

SAMPERIN JALANJÄLJILLÄ

Puutavarayhtiöiden autosavotat Pohjois-Suomessa 1930-luvulla

Niko Hänninen

Metsätöiden tekeminen vaati vielä 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla raakaa lihasvoimaa. Hakkuutöitä tehtiin lähinnä ainoastaan talvisin, sillä silloin oli saatavissa työvoimaa, mutta myös lunta, jonka ansiosta puut saatiin kuljettettua tiettömistä metsistä. Miehet kaatoivat puut justeereilla, joten työteho oli heikompaa myöhempisiin työtapoihin verrattuna, ja puut ajettiin hevosilla uittoväylien varteen. Sieltä tukit ja pöllit uitettiin keväällä jäiden sulattua sahoille ja tehtaille. Liikenneolot Suomessa muuttuivat 1800-luvun lopulta lähtien voimakkaasti rautateiden yleistyessä, mutta puiden kuljetusta ne eivät kyenneet muuttamaan. Halot, kaivospölkkyt ja valmis sahatavara siirtyivät rautateiden kuljetettavaksi siellä missä niitä oli, ja samoja tavaroita kuljetettiin myös sisävesilaivoilla.¹ Uitto sen sijaan säilyi edelleen jatkojalostettavan puun tärkeimpänä kaukokuljetusmuotona.

Vuosina 1913–1916 järjestettiin Lapis-Nuortin konesavotta, joka antoi viitteitä siitä mitä tuleman piti. Kemi-yhtiö oli ostanut hakkuuoikeuden Nuortijoelta 350 000 sahapuurunkoon, jotka sijaitsivat maaselän itäpuolella. Kemi-yhtiön legendaarinen metsäpäällikkö Hugo Richard Sandberg, tai Samperi kuten hänet kansan parissa tunnettiin, halusi laajentaa yhtiönsä puunhankinta-aluetta näille maaselän takaisille seuduille. Ruotsalaiset yhtiöt olivat toimineet alueella aikaisemmin ja uittaneet tukkeja idässä Vienan merellä sijaitseville sahoilleen.² Eräs syy Kemi-yhtiön

puunostoihin näillä seuduilla oli ilmeisesti pyrkimys estää ruotsalaisyhtiöiden vaikutusvallan lisääntyminen alueella.

Maaselän itäpuolella sijaitsevista metsistä puut jouduttiin kuljettamaan vedenjakajan yli, jotta ne saataisiin länteen laskevien vesistöjen varsille ja sieltä edelleen Kemissä sijaitseville sahoille. Puiden kuljetusmatka oli kuitenkin liian pitkä hevosilla tehtäväksi, sillä matkaa kertyi kaikkiaan noin 30 kilometriä. Puiden kuljettaminen hevosilla ei ollut taloudellisesti kannattavaa näin pitkillä matkoilla, mutta Samperin mielessä oli ratkaisu tähän. Hänellä oli jo kauan

pohtinut koneiden käyttöä puiden kuljetuksessa, niin autoihin kuin metsärataankin perustuvaa puiden siirtoa. Nämä molemmat osoittautuivat kuitenkin sopimattomiksi: autot eivät olleet tarpeeksi vahvoja toimimaan metsissä ja väliaikaisen metsäradan rakentaminen oli liian kallista. Kemi-yhtiö lähetti kone mestari Julius Miettisen opintomat kalle Yhdysvaltoihin perehtymään paikalliseen koneellisesti tapahtuvaan puiden kuljetukseen. Hänen kokemuksiensa mukaan yhtiö päätti tilata teleketjuilla varustetut höyryveturit.³

Yhdysvalloista hankittiin vuonna 1912 kaksi tällaista höyryveturia, joilla oli tarkoitus siirtää puut vedenjakajan yli Kemijokeen. Veturit kuljetettiin rautateitse Hangosta Rovaniemelle, minne saavuttuaan nämä raskaat 16 tonnia painavat veturit purettiin ja kuljetettiin hevosten vetäminä lähes 300 kilometrin päähän Tulppioon. Hevosilla oli ajettu tukit välivarastoihin eli lansseihin, joista veturit ajoivat ensimmäiset tukki kuormat uittoväylälle helmikuussa 1913. Ajoja jatkettiin seuraavina talvina ja kaikkiaan vuosina 1913–1916 kuljetettiin noin 250 000 tukkia. Sodan pitkittymisen vuoksi yhtiö joutui vähentämään merkittävästi puunhankintaa, ja samalla jouduttiin lopettamaan nämä urauurtavat tukkien koneelliset kuljetukset.⁴

Traktoreista ensimmäisiin autosavotoihin

Veturikuljetuksia pidettiin onnistuneina, vaikka ne eivät osoittautuneet taloudellisesti niin hyviksi kuin oli toivuttu

ja koko hakkuusopimusta ei ollut kyetty hyödyntämään. Koneajaja ei käynnistetty uudestaan, joten varastoihin siirretyt veturit eivät enää palaneet savotoille. Muita kokeiluja sen sijaan tehtiin ahkerasti, mutta ne jäivät huomattavasti Nuortin konesavottaa pienemmiksi. Raahe-yhtiö oli jo talvella 1913–1914 käyttänyt Kuusamossa Ala-Kitkalla moottorirekeä tukkien kuljetukseen. Vetomatkat olivat vain puolet siitä, mitä ne olivat olleet Nuortissa, ja myös kuljetetut puumäärät olivat alhaisia: ainoastaan 13 000 runkoa siirrettiin talven aikana varastopaikalta uittoväylälle. Vuosina 1920–1921 yhtiö jatkoi näitä kokeiluja, mutta kustannusten suuruuden vuoksi niistä jouduttiin luopumaan.⁵

