

**This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.**

**Author(s):** Einonen, Piia

**Title:** Viipuri liikkumisen keskuksena 1800-luvun alkupuoliskolla

**Year:** 2021

**Version:** Published version

**Copyright:** © 2021 Piia Einonen

**Rights:** CC BY 4.0

**Rights url:** <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

**Please cite the original version:**

Einonen, P. (2021). Viipuri liikkumisen keskuksena 1800-luvun alkupuoliskolla. Ennen ja nyt, 21(3), 24-42. <https://doi.org/10.37449/ennenjanyt.107489>



Piia Einonen

## Viipuri liikkumisen keskuksena 1800-luvun alkupuoliskolla

ABSTRAKTI / ABSTRACT

*Viipuri oli rajakaupunkina 1800-luvun alkupuoliskollakin liikkumisen keskus, jonka kautta kulki runsain määrin matkustajia niin itään ja erityisesti Pietariin, kuin myös lännen suuntaan. Matkustaja- ja passirekistereiden kautta on mahdollista analysoida, mitä matkustusdokumenteja liikkujat käyttivät, ja keitä kulkijat olivat. Jossakin määrin aineisto mahdollistaa myös kurkistuksen kaupungissa tapahtuneeseen majoitustoimintaan ja vieraanvieraaisuuteen. Tämän ohessa on mahdollista tehdä johtopäätöksiä matkustajien sukupuolesta ja sosiaalisesta asemasta, mutta kokonaisuudessaankin rekisterien tarjoama kuva liikkumisesta on ennen kaikkea suuntaa antava. Esimerkiksi passirekisterit kertovat vain passin saajasta, vaikka niillä saattoi matkustaa kokonaisia perheitä. Kaikkia kulkijoita tuskin muutenkaan saatiin kirjattua rekistereihin ja osa epäilemättä vältteli tietoisesti viranomaisten kohtaamista, kenties juuri puuttuvien matkustusdokumenttien vuoksi. Artikkelin tarjoaa kuitenkin uutta tietoa erityisesti kaupungin rajojen ylittämisestä, joka on tutkimuksessa jäänyt melko niukasti tutkituksi teemaksi. Osa liikkumisesta oli selkeästi arkipäiväisen kulkemisen, kuten rahdinajon ja kaupankäynnin piiriin kuuluvaa, mutta lisäksi lukuisia pükoja, työmiehiä ja käsityöläisoppipoikia tuli Viipuriin työtä etsimään, osa taas jatkoi matkaansa edelleen Pietariin. Vuosisadan alkuvuosikymmenten Viipurin maltillinen väestönkasvu subteessa matkustajien jatkuvasti kasvavaan määrään kertoo taloudellisen aktiivisuuden lisääntymisestä, mutta myös Viipurin luonteesta liikkumisen solmukohtana. Keskeinen havainto on, että yhteiskunta oli liikkeessä laajemmin kuin aikaisemmin on ajateltu, ja oli tavallista lähteä etsimään elantoa kotipitäjää tai -kaupunkia kauempaa, oli tavoitteena sitten pysyvämpi tai tilapäinen toimeentulo.*

---

historia, Viipuri, 1800-luku, liikkuvuus, passi, matkustaja, matkustusdokumentti

## Johdanto

Viipuri hahmotetaan leimallisesti rajakaupunkina ja sen merkitys on Venäjän rajan läheisyyden vuoksi aina ollut vähintäänkin erityinen Suomen näkökulmasta. Lisäksi sijainnilla on ollut vaikutuksensa kaupungin kulttuuriseen ilmapäiriin, jota luonnehti ennen kaikkea monikulttuurisuus. Kaupungissa elettiin 1800-luvun alkuvuosikymmeninä kuitenkin murrosaikaa, kun se muun Vanhan Suomen alueen myötä liitettiin lähes satavuotisen ”venäläiskauden” jälkeen Suomen suuriruhtinaskunnan yhteyteen vuonna 1812.<sup>1</sup> Rajatematiikan näkökulmasta Viipurin rooli rajakaupunkina muuttui, kun suuriruhtinaskunnan ja keisarikunnan välinen raja vaihtui rauhanteon myötä sisärajaksi.<sup>2</sup> Viipuri säilytti kuitenkin keskeisen asemansa liikenteen ja liikkujien solmukohtana<sup>3</sup>, jonka kautta kulki runsaasti matkajia niin idän kuin lännenkin suuntaan. Tieverkko loi kulkijoille mahdollisuuksien horisontin, jonka sisällä muodostettiin käsityksiä maailmasta<sup>4</sup> ja liikkumisen mahdollisuuksista. Erityisesti Pietarin vetovoima vaikutti liikkumiseen kaakkaisen suuriruhtinaskunnan ja Karjalan kannaksen alueella, sillä useat Venäjälle suuntaavat matkustajat poikkesivat matkallaan Viipuriin ja vastavuoroisesti Suomeen tulevat kulkijat pysähtyivät kaupungissa matkallaan länteen. Viipuri oli myös itäisen Suomenlahden merkittävimpiä kauppakaupunkeja ja tiukasti kytköksissä Pietarin vaikutusalueeseen<sup>5</sup>, mikä osaltaan vaikutti matkaamiseen. Viipurin menneisyydestä ja merkityksestä on paljon tietoa, mutta liikkumiseen on kiinnitetty vähemmän huomiota, samoin kuin suuriruhtinaskunnan sisäiseen kulkemiseen yleisemminkin.<sup>6</sup> Näin tämä artikkeli tarjoaa uudenlaisen näkökulman Viipurin historiografiaan nostamalla esiin kaupungin liikkumisen keskuksena.

Valtakunnanrajat eivät olleet ainoita matkustusasiakirjoja vaatineita ylityspaikkoja, sillä vielä 1800-luvun alkuvuosikymmeninä liikkuminen niin valtakunnan rajojen kuin sisämaan rajojenkin yli vaati rekisteröitymistä ja dokumentteja. Tässä yhteydessä keskeisimpiä ovatkin kaupunkia ympäröivät rajat<sup>7</sup>, joiden ylittämisen kontrolloinnin seurauksena on syntynyt erilaisia rekistereitä. Näiden luetteloiden pohjalta on mahdollista tutkia liikkumista ja keskityn artikkelissa tutkimaan erityisesti sitä, kuinka paljon Viipuriin saapui matkajia, ketkä liikkuiivat ja millä dokumenteilla. Analysoin niin kaupunkiin tulijoita kuin sieltä lähtijöitäkin, sekä heidän sosiaalista asemaansa. Satunnaisten merkintöjen perusteella tutkin myös sitä, millä asioilla liikuttiin, ja koko järjestelmän yleistä toimintaa. Liikkuminen oli toisaalta joillekin ihmisille ammatin sanelema pakko, sillä esimerkiksi kaupan harjoittaminen ja rahdinajo<sup>8</sup> vaativat matkustamista. Tämän lisäksi oli kasvava kausityöläisten joukko, sekä kotiseudultaan toimeentulon perässä pois lähtevien ryhmä, josta osaa motivoi työn löytäminen ja toisia taas pyrkimys sosiaalisen aseman kohottamiseen.<sup>9</sup> Liikkuminen oli siis toisille välttämättömyys elinehtojen turvaamiseksi, mutta se oli lisäksi olennaisesti kytköksissä paitsi mahdollisuuksiin tavoitella parempaa elintasoa, myös alkavaan sääty-yhteiskunnan murtumiseen ja yhteiskunnalliseen vapautumiseen.

Erilaisia matkustukseen liittyviä rekistereitä on säilynyt vaihtelevasti, minkä vuoksi liikkumisen kokonaiskuvan hahmottaminen on hankalaa. Viipurin lääninkansliassa kirjattiin läänin saapuvien ja sieltä lähtevien ulkomaanpasseja rekistereihin, joita on tallella melko kattavasti. Ne sijaitsevat kuitenkin edelleen Viipurissa, Leningradin oblastin arkistossa. Rekisterit sisältävät ainutlaatuista tietoa ja niistä löytyy esimerkiksi Pietariin matkalla olleita amerikkalaisia sekä Pietarin kautta Imatrankoskelle<sup>10</sup> suuntaavia brittejä. Rekisterit ovat mittavia ja sisältävät tuhansia kirjauksia.<sup>11</sup> Kyseisessä arkistossa säilytetään myös joitakin Viipurin kaupunkiin tulleiden rekistereitä, mutta en ole käynyt aineistoa systemaattisesti läpi. Lisäksi kaupungissa laadittuja matkustaja- ja passirekistereitä on Kansallisarkiston Mikkelin toimipisteessä.

Kaupungissa rekistereihin kirjattiin sinne saapuvat henkilöt, myönnetyt passit ja venäläiset sotilasmatkustajat<sup>12</sup>. Aineistot ovat hajanaisia, eivätkä paljasta ihmisten liikkumista kokonaisuudessaan, mutta niiden kautta on kuitenkin mahdollista saada uutta ja täsmällisempää tietoa siitä, ketkä liikkuivat ja mihin, millä dokumenteilla he itsensä identifioivat, ja ketkä majoittivat vieraita Viipurissa.<sup>13</sup> Matkaamisen tarkoituksesta sen sijaan löytyy vain satunnaisia tiedonmurusia, ja samoin siitä, oliko liikkuminen tilapäistä vai pysyvämmäksi aiottua. Lisäksi on syytä huomata, että rekisterien kautta tavoittaa vain ne matkajat, jotka liikkuivat virallisia teitä ja legaalien dokumenttien kanssa. On todisteita siitä, että Viipurissa kulki myös paperittomia henkilöitä, kuten maaorjia.<sup>14</sup> Heistä tiedetään kuitenkin vain kiinni jääneiden osalta. Osin tämäkin ilmiö kuitenkin todistaa Viipurin keskeisyydestä liikkujien reiteillä ja erityisesti kaupungin asemasta yhtäältä porttina Pietariin ja toisaalta Venäjältä Suomen suuntaan.

Lisäksi on syytä tiedostaa, että tiedot sekä lukumääristä että matkustuskohteista ovat jossakin määrin epätarkkoja. Erityisesti laajoista kaupunkiin tulijoiden rekistereistä saa tiedon vain matkajien minimimäärästä ilman, että käy koko rekisterin sanatarkasti läpi. Tämä johtuu siitä, että yhden juoksevan numeron alla saattoi olla kirjattuna useita eri henkilöitä. Myönnettyjen passien määrä on puolestaan helppo saada selville, mutta nekään eivät kerro matkustajamäärästä, koska samalle passille saattoi olla merkittynä useita eri henkilöitä.<sup>15</sup> Lisäksi kirjurit käyttivät kaikissa luetteloissa usein lyhenteitä ja ”sama”-merkintää, jolloin ei aina ole varmuutta siitä, mihin edeltävään tietoon he viittasivat.<sup>16</sup> Tästä huolimatta rekisterit kertovat liikkumisen volyyymista ja antavat yleiskuvan sen suunnista.

Osaltaan säilyneen aineiston moninaisuus kuvastaa matkustamisen säätelyn kirjavuutta ja käytössä olleiden dokumenttien laajaa kirjoa. Ensimmäisessä luvussa perehdyn kaupunkiin tulijoihin ja liikkujien määriin, minkä jälkeen käsittelen sitä, miten liikkumista valvottiin, ketkä Viipurissa majoittivat matkajia ja millä papereilla matkustettiin. Viimeisessä luvussa valaisen tarkemmin kaupungista lähtijöitä eli passin hakijoita, heidän sosiaalista taustaansa ja määräänsä.

