

# Maamme osallistumisesta valtakunnan sotalaivaston oluthuoltoon 1500-luvulla

Erkki Malminen

Keskiaikaisten kaupunkiemme ja linnojemme rakentamisessa ei ollut otettu huomioon tervehdellisiä vaatimuksia. Mm. vesi- ja jätehuolto olivat tyystin laiminlyödyt. Siksi jo varhain organisoitiin laajamittainen oluenpano niin linnoissa kuin kaupungeissakin. Erityisen tärkeänä pidettiin valtakunnan sotalaivojen oluthuoltoa. Koska alukset purjehduskaudella (huhtikuun puolivälistä Martin päivään) saattoivat joutua olemaan sotateoimissa yhteen meenoon kuukausia, varustettiin ne paitsi sotatarvikkeilla myös usean kuukauden muonalla. Kun ruoka oli yksipuolista, suolaista, hapanta ja usein, varsinkin sotaretken loppupuolella, pilaantunuttakin, oli mukaan varattava runsaasti olutta. Sillä torjuttiin paitsi jano myös keripukki, ummetus ja ”rinnanahdistuskin”.

## Mallas-, humala- ja olutmitat

Oluenpano toteutettiin meidänkin maamme linnoissa ja kartanoissa Tukholman mitoissa. Näin käski Kustaa Vaasa voutisäännössään v. 1556: ”Item brygninng och backninng skall skee efftther enn rätt härninghe bannndh tunna, ther uti gåår 2½ Stocholms spann — — —.” Samassa voutisäännössä lisättiin: ”— — — utgiffthenn skall vare eptter Stocholms span och vichtt.” Koska oluenpanon ainekset, maltaat ja humala, otettiin vuotuis- tai muusta verosta, katsottiin ne menoeriksi, jolloin oli käytettävä Tukholman maksumittoja. Tällä kuningas takasi sen, että verojen ja maksujen erotus, joka voutien vuosittain oli tilitettävä Tukholman verokamariin, pysyi mahdollisimman suurena. Tukholman mittojen käyttö käykin ilmi voudintilien oluenpanoa koskevista tiedoista. Kustaa Vaasan mainitsema ”enn rätt härninghe bannndh tunna” tarkoitti 48 kannua vetänyttä ns. Rostockin sillitynnyriä, joka oli vahvistettu Lyypekin hansapäivillä jo 1300-luvulla yleiseksi sillin ja juoksevain tavarain mitaksi. Hansa-

kauppiaiden välityksellä sen käyttö levisi laajalle Itämeren piiriin, myös Pohjolaan. Tämä sama tynnyri näyttää olleen koko 1500-luvun myös oluttynnyrinä linnoissa, kartanoissa ja laivastossa. Se sisälsi siis 2,5 Tukholman panna à 47 litraa eli noin 118 litraa. Kannun vetoisuus oli 1500-luvulla noin 2,45 litraa. Tuoppi oli puoli kannua. Lästiin meni oluttynnyreitä aina 12. Huomattakoon, että kannun ja tynnyrin koot kasvoivat vasta 1600-luvun puolella, edellinen noin 2,62 litraksi, jälkimmäinen 125 litraksi.

Humala mitattiin puntarilla. Silloinkin oli käytettävä Tukholman mittoja, koska oli menoeristä kysymys. Tukholman puntarinaulan suuruudesta 1500-luvulla ei saada täsmällisiä tietoja. Ne vaihtelevat 300 ja 400 gramman välillä. Vaakanaulakin oli vain 350 gramman paikkeilla. Yleisesti tuttu vanha naulan paino, 425 grammaa, ei siis ollut Tukholman maksumittana 1500-luvulla.