Raahe-yhtiön ohella myös Kemi-yhtiö ja ruotsalainen Ytterfors-Munksund kokeilivat 1920-luvun vaihteessa koneellista puiden kuljetusta. Ruotsalaiset olivat ajaneet puita Kittilässä ja Sodankylässä, Kemi-yhtiö sen sijaan Pelkosenniellä. Kemi-yhtiön traktorikokeilut jäivät vain yhteen vuoteen, sillä asetettuja tavoitteita ei saavutettu. Osa puista jäi kuljettamatta ja kustannukset muodostuivat liian korkeiksi. Ajomatkat olivat jälleen lyhyempiä kuin Nuortissa. Samanlaisia vaikeuksia oli myös ruotsalaisilla. Heidän traktorikokeilunsa kestivät kaksi talvea.⁶ Myös Ab W. Gutzeit & Co. oli järjestänyt vuosina 1924–1928 traktorisavotoita niin Oulun läänissä kuin muuallakin Itä-Suomessa. Odotukset eivät olleet täyttyneet näilläkään työmailla.⁷

Traktorikokeilut olivat epäonnistuneet, mutta vähitellen 1920-luvun kuluessa alettiin autoja käyttämään kuljetuksiin. Ensiksi ajettiin paperipuita,

halkoja ja kaivospölkkyjä, kuten vuonna 1924 oli tehty Gutzeitin toimesta Viipurissa. Tällöin pyrkimyksenä oli ollut saada edellisenä talvena huonon sään vuoksi metsään jäädyt puut kuljetettua tehtaille. Autoilla ei voitu kuljettaa pitkiä tukkeja, mutta perärekien myötä tämäkin kävi mahdolliseksi. Talvella 1929–1930 järjestettiin suurin siihen mennessä toteutettu autosavotta Suojärvellä. Tarkoituksena oli ajaa 70 000 runkoa sahapuita Venäjältä Suomeen. Ajomatkatkin olivat lähes yhtä pitkiä kuin muinoin Nuortissa, jopa 18–30 kilometriä.⁸

Autokokeiluja järjestettiin samana talvena myös Pohjois-Suomessa. Vuosikymmenen alussa perustettu valtion Veitsiluodon sahan metsäosasto ja Kemi-yhtiö järjestivät ensimmäiset autosavottansa. Veitsiluodon tehtaat olivat saaneet hakattavakseen Ylitornion hoitoalueeseen kuuluvasta Rumamaan leimikosta 20 000 runkoa sahapuuta ja 11 000 pinokuutiometriä pinotavaraa. Puita ei voitu ajaa hevosilla uittopurolle, sillä matkaa joistakin työmaan osista olisi kertynyt liian pitkälti. Metsäosaston johto päättikin kokeilla puiden kuljetusta kuorma-autoilla.⁹

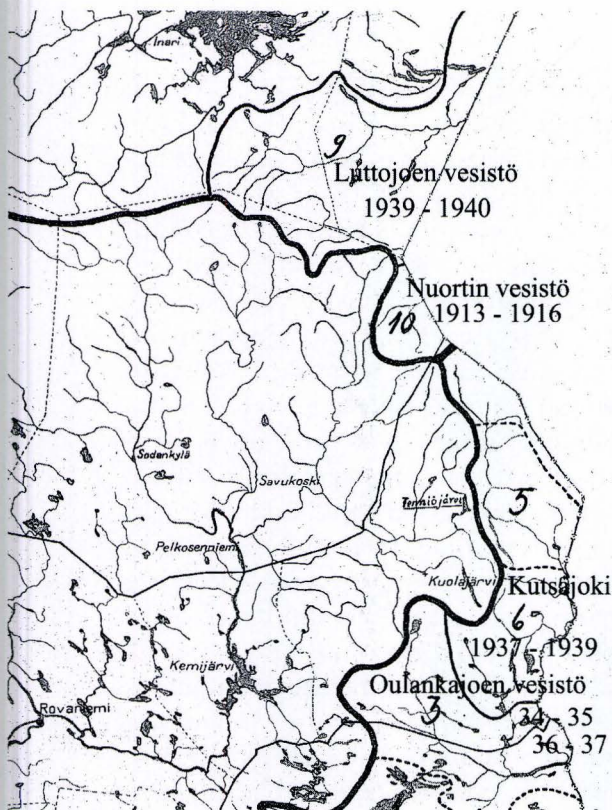
Kuljetuskalustoksi hankittiin rovaniemeläisiltä autoyrittäjiltä kolme kuorma-autoa. Syksyn ja alkutalven epäedulliset sääolot vaikeuttivat töitä kuten muillakin metsäosaston työmailla, mutta erityisesti ne vaikeuttivat metsäautoteiden kunnossapitoa. Tiet eivät kestäneet autoja niiden saapuessa työmaalle, ja ajoneuvoja jouduttiinkin avustamaan hevosilla. Leudon alkutalven vuoksi maa ei ollut vielä jäätynyt, mutta tämän jälkeen sääolot eivät juurikaan vaikeuttaneet ajoja. Puut vietiin hevosilla hakkuu-

palstoilta välilanssiin, josta ne ajettiin kuormureilla uittopaikalle. Matkaa lanssista joelle kertyi 7–14 kilometriä. Teiden kunnossapito ja auraus eivät tuottaneet enää vaikeuksia, ja autotkin olivat käytännöllisesti katsoen koko ajan liikenteessä. Lisävoimiksi jouduttiin kuitenkin hankkimaan useita kuorma-autoja lisää. Työmaalla tapahtui myös yksi kolari, mutta varaosat rikkoutuneisiin ajoneuvoihin saatiin pian Rovaniemeltä ja kulkuvälineet takaisin tien päälle.¹⁰