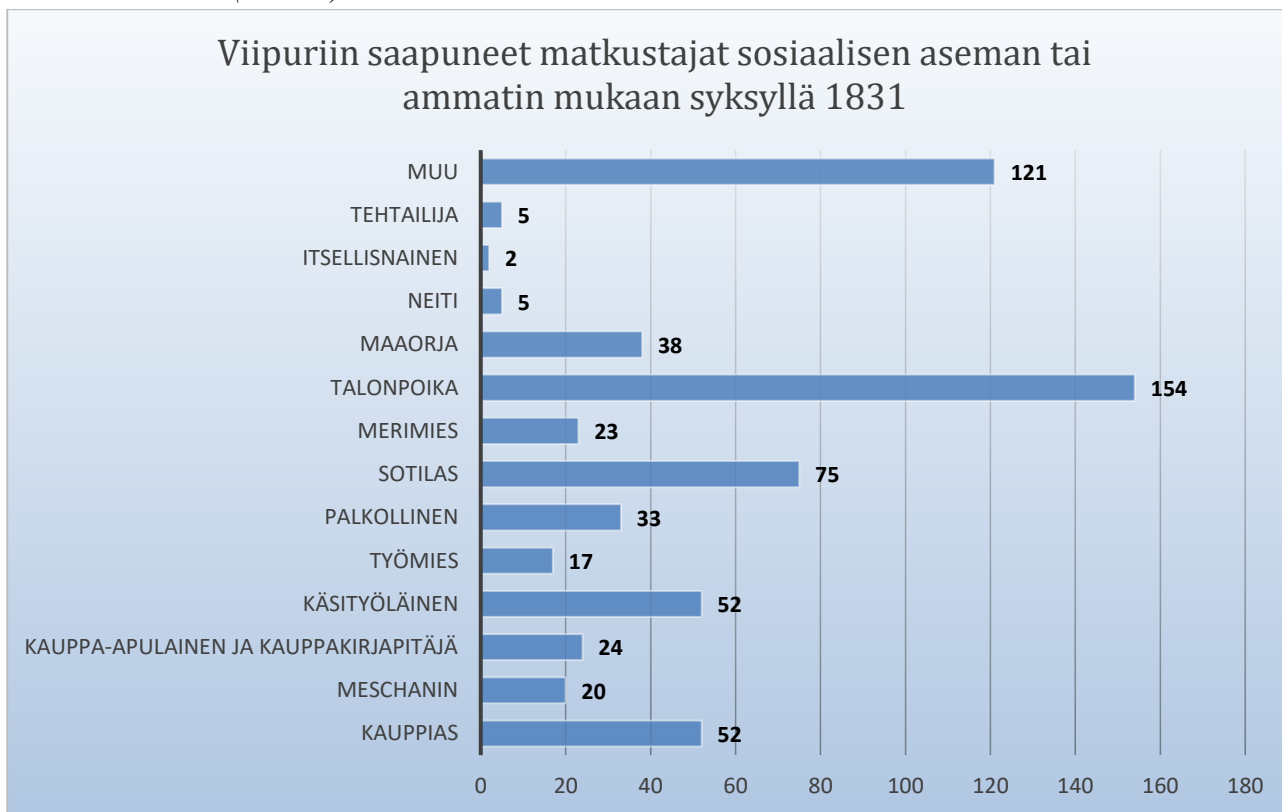
## Kulkijoita Vanhan Pietarintien suunnasta

Viipurin merkitys kauttakulkukaupunkina ja liikenteen solmukohtana vaikuttaisi kasvaneen merkittävästi 1800-luvun alkupuoliskolla. Vuonna 1816 kaupunkiin saapuneiden rekisterissä on 1141 merkintää<sup>17</sup>, 1822 puolestaan vain 771. Kaupunkiin tulijoiden määrän lasku oli todellisuudessa pienempi, sillä vuoden 1822 luetteloon oli kirjattu useita henkilöitä samoille järjestysnumeroille<sup>18</sup>. Määrät olivat kuitenkin huomattavan vähäisiä verrattuna vuoteen 1831, jolloin kaupunkiin saapui rekisterin mukaan 6289 henkilöä, vaikka todellisuudessa saapuneita oli vielä tätäkin enemmän<sup>19</sup>. Suhteessa Viipurin henkikirjaväkilukuun matkustajien määrä oli lähes kaksinkertainen. Väestönkasvu alkoi voimistua vähitellen vasta 1840-luvulla<sup>20</sup>, joten on oletettavaa, että liikkuvuuden kasvu oli ennen kaikkea läpikulkuliikenteen voimistumista. Taustalla oli suurelta osin Pietarin merkityksen ja vetovoiman lisääntyminen.<sup>21</sup>

Matkustajia tuli Viipuriin erityisesti idästä ja Pietarista. Tulijoita oli Suomen suuriruhtinaskunnan alueelta aina Vaasasta ja Raahesta saakka, mutta luonnollisesti suurimmaksi osaksi lähempää, esimerkiksi Helsingistä ja Suomenlinnasta, Porvoosta ja Haminasta. Saapujien kotipaikoista ei kuitenkaan voi olla varma, sillä ainakin osin heidän kirjattiin saapuneen siitä pitäjästä tai kaupungista, jossa he olivat viimeksi olleet. Esimerkiksi erään Ruotsin alamaiseksi mainitun lähtöpaikka oli Kuopio.<sup>22</sup> Näin ollen rekisteriin merkityt paikat kertovat pikemmin matkustamisen suunnista kuin siitä, miltä seuduilta Viipuriin lähdettiin.

Kuvio 1. Viipuriin saapuneet matkustajat sosiaalisen aseman tai ammatin mukaan 16.9.–16.11.1831.<sup>23</sup>

Lähde: *Diarium öfver amkomne resande till Wiborgs stad för år 1831. 4<sup>de</sup> Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).*



Tarkempaa analyysia varten olen luonut eri kategorioita tulijoiden sosiaalisen aseman tai ammatin mukaan (ks. kuvio 1.). Kaupunkiin saapuneissa oli numeerisesti eniten talonpoikia ja henkilöitä, jotka jäivät perinteisen säätyjaottelun ulkopuolelle, esimerkiksi arkkitehtejä, opiskelijoita, opettajia ja tohtoreita. Tässä heidät on lasketturyhmään. Monella tähän ryhmään kuuluneista liikkumisen voi nähdä olevan kytköksissä heidän ammattiinsa tai elämäntilanteeseensa.<sup>24</sup> Lisäksi oli runsaasti sotilaita, käsityöläisiä ja kauppiaita. Jos lisäksi meschanin-tittelillä esiintynyt venäläisten pikkukauppiaiden ryhmä lasketaan yhteen muiden kauppiaiden kanssa, on heidän joukkonsa huomattavasti suurempi. Muu-ryhmän suuri koko antaa osaltaan osviittaa siitä, että säätyjakoon perustuva yhteiskuntarakente oli hiljalleen murtumassa.

Viipuriin saapuneet talonpojat tulivat poikkeuksetta Venäjältä. Suuriruhtinaskunnan maaseudun asujaimisto piikoja, renkejä ja joitakin torppareiden lapsia lukuun ottamatta ei sen sijaan kuulunut liikkuvaan väestönsaahan. Muista aineistoista ja tutkimuksista käy kuitenkin ilmi, että käytännössä talonpoikaisemännät olivat maaseudulla ainoa ryhmä, joka ei liikkunut. Jopa isännät saattoivat työskennellä kausiluonteisesti muualla.<sup>25</sup> Ilmeistä on, että he eivät kuitenkaan suunnanneet ainakaan Viipuriin. Talollisistakin tosin liikkuvat rahtia ajavat talonpojat (forbonden)<sup>26</sup>, joiden työ koostui kulkemisesta paikasta toiseen. Muutenkin kuskeja ja kuorma-ajureita kulki teillä paljon ja heidätkin kirjattiin rekistereihin – ainakin osin.

Vaikka asiakirjat eivät tarjoa kuin satunnaisesti tietoa matkustamisen syistä, vaikuttaa siltä, että venäläiset<sup>27</sup> talonpojat kulkivat osin Viipurin kautta päästääkseen suuriruhtinaskunnan työmarkkinoille, mutta osin epäilemättä myös jäivät kaupunkiin töihin. Talonpoikia tuli usein monta samana päivänä, samoin kuin maaorjia, mikä todennäköisesti viittaa heidän liikkuneen ryhminä. Kyse oli ilmeisesti sekä ve-

näläisistä kruununtalonpojista että läänitustalonpojista, mutta heitä eriteltiin harvoin tarkemmin.<sup>28</sup> Maaorjat sen sijaan mainittiin aina lifegne-käsitteellä, toisinaan tosin kerrottiin olleen kyse nimenomaan vapautetuista maaorjista. Mahdollisesti myös vapautetuista maaorjista käytettiin edelleen lifegne-käsitettä, joka usein seurasi pitkään heidän mukanaan. Toisaalta taas vapautetut maaorjat saatettiin kirjata rekistereihin muillakin titteleillä. Oletettavasti maaorjiksi mainituista suurin osa oli kuitenkin matkalla vanhan tai uuden isäntänsä luokse.<sup>29</sup>

Muutoinkin yhdessä ja ryhminä matkustaminen vaikuttaisi olleen yleistä ja käsitystä vahvistaa samoihin paikkoihin majoittuminen. Esimerkiksi Helsingistä tuli Viipuriin neljä renkiä ja yksi torpparin poika ilmeisen yhdessä, sillä heillä kaikilla oli maaherran passi samalta päivältä ja he majoittuivat kestkievariin.<sup>30</sup> Maustepuutarhayrittäjän luokse kortteeriin puolestaan suuntasivat samana päivänä kolmen venäläisen talonpojan lisäksi Tampereelta saapuneet entinen palovahti, renki ja kulta- ja hopeatyöntekijäki-sällit.<sup>31</sup> Tämä viittaa siihen, että matkaan lähdettiin yhdessä tai vähintäänkin matkan aikana lyöttäytyttiin muiden samasta suunnasta kulkevien seuraan. Matkanteko oli hidasta ja tapahtui yleensä jalkaisin, joten niin turvallisuuden kuin seurankin vuoksi oli epäilemättä käytännöllinen ratkaisu liikkua yhdessä. Lisäksi samalla oli mahdollisuus jakaa tietoa reiteistä ja kohteista.

Sotilaita on rekisterissä suhteellisen paljon, vaikka venäläisille sotilashenkilöille oli lisäksi erillinen rekisterinsä.<sup>32</sup> Oletettavasti kaupunkiin saapuneiden rekisterissä on ennen kaikkea suuriruhtinaskunnan alueelta kotoisin olevia, tavalla tai toisella armeijan palkkalistoilla olleita henkilöitä. Useita mainittiin jääkäreiksi, joten he lienevät olleet Viipurin jääkäriyrykmentistä, myöhemmästä Suomen jääkäriyrykmentistä.<sup>33</sup> Heidän kohdallaan kerrottiin muita useammin myös syy matkustamiseen: yksi oli palaamassa asemapaikkaansa oltuaan hoitamassa virka-asioita ja toinen taas kruunun asioilla reissaamassa Pietarista Ahvenanmaalle.<sup>34</sup>

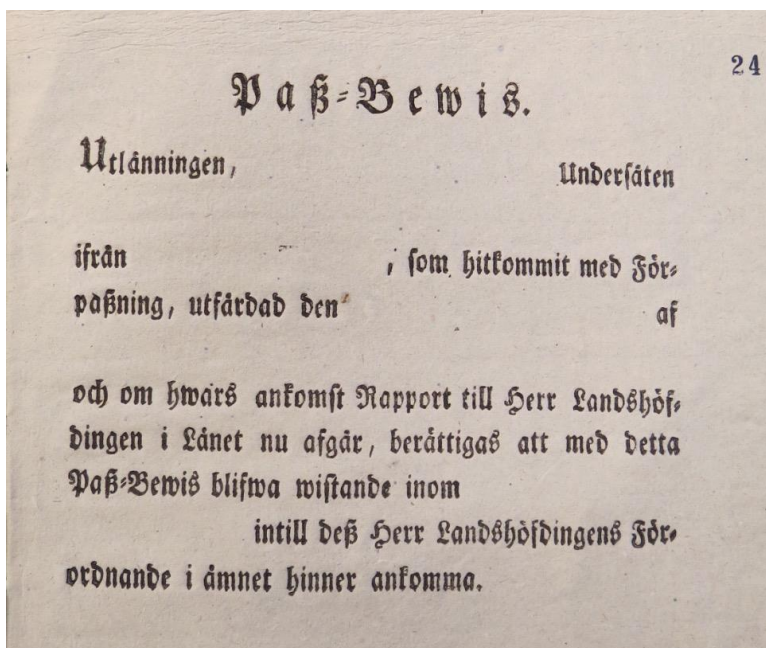
28

Rekisteristä välittyy patriarkaalisen sääty-yhteiskunnan perinteinen arvomaailma siinä suhteessa, että pääsääntöisesti liikkuminen vaikuttaa olleen elinkeinonharjoituksen ja työn perässä kulkemisen myötä miehille tavallisempaa ja luontevampaa. Kuten kuvio 1. kertoo, Viipuriin saapuneista matkustajista vain alle 10 prosenttia oli naisia, jos lukuun lasketaan mukaan myös miestensä mukana matkustaneet vaimot. Pääosa liikkuvista naisista oli piikoja tai muita naimattomia naisia, toisinaan leskiä tai vaimoja yhdessä puolisoitensa kanssa. Vastaavasti käsityöläisiin luetuista miehistä suuri osa oli kisällejä tai oppipoikia, eli vielä vakiintumattomassa asemassa yhteisössään. Mestarit olivat enemmän kiinni verstaassaan kuin kauppiaat, jotka liikkuiivat itse. Lisäksi kauppiaiden asioita hoitivat kauppa-apulaiset, kirjanpitäjät ja välittäjät (commissionair). Nämä paikkaansa etsivät ja liikkuvat elinkeinonharjoittajat olivatkin oma, selkeä joukkonsa liikkujista, kun taas monien muiden motiivit jäivät arvailujen varaan.

