel svensk- eller tyskklingande namn. En majoritet hade alltså icke-ryska namn, vilket tyder på att de var lokala köpmän och verkade som konsuler på samma sätt som sina svenska ämbetsbröder: vid sidan av sin egen verksamhet och för att gynna sina egna affärer.<sup>44</sup> Den finländska senaten försökte underlätta de finländska fartygens verksamhet i de ryska Östersjöhamnarna genom att placera finländska handelsombud i de viktiga hamnstäderna S:t Petersburg, Tallinn och Riga. Senare placerade man även ett ombud i Odessa.<sup>45</sup> Konsuler dock hade Finland inte på 1800-talet; efter Finland bli självständig i 1917 rekryterade ny finskt utrikesförvaltningen bara i fem år över ca. 200 honorärkonsuler jorden runt.<sup>46</sup>

Kaptenerna på de finländska fartygen skulle anmäla sig till den ryska konsuln i de hamnar där det fanns konsulat. Där skulle man framlägga handlingar om fartyget och lasten och bevisa sjömannens nationalitet. För att erhålla tjänster blev de finländska fartygen tvungna att betala en liten avgift till de ryska konsulerna. Att det inte fanns något ryskt konsulatnätverk som var jämförbart med det svenska kunde ge upphov till överraskande problem. De fartyg som hämtade last från utlandet behövde få ett intyg från konsuln på avhämtningsorten för att få nedsatt tull i de ryska hamnarna. När det inte fanns konsuler, fick man inget intyg och det lönade sig till exempel inte att föra en saltlast till S:t Petersburg, vilket bland andra Joachim Donner beklagade sig över till sina affärskompanjoner i Lissabon 1814.<sup>47</sup>

De finländska fartygen drog nytta av det ryska kejsardömet konsulatnätverk, men inte i samma utsträckning som av det svenska systemet på 1700-talet. På den tiden var konsulerna

<sup>42</sup> V. I. Bovykin, D. W. Spring och S. J. Thompstone "Russian Consular Reports up to 1917." *Business History*, 23(3), 1981, 291-293.

<sup>43</sup> Till exempel Bovykin & al. (1981), 291-293; Vadim Kukushkin "Protectors and Watchdogs: Tsarist Consular Supervision of Russian-Subject Immigrants in Canada, 1900-1922." *Canadian Slavonic Papers/Revue Canadienne des Slavistes*, 2002, 209-232 – Generellt om Ryskt diplomatin på 1800-talet i Hugh Ragsdal (red.), *Imperial Russian Foreign Policy* (Washington D.C., 1993). – Sammandrag av ryska konsulat dokumenter sårksilt i Mellanöstern i Theophilus C. Prousis, "Archival Gleanings on Russian Trade and Consulates in the Near East". *Balkanistica* 17, 67 – 78.

<sup>44</sup> Carl Gustaf Wolff, *Finlands skepps-calender* (Vasa 1863), s. 46–49.

<sup>45</sup> Ojala (1999) s. 267.

<sup>46</sup> Utrikesministeriets websida: <http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=41373> (23.9.2014)

<sup>47</sup> Joachim Donner från Gamlakarleby till Torlades & Co i Lissabon 24/11 1814, Donnerska samlingen, Riksarkivet, Helsingfors; Ojala (1999) s. 267–268.

en förutsättning för affärsverksamheten i vissa områden. På 1800-talet var konsulerna i många fall en del av den obligatoriska administrationen i hamnarna, som bara orsakade kostnader för redarna. Man behövde inte längre konsulerna för att utveckla affärerna, eftersom finländarna redan hade kontakter med affärsmän i respektive område. Åtminstone i de cirkulärbrev som använts för den här artikeln finns inga ryska konsulter – eller så ville de utländska affärsmän som tog kontakt med finländarna av någon anledning inte lyfta fram att de var konsulter för Ryssland.

### *Slutsatser*

Det svenska och det ryska systemet erbjöd på 1700- och 1800-talen olika slag av verksamhetsförutsättningar för de handelsmän som bedrev utrikeshandel. Bägge systemen hade sina fördelar, och det är svårt – och även obefogat - att slå fast vilket av dem som var bättre. Merkantilismens protektionistiska karaktär väckte mycket kritik redan i samtiden. Även om den ryska ”fria” utrikeshandeln framstår som liberal i jämförelse med det svenska systemet, kan kejsartidens Ryssland knappast betraktas som en förkämpe för handelsfrihet och liberalism.

Syftet med det svenska systemet var att stödja det egna landets utrikeshandel och sjöfart, eftersom detta ansågs gynna hela samhället. De metoder man tillämpade var till exempel protektionism, privilegier, stapelsystemet, handelsavtal och konvojtjänster – eller det som jag har lyft fram i den här artikeln – olika åtgärder med vilka man underlättade för svenskarnas (och finländarnas) utrikeshandel och sjöfart. I vissa områden, som i Medelhavet, gynnade konsulssystemet handeln, men till exempel i Nordamerika kan man med fog ifrågasätta dess funktion, vilket Leos Müller har visat.<sup>48</sup>

Trots att Finland skiljdes från Sverige fortsatte svenska lagar och praxis att gälla: produktplakatet, privilegierna och de protektionistiska arrangemangen förblev i kraft. Man försökte också utsträcka dem till Gamla Finland, som åter hade anslutits till Finland, men med utan framgång. I den internationella handeln kunde finländarna inte längre dra nytta av Sveriges handelsavtal med främmande länder. Att Ryssland saknade sådana avtal bidrog på ett betydande sätt till att tyngdpunkten i den finländska utrikeshandeln på 1810–1820-talen försköts från Medelhavet till Nordsjön. Ryssland hade inte heller något konsulatnätverk som skulle ha motsvarat det svenska.

De svenska konsulerna, som alltså var affärsmän i viktiga hamnstäder, erbjöd emellertid även efter 1809 sina tjänster till finländarna – men inte som konsulter, utan som köpmän. Titeln som svensk-norsk eller dansk konsul var ett varumärke, som legitimerade deras verksamhet och ingav förtroende hos de finländare som ägnade sig åt utrikeshandel. Under 1800-talets lopp skapade Ryssland ett eget konsulatnätverk, men finländarna hade inte lika stor nytta av de ryska konsulerna som de hade haft av de svenska.

---

<sup>48</sup> Müller (2004).