Kokonaistulos ajojen osalta oli hyvä eikä ajotavoitteestakaan oltu jääty kauas. Savotta saatiin tehtyä lähestulkoon suunnitelmien mukaan. Kustannuksiltaan se oli jopa edullisempi hankittua yksikköä kohden kuin metsäosaston hankinnat kuluneena vuotena yleensä, sillä uittokustannukset jäivät alhaisiksi.¹¹ Kemi-yhtiön metsäosaston autokokeilu ei onnistunut yhtä hyvin. Työmaa oli sijainnut Turtolassa, jossa ajomatkaa oli kertynyt välilanssilta uittoväylälle 8–10 kilometriä. Käytössä oli ollut saman verran autoja kuin Veitsiluodolla, viitisen kappaletta. Epäsuotuisien säiden vuoksi teitä ei kuitenkaan saatu pidettyä auki, eikä myöskään ajokalusto ollut täysin sopivaa raskaaseen tehtäväänsä. Kokeilua ei pidettykään onnistuneena.¹²

Uusille hankinta-alueille – rautatein vai autoilla?

Pohjois-Suomessa tehdyt traktori- ja autokokeilut olivat olleet varsin pieniä verrattuna Nuortin konesavottaan tai Suojärven autosavottaan. Matkat olivat



Kartta Pohjois-Suomen vedenjakajista ja autosavotoiden alueista.

olleet lyhyempiä ja kuljetetut puumäärät huomattavasti pienempiä. Pitkän lamakauden päätyttyä markkinoilla oli jälleen kysyntää puunjalostusteollisuuden tuotteille ja sahatavarasta ja selluloosasta maksettiin jälleen korkeita hintoja. Kysyntään oli kuitenkin vaikeampaa vastata, sillä raaka-aineen saatavuus oli vaikeutunut. Tarjolla olevasta puusta käytiin yhä kovenevaa kilpailua, ja viimeiset raaka-ainereservit oli saatava käyttöön. Tällaiset olivat Pohjois-Suomessa muun muassa maaseläntä-kaiset Oulankajoen sadealueen metsät.

Uittojokien laskusuuntia ei voitu kääntää, joten maaselän itäpuolella ole-

vista metsistä saatavat puut oli jollakin toisella tavalla saatava kuljetetuksi, kuten oli tehty Nuortissa. Yksi mahdollisuus saada tällaiset metsäalueet teollisuuden hankintojen piiriin oli rautatien rakentaminen. Tällaiset syyt olivat olleet keskeisiä muun muassa Tampere-Vaasa -radan sijaintia päätettäessä, mutta myös joitakin metsäratoja oli rakennettu, kuten vuonna 1920 metsähallitus teki Keski-Pohjanmaalla Eskolassa.

1920- ja 1930-luvuilla tehtiin monia esityksiä eri rautatielinjojen toteuttamiseksi Pohjois-Suomessa. Ainoana toteutui kuitenkin rautatie Kemijärvelle vuonna 1934. Yksi esillä olleista hankkeista, jota tuki erityisesti Kemissä paikallinen puunjalostusteollisuus, oli rautatien rakentaminen Rovaniemen–Kemijärven -radalta Kuusamoon, rautatiehallituksen ehdottoman Oulu–Kuusamo -radan sijasta. Yhdistämällä alueen rautatiellä Kemiin tai Ouluun, olisi alueen mittavat metsävarat tulleet teollisuuden hyödynnettäviksi. Pohjoisempi rata-vaihtoehto olisi ollut parempi taloudellisesti, mutta olisi myös tuonut Oulu–Kuusamo -rataa suuremmat metsäalueet rautatiekuljetusten piiriin.¹³

Junarataa ei saatu Kuusamoon, mutta vedenjakajan takaiset metsäalueet alkoivat 1930-luvun laman jälkeen kiinnostamaan puutavarayhtiöitä entistä enemmän. Metsien omistusoikeudet olivat selvinneet Sallassa 1930-luvun alussa loppuun toimitetun isojaon jälkeen. Näin valtionmetsien ohella myös suuret yksityismetsissä sijaitsevat metsävarat odottivat hyödyntämistä.¹⁴ Ensimmäisenä aktivoituivat ruotsalaiset metsänostajat, jotka suunnittelivat vuonna 1934 metsäostaja Oulankajoen sadealueelta. Raaka-ainetta ei haluttu kui-

tenkaan antaa ruotsalaisille, ja niinpä Pohjois-Suomen johtavat metsäyhtiöt, Veitsiluoto Oy, Kemi-yhtiö, W. Rosenlew & Co. ja Kemin Puuteollisuus Oy, päättivät toimia yhdessä pitääkseen heidät loitolla.