## Vieraanvaraisuutta, valvontaa ja velvollisuuksia

Rajojen kontrolloiminen oli kytköksissä yhtäältä kansallisvaltion syntyyn ja toisaalta sääty-yhteiskuntaan, jonka normit ohjasivat elämää yhä 1800-luvun alkupuoliskolla. Liikkumista säätelevät määräykset kytkeytyivät palkollissääntöihin, laillisen suojelun järjestelmään ja kotipaikkaoikeuteen, ja lisäksi erilaisia, yksityiskohtaisia asetuksia oli runsaasti. Osa niistä oli lisäksi alueellisia, sillä liikkumista säädeltiin vaihtelevasti suuriruhtinaskunnan eri osissa. Lisäksi Viipurin kuulumisen Vanhaan Suomeen ja osaksi keisarikuntaa jo 1700-luvulla oli, maantieteellisen sijainnin ohella, tehnyt siitä jossakin määrin poikkeuksellisen alueen osin venäläistyneen verojärjestelmän ja lainsäädännön myötä. Vanhan Suomen yhdistyessä hallinnollisesti suuriruhtinaskuntaan vuoden 1812 alusta lähtien palattiin myös Viipurissa ruotsalaiseen lainsäädäntöön, joka Suomen suuriruhtinaskunnassa pidettiin voimassa.<sup>35</sup>

Jokaisella piti olla sosiaalisesti ja maantieteellisesti oma paikkansa ja kun rajoja ylitettiin, se tuli tehdä säädellysti. Kaupungeissa tämä tarkoitti sitä, että matkustajan isännän tuli viedä saapuneiden vieraiden matkapassit maistraatille 12 tunnin kuluessa. Sen jälkeinen lupamenettely riippui jossakin määrin siitä, oliko matkustaja läpikulkumatalla ja viipymässä vain muutaman päivän, vai mahdollisesti jäämässä kaupunkiin pidemmäksi aikaa. Mikäli kaupungissa halusi oleskella pidempään, matkapassi piti vaihtaa oleskelun oikeuttavaan passiin. Liikkumisen valvomiseen kiinnitettiin erityistä huomiota 1820-luvulla, jolloin viranomaisia muistutettiin suhtautumaan määräyksiin tarkasti, jotta ulkopuoliset henkilöt eivät onnistuisi ujuttautumaan lääniin (*..obehörige personer ej må få tillfälle insmyga sig här i Länet*). Lisäksi majoittajilla oli velvollisuus ilmoittaa viranomaisille kaupungista poistuneista.<sup>36</sup>



Kuva 1. Passitodistuksen (*passbevis*) lomake oletettavasti vuodelta 1826. Todistus oikeutti ulkomaalaisen ja passilla maahan tulleen oleskelemaan määrättyllä alueella, kunnes maaberaltalta tulisi päätös pysyvemmästä oleskeluoikeudesta. Lähde: *Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluetten (1816–1835)*, VMA, KA (Mikkeli). Kuva: Piia Einonen.

Pelkkä viranomaiskontrolli ei kuitenkaan riittänyt, vaan lisäksi majoittajien tuli tarkistaa matkustajien dokumentit. Esimerkiksi kestikievereissa piti siis aina vaatia nähtäväksi yöpyjän passi. Tämä koski myös yksityishenkilöitä, jotka toimivat majoittajina tilapäisesti kaupungissa oleskeleville tai hiljattain sinne muuttaneille. Passittomat olivat lähtökohtaisesti tuntemattomia ja epäluotettavia, ja jos jotakuta epäiltiin esimerkiksi irtolaiseksi tai kerjäläiseksi, asiasta piti ilmoittaa sakon uhalla viranomaisille. Myös majoittaja saatettiin tuomita ”hyysäämisestä”, mikäli yöpyjällä ei ollut asiankuuluvia matkustusasiakirjoja.<sup>37</sup>

Kaupunkiin ja sieltä pois kuljettiin viikonpäivistä riippumatta ja esivallalle piti tehdä selkoa paitsi matkustusdokumenteista, myös majapaikasta. Vuonna 1831 yli puolet kaupunkiin tulijoista majoittui kestikievariin.<sup>38</sup> Sen lisäksi majapaikkojen kirjo oli suuri ja yksityishenkilöt kaupunginpalvelijoista aina vaurimpiin kauppiasiin huolehtivat yöpyjistä. Ylimääräisiin huoneisiin majoitettiin virkamiehiä, työmiehiä ja muita kulkijoita, ja ansaittiin näin hiukan ylimääräistä.<sup>39</sup> Osa taas epäilemättä majoitti yöpyjiä vieraanvaraisuuttaan, tai osana säädynmukaista koodistoa. Majapaikan valinnasta ei ole tietoa, mutta todennäköisesti toistuvasti kaupungissa käyneillä oli tutut majapaikat. Mahdollisesti myös kaupungin porteilta ohjattiin matkustajia sopiviin osoitteisiin ja jonkin verran on havaittavissa sosiaalista jakoa: tyypillisimmin Viipurin tulleet piijat ja itsellisnaiset majoittuivat esimerkiksi kaupunginpalvelijan luokse, kun taas esimerkiksi venäläiskauppiat majoittivat usein Venäjältä tulleita matkaajia. Lisäksi saatettiin yöpyä jopa julkisissa tiloissa, kuten postitalossa.

Kaupunkiin saapuneet käsityöläiset, kisällit ja oppipojat, majoittuivat luontevasti mestareiden luokse, kuten kupariseppäoppipoika kupariseppä Lydeckenin luo. Tämä kertoo käsityöläisten koulutukseen liittyneestä käytännöstä, jossa kisällivaiheeseen kuului työskentely eri mestareiden opissa.<sup>40</sup> Oppipojat ja kisällit tulivat ehkä jopa suunnitellusti tiettyjen mestarien luokse oppimaan ammatissaan ja jatkoivat sitten aikanaan etsimään omaa toimeentuloaan muualta.<sup>41</sup> Myös juutalaiset olivat erityinen ryhmä, joka määriteltiin aina taustansa kautta, ja pyrittiin pitämään erillään muista. Esimerkiksi vuonna 1831 Viipuriin Venäjältä saapunut juutalainen majoittui, tai kenties majoitettiin, juutalaisen läkkiseppämestari Jacob Weikaimin luokse.<sup>42</sup> Majoituskäytäntö viittaa monella tavalla siihen, että kaupunkiin tulijoilla täytyi olla jo ennakoon tietoa määränpäästään. Jo pysyvämpään muuttoon mielivän lähtöpäätös vaati jonkinlaista informaatiota tavoitellusta asuinpaikasta ja toimeentulovaihtoehdoista siellä.<sup>43</sup> Erityisesti voi olettaa, että käsityöläisten oppiin mielineet suuntasivat juuri tiettyjen mestareiden luokse.

Kaikki eivät kuitenkaan majoittuneet kaupungissa ollenkaan, vaan jatkoivat matkaansa suoraan, mikä on myös kirjattu rekisteriin. Koska heitä oli kuitenkin vain murto-osa kaupunkiin saapuneista, voidaan kysyä, rekisteröitiinkö kaikkia kaupunkiin saapuneita, vai kulkiko osa matkaajista kaupungin läpi ilman käyntiä raatihuoneella.

## Passeja ja muita todistuksia matkaajien mukana

Suunnittelematon matkaan lähteminen ei ollut mahdollista, mikäli halusi toimia sääntöjen mukaan ja hankkia riittävät matkustusdokumentit. Sekä tilapäisemmin liikkeellä olevilla kuin pysyvistäkin muutosta haaveilevilla tuli olla mukanaan asiakirjoja, jotka kertoivat heidän syntyperästään ja taustastaan. Erilaisia todistuksia oli runsaasti, mutta niille kaikille oli yhteistä, että ne kertoivat siitä, kuka henkilö oli, mistä hän tuli, mihin oli menossa ja miksi, sekä oliko hänen kunniansa saanut kolhuja. Periaatteessa suuriruhtinaskunnan rajojen sisäpuolella liikuttaessa matkustajalla olisi tullut olla liikkumiseen oikeuttava sisämaanpassi, papin- tai mainetodistus sekä matkan tarkoituksesta ja henkilöstä riippuen todistuksia koulutuksesta ja työurasta, jopa suosituksia. Etenkin toimeentuloaan uudelta seudulta etsivä tarvitsi todistukset kunniallisuudestaan ja osaamisestaan, jotta hänen taustastaan voitiin varmistua.<sup>44</sup>

Tilapäinen liikkuminen oli mahdollista erilaisten dokumenttien turvin ja liikkumista varten voitiin hankkia vaihtelevia asiakirjoja, mikä käy hyvin ilmi myös Viipuriin saapuneiden matkustajien mukanaan kantamista dokumenteista.<sup>45</sup> Kaikki eivät kuitenkaan tarvinneet asiakirjoja matkatessaan, sillä ylin yhteiskuntaryhmä, käytännössä aatelisto, liikkui ilman todistuksia. Heidän yhteiskunnallinen statuksensa riitti identiteettidokumentaatioksi, eikä heitä tarvinnut tai haluttu kontrolloida samalla tavalla kuin alempia sosiaaliryhmiä.<sup>46</sup> Tästä syystä emme pääse liikkumisesta yleisellä tasolla kertovalla aineistolla käsiksi tämän ryhmän liikehdintään, vaan siitä pitäisi etsiä tietoa matkakertomuksista, päiväkirjoista ja muista heidän matkustamisestaan kertovista lähteistä.



Kuvio 2. Viipuriin syksyllä 1831 saapuneiden henkilöiden käyttämät matkustusdokumentit. Lähde: *Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831. 4<sup>de</sup> Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).*



Kuviosta 2. käy hyvin ilmi, kuinka Viipuriin tultiin suurelta osin Venäjän suunnasta, sillä valtaosalla matkustajista oli mukanaan Venäjällä myönnetty lupa (*billet*) tai vastaava. Kuviossa on eroteltu omaksi joukokseksi venäläisten maistraattien ja Pietarin passiviraston myöntämät dokumentit, kun taas muihin Venäjällä myönnettyihin lupiin, joita oli selvästi eniten, on kirjattu sekalaiset passit ja luvat/billetit. Kyseisiä lupia ja todistuksia sai esimerkiksi läänityskonttoreista (*apanage contoret*)<sup>47</sup>, yhteisöjen vanhimmilta ja tehdaslaitosten esimiehiltä.

Suuriruhtinaskunnan suunnasta saavuttiin taas ennen kaikkea suomalaisten maistraattien ja maaherrojen myöntämällä passeilla. Yhdessäkään merkinnässä ei käytetty ilmausta sisämaanpassi (*inrikespass*), mutta oletettavasti osa passeista oli nimenomaan sisämaan liikkumiseen tarkoitettuja, kun taas osa todennäköisesti mahdollisti myös matkustamisen ulkomaille.<sup>48</sup> Sisämaanpasseja vaadittiin Ruotsin valtakunnan sisäisessä liikkumisessa lääninrajoja ylitettäessä aina 1500-luvulta saakka ja järjestelmä purettiin vasta 1800-luvun jälkipuoliskolla.<sup>49</sup> Passien ja muiden todistusten päämäärä oli sama: pyrkiä kontrolloimaan liikkumista ja samalla ehkäistä irtolaisuutta sekä säädellä palkollisten liikehdintää työntekijöiden saatavuuden turvaamiseksi. Passeja kirjoittivat aluksi kirkkoherrat, mutta myöhemmin järjestelmä siirtyi maallisen hallinnon hoidettavaksi. Passeja myönsivät niin kaupunkien maistraatit, maaherrat kuin Venäjän viranomaiset. Viranomaisen myöntämä lupalappu (*billet*) rinnastui sisämaanpassiin.<sup>50</sup>

Keskeisintä dokumenteissa oli, että matkaja pystyi niiden avulla todistamaan henkilöllisyytensä ja samalla kunniallisuutensa, koska todistuksen saamisen edellytys oli tunnettuus ja ainakin kohtuullinen nuhteettomuus. Tällaiseen tarkoitukseen sopivat käytännössä hyvin monenlaiset asiakirjat, myös sellaiset,

joita ei ollut laadittu varsinaisesti liikkumista silmällä pitäen.<sup>51</sup> Myös Viipuriin saapuneet matkajat kuljetivat mukanaan mitä erilaisempia asiakirjoja. Opiskelijoita saapui taskussaan yliopistosta saatu lupalappu tai rehtorin kirjoittama ”passi”<sup>52</sup> ja tehtaan kirjanpitäjä puolestaan matkusti työnantajan edustajalta saamallaan todistuksella<sup>53</sup>. Lisäksi oli esimerkiksi erotodistuksia<sup>54</sup>, maaorjien vapautuskirjeitä ja yllilääkärin todistuksia.<sup>55</sup> Yhtä kaikki ne täyttivät tarkoituksensa ja mahdollistivat kaupunkiin tulon. Koska tulijoiden määrä oli suuri, oli todennäköisesti riittävää, että matkustajalla oli jonkinmoinen uskottava asiakirja taskussaan.