## Laivaston olutlaadut ja niiden valmistus

Vuonna 1556 Kustaa Vaasa jakoi maamme uusiksi voutikunniksi. Sen vuoksi voutien lukumäärää lisättiin yli 30:llä. Heidän toimintaohjeekseen kuningas julkaisi samanaikaisesti jo edellä mainitun voutisäännön, jossa määrättiin, miten eräät olutlaadut oli pantava. Ordinantian mukaan oli maltaita ja humalaa käytettävä yhtä oluttynnyriä kohti seuraavat määrät:

olutlaatu	maltaita pannia	humalaa naulaa	
		preussi- laista	suoma- laista
voutiolut	1¼	3	4
asemiesolut	1	2	2½
ruokaolut	½	—	1½
etikka	1¼	—	1

Tämä ordinantia sisälsi sotalaivoille toimitettavista olutlaaduista vain voutioluen, jonka alkoholipitoisuudeksi on arvioitu 2,8 painoprosenttia. Se oli tarkoitettu laivureiden ja perämiesten juomaksi. Ylimmälle päällystölle toimitettiin ns. herraolutta, jonka valmistamiseen voutintileissä esiintyvien ordinanttioiden mukaan käytettiin noin 2 panna maltaita ja 5 naulaa humalaa oluttynnyriä kohti. Sen alkoholipitoisuudeksi on arvioitu noin 3,5 painoprosenttia. Miehistölle pantiin juomaksi erityistä laivaolutta, joka ordinantioissa esiintyy asemies- ja ruokaoluiden välissä. Koska olutlaadut poikkeuksetta luetteloiitiin paremmuusjärjestyksessä, näyttää laivaoluen valmistukseen käytetyn noin 3/4 panna maltaita ja noin 2 naulaa humalaa. Sen painoprosentiksi on arvioitu noin 1,7, joten se ei ollut juovuttavaa. Tosin seitsenvuotisen merisodan aikana v. 1564 pantiin Viipurin linnassa laivaolutta, joka mainitaan ennen asemiesolutta. Samoin tehtiin Turun linnassa Juhana III:n sotien aikana 20 vuotta myöhemmin. Tällaisen laivaoluen alkoholipitoisuus lienee asetunut 2,5 painoprosentin paikkeille.

#### *Laivaston oluthuoltoa Kustaa Vaasan aikana*

1500-luvun kahdella ensimmäisellä vuosikymmenellä maassamme oli puutetta sekä maltaista että humalasta. Ne eivät riittäneet edes omaan tarpeeseen. Kustaa Eerikinpojan (Vaasa) vapautettua meidänkin maamme juuttien herruudesta tilanne 1520-luvulla alkoi nopeasti parantua. Esimerkiksi jo v. 1525 hän käski Suomen vouteja täyttämään hänen lähettämänsä tyhjät tynnyrit oluella laivavaen tarpeita varten. Pääasiassa suomalaisten osaksi 20- ja 30-luvulla jäi maksaa veroina Tukholmaan maltaita ja humalaa, joista sitten Ruotsin laivakartanoissa, Tukholmassa, Älvsborgissa ja Kalmarissa, valmistettiin olutta laivastolle. Vuosina 1530–31 maamme maksoikin valtakunnan mallasveroista 3/5 ja humalaverosta peräti 3/4. Tosin silloin tällöin toimitettiin valmistakin olutta. Niinpä kreivisodan aikana 1530-luvulla Hämeen linnan aikaisempi viljavero vaihdettiin laivaolueen ja -leipään. Vielä v. 1554 Kustaa Vaasan Venäjän-sodan alla Turun linnasta oli lähetetty Tukholmaan 28 lästiä olutta, josta 17 oli laivaolutta. Suomen herttua-

kunnan alkuaikoina, elokuussa v. 1556, oli Helsingin kuninkaankartanosta lastattu Juhana-herttuan laivaan 4 tynnyriä herra-, 12 tynnyriä vouti- ja 30 tynnyriä asemiesolutta. Vuonna 1559, jolloin rauha Venäjän kanssa oli jo solmitu, Turussa oli valmistettu yli 60 lästiä laivaolutta. Se oli myös käytetty, mistä voitaneen päätellä Turussa olleen sinä vuonna varsin runsaasti valtakunnan sotalaivastoa ja laivaväkeä. Juhana-herttualla olikin linnansa tuntumassa oma laivakartanonsa, joka tosin oli aloittanut toimintansa jo 1540-luvulla kuten Viipurinkin laivakartano.