Ensimmäinen suuri autosavotta

Yhtiöt olivat ostaneet Oulankajoen vesistöalueelta Sallasta noin 100 000 sahapuurunkoa ja jonkin verran pinotavaraa, jotka oli tarkoitus kuljettaa autoilla Kemiin vesistöille. Puiden kuljetus vedenjakajan toisella puolella sijainneista metsistä vaati suuria ponnisteluja, mutta yhteistyöllä voitiin lieventää hankkeeseen liittyviä riskejä. Yhteistyön mukanaan tuomat edut ylittivät aikaisemmin vallalla olleen vastakkainasettelun. Vuonna 1932 Veitsiluodon tehtaista perustettu valtiojohtoinen osakeyhtiö oli aikaisemmin ollut yksityisten puutavarayhtiöiden silmätikku, mutta nyt nämä eivät enää vierastaneet toisiaan. Kemi-yhtiön metsäpäällikkö Jarl Sundquist ja Valtteri Laukkanen, Sundquistin virkaveli Veitsiluoto Osakeyhtiössä, olivat tutustuneet vastaaviin Ruotsissa järjestettyihin autosavotoihin. He yhdessä Kemi-yhtiön Kemijärven piiripäällikkö Eino Melleniuksen kanssa suunnittelivat talven 1934–1935 savotan.¹⁵

Suurten savotoiden valmistelut vaativat aina paljon töitä, mutta nyt oli huolehdittava lähes 2000 miehen lisäksi noin 30 auton tarpeista. Suurelle miesjoukolla täytyi rakentaa paljon asumuksia, sekä autoille useita autotalleja. Myös teitä oli tehtävä ja jo olemassa olevia kunnostettava. Autokuljetusmatkat välilansseista uittoväylälle vaihtelivat aina

reilusta 20 kilometristä jopa lähes 70 kilometriin. Vaikka autot pystyivät käyttämään pääasiassa jo olemassa olevaa tieverkostoa, jouduttiin teitä silti tasoittamaan ja vaikeimpia harjuja loiventamaan. Kokonaan uutta 6–7 metriä leveää autotietä jouduttiin tekemään 15 kilometrin edestä. Koska ajoja aiottiin suorittaa kellon ympäri, jouduttiin lansirakenteille vetämään myös voimalyhdyt. Tämän lisäksi jouduttiin myös tilaamaan erältä konepajalta metalliset tukkireet ja koneistetut tukkinosturit. Jopa uusi aurasauto jouduttiin hankkimaan tätä työmaata varten. Yksityiset autoilijat, joita oli saapunut Etelä-Pohjanmaata ja Tamperettakin myöten, vastaisivat autokuljetuksista.¹⁶ Jotta työt sujuisivat ripeästi, toimi työmaalla rovaniemeläisen Ahon autokorjaamo, jossa tarvittavat korjaukset tehtiin. Shell ja Nobel Standard olivat myös perustaneet Sallan korpeen väliaikaiset bensiasemat työmaille ja huolehtivat polttoaineiden ja voiteluöljyjen saataavuudesta.¹⁷

Työmaa oli jaettu kahteen alueeseen. Veitsiluoto vastasi yksin omasta leimikostaan, kun taas muut yhtiöt toimivat yhdessä,¹⁸ koska näiden ostamat metsät sijaitsivat lähempänä toisiaan. Autoja oli alun perin suunniteltu tarvittavaksi noin kolmisenkymmentä, mutta ajojen kuluessa niitä jouduttiin hankkimaan vielä 30 lisää. Autoja jouduttiin myös jatkuvasti korjailemaan, sillä automiehet olivat lastanneet liian raskaita kuormia. He pyrkivät ajamaan jopa 400 kuutiojalan¹⁹ suuruisia kuormia, jotka painoivat lähes 13 tonnia. Tähän syynä ei ollut autoilijoiden ahneus, vaan töiden alussa olleet alhaiset ajopalkat, joita korotettiin myöhemmin

ylikuormauksen välttämiseksi. Alun yli-lyöntien jälkeen keskimääräiseksi kuormaksi vakiintui noin 250 kuutiojalkaa.²⁰

Eniten oli ollut käytössä Fordeja, Volvoja ja Chevrolettejä, mutta joukkoon mahtui monia muitakin merkkejä.²¹ Kaikkiaan noin 45 autoa oli jatkuvasti ajossa yötä päivää pyhiä myöten, kun taas 15 autoa korjailtiin ja huol-

lemmat metsäpäälliköt olivat tyytyväisiä kokeiluun ja pitivät autokuljetuksia taloudellisesti kannattavina myös hie-
man pidemmillä matkoilla. Kunhan tieverkosto vain Sallankin suunnalla laajenisi, metsäpäälliköt järkeilivät, olisivat hankinnat laajemmilta alueilta mahdollisia.²³ Metsähallituksen Perä-Pohjolan piirikuntapäällikkö A. A. Räsänen oli myös tyytyväinen kokeiluun. Hän il-

Kemi-yhtiön omistama GMC eli "kempsu", jonka kyydisä on suurin talven 1937–1938 aikana kuljetettu kuorma: 636,8 kuutiojalkaa eli noin 30 kiintokuutiota. Kuljettajana oli Ilmari Koljonen.



lettiin samanaikaisesti varikoilla. Ajoissa vältyttiin vakavilta haavereilta²² niiden kolmen kuukauden ajan, joulukuun alusta helmikuun lopulle, jolloin autot olivat kuljettaneet raskaita kuormiaan Sallan teillä. Aivan ongelmitta ei ollut kuitenkaan selvitty, sillä teräsreet eivät olleet soveltuneet niille tarkoitettuun tehtävään, vaan autoilijat joutuivat käyttämään niiden sijasta perävaunuja. Nämä eivät puolestaan kestäneet raskaiden kuormien aiheuttamaa rasitusta, joten perävaunujen remontit olivatkin sangen yleisiä ja hidastivat töiden etenemistä.