Vaikka järjestelmä vaikuttaa rekisterien perusteella toimivalta, esimerkiksi passien suhteen oli toistuvia ongelmia ja ainakin Viipurin läänistä matkustettiin suuriruhtinaskunnan muihin lääneihin ja Venäjän puolelle usein ilman passeja.<sup>56</sup> Osaltaan tämän voi tulkita oireeksi uudesta ajasta, sillä maaseudun kasvava tilaton väestö ryhtyi etsimään toimeentuloaan muualta ja niin alkava teollistuminen kuin kaupungitkin tarjosivat siihen mahdollisuuksia. Matkustusdokumenteja ei aina myöskään kirjattu rekistereihin. Virkamiehet liikkuihin ilman todistuksia ja silti ainakin vuonna 1831 heidätkin kirjattiin kaupunkiin saapuneiden rekisteriin. Toisinaan taas todistusta ei ole kirjattu sellaisillekaan henkilöille, joilla sellainen olisi epäilemättä pitänyt olla, kuten Helsingistä tulleelle opettajalle, ja niin suuriruhtinaskunnasta kuin Pietarista tulleille kauppiaille<sup>57</sup>. Selitystä on vaikea löytää, mutta on mahdollista, että he kävivät kaupungissa toistuvasti ja olivat tuttuja, eikä dokumentin kirjaamista nähty tarpeelliseksi. Tai kenties he vain kulkivat kaupungin läpi ilman, että tietoa kirjattiin. Yleensä kuitenkin pelkkä läpikulku mainittiin rekisterissä (*genom rest*), mutta matkustusdokumenttia ei tällöin kirjattu.<sup>58</sup>

Rekistereistä ei luonnollisestikaan saa tietoa siitä, oliko matkajilla mukanaan useita erilaisia todistuksia, sillä kaupunkiin saapuneiden luetteloon kirjattiin siihen riittäväksi katsottu asiakirja. Passiluetteloon taas saatettiin kirjata jonkun henkilön suuntaavan toimeentulon perässä muualle, mutta ei kerrottu, mitä muita todistuksia hän passin ohella otti mukaansa. Todennäköisesti matkaa varten oli hankittu seurakunnasta myös papinkirja (*prästbrevis*) tai muuttotodistus (*flyttningsbetyg*), jotka helpottivat kunnialliseksi tunnistautumista ja sujuvoittivat pyrkimyksiä asettua uudelle seudulle – olettaen, ettei asiakirjoissa ollut mitään kunniallisuuden kyseenalaistavaa. Molemmat dokumentit olivat sisällöltään melko samankaltaisia todistuksia muuttajan taustasta ja sisälsivät tiedot syntymäajasta ja -paikasta, siviilisäädystä sekä kristinopin osaamisesta.<sup>59</sup>

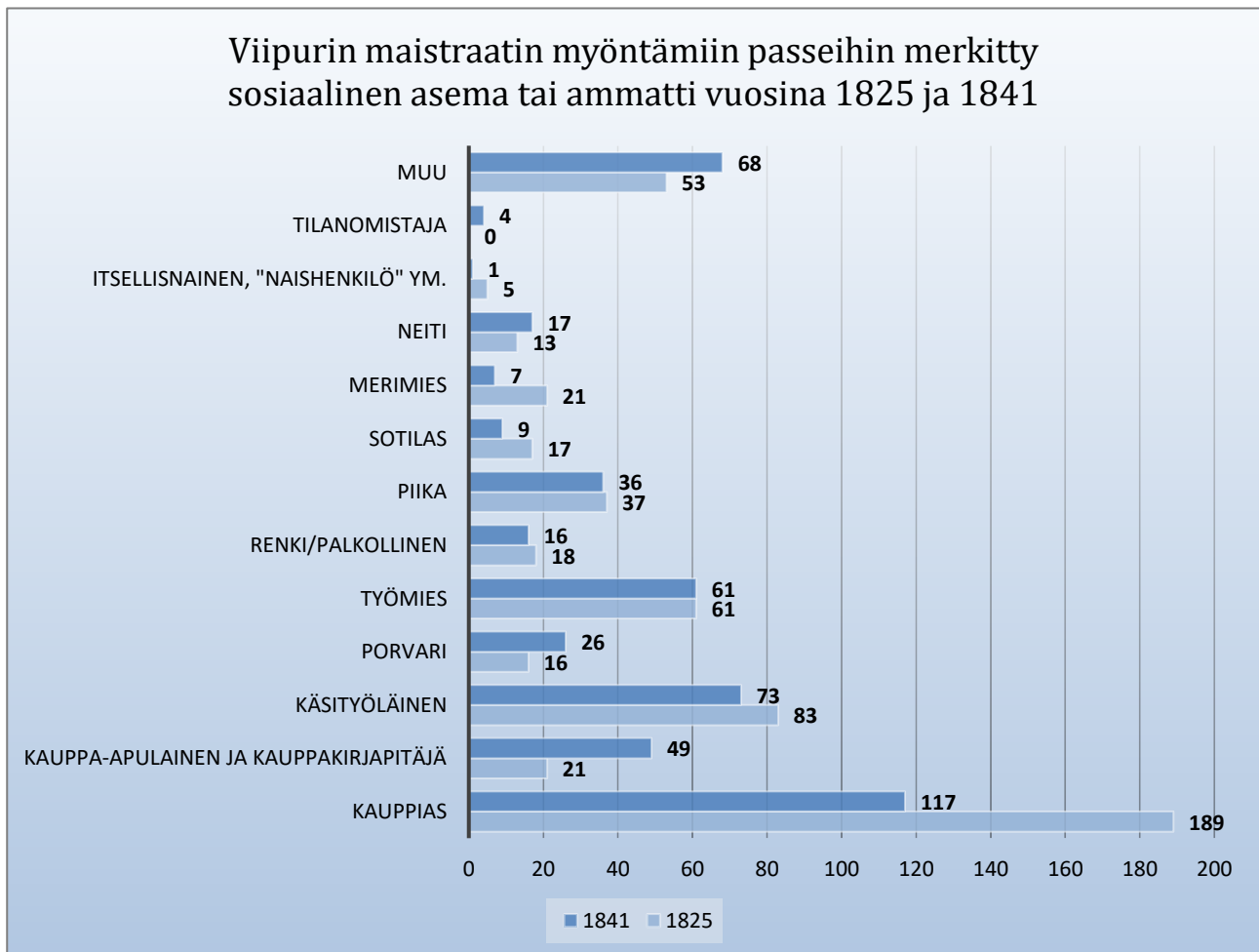
Jos kaupunkiin saapuneiden rekisteri kertoo tulijoiden käyttämistä asiakirjoista ja todistuksista, Viipurin maistraatin passiluettelo puolestaan kertoo yksinomaan maistraatin myöntämistä (sisämaan)passista<sup>60</sup>. Passit olivat voimassa<sup>61</sup> vaihtelevasti: vuonna 1825 minimaiaika oli 4 päivää ja 1841 vuorostaan 8 päivää. Maksimiaika puolestaan oli yleensä vuosi, mutta jos lähtijän tavoitteena oli etsiä toimeentuloa muualta tai palata kotiseudulle<sup>62</sup>, ei passiin kirjattu ollenkaan voimassaoloaikaa. Vuonna 1825 selkeästi suurin osa passeista myönnettiin puoleksi vuodeksi ja tilanne oli samankaltainen myös vuonna 1841. Selvä ero oli kuitenkin siinä, että vuonna 1841 vuoden passeja oli huomattavasti enemmän kuin vuonna 1825. Muutoin passeja kirjoitettiin molempina vuosina esimerkiksi kahdeksi viikoksi, kuukaudeksi, tai kolmeksi kuukaudeksi tarpeen mukaan.

Erikoisin ryhmä passiluetteloissa ovat merimiehet ja laivojen päälliköt, kipparit, joiden kirjaaminen passiluetteloon on poikkeuksellista. Merimiesten liikkeitä merkittiin yleensä muistiin erillisiin merimiesmatrikkeihin ja huomioiden meriliikenteen merkityksen Viipurille, passiluettelosta löytyvät muutamat laivat miehistöineen ovat lähinnä kuriositeetti. Kahden laivan kohdalla on tosin kirjattukin, että miehistöstä on erillinen merkintä – mahdollisesti juuri matrikkeliassa. Passeihin ei kirjattu määräaika, sillä kaikki laivat olivat oletettavasti palaamassa kotiseuduilleen, kuten Fred och Enighet -laiva Turkuun. Sen koko miehistö merkittiin yhdelle passille, vain kapteeni sai omansa.<sup>63</sup>

## Viipurista itään ja länteen

Kaupungista lähteminen oli mahdollista monenlaisilla dokumenteilla ja maistraatin passirekisterit valaisivatkin vain sitä joukkoa, joka haki passin matkaansa varten. Vuonna 1825 myönnettiin 536 ja 1841 taas 595 passia<sup>64</sup>, mitä voisi pitää suhteessa Viipurin kasvaneeseen asukasmäärään ja kaupunkiin saapuneiden määrään jopa vähäisenä. Todennäköisesti tätä selittää muiden matkustustodistusten käyttäminen, mutta Viipuri oli monille myös määränpää ja sinne tultiin töihin, eikä välttämättä jatkettu matkaa suuriruhtinaskuntaan tai Venäjälle. Lisäksi todellisuudessa vuonna 1841 passin hakeneiden ja matkaan lähteneiden lukumääräinen ero on suurempi kuin mitä numeroiden perusteella vaikuttaa, koska perhe laitettiin yleisesti yhdelle passille. Lähtijöitä oli siis enemmän kuin passien määrä antaa olettaa. Vuonna 1825 taas vaimot ja lapset merkittiin usein erilliselle passille, toisinaan jopa kaikki lapset omilleen.<sup>65</sup> Koska perheenjäsenet on lisäksi luokiteltu sosiaaliryhmään isän tai puolison mukaan, tiettyjen ryhmien määrä korostuu vuonna 1825 suhteessa vuoteen 1841<sup>66</sup>.