#### *Suomen olut seitsenvuotisessa merisodassa*

Maamme joutui 1560-luvulla totaalisesti osallistumaan Liivinmaalla olleiden joukkojen samoin kuin sinne lähetettyjen sotalaivojen huoltoon. Eerik XIV:n hallituksen alkuvuosinakin näyttää Turussa olleen valtakunnan laivastoa, koskapa linnan palkollistenkin ruokapöydissä juotiin lähes 20 lästiä laivaolutta. Vuonna 1563 laivasto sai voutiolutta mm. Viipurin linnasta ja Rantasalmen kartanosta, mutta vasta seuraavana talvena varsinaisesti käynnistyi valtakunnan sotalaivaston oluthuolto Suomesta. Tämä johtui Lyypekkiä ja Tanskaa vastaan käytävän merisodan aiheuttamista tarpeista. Jo joulukuun alussa Eerik kirjoitti vouti Lasse Larssonille Turkuun käskien häntä inventoimaan linnan ja Turun linnaläänin kartanoitten varastot. Samalla hänen ja kartanovoutien käskettiin valmistaa veroviljasta hyvää olutta, joka kesän tullen ei happanisi eikä pilautuisi. Sen piti olla valmiina seuraavaan avoveteen mennessä, jolloin määrättäisiin, mihin se toimitetaan.

Seuraavan vuoden helmikuussa Eerik kirjoitti kahdesti Suomen silloiselle käskynhaltijalle Kustaa Finckelle käskien tätä saattamaan kaikkien maamme voutien tietoon hänen määräyksensä valmistuttaa olutta vuotuisista veroista, erityisesti läänittämättömistä kymmenyksistä, niin paljon kuin kykenisivät. Heidän tuli kuljetuttaa se rannikolle ja lähettää sitten keväällä Tukholmaan. Koska pohjalaiset eivät pystyisi toimittamaan olutta, he saisivat korvata sen kalalla tai muilla elintarvikkeilla. Samassa kuussa valtaneuvokset Hogenskild Nilsson ja Knut Knutsson saivat kuninkaalta ohjeita, mi-

Taulukko 1. Viipurista valtakunnan sotalaivoihin vuonna 1564 lastatut oluet, tynnyriä

pvm.	laiva	herraolut	voutiolut	laivaolut	etikka	yht.
18/4	Westervikin Parkki	6	42	240	5	293
„	Viipurin Kotka	6	30	192	4,5	232,5
19/4	Nyköpingin Parkki	6	42	228	5	281
„	Gävlen Hirvi	12	48	451	6	517
„	Pyhä Yrjänä	9	36	378	6	429
„	Sininen Leijona	2	12	60	1	75
20/4	Punainen Koira	6	42	310	6	364
„	Punainen Kotka	2	18	102	1	123
6/9	Helsingin Parkki	1	4	132	1	138
14/11	Ruskea Leijona	6	6	24	—	36
	yhteensä	56	280	2 117	35,5	2 488,5

tä asioita heidän Suomen-matkallaan piti selvittää. Voutien oli heti kerättävä määrätty apuvero ja säilytettävä se kevääseen. Tällöin se oli Etelä- ja Pohjois-Suomesta<sup>1</sup>, Raaseporin, Hämeen ja Kokemäenkartanon lääneistä lähetettävä Tukholmaan. Sen sijaan Porvoon, Viipurin ja Savonlinnan lääneistä saatava apuvero oli käytettävä valtakunnan Suomessa olevan laivasto-osaston varustamiseen ja muonitukseen.