Pieniä ongelmia oli ollut, mutta mo-

moittikin ehdottavansa metsähallitukselle, että keskusviraston tulisi rakentaa 70 kilometriä pitkä tie Lurojoen latvoilta Luttojoelle. Taka-Lapin metsien hyödyntäminen tulisi mahdolliseksi parantamalla tieverkostoa, jota autot voisivat käyttää hyväksi.²⁴

Savotat suurenevät

Onnistunut autosavotta lisäsi myös muiden mielenkiintoa vedenjakajan takaisiin metsävaroihin. Seuraavana talvena eräs viipurilainen liikemies ajatti 30 000 runkoa Kemijokeen. Kun puutavaran

myyntihinnat kaksinkertaistuivat vuoden kuluessa, ja koska aikaisemman savotan tulokset olivat olleet hyvät, päättivät Veitsiluoto Oy ja Kemi-yhtiö ryhtyä jälleen uuteen suureen autosavotaan. Ne olivat ostaneet puita niin metsähallitukselta kuin yksityisiltäkin, jotka aiottiin kuljettaa kuorma-autoilla vedenjakajan ylitse.²⁵ Hankitut puumäärät kasvoivat, ja kaikkiaan autoilla oli tarkoitus kuljettaa lähes 90 000 runkoa ja noin 5000 pinokuutiometriä pinotavaraa.²⁶ Myös eräs ruotsalaisen yhtiö oli ostanut vedenjakajan takaa puita, jotka se aikoi kuljettaa traktoreilla Iijoen vesistöön. Yhtiöt olivat valmiita ha-

denjakajan ylitse Kemijoen vesistöön. Syystalvi oli ollut suotuisia valmisteluille ja sen ansiosta autoteille oli saatu hyvä pohja. Edulliset sääolosuhteet sekä kokemukset aikaisemmista ajoista varmistivat töiden onnistumisen suunnitelmien mukaan. 40 autolla kyettiin kuljettamaan noin 5000 tukkia vuorokaudessa ja samalla polttoainetta kulutettiin lähes 5000 litraa.²⁷ Keskimääräinen kuljetettu puukuorma oli korkeampi kuin edellisessä yhtiöiden savotassa, 278,5 kuutiojalkaa, mikä johtui paremmasta ja asianmukaisemmasta käytössä olevasta autokalustosta. Keskimääräinen ajomatka oli 52 kilometriä, ja kaikkiaan

Sallan Kuolajärven savotan autojen huoltoasema talvella 1937–1938. Kuva: StoraEnso, Veitsiluodon arkisto.



kemaan raaka-ainetta pitkien ja vaikeiden taivalten takaa, maksamaan ylimääräisiä kustannuksia ja ottamaan riskejä.

Autosavotta onnistui hyvin. Yhtiöt olivat hankkineet Oulankajoen vesistöltä tukkeja lähes 1,5 miljoonan kuutiojalan edestä, jotka ajettiin jälleen ve-

autot tekivät lähes 5000 edestakaista matkaa.²⁸

Onnettomuuksia tapahtui, eikä ajoissa välttytty kuolonuhreiltakaan. Eräs tukkikuormassa ollut auto ei ollut pääsyt mäkeä ylös, vaan joutui peruuttamaan nousun ja ajoi ojaan. Syynä oli il-

meisesti liian suuri tukkikuorma. Kuljettaja ja paikalle tullut työmies yrittivät vähentää kuormaa helpottaakseen auton saamista ojasta, mutta tukkikuorma oli kaatunut miesten päälle surmaten heidät. Vain paria päivää aikaisemmin oli sattunut toinen vakava onnettomuus, sekin mäessä. Tukkikuormaa kuljettanut auto oli joutunut peruuttamaan mäkeä alaspäin, kun vastakaisesta suunnasta oli tullut yllättäen toinen kuorma-auto vastaan. Peruuttaessaan kuorma-auto törmäsi takaa tulevaan autoon, ja kuormassa olleet tukit murskasivat auton hytin lähes täysin. Kuljettaja säilyi kuitenkin hengissä, hyttiin oli jäänyt tilaa 30 senttiä.²⁹

Ruotsalaisten järjestämä traktorisavotta ei onnistunut taloudellisesti yhtä hyvin kuin Sallan autosavotta. Toinen kuljetuksiin käytetyistä traktoreista nimittäin upposi Oulankajärveen puiden vetomatallaan. Tämän jälkeen yhtiö joutui käyttämään kuljetuksiinsa kuorma-autoja, joita oli käytössä kaikkiaan noin 60–70 kappaletta. Autot joutuivat kuljettamaan tukkeja jopa sadan kilometrin matkan, mutta suurista vaikeuksista huolimatta puut lopulta saatiin ajettua ennen suojaaiden alkamista.³⁰

”Maailman suurin savotta”

Puutavaramarkkinoiden suotuisa kehitys oli nostanut raaka-aineen kysynnän pilviin. Saha- ja selluloosateollisuuden myynnit ja hinnat olivat kasvaneet vielä alkuvuonna 1937, mutta suhdanteet kääntyivät laskuun ja kaupanteko pysähtyi kevään aikana lähes kokonaan. Metsäkauppoja tehtiin vielä vilkkaaseen tahtiin kevään ja kesän aikana, ja raa-

ka-aineen hinnoissa oli havaittavissa pientä nousua. Epävarma markkina-tilanne aiheutti kuitenkin suurta huolta. Raaka-aineen hinnat olivat nousseet vuoden aikana 50–60 prosenttia, ja vaikka sahatavaran hinnat olivat nousseet samassa määrin, tuli sahojen varovaisina seurata tilanteen selkiintymistä.