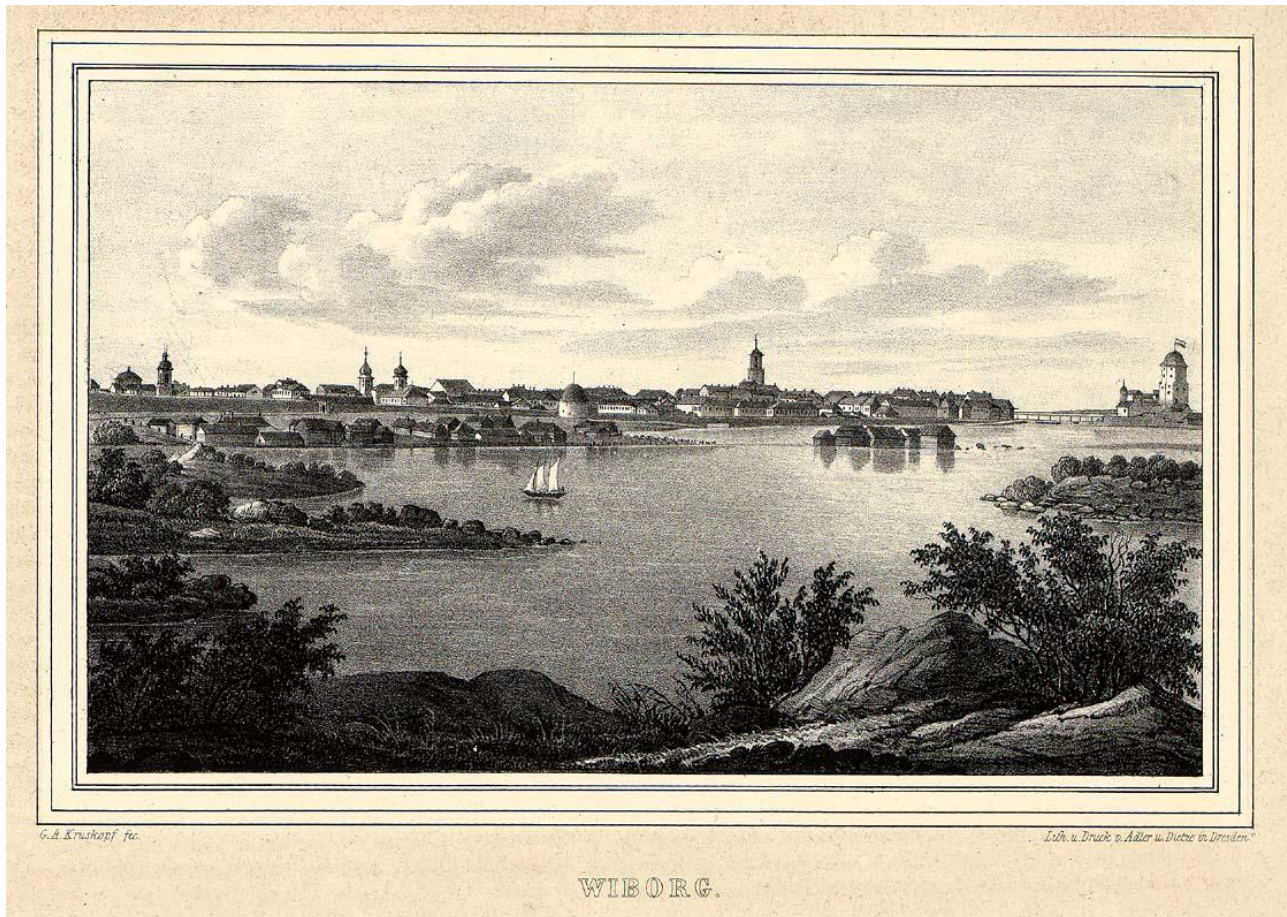
*Kuvio 3. Viipurin maistraatin myöntämiin passeihin merkitty sosiaalinen asema tai ammatti vuosina 1825 ja 1841.<sup>67</sup> Lähde: Pass=journal för år 1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), Viipurin maistraatin arkisto, KA (Mikkeli); Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, An: 12 Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli).*



Vertailtaessa vuosina 1825 ja 1841 myönnettyjä passeja kuvion 3. perusteella, suurin muutos on kauppiaiden hakemien passien määrän vähenemisessä. Vuonna 1825 erityisesti meschanin- ja suomalainen kauppias -nimekkeillä oli paljon lähtijöitä, jotka on tässä laskettu kauppiaisiin.<sup>68</sup> Oletettavasti kauppa-apulaisia ja kauppakirjanpitäjiä, sekä muiden joukkoon laskettuja välittäjiä käytettiin vuonna 1841 aiempaa enemmän matkustamista vaativissa tehtävissä. Puutavarakaupan ja vähittäisen teollistumisen aikaansaama taloudellisen aktiivisuuden lisääntyminen mahdollisesti lisäsi tarvetta liikkua.<sup>69</sup> Lisäksi on havaittavissa jossakin määrin säätyjen ulkopuolelle jäävien, muihin luokiteltujen ammattinimekkeiden lisääntymistä.

Naisia oli kaikista passin hakijoista vuosina 1825 ja 1841 lähes kolmannes<sup>70</sup>, eli heitä oli huomattavan paljon verrattuna kaupunkiin tulleisiin matkustajiin, joissa naisten osuus oli vain noin kymmenesosa kaikista kulkijoista. Muutoinkin naiset näyttivät passiluettelon perusteella huomattavasti aktiivisemmilta liikkujilta ja toimijoilta, sillä heillä oli roolinsa myös passien takaajina. Toki vaimoilla saattoi patriarkaalisen ajatusmallin mukaan olla takaajana puoliso, kuten palovahdin vaimon passissa oli takaajana hänen aviomiehensä, ja tyttäreillä isä, mutta myös äidit olivat takaamassa lähtijöitä.<sup>71</sup> Takaaminen käytäntönä jää kuitenkin ylipäättään melko epäselväksi, sillä takaajia ei välttämättä merkitty ollenkaan ja usein lähtijä itse oli takaajana. Takaamista on vaikea myöskään yhdistää sosiaaliseen asemaan, sillä esimerkiksi työmiesten lesket saattoivat itse taata itsensä.<sup>72</sup> Kuitenkin alkuvuonna 1841 passia hakenut porvarin vaimo kolmen poikansa ja kolmen tyttärensä kanssa jäi ilman matkustusasiakirjaa, koska hänellä ei ilmeisesti ollut nimetä takaajia.<sup>73</sup>

Passeilla suunnattiin moneen paikkaan niin itään kuin länteenkin, mutta Pietarin merkitys korostui: molempina vuosina yli 60 prosenttia kaikista passeista myönnettiin yksinomaan Pietariin suuntautuvaa matkaa varten ja lisäksi yli 10 prosenttia Pietariin ja muualle Venäjälle. Osin tämä johtui siitä, että vuoden 1819 jälkeen alempiin sosiaaliryhmiin kuuluneiden henkilöiden passit piti osoittaa Pietariin, vaikka heidän matkakohteensa olisi ollut muu paikka<sup>74</sup>. Osuus oli yhteensä siis peräti 70 prosenttia kaikista passeista. Toisinaan Pietari oli välietappi, mikä näkyy passeista, joihin oli kirjattu kohteiksi Pietarin ohella usein Kronstadt, Riika, Moskova ja Odessa. Pietarista Suomen passivirastosta oli lisäksi mahdollista saada uusi passi matkan tai oleskelun jatkamiseksi<sup>75</sup>, jos Viipurista poistuttiinkin vain Pietariin saakka matkustamiseen oikeuttava passi taskussa. Suomessa taas suunnattiin ennen kaikkea markkinoille ja Helsinkiin sekä Suomenlinnaan, mutta määrät olivat vaatimattomia suhteessa Pietariin suuntautuvaan liikkumiseen, ja matkojen määränpäättäjät melko yksittäisiä mainintoja. Oletettavasti suuriruhtinaskunnan sisällä liikuttiin enemmän kuin passiluettelo antaa ymmärtää, mutta ensisijaisesti pappien kirjoittamilla todistuksilla.



35

Kuva 2. Viipuriin saapuva tai sieltä lähtevä matkaja saattoi 1840-luvulla katsella Salakkalahden suunnasta tätä kaupunkimaisemaa, jota hallitsivat linnan bahmo sekä muiden rakennusten ylle kohoavat kirkontornit ja tuomiokirkon kellotorni. Kruskopf, P.A, Wiborg (1845). <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201901071455>

Vaikka kauppiaat ja heidän palkollisensa sekä poikansa liikkuiivat paljon ja esimerkiksi leskikon-sulinna Marie Hackman haki puolen vuoden passin lähteäkseen Pietariin piükansa, palkollisensa ja kus-kinsa kanssa.<sup>76</sup> Yleiskuva on, että Viipurista lähti melko paljon piukoja ja leskiä, sekä esimerkiksi oppipoi-kia – suurin osa heistä Pietariin. Siitä, että passiin ei kirjattu voimassaoloaikaa, voi päätellä, että matkustajat lähtivät liikkeelle jäädäkseen. Esimerkiksi marraskuussa 1841 neljä piikaa suuntasi Pietariin määräämättö-mäksi ajaksi taaten itse itsensä. Lisäksi muun muassa palkollinen haki passia muuttaakseen Helsinkiin, ja värjäri-, seppä- ja suutarikisällien mainittiin lähteneen etsimään mahdollisuuksia ammatinharjoitukseen muualla.<sup>77</sup> Muuttaneiksi tiedetyt pyrittiin siis merkitsemään rekisteriin, mutta yleisesti ottaen ilman mää-räaikaa lähteneissä oli kotiseudulleen palaavia ja todennäköisesti myös pysyvää muuttoa tavoittelevia. Muuttaminen ei suinkaan ollut itsestäänselvää esimerkiksi käsityöläisille, sillä saadakseen pysyvämmän aseman kaupunkiyhteisössä he tarvitsivat mestarin statuksen ja niitä oli tarjolla vain rajallinen määrä.<sup>78</sup>

Osin liikkuminen voidaan tulkita osana ajan sosiaalista turvaverkkoa, sillä sen avulla mahdollistet-tiin toimeentulon etsiminen muualta. Pietarin työmarkkinat olivat mittavat verrattuna Viipuriin, vaikka sielläkin osa töistä oli vähemmän kunniallisia.<sup>79</sup> Maistraatin näkökulmasta oli siis kannattavaa myöntää passeja henkilöille, jotka muutoin olisivat saattaneet jäädä kaupungin elätettäviksi. Passeja Pietariin myön-nettiiin muutamille naisihmisille, itsellisen leskelle ja edesmenneen kipparin vailla elättäjää olevalle tyttä-relle, jopa rappiolle joutuneeksi ja köyhäksi luonnehditulle kauppiaille annettiin puolen vuoden passi Ko-nevitsaan ja Pietariin.<sup>80</sup> Mahdollisesti myös työmiehille ja heidän vaimoilleen myönnettyjä passeja mark-

kinoille voi pitää eräänlaisena sosiaaliavun muotona, sillä näin todennäköisesti turvattiin heidän toimeentulonsa talven yli.<sup>81</sup> Köyhän väestönosan siirtyminen pysyvästi paikasta toiseen oli hankalampaa, sillä seurakunnilla oli oikeus rajoittaa potentiaalisesti köyhäinhoidon piiriin joutuvien henkilöiden liikkumista.<sup>82</sup> Oma tarinansa onkin, mitä passin kantajalle tapahtui hänen päästessään määränpäähensä.

## Lopuksi

Vuonna 1825 kulta- ja hopeaseppäoppipoika Israel Hammarille myönnettiin Viipurin maistraatissa puolen vuoden passi Pietariin. Israelin takajana oli hänen isänsä, sukunimeltään Wasara.<sup>83</sup> Emme tiedä Israelin motiiveja lähdölle, mutta oletettavasti hän haaveili paremmasta elämästä ja turvatusta työpaikasta suurkaupungissa. Israel halusi passiinsa ruotsinkielisen version isänsä nimestä lähtiessään kohti tulevaisuutta muualla. Samanlaisilla ajatuksilla olivat epäilemättä liikkeellä monet muutkin kulkijat, olivat he sitten matkalla Viipuriin, sieltä itään tai länteen. Artikkelini kertookin samalla myös laajemmin liikkumisesta ilmiönä kaakkoisessa Suomessa ja varmasti jossakin määrin koko suuriruhtinaskunnassa. Ihmiset kulkivat enemmän kuin ehkä aikaisemmin on ajateltu, eikä ollut poikkeuksellista lähteä etsimään elantoa kauempaa, tilapäisesti tai pysyvämmiin. Viipurin merkitys korostui sen sijaitessa kahden suuriruhtinaskunnan suunnasta tulevan maantien varrella ja sieltä oli mahdollisuus jatkaa suoraan Vanhaa Pietarintietä eteenpäin keisarikuntaan. Samoja teitä kulki liikenne myös toiseen suuntaan.

Viipuri oli kielten, etnisten ryhmien ja eri uskontojen edustajien kohtaamispaikka. Käsitys kaupungin monikulttuurisuudesta vahvistuu, kun tarkastellaan kaupunkiin saapuneiden ja sieltä lähteneiden henkilöiden kirjoa. Lisäksi matkustajien kautta avautuu kiinnostavia näkökulmia majoittamiseen ja vieraanvaraisuuteen. Majatalot ja kestikievarit tarjosivat kulkijoille yöpaikkoja, mutta eritasoisista majoitusta löytyi myös yksityisistä kodeista. Ammattiveljien tai käsityöläismestarien luokse majoituttiin kenties pysyvämmiin päämääränä toimeentulo, kun taas osa kaupunkilaisista hankki lisäansioita majoittamalla vieraita. Osaltaan majoittajien kirjavuus kuvastaa kulkemisen heijastumista koko kaupungin elämänmenoon – se oli luonteva osa Viipuria ja viipurilaisuutta.