Keväällä v. 1564 Viipurin linnan olutvarat olivatkin mahtavat, noin 800 lästiä eli lähes 10 000 tynnyriä. Pääasiassa sitä oli valmistettu vuotuisverona saadusta ohrasta, joka oli linnassa mallastettu, sekä veromaltaista. Kuitenkin laivaolutta oli saatu myös valmiina 73 lästiä Lappeen, Äyräpään ja Jääsken voudeilta.

Avovesikausi lienee alkanut huhtikuun puolenvälin jälkeen, sillä sotalaivojen lastaus suoritettiin pääasiassa 18.—20. huhtikuuta. Laivoja oli kymmenen (taulukko 1). Aseiden ja varusteiden lisäksi (joukossa oli vielä mm. sellaisia keskiaikaisia tykkejä, joilla ammuttiin kiviä) lastattiin tarvittavat muonavarat, olutlaaduista herra-, vouti- ja laivaolutta sekä vähän etikkaa. Viimeksi mainittua käytettiin paitsi mausteena ja erilaisten lääkkeitten sekoittamiseen, myös torjumaan pilaantuneen juomaveden vaikutuksia siinä tapauksessa, että olut oli syystä tai toisesta loppunut. Kuriositeettina mainitta-

koon 1500-luvulla käytetyn lääkkeenä jopa etikan ja pyssypulverin eli ruudin seosta. Lääkkeen koostumus takasi varmaankin potilaan paranemisen yhdellä paukahduksella!

Yhdentenätoista laivana mainitaan vielä ”Viipurin Parkki”, mutta sen lastaaminen ei selviä lähteestä. Keväällä lastatut kahdeksan laivaa eivät kuitenkaan jostakin syystä päässeet silloin lähtemään. Toukokuussa Suomen käskynhaltijaa näet moitittiin siitä, ettei hän ollut saanut Suomen laivasto-osastoa lähtökuntoon. Vasta 15.7. mainitaan laivasto-osaston amiraali Knut Bengtsson Hårdin johtamana saaneen toimintaohjeensa jossakin Uudenmaan ja Liivinmaan välillä ilmeisesti valtakunnan laivaston silloiselta yliamiraalilta Klaus Eerikinpoika Flemingiltä. Tämä epäonnistui kuitenkin valtakunnan laivaston johdossa. Eerik XIV syytti häntä pakoilemisesta ja nimitti jo 8.8. hänen tilalleen Klaus Kristerinpoika Hornin, jonka johdolla laivaston päävoimat saavuttivat monia voittoja.

Narvan vesille kaapparitoimintaan määrätty Suomen laivasto-osasto käsitti kaikkiaan 11 keskisuurta ja kaksi pienempää alusta sekä yhden huoltoaluksen. Näin ollen Viipurista lähteneeseen laivasto-osastoon oli matkalla liittynyt vielä viisi alusta. Miehistön vahvuus oli 689. Heinäkuun loppuun mennessä oli jo kaapattu 20 lyypekkiläistä laivaa.

Samana vuonna Turun linnasta lähetettiin Tukholmaan runsaasti vouti-, asemies- ja laivaolutta sekä etikkaa. Seuraavana vuonna linnan

<sup>1</sup>Etelä-Suomi käsitti Piikkiön ja Halikon, Pohjois-Suomi Maskun ja Vehmaan kihlakunnat.

ruokailussa käytettiin yli 50 tynnyriä laivaolutta, joten jokin sotalaiva lienee silloinkin ollut kaupungin satamassa. Helmikuussa 1566 Eerik XIV käski Suomen vouteja keräämään apuveron laivaston tarpeita varten. Tämä apuvero käsitti esim. Äyräpään kihlakunnassa maltaita ja humalaa. Vero kerättiin apuverokunnittain. Tällaisen verokunnan muodosti 16 verotalonpoikaa tai 32 lampuotia. Pappeja tarvittiin verokunnan muodostamiseen vain neljä. Verokunta maksoi 8 panna maltaita sekä 1 leiviskän 12 naulaa humalaa. Kun verokuntia oli 163, saatiin kihlakunnasta kokoon 18 lästtiä 1 punta 2 panna maltaita ja 13 kippuntaa 16 naulaa humalaa.