Seuraavana syksynä kaikki pahimmat skenaarit kävivät toteen, kun raaka-aineenhinnat jatkoivat nousuaan. Metsähallituksen puuhuuotokaupoissa Oulussa puutavaran kysyntä oli heti alusta alkaen ollut vilkasta, mutta metsähinnat olivat nousseet yhä edellisvuoden ennätystasosta.³¹ Poikkeukselliset ajat vaativat poikkeuksellisia tekoja, ja niitä oltiin valmiita tekemään jälleen Kemi-yhtiössä ja Veitsiluodossa. Ne olivat ostaneet Ruotsista tukkeja edullisempaan hintaan kuin oli saatavissa Pohjois-Suomesta,³² mutta yhtiöt jatkoivat myös vedenjakajantakaisia hankintoja. Yhtiöt olivat jo keväällä 1937 ostaneet hakkuuoikeuden suuriin yksityismetsiin Sallasta Tuntsa- ja Kutsajokien varsilta. Myös metsähallitus myi alueelta puita yhtiöille.³³ Näistä puista myyjät eivät voineet odottaa yhtä korkeita kantorahoja kuin suotuisimmilla alueilla sijaitsevista metsistä. Kilpailun kiristyttyä ja hintojen noustua rajusti, pyrkivät yhtiöt näin laajentamaan raaka-aineen hankintojaan niille seuduille, joilla kantorahan nousu ei ollut yhtä voimakas. Autokuljetukset maksaisivat paljon, mutta yhtiöt toivoivat saavansa sieltä puut edullisemmalla.

Autosavottojen hakkuumäärät kasvoivat, ja talven 1937–1938 urakkaa pidettiin toiseksi suurimpana koskaan Suomessa järjestettynä metsätyömaa.³⁴ Työmaalla oli tarkoitus kaataa lähes 300 000

runkoa sahapuuta. Hankintojen suuruudesta kertoo myös se, että lähes joka kolmas Veitsiluodon tukkipuista saatiin vedenjakajan takaa. Koska puita oli ostettu yhä idempää ja loitompaa maaselän takaa Kutsajoen ja Tuntsanvesistön alueelta, jouduttiin metsäteitä raivaamaan yli sata kilometriä. Hinnaksi tehdyille tiekilometreille kertyi 4500 markkaa. Hakkuut ja hevosajot aloitettiin jo marraskuussa, mutta ensimmäiset autokuormat saatiin Kuolajärven jälle vasta joulun jälkeen.³⁵

Pohjolan Sanomat uutisoi maaliskuussa 1938 Sallassa olevan käynnissä maailman suurin savotta,³⁶ mutta vaikka lehti saattoikin hieman liioitella, oli kyseessä suuri työmaa. Miehiä oli töissä noin 1500 ja hevosia 300, ja oli parhaimmillaan ajossa ollut yhtä aikaa 70 autoa. Näillä oli kuljetettu vuorokaudessa noin 7000 tukkia.³⁷ Kaikkiaan autoja oli ollut 82, joita kaikkia oli tarvittukin, mutta ylimääräisiä ei niistä ollut yhtään, autokorjaamoilla korjattiin alituisesti raskaiden kuormien rikkomia autoja. Suurin osa kuormureista oli ollut yksityisten, mutta yhtiöilläkin oli ollut omia autoja ajossa. Vaikka raskain tukkiuorma oli ollut yli 600 kuutiojalkaa,³⁸ keskimääräisen lastin suuruudeksi jäi vähän alle 300 kuutiojalkaan. Ajomatkat vaihtelivat 37–59 kilometrin välillä.³⁹

Viimeinen puukuorma saatiin ajettua vasta maaliskuun loppupäivinä,⁴⁰ sillä voimakkaat lumipyryt pitkittivät ajoja. Ylimääräisiä ponnisteluja jouduttiinkin tekemään, jotta tiet säilyisivät liikennekelpoisina ja kuorma-autot pystyisivät kulkemaan suunnitelmien mukaan.⁴¹ Teiden auki pitoa varten oli hankittu puskutraktori, mutta lumitöissä oli ol-

lut lapionvarressa parhaimmillaan myös satamäärin miehiä.⁴² Teillä ajoi jatkuvasti aura-autot, mutta olosuhteet olivat huomattavasti vaikeammat kuin edellisinä vuosina. Maasto oli mäki-sempää ja jyrkkiä nousuja oli useita.⁴³

Sota keskeyttää autosavotat

Yhtiöt olivat joutuneet jättämään 37 000 runkoa kaatamatta ja ajamatta lohkoiltaan,⁴⁴ mitkä kuljettiin seuraavana talvena. Yhtiöt jatkoivat savotointia samoilla tienoilla, mutta hakkuumäärä jäi talvena 1938–1939 edellisvuotta alhaisemmaksi. Ajot sen sijaan saatiin säiden suosissa suoritettua loppuun ennätysajassa. Kahden miljoonan kuutiojalan suuruisen työmaan⁴⁵ kuljetuksista huolehti noin 60 autoa.⁴⁶

Talven 1938–1939 autosavotta ei olisi jäänyt Veitsiluodon ja Kemi-yhtiön viimeiseksi yhdessä toteutetuksi työmaaksi, ellei maailmanpoliittinen tilanne olisi singonnut maata sotaan Neuvostoliittoa vastaan. Kemi-yhtiö ja Veitsiluoto olivat suunnitelleet vievänsä autosavotat yhä kauemmaksi maaselän taakse Petsamoon, Luttojoen vesistöalueelle, josta yhtiöiden oli ollut tarkoitus kuljettaa talven 1939–1940 aikana 250 000 sahapuurunkoa Lurojoen latvaosiin.⁴⁷ Luttojoen työmaata ei voitu toteuttaa talvisodan syttymisen vuoksi. Metsätyömiehiä, työnjohtajia ja kuorma-autoja tarvittiin toisenlaista savotta varten.