Pietari ja Venäjä korostuivat niin kaupunkiin tulevien kulkijoiden ryhmässä kuin lähtijöidenkin suunnitelmissa. Vaikka osa liikkumisesta kuului epäilemättä kaupankäynnin, rahdinajon ja muun arkipäiväiseksi katsottavan kulkemisen piiriin, oli kulkijoiden joukossa myös niitä piikoja, työmiehiä ja käsityöläisoppipoikia, jotka saapuivat Viipuriin etsimään toimeentuloa. Osa puolestaan jatkoi matkaansa edelleen ennen kaikkea Pietarin valtaviin työmarkkinoiden suuntaan. Samalla tavalla Viipuri oli monille portti länteen. Vaikka kauttakulkuliikenteen määrää on rekistereistä lähes mahdotonta erottaa, Viipurin kaupungin maltillinen väestönkasvu todistaa juuri kaupungin läpi liikkuneiden suuresta määrästä. Toisaalta kaupunkiin saapuneiden matkajien kasvava lukumäärä vuosisadan alkuvuosikymmeninä voidaan tulkita paitsi osoitukseksi Pietarin vetovoimasta suomalaisille ja suuriruhtinaskunnan houkuttavuudesta venäläisille kauppiaille, myös lisääntyvästä taloudellisesta aktiivisuudesta. Lisäksi tieto mahdollisuuksista levisi kulkijoiden myötä.

Suurimmalle osalle suuriruhtinaskunnan ja Venäjän keisarikunnan asukkaista liikkuminen ei ollut vapaata, mutta erilaisilla dokumenteilla mahdollista. Monenlaisilla todistuksilla ja passeilla oli mahdollista todentaa henkilöllisyytensä ja matkustamisen kunnialliset aiheet. Kaupunkiin saapuneiden matkajien ja myönnettyjen passien määrät kertovat sadoista ja tuhansista ihmisistä, jotka vaelsivat teillä, mutta samalla ne valaisevat mittavaa byrokraattista koneistoa, jota liikkuminen yhtäältä edellytti ja toisaalta piti yllä. Liikkuminen edellytti matkustajilta erilaisten todistusten hankkimista ja määränpäähän saapumisen jälkeen

tiettyjen käytäntöjen noudattamista, mikäli ei halunnut tietoisesti pysytellä viranomaisten valvonnalta piilossa – kenties juuri puuttuvien dokumenttien vuoksi. Samalla valvonta työllisti useita virkamiehiä ja osaksi velvoitti jopa kaikki kaupunkiyhteisön jäsenet tarkkailemaan matkaajia. Liikkuvuuden rajoja ei siis valvottu yksinomaan kaupungin rajoilla, vaan jokapäiväisessä arjessa sen kaduilla.

<sup>1</sup> Ks. tästä lisää esim. Max Engman, *Pitkät jäähyväiset. Suomi Ruotsin ja Venäjän välissä vuoden 1809 jälkeen*, (Helsinki: WSOY 2009), 9–122. Viipurista 1800-luvun alkupuoliskolla ks. Piia Einonen, ”Myyttinen Viipuri ja monikielinen todellisuus – Etnisen alkuperän ja kielen merkitys 1800-luvun alun kaupunkiympäristössä”, *Historiallinen Aikakauskirja* 111, no. 1 (2013). Kiitos tutkimusavustaja Katja Palokankaalle tekstin toimituksesta.

<sup>2</sup> Maare Paloheimo ja Petri Karonen, ”Raja taloudellisenä mahdollisuutena: Venäläiset kauppiat Suomessa vuosina 1808–1820”, *Lähde: historiatieteellinen aikakauskirja* 12 (2016), 179, myös laajemmin.

<sup>3</sup> Maantieliikenteen pääväylinä suuriruhtinaskunnassa olivat vielä 1800-luvulla vanhat, viimeistään myöhäiskeskiajalla vakiintuneet valtavyylät, joista keskeisimmät olivat Viipurin johtaneet Suuri Rantatie ja Ylinen Viipurintie. Viipurista itään taas johti Kannaksen halki Rantatien jatkona nähty ”Vanha Venäjätie” ja ”Vanha Pietarintie”, joka vei edelleen Pietariin. Viipurista pääsi Äyräpään kautta myös suoraan Käkisalmeen maantietä myöten. Tieverkostosta ks. Kimmo Antila, *Pietarin ja Viipurin teillä. Maantieliikenne ja tienpito Kaakkois-Suomessa 1812–1950* (Kokkola: Tielaitos 1994), 31, myös laajemmin.

<sup>4</sup> Maija Ojala-Fulwood, ”Historia liikkuvuuden näkökulmasta”, teoksessa *Varbaismodernin yhteiskunnan historia: läbestymistäpoja yksilöihin ja rakenteisiin*, toim. Raisa Maria Toivo, Riikka Miettinen ja Ulla Koskinen (Helsinki: Gaudeamus, 2021), 105.

<sup>5</sup> Max Engman, *St. Petersburg och Finland. Migration och influens 1703–1917* (Helsingfors: Societas scientiarum Fennica, 1983), 105, 119; Viipurin ja Viipurin läänin kaupasta, teollistumisesta ja Pietarin merkityksestä ks. Charlotta Wolff, ”Kauppa, teollisuus ja liikenne”, teoksessa *Viipurin läänin historia: 5, Autonomisen Suomen rajamaa*, toim. Yrjö Kaukiainen, Risto Marjomaa ja Jouko Nurmiainen, (Joensuu: Karjalan kirjapaino 2014), 253–267, 269–271.

<sup>6</sup> Ks. tästä lisää Piia Einonen, Pirta Frigren, Tiina Hemminki ja Merja Uotila, ”Leipä taivalten takana – liikkuminen 1800-luvun alun Suomessa”, *Ennen ja nyt*, no. 5 (2016). Liikkumista on kautta aikojen leimannut toimeentulon perässä matkustaminen. Suomessa se sai näkyvimmän muotonsa massasiirtolaisuudessa Pohjois-Amerikkaan ja Australiaan 1800-luvun lopulta lähtien, kun taas aikaisempina vuosikymmeninä liikehdintä suuntautui erityisesti itärajan yli Pietariin, jonne myös lähdettiin yleensä työn perässä. Pietarin merkitystä on tutkittu paljon, kun taas Suomen suuriruhtinaskunnan sisäistä liikkumista sekä tilapäistä liikettä maaseudun ja kaupunkien välillä on tutkittu vähemmän. Samoin pysyvään muuttoon tähtäävää liikkumista koskevaa tutkimusta on niukasti. Ks. tutkimustilanteesta myös Ojala-Fulwood, *Historia liikkuvuuden näkökulmasta*, 102–105; ks. Engman, *St. Petersburg och Finland*, 131–145.

<sup>7</sup> Ks. tästä enemmän Bert De Munck ja Anne Winter, ”Regulating migration in early modern cities: an introduction”, teoksessa *Gated Communities? Regulating Migration in Early Modern Cities*, toim. Bert De Munck ja Anne Winter (Farnham: Ashgate, 2012), 3; Piia Einonen, ”Vyborg’s two faces: drawing national, religious, and spatial boundaries in the first half of the 19th century”, teoksessa *Meanings of an Urban Space: Understanding the Historical Layers of Viborg*, toim. Kimmo Katajala (Zürich: Lit Verlag, 2016), 157–160.

<sup>8</sup> Rahdinajosta Antila, *Pietarin ja Viipurin teillä*, 24–28; Engman, *St. Petersburg och Finland*, 125–127; kaupasta erityisesti Paloheimo ja Karonen, ”Raja taloudellisenä mahdollisuutena”, 182–192. Taloudellisten syiden ohella myös sotilaalliset motiivit ovat usein olleet liikkumisen taustalla, mutta se jää tässä artikkelissa sivuun. Ks. Antila, *Pietarin ja Viipurin teillä*, 11.

<sup>9</sup> Einonen ym., *Leipä taivalten takana*.

<sup>10</sup> Mm. Imatrankoskesta turistikohteena ks. Antila, *Pietarin ja Viipurin teillä*, 29–30. Viipurin rekistereissä ei kuitenkaan ole viittauksia turismiin.

<sup>11</sup> Förteckning öfver de genom Wiborgs stad passerande utländske resande 1829–1831, 25.7.1829, 27.6.1830, 70, 1, 870, LOGAV (Viipuri). Myös Viipurin maistraatin arkistossa on esimerkiksi tammikuun 1832 kattava luettelo Viipurin läpi kulkeneista ulkomaalaisista matkustajista, mutta on mahdotonta tietää, laadittiinko sellaista jatkuvasti. Ks. An: 1, Passiluettelot (1816–1835), Viipurin maistraatin arkisto (VMA), Kansallisarkisto (KA) (Mikkeli). Kyseiseen arkistoyksikköön on koottu monenlaista matkustamiseen liittyvää aineistoa. Käytän tekstissä käsitteitä rekisteri ja luettelo synonyymeina.

<sup>12</sup> Förteckning öfver ryska militaire resande, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>13</sup> Artikkelia varten on tutkittu systemaattisesti kaupunkiin saapuneiden luettelosta vuodelta 1831 nide 4 (16.9.–16.11.1841) sekä passirekisterit vuosilta 1825 ja 1841. Vuoden 1831 kaupunkiin saaneiden luettelo on säilynyt kokonaisuudessaan, mutta koska siinä on noin 6000 tapahtumaa, ei sen tutkiminen läpikotaisin ole ollut tämän artikkelin puitteissa mahdollista, tai lisäarvoa tuottavaa. Nostan esiin joitakin esimerkkejä myös muista Viipurista säilyneistä rekistereistä ja ulkomaalaisten matkustajien rekisteristä. Lisäksi esimerkiksi kaupunkiin saapuneiden luetteloita olisi myös mm. vuosilta 1816 ja 1822, mutta koska niissä on osa merkinnöistä venäjäksi, ei niiden systemaattinen tutkiminen ole ollut tässä yhteydessä mahdollista. Toisaalta ne eivät ole myöskään yhtä kattavia, kuin vuoden 1831 rekisteri, sillä esimerkiksi tietoja käytetyistä matkustusdokumenteista ei ole kirjattu.

<sup>14</sup> Einonen, *Vyborg's two faces*, 160–162.

<sup>15</sup> Yleensä passiin kirjatut henkilöt luettiin rekisterissä, mutta joskus oli kirjattu vain hakijan nimi ja ”perhe”.

<sup>16</sup> Ks. esim. 2.–17.9.1825, jolloin toistakymmentä passia myönnettiin merkintöjen mukaan Smolenskin kuvernementtiin. Rekisterien valossa tämä vaikuttaa kuitenkin melko epätodennäköiseltä, sillä tavallisesti suurin osa passeista myönnettiin Pietarin matkaa varten.

<sup>17</sup> Tässä ilmoitettu määrä perustuu juoksevaan numerointiin ja vaikuttaa siltä, että kyseiseen vuoden 1816 luetteloon jokainen saapuja kirjattiin tarkasti omalla numerollaan. Vuoden 1822 saapuneiden rekisterissä taas on kirjattu useita henkilöitä samalla järjestysnumerolla, samoin kuin vuoden 1831 luettelossa. Esimerkiksi 21.9.1831 peräti 7 maaorjaa ja yksi alennettu (*degraderade*) sotilas oli kirjattu yhdellä järjestysnumerolla. Myös juoksevassa numeroinnissa on toisinaan pientä heittoa.



<sup>18</sup> Kaupunkiin saapuneiden rekisteriin kirjattiin kuukausi, päivä, juokseva numero, sääty ja nimi, majapaikka, sekä passista missä se oli myönnetty, milloin ja kuinka pitkäksi aikaa.

<sup>19</sup> Esimerkiksi tässä tarkemmin käydyllä ajanjaksolla 16.9.–16.11.1831 tulijoita oli kirjattu noin 50 enemmän kuin juokseva numerointi antaisi ymmärtää. Näin ollen kaupunkiin tuli todennäköisesti useita satoja henkilöitä enemmän kuin rekisteristä luettavissa oleva kokonaissumma antaa ymmärtää.