Apuveroina perittiin myös tyhjiä tynnyreitä olutta varten. Esimerkiksi Hauhon kihlakunnan Hauhon, Tuuloksen ja Lammin pitäjien sekä Ylisen kihlakunnan Padasjoen, Sysmän ja Jämsän pitäjien verotalonpojat joutuivat v. 1566 tekemään kukin kaksi tyhjää oluttynnyriä. Seuraavana vuonna Ylisen kihlakunnan neljän muun pitäjän, Hollolan, Asikkalan, Uudenkyllän ja Tennilän, talonpojat pääsivät vähemmällä. Kahden talonpojan oli yhdessä tehtävä vain yksi tynnyri. Hauhon kihlakunnassa ja Ylisen kihlakunnan edellä mainituissa kolmessa pitäjässä tehtiin silloinkin enemmän tynnyreitä.

Vuonna 1567 käskettiin Helsingissä rakennettava laiva muonittaa Suomen vuotuisveron ruokatarvikkeilla. Samoin piti menetellä Turussa valmistuvan laivan suhteen. Tällöin elintarvikkeista erityisesti mainittiin olut ja leipä. Sinä vuonna määrättiin jälleen Narvan vesillä olleet laivat talvileiriin Viipuriin, jossa niiden jäljelle jääneet varastot oli inventoitava. Vuoden lopulla kuningas käski lähettää Tukholmaan vanhan apuveron rästit ja ottaa uuden, runsaan apuveron laivojen varustamiseksi.

### *Laivaston oluthuoltoa Pohjoismaiden 25-vuotisessa sodassa*

Juhana III puuttui jo v. 1569 monella kirjeellä laivaston huoltoon. Jo tammikuussa hän kehotti Suomen vouteja hankkimaan laivastolle olutta varten parempia tynnyreitä kuin edellisellä vuonna. Heti tämän jälkeen hän käski heitä valmistuttamaan olutta saaristolaivaston tarpeisiin ja lähettämään sen avoveden tultua Tukholmaan. Maaliskuussa hän moitti Sääks-

mäen kihlakunnan voutia siitä, ettei tämä ollut pannut olutta hänen laivastonsa tarpeisiin. Tämän tuli tehdä se ja lähettää heti avoveden tultua. Seuraavana vuonna määrättiin laiva-apuvero perittäväksi Porvoon, Viipurin ja Savonlinnan lääneistä.

Tässä artikkelissa ei ole tarkoitus käydä läpi 25-vuotista sotaa vuosi vuodelta, vaan tarkastella laivaston oluthuoltoa vain joinakin merkittävänä sotavuosina. Esimerkiksi v. 1574 Juhana kehotti sekä Klaus Flemingiä että Henrik Klaunpoika Hornia huoltamaan valtakunnan Suomessa olevan saaristolaivaston muutaman kuukauden muonalla, ennen kuin se Herman Flemingin johdolla lähtisi Narvan purjehdusta häiritsemään. Laivaväen muonan tärkeimmät elintarvikkeet olivat olut ja leipä, jotka useimmissa tapauksissa mainitaan juuri tässä järjestyksessä. Elokuussa laivasto oli jälleen maassamme, mistä syystä Henrik Klaunpoikaa kehoitettiin huoltamaan se oluella ja leivällä. Syyskuun lopulla Juhana käski Herman Flemingin lähettää suuret laivat Tukholmaan, muut Turkuun talvehtimaan. Yhdessä Henrik Klaunpojan kanssa tämän oli määrättävä maamme voudit panemaan talven aikana olutta vuotuisesta verosta niin paljon kuin mahdollista, jotta laivasto jäiden lähdettyä heti pääsisi merelle eikä edellisen kevään tapaan myöhästyi.