Autosavotoiden merkitys

1930-luvun aikana kuorma-autojen käyttö metsätöissä oli yleistynyt nope-

asti. Sallan suuret autosavotat eivät jääneet ainoiksi, vaan autoja käytettiin puutavarankuljetuksiin muuallakin maassa. Kaikkiaan talven 1937–1938 aikana noin kymmenen prosenttia kaikesta puutavarasta oli kuljetettu autoilla, mitä voi pitää jo merkittävänä, sillä rautatiekuljetusten osuus oli ainoastaan 15 prosenttia. Erityisen Pohjanmaalla puiden kuljetus autoilla oli suurta, lähes 40 prosentin luokkaa, mutta tämän taustalla olivat alueen huonot uittomahdollisuudet. Vastaavasti Saimaan ja Pielisen alueella autokuljetukset olivat lähes olemattomia, ainoastaan noin 1,5 prosenttia puista kuljetettiin autoilla.

Kuljetusmuoto tilastoitiin sen mukaan, miten puuta oli kuljetettu pisimmän osan matkasta.⁴⁸ Näin esimerkiksi Sallan autosavotoiden kuormat eivät olleet tässä joukossa, sillä puun taittoi autoajon jälkeen matkaa uittossa vielä satoja kilometrejä, ennen kuin se pääsi määränpäähensä. Pienemmät työmaat eivät vetäneet myöskään vertoja Samperin ”hengessä” toimitetuille pohjoisen savotoille. Ajomatkat kun olivat jopa 60–70 kilometriä pitkiä ja kuljetetut puumäärät valtavia, satojatuhansia runkoja talvessa. Ilman niitä pohjoiset puutavarayhtiöt olisivat olleet pahemmassa kuin pulassa. Uudet hankinta-alueet saatiin palvelemaan yhtiöiden raaka-aineentarpeita ajankohtana, jolloin kantorahat olivat nousemassa liian korkeiksi. Yhtiöiden välisen yhteistyön syvyydestä kertoo myös se, kuinka työmaiden johtopaikat oli jaettu tasan yhtiöiden kesken: jos työnjohtaja tuli Kemi-yhtiöstä, oli kasööri vastaavasti Veitsiluodon palkkalistalla.⁴⁹ Suuret haasteet vaativat paljon, ja tämä pystyttiin saavuttamaan yhteistyöllä vaikeissa olosuh-

teissa, ennen kokeilemattomien tehtävien parissa.

Autokuljetukset olivat moninkertaisesti kalliimpia muihin kaukokuljetustapoihin verrattuna. Niiden käyttö olikin taloudellisesti mahdollista monissa tapauksissa ainoastaan korkeasuhteen vallitessa. Puiden autokuljetukset olivat todellinen elinehto monille Etelä-Suomen sahoille, joille tukkeja ei olisi voitu saada muilla keinoilla. Pohjoisen autosavotat eivät olleet aivan yhtä elintärkeitä samassa mielessä, mutta silti niiden merkitys oli huomattava, kun muualta ei saatu sopivaan hintaan puuta. Monilta sahoilta valmis puutavara lähti myös pyörillä eteenpäin.⁵⁰ Autosavotat eivät olleet kuitenkaan lopullinen ratkaisu vedenjakajan takaisten metsien kuljetusongelmiin. Alueelle olikin vaadittu rakennettavan irrallinen metsärata tai valtakunnan rataverkkoon liitettävää rautatietä. Kumpi tahansa näistä olisi mahdollistanut hankintojen ulottamisen laajemmalle alueelle, ja kuljetukset olisivat tulleet näin edullisemmiksi mitä autolla ajo yksistään oli.⁵¹ 1930-luvun vaihteessa esillä ollut ajatus rataverkon ulottamisesta vedenjakajan takaisille alueille oli vielä voimissaan. Vaikka autokuljetuksista oli tullut 1930-luvun aikana erottamaton osa metsätaloutta ja -teollisuutta, eivät ne kyenneet ratkaisemaan vielä monia raaka-ainekuljetuksiin liittyviä vaikeuksia. Vasta sotien jälkeisinä vuosikymmeninä koneelliset kuljetukset yleistyivät ja syrjäyttivät vähitellen vanhat työmuodot. Hevosajot, ja myös uitto suuressa osin maata, ovat painuneet tämän seurauksena jo historiaan.