<sup>20</sup> Viipurin väkiluvusta on esitetty erilaisia tulkintoja lähdeaineistosta riippuen, mutta henkikirjojen mukaan Viipurissa oli 3 387 asukasta vuonna 1820 ja 3 916 vuonna 1840. Kaupunkilaisten todellinen määrä oli kuitenkin suurempi, sillä esimerkiksi sotaväki puuttuu näistä luvuista. Henkikirjaväkiluvut Tapio Hämynen, ”Viipurin läänin väestökehitys autonomian ajalla”, teoksessa *Viipurin läänin historia: 5, Autonomisen Suomen rajamaa*, toim. Yrjö Kaukiainen, Risto Marjomaa ja Jouko Nurmiainen, (Joensuu: Karjalan kirjapaino 2014), 146; Johan Wilhelm Ruuth ja Erkki Kuujo *Viipurin kaupungin historia IV: 1, vuodet 1812–1840* (Helsinki: Torkkelin Säätiö 1981), 39–43; Jaakko Paavolainen ”Väestöolot”, teoksessa *Viipurin kaupungin historia IV: 2, vuodet 1840–1917* (vuodet 1840–1900 kirjoittanut J. W. Ruuth ja uudistaneet Aimo Halila et al., jotka myös kirjoittaneet vuodet 1900–1917) (Helsinki: Torkkelin Säätiö 1981), 247.

<sup>21</sup> Engmanin analyysi työperäisestä liikkumisesta avaa monella tapaa laajempaa perspektiiviä kaakkoisen suuriruhtinaskunnan liikkumisen suuntiin ja määrään, mutta Pietarin näkövinkkelistä (Engman, *St. Petersburg och Finland*, 131–145, ks. myös 146–163).

<sup>22</sup> Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 10.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli). On epäselvää, miksi passilla tulleet ulkomaalaiset kirjattiin läänintason rekistereiden lisäksi myös kaupungin rekistereihin. Matkustusdokumenttia ei tällöin merkitty ollenkaan, vaan yleensä sen vain mainittiin olevan kirjattuna ulkomaisen matkustajien rekisteriin.

<sup>23</sup> Määrät ovat suuntaa antavia, koska kaikkien henkilöiden statusta tai ammattia ei käy ilmi. Esimerkiksi kaupunkiin tulevista ”heprealaisista” eli juutalaisista kirjattiin vain tämä tarkennukseksi, eikä kerrottu heidän ammatiaan. Samoin oli usein maaorjien kohdalla, joita määrittä entinen maaorjuus, eikä se, mitä he käytännössä tekivät. Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 29.10.1831 ja 10.11.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli); Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 14.8.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli). On epävarmaa, kuinka hyvin rekisteri kertoo alkuperäisiin dokumentteihin kirjatusta statuksista. Pääsääntöisesti kuitenkin luokittelu on tehty ensin mainitun henkilön perusteella, jos samaan kohtaan on kirjattu useita tulijoita, ja naisille on merkitty miehen ammatti/status, mikäli se on kirjattu. Kaikkinensa kuvio antaa siis suurpiirteisen kuvan liikkujien sosiaalisesta asemasta.

<sup>24</sup> Muunlaisiakin matkustajia toki oli ja esimerkiksi kaksi tanskalaista tuli Viipuriin huvin vuoksi ”*för sitt nöjes skull*”. Förteckning öfver de genom Wiborgs stad passerande utländske resande 1829–1831, 4.3.1829, (70, 1, 870), LOGAV (Viipuri).

<sup>25</sup> Einonen ym., Leipä taivalten takana.

<sup>26</sup> Svenska Akademiens Ordbok, hakusana for-bonde

([https://www.saob.se/artikel/?seek=forbonde&pz=2#U\\_F1101\\_3582](https://www.saob.se/artikel/?seek=forbonde&pz=2#U_F1101_3582) haettu 10.3.2021). Ks. myös esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 13.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).

<sup>27</sup> Etnisyys on tosin monella tapaa käsitteenä hankala, sillä kyse oli ennen kaikkea venäläisnimisistä kulkijoista. Heitä saapui usein Venäjän ohella esimerkiksi Suomenlinnasta, Helsingistä ja Hämeenlinnasta (ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 20.9.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli)). Mahdollisesti he olivat Suomessa töissä ja matkalla takaisin kotiseudulle, kenties uusimaan passinsa. Jos nimistä on pääteltävissä jotakin etnisyydestä tai kansallisuudesta, niin venäläisiä oli puolet kaikista tulijoista. Ulkomaalaisia taas kirjattiin rekistereihin vähän: 13 Ruotsin ja 7 Preussin alamaista, sekä lisäksi yksittäisiä kulkijoita mm. Itävallasta, Sveitsistä ja Iso-Britanniasta. Ks. kansallisuuden ongelmallisuudesta kategoriana myös Einonen, Myyttinen Viipuri; Ojala-Fulwood, Historia liikkuvuuden näkökulmasta, 110.

<sup>28</sup> Venäläisistä talonpojista ja heidän liikkumisoikeudestaan ks. Engman, *St. Petersburg och Finland*, 51–52.

<sup>29</sup> Maaorjista Viipurissa ks. Piia Einonen, ”Venäläiset Viipurissa: kielellisiä, kansallisia ja kulttuurisia ristiriitoja 1800-luvun alkupuolella”, teoksessa Pentti Paavolainen ja Sanna Supponen (toim.) *Monikulttuurisuuden aika Viipurissa*. Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran Toimitteita 17 (Helsinki 2013), 41–45; Einonen, *Vyborg's two faces*, 160–162.

<sup>30</sup> Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 12.11.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli). Venäläisiä kuorma-ajureitakin (*forman*) tuli seitsemän yhdellä kertaa (10.10.1831). Ryhmän ja sosiaalisen verkoston merkitys on nähty pysyvien muuttajien kohdalla usein keskeisenä (ks. Engman, *St. Petersburg och Finland*, 36–39).

<sup>31</sup> Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 27.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).

<sup>32</sup> Förteckning öfver ryska militaire resande, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>33</sup> Aarne Huuskonen, ”Viipuri varuskunta-kaupunkina”, teoksessa *Viipurin kaupungin historia IV: 2, vuodet 1840–1917* (vuodet 1840–1900 kirjoittanut J. W. Ruuth ja uudistaneet Aimo Halila et al., jotka myös kirjoittaneet vuodet 1900–1917) (Helsinki: Torkkelin Säätiö 1981), 675.

<sup>34</sup> Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 19.10.1831, 23.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).

<sup>35</sup> Liikkumisen säätelyyn ei tässä paneuduta sen tarkemmin, sillä sisämaan matkustamiseen liittyvän normatiivisen kehyksen hahmottaminen vaatisi oman tutkimuksensa. Ks. lisää Engman, *St. Petersburg och Finland*, 49–55; Einonen ym., Leipä taivalten takana; ks. myös esim. Antero Leitzinger, *Ulkomaalaispolitiikka Suomessa 1812–1972* (Helsinki: East-West Books, 2008), jossa on käyty läpi maahanmuuton normeja. Yksilön kytkeytymisestä paikkaan Venäjän keisarikunnassa ja laajemminkin liikkuvuuden kontrolloimisesta ks. Alison K. Smith ”Documents, Migration, and Governance in Imperial Russian Towns”, teoksessa

*Migration Policies and Materialities of Identification in European Cities: Papers and Gates, 1500–1930s*, toim. Hilde Greefs ja Anne Winter (New York: Routledge, 2018), 132–133; ks. myös Antti Räihä, Piia Einonen ja Pentti Paavolainen, ”Historiallinen poikkeuskausi vai omaleimaisen Viipurin perusta?”, teoksessa Piia Einonen ja Antti Räihä (toim.) *Kuvaukset, mielikuvat, identiteetit. Viipurin kulttuurihistoriaa 1710–1840*. Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran Toimitteita 20 (Helsinki: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura, 2018), 9–10.

<sup>36</sup> Ks. esim. maaherran julistus 17./29.5.1826, Viipurin maaherran kiertokirje/määräys 20.6.1826, Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli). Asiakirjassa mainittiin myös matkustajia majoittavien velvollisuudesta ilmoittaa pois lähteneistä. Toisessa maaherran määräyksessä (Viipurin maaherran yleinen määräys 5.6.1826, Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli)) asetettiin aikarajaksi myös ulkomaalaisten passin toimittamiselle kaupungissa 12 tuntia. Ks. myös Einonen ym., Leipä taivalten takana; Anna-Brita Lövgren, *Staten och folk på väg. Pass i Sverige från Gustav Vasas tid till 1860* (Lund: Nordic Academic Press, 2018), 35–39, 110.

<sup>37</sup> Passittomien ja irtolaisten hyysäämistä koskenut määräys oli annettu 27.2.1804 ja se uusittiin 2.7.1827 (*Samling af Placater, Förordningar, Manifest och Påbud, samt andre Allmänna handlingar, hvilka i Stor-Furstendömet Finland sedan 1808 års början ifrån trycket utkommit*, Femte delen, 1825–1829 (Åbo 1831), 203–204). Uudessa versiossa oli lisäys, jonka mukaan venäläisten karkureiden, kuten maaorjien, majoittajia rangaistiin ankarammin; ks. myös erillinen määräys 19.3.1816 (*Samling af Placater, Förordningar, Manifest och Påbud, samt andre Allmänna handlingar, hvilka i Stor-Furstendömet Finland sedan 1808 års början ifrån trycket utkommit*, Andra delen, 1813–1816 (Åbo 1822), 180); ks. lisäksi Maaherran julistus 17./29.5.1826, Viipurin maaherran kiertokirje/määräys 20.6.1826, Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli). Ks. myös Einonen ym., Leipä taivalten takana; Lövgren, *Staten och folk på väg*, 64–75.

<sup>38</sup> Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli). Myös muut tiedot majoittajista perustuvat kyseiseen rekisteriin ja niihin ei viitata erikseen, paitsi yksityiskohtaisempien esimerkkien kohdalla. Esimodernilla aikakaudella tämä käytäntö oli yleiseurooppalainen, ks. De Munck ja Winter, *Regulating migration*, 13. Tarkkaa tietoa papereiden kontrollon käytännöistä ei ole.

<sup>39</sup> Ulla Ijäs, *Piikojen ja puotipukseja. Sukupuolittunut työnjako 1820- ja 1830-lukujen Viipurissa* (painamaton pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, 2008), 36, 65 (<http://tutkielmat.uta.fi/pdf/gradu02405.pdf>). Majataloista ja krouveista ks. Ruuth ja Kuujo *Viipurin kaupungin historia IV: 1*, 77–79.

<sup>40</sup> Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 22.9.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli); Merja Uotila, *Käsityöläinen kyläyhteisönä jäsenenä: Prosopografinen analysi Hollolan käsityöläisistä 1810–1840* (Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto 2014), 244, 246; Einonen ym., Leipä taivalten takana; Lövgren, *Staten och folk på väg*, 74–75; Ojala-Fulwood, *Historia liikkuvuuden näkökulmasta*, 118–123.

<sup>41</sup> Ks. esim. passiluettelo 16.8.1825, 22.11.1825.

<sup>42</sup> Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 20.9.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli). Erityisesti juutalaisista Viipurissa ja Weikaimin perheestä ks. Piia Einonen, ”Jacob Weikaimin perheeseen”, *Genos* 86, no. 4 (2015).

<sup>43</sup> Engman, *St. Petersburg och Finland*, 31–32.

<sup>44</sup> Ks. dokumenteista ja niiden laatimisesta tarkemmin Engman, *St. Petersburg och Finland*, 58–61; Einonen ym., Leipä taivalten takana; vrt. muuttajan dokumenteista Smith, *Documents, Migration, and Governance*, 142–143.

<sup>45</sup> Todistuksia itsessään ei juurikaan ole säilynyt, sillä ne olivat dokumentteja, jotka kulkivat matkustajien mukana ja ajan saatossa katosivat. Passit ja muut todistukset laadittiin usein valmiille pohjalle. Vuoden 1841 passiluettelossa mainittiinkin 23.3.1841, että passi oli laadittu uudelle lomakkeelle, mutta sitä ei löydy aineistosta.

<sup>46</sup> Ks. esim. Viipurin maaherran kiertokirje/määräys 20.6.1826, Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli). Yleisestikin niin kotimaisten kuin ulkomaalaisten, ylempiä säätyjä edustaneiden ihmisten vastaanotosta kaupungissa ohjeistettiin hyvin eri tavalla kuin alempien säätyjen saapumisesta. Ks. myös Engman, *St. Petersburg och Finland*, 49–50, 54.

<sup>47</sup> Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 17.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).

<sup>48</sup> Toisaalta rekisterien mukaan muiden maiden alamaistekaan eivät välttämättä tulleet ulkomaanpasseilla, sillä esimerkiksi eräs Ruotsin alamaiseksi mainittu tuli Pietarista sikäläisen poliisimestarin antamalla billetillä (Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 26.9.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli)). Nimien perusteella englantilaisia merimiehiä taas tuli Haminasta saadulla maistraatin passilla (Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 13.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli)).