Juhanalla oli v. 1579 pyrkimys antaa Venäjälle lopullinen isku. Tätä varten laivaston lähtövalmiutta myös useilla kirjeillä teroitettiin. Niinpä hän helmikuussa kirjeessään valtakunnan laivaston komentajalle Peer Haraldssonille käski tätä huoltamaan niin Tukholmassa olevat saaristolaivat kuin myös Suomessa talvileirissä olevat, jotta ne pääsiäisen aikoihin olisivat valmiit lähtöön. Pari päivää myöhemmin Juhana varmisti käskynsä vielä Suomen osalta kirjoittamalla tänne Henrik Klaunpojalle. Hän käski tämän huoltaa Suomessa talvehtineen laivasto-osaston kahden kuukauden muonalla. Henrik Klaunpojan johtaman kenttäarmeijan hyökkäys Narvaa vastaan käynnistyi kuitenkin hitaasti. Hänen kaipaamansa tykit olivat amiraali Pentti Söyringinpoika Juustenin johtaman laivasto-osaston laivoissa Suomen rannikolla. Tämä vitkasteli lähtöä Narvaan ehkä kahdestakin syystä. Hän odotteli saavansa laivastoonsa talonpoikaispurjehtijoilta Narvajoelle soveltuvia pienaluksia. Nämä olivat kuitenkin pahaa aa-

vistaen jo keväällä hankkiutuneet pitkille ulkomaanmatkoille. Toiseksi hänellä on saattanut olla tähtäimessä Narvan valloittamisesta koituvan kunnian anastaminen omiin nimiinsä. Laivasto olikin vasta elokuussa lähtövalmis. Yritys valloittaa Narva epäonnistui tällä kertaa surkeasti. Juhana oli perin pettynyt sotapäälliköidensä saamattomuuteen. Hänen mielestään yritykseen uhratut varat olisi ollut parempi sijoittaa valtakunnan rahastoon tai heittää meren syvyyteen. Laivasto palasi Suomeen, ja laivaväki sijoitettiin linnaleireihin. Avoimessa kirjeessään laivaväelle Juhana olikin jo toukuussa käskenyt niiden seutujen ja kihlakuntien, jotka sijaitsivat lähinnä laivakartanoita ja -telakoita, huoltaa laivaväen. Mikäli väki ei olisi jossakin rannikkolaivassa, merimatalla tai linnoituksessa, se saisi jäädä linnaleiriin seuraaviin pitäjiin: Korppoo, Nauvo, Kemiö, Parainen, Sauvo, Rymättylä, Tenhola sekä Perniön, Pohjan ja Inkoon saaristojen boolit (= verokunnat). Olut ja leipä olivat linnaleirienkin tärkeimmät elintarvikkeet.

Asettaessaan heinäkuussa v. 1584 Arwid Eerikinpoika Stålarmin laivaston komentajaksi Juhana käski jälleen huoltaa laivaväen ruoalla ja juomalla yhdeksi tai kahdeksi kuukaudeksi, jotta laivasto olisi lähtövalmis milloin vain. Samana vuonna Juvan, Visulahden ja Pellosniemen pitäjät joutuivat luovuttamaan Käkisalmen laivaston muonitusta varten mm. yhden kippunan humalaa. Sen kuittasi aliamiraali Matts Persson.

Vuonna 1587 Juhana III järjesti laivaväen Suomessa linnaleiriin Turun, Helsingin, Porin ja Kyminkartanon laivakartanoihin tai -telakoille, joissa sen tuli tehdä ahkerasti työtä päällystön silmälläpidon alaisena. Laivakartanonsa oli vielä Viipurilla ja Käkisalmella. Telakoita oli mm. Pohjanmaalla, Raumalla, Kastelholmassa, Rymättylässä, Halikossa, Tammisaaressa, Siuntiossa ja Porvoossa.