- ¹ Peltonen 1991, 31 - 37.
² Pelkonen 1989, 4 - 5; 10 - 11.
³ Pelkonen 1989, 11 - 18.
⁴ Pelkonen 1989, 18 - 23, 43, 46.
⁵ Pelkonen 1989, 48 - 49.
⁶ Linkola 1939, 157 - 158.
⁷ Mauranen 1998, 76.
⁸ Mauranen 1998, 79 - 81.
⁹ Hänninen 2001, 91 - 92.
¹⁰ Hänninen 2001, 91 - 92.
¹¹ Hänninen 2001, 91 - 92.
¹² Linkola 1939, 182.
¹³ Kivinen 1929, 21 - 24.
¹⁴ Heinänen 1993, 251 - 252.
¹⁵ Linkola 1939, 183 - 185.
¹⁶ Pohjolan Sanomat 12.12.1934.
¹⁷ Mauranen 1998, 86.
¹⁸ Linkola 1939, 183.
¹⁹ Yksi kuutiometri vastaa noin 20 kuutiojalkaa.
²⁰ "Puutavaran kuljetuksesta" (art.), Metsätaloudellinen aikakauskirja 3/1935.
²¹ Mauranen 1999, 86.
²² "Puutavaran kuljetuksesta" (art.), Metsätaloudellinen aikakauskirja 3/1935.
²³ Laukkanen-Sundquist 1935, 132 - 134.
²⁴ Lapin Kansa 3.3.1935.
²⁵ Kytönen 1937, 221 - 222.
²⁶ Linkola 1939, 185.
²⁷ Kytönen 1937, 222 - 226.
²⁸ Linkola 1939, 185 - 187.
²⁹ Lapin Kansa 18.3.1937.
³⁰ Kytönen 1937, 222 - 224.
³¹ Pohjolan Sanomat 7.8.1937, 13.8.1937, 25.8.1937, 7.9.1937.
³² Promemoria Veitsiluoto Osakeyhtiön raaka-ainehankinnoista Ruotsista. Veitsiluoto Osakeyhtiön hallintoneuvoksen pöytäkirjat 1939. VeA, Kemi.
³³ Pohjolan Sanomat 15.10.1937.
³⁴ Ibid.
³⁵ Linkola 1939, 188 - 189.
³⁶ Pohjolan Sanomat 13.3.1938.
³⁷ Linkola 1939, 194.
³⁸ "Muistoja Sallan suurelta autosavotalta vv. 1937-39". Koillis-Lappi, 17.12.1976.
³⁹ Linkola 1939, 193.
⁴⁰ Linkola 1939, 188 - 189.
⁴¹ Kertomus Veitsiluoto Osakeyhtiön Rovaniemen metsäkonttorin toiminnasta 1938. VeA, Kemi.
⁴² "Muistoja Sallan suurelta autosavotalta vv. 1937-39". Koillis-Lappi, 17.12.1976.
⁴³ Mauranen 1998, 88.
⁴⁴ Kertomus Veitsiluoto Osakeyhtiön Rovaniemen metsäkonttorin toiminnasta 1938. VeA, Kemi.
⁴⁵ Seppänen 1939, 55.
⁴⁶ "Muistoja Sallan suurelta autosavotalta vv. 1937-39". Koillis-Lappi, 17.12.1976.
⁴⁷ Seppänen 1939, 68.
⁴⁸ Mauranen 1998, 91 - 92.
⁴⁹ "Muistoja Sallan suurelta autosavotalta vv. 1937-39". Koillis-Lappi, 17.12.1976.

⁵⁰ Mauranen 1998, 92.

⁵¹ Lauri Kivinen, "Venäjälle menevien vesistöjen metsät ja autosavotat". Metsätalous 2/1938; O. Seppänen, "Oulunkajoen-Paanajärven vesistöalueen metsävarojen kaukokuljetuskysymys". Metsätalous 3/1939.

LÄHTEET:

Arkistolähteet:

Veitsiluoto Osakeyhtiön vuosikertomus 1937, metsäkonttorin vuosikertomukset, hallintoneuvoston pöytäkirjat 1939. Veitsiluodon arkisto, Kemi.

Kirjallisuus:

HEINÄNEN, Hannu. Sallan historia. Kustantaja Sallan kunta ja seurakunta. Jyväskylä. 1993.
 HÄNNINEN, Niko. Puun ostosta runkojen korjuuseen ja uittoon. Raaka-aineen hankkiminen valtion Veitsiluodon sahalle ja selluloosa-tehtaalle 1920-1932. Oulun yliopiston Suomen ja Skandinavian historian pro gradu -tutkielma. 2001.
 KIVINEN, Lauri. Kuusamon rautatie ja sen taloudelliset edellytykset. Peräpohjan ja Lapin kuntien liiton julkaisuja 1. Rovaniemi. 1929.
 KYTÖNEN, Veikko. Pohjois-Suomen auto- ja traktorisavotat. Metsätaloudellinen aikakauskirja 9-10 1937.
 LAUKKANEN, V. J. ja Sundquist, J. Sahatukkien kuljetus autoilla pitkällä matkoilla. Erään kokeen laaja selostus. Yksityismetsänhoitaja yhdistyksen vuosikirja VIII 1935.
 LINKOLA, Yrjö. Muistitietoja Peräpohjan tukkiliikkeestä ja Kemi Oy:n osuudesta siihen. Julkaisematon käsikirjoitus. 1939.
 MAURANEN, Tapani. Auto meni metsään. Suomen kuorma-autoliikkeen historia II. Vuosisadan kuljetussavotat - Petsamosta Persiaan. Toimittanut Olli Blomberg. Forssan kirjapaino Oy. Forssa. 1998.
 PELKONEN, Juhani. Nuortin konesavotta 1913-1916. Lapin Metsä-museoyhdistyksen julkaisusarjan n:o 5. Kemijärvi. 1989.
 PELTONEN, Matti. Uiton historia. Tukiuitosta Suomessa 1800-luvun puolivälistä 1980-luvulle. Tekniikan museon julkaisuja VI. Helsinki.
 SEPPÄNEN, O. Tuunsa-Oulunkajoen sekä Jäämeren päävesistöalueiden metsät ja niiden kaukokuljetusmahdollisuudet. Acta Forestalia Fennica 47.5. Helsinki. 1939.

Sanoma- ja aikauslehdet:

Koillis-Lappi 1976
 Lapin Kansa 1935, 1937
 Metsätalous 1938, 1939
 Metsätaloudellinen aikakauskirja 1935
 Pohjolan Sanomat 1934, 1937

Kirjoittaja työskentelee Oulun yliopiston Suomen ja Skandinavian historian amanuenssina. Artikkelit perustuu hänen tekeillä olevaan lisensiaatintutkimukseensa.