<sup>49</sup> *Nordisk Familjeboken*, Pass, 179–180 (<http://runeberg.org/nfca/0126.html>). Pietariin muuttaja tarvitsi sekä muuttotodistuksen kotiseurakunnastaan, että passin, joka Pietarin passivirastossa vaihdettiin oleskelupassiksi (Engman, *St. Petersburg och Finland*, 58, 60). Periaatteessa matkustaminen edellytti eri passeja lyhytaikaisille käynneille ja pidemmille oleskeluille (Pekka Kauppinen, ”Väkeä Pietarin vetovoimassa – Kiteeltä Venäjälle”, teoksessa *Itä-Suomi ja Pietari: Kirjoituksia toimeentulosta suurkaupungin vaikutuspiirissä*, toim. Tapio Hämynen, Kimmo Katajala ja Pekka Kauppinen (Joensuu: Joensuun yliopiston humanistinen tiedekunta 1997), 106), mutta voimassaoloajoista päätellen maistraatin myöntämällä passeilla oli mahdollista niin muuttaa, kuin käydä lyhyemmälläkin vierailulla. Passeista ja niiden laatimisesta Ruotsissa ks. Lövgren, *Staten och folk på väg*, 77–100.

<sup>50</sup> Maaherran julistus 17./29.5.1826, Viipurin maaherran kiertokirje/määräys 20.6.1826, Viipurin maaherran yleinen määräys 31.12.1828, Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli); Lövgren, *Staten och folk på väg*, erityisesti 33–75. Lupalappuja kutsuttiin myös passi-lupalapuiksi (*pass-billet*) ja niitä

myönsivät Pietarin ylipoliisimestari, kenraalikuvernööri sekä ”Uuden Suomen” maaherrat. Passeihin liittyneistä esteettömyystodistuksista (*binderlösbets bevis*) ks. esim. Viipurin maaherran yleinen määräys ja siihen liittynyt muistio Viipurin maistraatille 27.1.1830, Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli). Vaikuttaa kuitenkin siltä, että suuriruhtinaskunnassa billet-sanaa käytettiin samaan tapaan kuin betyg-sanaa, ja se saattoi saada käytännössä hyvinkin erilaisia määrittämiä tarpeen mukaan. Venäjän keisarikunnassa billetit (*bilet*) olivat nimenomaan erilaisia lupadokumentteja, joilla liikkumista säädeltiin, ks. Smith, Documents, Migration, and Governance, 146.

<sup>51</sup> Einonen ym., Leipä taivalten takana.

<sup>52</sup> Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 28.9.1831, 4.11.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli). On ilmeistä, että lupalappujen myöntämisessä ei myöskään katsottu kovin tiiviisti mahdollista jääviyttä, sillä esimerkiksi neiti Alexandra Davidoff matkusti Kymminlinnan komendantin, eli ilmeisesti isänsä, myöntämällä todistuksella (17.10.1831).

<sup>53</sup> Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 26.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).

<sup>54</sup> Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 6.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).

<sup>55</sup> Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 22.9.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli).

<sup>56</sup> Viipurin maaherran yleinen määräys 31.12.1828, Föreskrifter och formulärer rörande In- och Utländske resande An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli). Myös väärennettyjä todistuksia käytettiin toisinaan, ks. Einonen ym., ”Leipä taivalten takana”.

<sup>57</sup> Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 28.9.1831, 5.10.1831, 14.10.1831, 19.10.1831, 5.11.1831 ja 13.11.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli). Joskus dokumenttia ei kirjattu, koska se oli jo kirjattu aiemmin, mutta tällöin mainittiin aiempi päiväys (ks. esim. 27.10.1831).

<sup>58</sup> Ks. esim. Diarium öfver ankomne resande till Wiborgs stad för år 1831, 1.10.1831, 4de Delen, Passiluettelot (1831–1831), An: 4, VMA, KA (Mikkeli); ks. myös Lövgren, *Staten och folk på väg*, 112–113.

<sup>59</sup> Ks. näistä dokumenteista tarkemmin Einonen ym., Leipä taivalten takana ja siinä mainittu tutkimuskirjallisuus. Myös passin hankkimista varten saatettiin pyytää todistus seurakunnasta ja tällaisiin dokumentteihin oletettavasti viittaavat toistuvat todistus (bevis) -merkinnät passirekisterissä.

<sup>60</sup> Tässä, kuten yhdessäkin muussakaan dokumentissa, ei kuitenkaan mainita sisämaanpassia. Vaikka kaupunkiin saapuneidenkin passit todistavat, että ne haettiin yleensä hyvissä ajoin, passeja myönnettiin Viipurissa kaikkina viikonpäivinä, myös sunnuntaisin. Rekisteriin kirjattiin kuukausi ja päivä, passin nro (juokseva numerointi), nimi ja ”luonne” (*om resandes namn och character*), paikka (*orten*), eli matkustajan määränpää, passin voimassaoloaika, sekä tietoja esteellisyydestä, takuumiehestä ja passin ottajasta (*anteckningen om binderlöshet, löftesman och uttagare*). Käytännössä viimeisessä sarakkeessa oli yleensä takaaaja, jos sitäkään. Vuonna 1825 takaaaja oli vähän ja 1841 takaaaja oli usein lähtijä itse. Myös tietyt viipurilaiskauppiat olivat takaaajina toistuvasti, samoin lähtijöiden isät ja äidit.

<sup>61</sup> Vuoden 1841 passiluettelon perässä oli luettelo niistä Viipurin porvareista, jotka olivat saaneet maistraatilta ”vuositodistuksen” Venäjällä oleskelemiseen tarvittavaa passia varten. Luetteloon oli ilmeisesti poimittu tiedot laajemmasta rekisteristä, mutta jää epäselväksi, mistä. Numerointi ei täsmää ainakaan edeltävän passiluettelon kanssa. Ks. Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli). Lisäksi vuosien 1851–1857 nidotun passirekisterin sisäkanteen on kirjattu ikään kuin muistutukseksi luettelo henkilöistä, joille ei saa myöntää passia Venäjälle. Ks. Magistratens i Wiborg Pass-Journal från år 1851 till och med 1857, An: 13, Passiluettelot (1851–1857), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>62</sup> Ks. esim. Pass=journal för år 1825, 22.11.1825, 1.11.1825, 10.11.1825 ja 30.11.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>63</sup> Ks. Pass=journal för år 1825, 13.6.1825, 15.6.1825 ja 14.10.1825, ks. myös esim. 24.1.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli). Merimiesten liikkumisesta yleisemmin ks. Einonen ym., Leipä taivalten takana; Lövgren, *Staten och folk på väg*, 51.

<sup>64</sup> Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia passin uusijoita, sillä heidät pitäisi poimia yksitellen rekisteristä. Kuitenkin esimerkiksi 1850-luvun alusta on näyttöä, että juutalaistaustainen läkkiseppäoppipoika Salomon Weikaim haki toistuvasti passeja Turkuun (ks. esim. Magistratens i Wiborg Pass-Journal från år 1851 till och med 1857, 19.11.1851, 16.5.1852, 2.9.1853, An: 13, Passiluettelot (1851–1857), VMA, KA (Mikkeli)). Hän sai aina puolen vuoden passin, eli todennäköisesti työskenteli Turun seudulla ja kävi Viipurissa vain hakemassa uuden todistuksen. Passien määrässä ei ole havaittavissa huomattavaa kasvua vielä 1850-luvullakaan, sillä niitä myönnettiin seuraavasti: 1951: 468, 1852: 476, 1853: 482, 1854: 593, 1855: 669, 1856: 674, 1857: 641. Muuttajien lukumääristä ks. Hämynen, Viipurin läänin väestökehitys, 149–150.

<sup>65</sup> Ks. esim. Pass=journal för år 1825, 27.1.1825, 10.3.1825, 2.9.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli). Koko perheen merkitsemisestä samalle passille ks. 28.9.1825, 4.4.1825, myös esim. Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 1.1.1841, An: 12 Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>66</sup> Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 14.7.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>67</sup> Määrät eivät kaikilta osin täsmää muualla esiintyvien lukumäärien kanssa, sillä kaikkien henkilöiden statusta tai ammattia ei käy ilmi ja heidät on jätetty tästä pois. Kategoriaan muu on luokiteltu lähinnä sellaisia henkilöitä, jotka eivät sovi sääty-yhteiskunnan ryhmittelyyn, eli esimerkiksi postiljooni, proviisori, musikantteja ja opettajia. Pääsääntöisesti kuitenkin määrä on laskeutu ensin mainitun henkilön perusteella, jos samalle passille on kirjattu useita henkilöitä, ja naisille on merkitty miehen ammatti/status, mikäli se on kirjattu. Kaikkinensa kuvio on siis lähinnä suuntaa antava.

<sup>68</sup> Nimekkeissä käytettiin käsityöläisen ja kauppiaan lisäksi usein titteliä porvari, jolloin tarkempi asema jää epäselväksi. Esimerkiksi Merkuli Schuschin merkittiin kauppiaksi ja samoin yksi hänen tyttäristään, kun taas loput neljä tytärtä oli kirjattu porvarin tyttäriksi. Pass=journal för år 1825, 10.3.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>69</sup> Ks. erityisesti Wolff, Kauppa, teollisuus ja liikenne, 251–258.

<sup>70</sup> Tässä on huomioitu naiset, jotka selvästikin olivat passin hakijoina ja mainittu ensin. Toki paljon vaimoja merkittiin samalle passille miehen kanssa, joten todellisuudessa liikkuvien naisten määrä on ollut suurempi. Ks. esim. KA (Mikkeli), VMA, Passiluettelot (1841–1841), An: 12, 20.1.1841 Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 14.7.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>71</sup> Pass=journal för år 1825, 4.2.1825, 14.2.1825, 30.3.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli); Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 5.2.1841, 14.7.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>72</sup> Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 16.1.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli). Anna-Brita Lövgrenin (*Staten och folk på väg*, 101) mukaan palkollisten ja naisten piti hankkia takaaajat, mutta Viipurin rekisterien perusteella käytäntö ei ole yhtä selvä.

<sup>73</sup> Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 12.1.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>74</sup> Kauppinen, Väkeä Pietarin vetovoimassa, 105. Pietarissa passi piti vaihtaa venäjänkieliseen kolmen päivän kuluessa.

<sup>75</sup> Engman, *St. Petersburg och Finland*, 54.

<sup>76</sup> Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 1.6.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli). Hackmanilla oli myös takaaaja passissaan.

<sup>77</sup> Ks. esim. Pass=journal för år 1825, 14.2.1825, 4.4.1825, 4.7.1825, 16.8.1825, 22.11.1825, 26.12.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli); Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 17.5.1841, 3.11.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli); voimassaoloa koskevista määräyksistä ks. Engman, *St. Petersburg och Finland*, 54. Oletettavasti naiset myös usein matkustivat yhdessä, sillä he hakivat passeja samaan aikaan: esimerkiksi kuusi kauppiaanvaimoa lapsineen sai passin vuodeksi, heistä viisi Pietariin ja yksi Moskovaan (6.12.1841), toisella kertaa taas kuusi suurkauppiaan vaimoa lapsineen hankki passin vuodeksi Pietariin ja muille alueille (15.12.1841).

<sup>78</sup> Ks. tästä Einonen, Myyttinen Viipuri, 9–15; Einonen, Vyborg's two faces, 158–160; De Munck ja Winter, Regulating migration, 7–10, 14–15; ks. myös Smith, Documents, Migration, and Governance, 133.

<sup>79</sup> Engman, *St. Petersburg och Finland*, 307–383.

<sup>80</sup> Pass=journal för år 1825, 18.8.1825, 3.10.1825, 29.12.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli); Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 3.2.1841, 10.2.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli). Naisista käytettiin ilmeisiä sosiaalista asemaa kuvaavia termejä, kuten vaimo, leski ja tytär, jolloin he aina määrittäytyivät isän tai puolison kautta. Neiti (*mademoiselle*) ja madame puolestaan viestivät ylempää säätyä ja jossakin määrin itsenäisempää asemaa. Lisäksi jotkut naiset mainittiin naisihmisinä, mikä puolestaan kertoo alhaisesta sosiaalisesta asemasta ja statuksettomuudesta. Ks. selektiivisyydestä De Munck ja Winter, Regulating migration, 4, 6–7.

<sup>81</sup> Magistratens i Wiborg Pass-Journal för år 1841, 4.1.1841, 24.2.1841, 23.9.1841, 10.–11.3.1841, An: 12, Passiluettelot (1841–1841), VMA, KA (Mikkeli).

<sup>82</sup> Engman, *St. Petersburg och Finland*, 50–51.

<sup>83</sup> Pass=journal för år 1825, 30.3.1825, An: 1, Passiluettelot (1816–1835), VMA, KA (Mikkeli).