### *Merioikeuksien säädöksiä*

Laivaväkeä varten oli miehen päivittäinen olutannos määritelty kreivisodan aikaisessa vuoden 1535 laivaoikeudessa. Sen mukaan 40 miehen päiväannos oli yksi tynnyri. Se merkitsi noin kolmea litraa miestä kohti. Laivaväki oli todennut tämän kuitenkin liian vähäiseksi.

Vuoden 1559 merioikeudessa päivittäistä olutannosta lisättiin niin, että 30:tä miestä kohti määrättiin yksi tynnyri. Määräys lisäsi miehen päiväannosta yhdellä litralla.

Vuoden 1570 meriartikloissa toistettiin jo aikaisemmin annetut määräykset käyttäytymissäännöiksi valtakunnan laivastossa:

— Kaikkien laivalla olijain on tyydyttävä siihen ruokaan, olueen ja leipään, jota heille jaetaan.

— Se, joka hyödyttömästi pilaa, läikyttää tai heittää pois ”Herra muonaa”, olutta, leipää tai muuta ruokaa maissa tai merellä, upotetaan ilman armoa kolmasti mereen tai pannaan vankikoppiin kolmeksi päiväksi vedelle ja leivälle.

— Kukaan ei saa juoda itseään humalaan laivalla.

— Sitä, joka hyökkää kirjurin, huoltomiehen, kokin, kellarimestarin tai muun virkamiehen kimppeun, rangaistaan yhdellä retkellä kölin ali. Sama rangaistus tulee sille virkamiehelle, joka ei asianmukaisesti ja oikein jaa olutta ja ruokaa.

Artiklat ovat tietysti syntyneet käytännön kokemuksista, esim. 1. ja 3. artikla siitä, että miehistölle oli ehkä toisinaan jaettu päihdyttävää olutta, siis muuta kuin laivaoilutta. Päällystää tuskin rangaistiin lievästä tai kohtuullisesta humalatilasta, sillä heidän juomakseenhan oli nimenomaan määrätty juovuttava olutlaatu, joko herra- tai voutiolut.

Artikloissa ei kerrota, kuinka kauan yksi mereen upotus kesti. Aikaa tuskin pystyttiin katsomaan tiimalasista. Ehkä käytettiin samankaltaista ajanottotapaa kuin toimeenpantaessa Eerik XIV:n hovijärjestyksen mukaan rangaistuksia suurista rikkomuksista. Oli lyhyessä hetkessä juotava tuoppi tai kannu ”rangaistusolutta”. Aika mitattiin lyömällä kolmasti pöytään portinavaimella. Jos kannu ei kolmannella lyönnillä ollut tyhjä, rangaistus uusittiin. Voidaan kenties kuvitella, että upotuksen kesto aika riippui rangaistavan epämiellyttävästä käytöksestä ja ehkä ulkonäöstäkin, rankaisijan pyrkimyksestä auktoriteettinsa ja ehdottoman kurin ylläpitämiseen ym. Ehkä upotukset venyivät helposti kuolettavan pitkiksi, jos haluttiin päästä eroon hankalasta laivamiehestä. Sama koskee retken järjestämistä kölin ali. Jo nopeastikin toteutettuna matka saattoi päättyä hautajaisiin, sitä varmemmin, mitä suuremmassa ja varsinkin mitä leveämmässä aluksessa asianomainen laivamies

sattui palvelemaan. Vesileipärangaistus maissa oli kaiketi vähemmän mielivaltainen.

### *Laivaston oluthuollon ”rahoitus”*

Kuten edellä olevasta toivottavasti on käynyt ilmi, otettiin maamme satamissa talvehtineiden sotalaivojen oluthuoltoon tarvittavat parselit, maltaat, humala ja olut aluksi pääasiallisesti vuotuisveroista. Mitä pitemmälle vuosisata kului, sitä suuremmaksi kasvoi kuitenkin apuverojen tarve ja osuus. Kun luontaistuotteiden verotus ei tuottanut tarpeeksi, alettiin periä raha-apuverojakin. Myös rästiin jääneet verot perittiin säälimättä. Pohjoismaisen 25-vuotisen sodan aiheuttaman apuverokuormituksen huippu maassamme sattui vuoteen 1590, jolloin aselepo Suomen rintamalla päättyi eikä Ruotsi enää osallistunut maamme asevoimien ylläpitokustannuksiin.

### *Kirjallisuus*

Hannerberg, David: Centrala och officiella svens-

ka spannmålsmått från 1500-talets mitt till 1665. Lantbruksakademiens tidskrift. Årg. LXXXV. Stockholm 1946

Jansson, Sam Owen: Mark. Kulturhistoriskt lexikon XI. Helsingfors 1966

Jansson, Sam Owen: Mått, mål och vikt i Sverige till 1500-talets mitt. Nordisk kultur XXX. Stockholm 1936

Jansson, Sam Owen: Måttordbok. Stockholm 1950

Malminen, Erkki: Väkijuomat Suomessa 1500-luvulla. Licensiaatintyö. Historian laitos. Helsingin yliopisto 1984

Tawaststjerna, Werner: Pohjoismaiden viisikolmattavuotinen sota I ja II. Helsinki 1918—1920 ja 1929

Valtakunnan registratuuran jäljennökset Kustaa Vaasan, Eerik XIV:n ja Juhana III:n hallitusajoilta. Valtionarkisto

Viljanti, Arvo: Gustaf Wasas Ryska krig 1554—1557. Stockholm 1957

Voudintilit 1537—1599. I. Tiliasiakirjoja. Valtionarkisto

Zettersten, Axel: Svenska flottans historia. Åren 1522—1634. Stockholm 1890.

## *English Summary*

*Erkki Malminen: Maamme osallistumisesta valtakunnan sotalaivaston oluthuoltoon 1500-luvulla (Finnish Involvement in Supplying Beer to the Swedish-Finnish Navy in the 16th Century)*

In the first two decades of the 16th century Finland was short of both malt and hops, and thus of beer. In the early part of King Gustavus Wasa's reign (c.1523-1560), however, Finland was already supplying Sweden with some beer, together with larger amounts of malt and hops as tax. The malt and the hops were used to make beer for the Swedish navy. In 1530-31 Finland accounted for three fifths of all tax malt and three quarters of all tax hops.

During the wars of Erik XIV and John III Finland was fully engaged in supplying beer, etc. to the navy. The warships sent out privateering in the waters of Narva were mainly supplied from Viipuri, where they often also wintered.

The senior naval officers were given 'gentlemen's beer', the masters and mates 'bailiff's beer' and the men 'ship's beer', the estimated alcohol content by weight being 3.5, 2.8 and 1.7 per cent respectively. Ships were also supplied with a few barrels of vinegar as seasoning, for mixing various medicines

and to combat the effects of polluted drinking water if the beer happened to run out. The ingredients for the beer were obtained from the 'castle districts' of Porvoo, Viipuri and Savonlinna in the form of annual or special tax. Some ready beer was also provided as tax, as were the barrels for the beer brewed at the castle. The castle districts of western Finland usually sent their beer to Stockholm.

Beer was brewed in the castles and manorhouses using Stockholm measures. Malt had to be measured by the 'Rostock herring barrel', taking 2 1/2 Stockholm spans (à 47 litres), and this was also used as the beer barrel. It then took 48 pottles (à c. 2.45 litres), i.e. about 118 litres. Hops were measured by the Stockholm pound, which weighed between 300 and 400 grams.

Under the seafaring code an ordinary seaman received about three litres of beer a day in the 1530s and '40s, and this was raised to about four litres in the 1550s. The sea articles also prescribed severe punishment for drunkenness, such as three dunkings, a keelhauling and on land three days on bread and water.