



UURAAAN UHMAKKAAT LASTAAJAT

Stuubarit ja stuubari-instituutio 1850–1910-luvuilla

Martti Kosonen

FL, Rauma

Illalla 19. syyskuuta 1893 levisivät kulovalkean tavoin villit surmahuhut Viipurin ulkosatamassa Uuraassa. Kahden lotjan välistä oli löydetty miehen ruumis, joka tunnistettiin Wilhelm Mylleriksi. Tapaturmaan ei juurikaan uskottu. Asiasta nostettiin oikeusjuttu Pietari Kivistöä vastaan.

Tutkintoa Wilhelm Myllerin kuoleman johdosta jatkettiin taas eilen raastuваноikeudessa. Todistajia oli 10 henkeä. Näistä tiesi luotsi Samuel Mutka kertoa, että kun viime kesänä eräs englantilaista laiwa tarjottiin lastattawaksi kauppahuone Hubbart & Kumpp:in puutawaroilla, niin syntyi kilpailu konttoorien lastaajain ja Myllerin lastaajain välillä. Kapteeni suostui ottamaan Myllerin lastaajat lastaamaan laiwa. Silloin oli Hubbartin lastaaja Petter Kiwistö sanonut: ”Nyt saatte laiwanne lastattawaksi, mutta kyllä sitte tulette muistamaan minua.”

Ote lehti uutisesta kertoo Viipurin raastuvan oikeuden istunnosta, missä selviteltiin Wilhelm Myllerin epäselvissä olosuhteissa tapahtunutta kuolemaa.¹ Näennäisesti kysymyksessä oli kahden lastaajan, *stuubarin*, välisestä kiistasta, joka sitkeiden huhupuheiden mukaan oli syynä murhatekoon. Näyttöä murhaan ei oikeuden mielestä löytynyt, ja kuoleman katsottiin olevan seurausta tapaturmasta. Toisaalta huhuilla oli kaikupohjaa. Myllerin ja Kivistön lastauskiista sijoittui suurempiin ”ympyröihin” Uraan satamassa, stuubareiden

asemaan ja merkitykseen työyhteisössä sekä koko lastaustoiminnassa.

Työ vaatii tekijänsä, lastaus ripeän lastussakkinsa

Tapahtuman ajankohtana Uuras oli Suomen huomattavin sahatavaran vientisatama. Ulkomaan vientiä harjoittivat pääasiassa viipurilaiset kauppahuoneet. Lastaussakit toimivat kauppahuoneitten palveluksessa olevien stuubareiden ohjauksessa. Lastattavana oli sekä purjealuksia että höyrylaivoja. Tuottoisinta oli höyrylaivan lastaus, joten Pietari Kivistön harmistus oli ymmärrettävää. Hyvän ansiomahdollisuuden menetys aiheuttaisi nurinaa hänen lastaussakissaan. Yhteispeli sakin kanssa oli saanut kolauksen, joka saattaisi alentaa työtehoa. Toisaalta Hubbartin laivauksissa oli ruuhkaa, ja lastaussakit täystyöllistettyjä. Niinpä kapteeni teki vakiintuneesta käytännöstä poikkeavan ratkaisun. Hän sivuutti kauppahuoneen oman stuubarin ja valitsi Myllerin, joka oli itsenäinen yrittäjä (palaan tähän jäljempänä). Myllerin lastaussakin avulla laiva pääsisi matkaan turhia viivytelemättä. Ostaja saisi pikimmiten puulastinsa ja myyjä maksunsa.

Joutuisa lastaaminen oli stuubareiden vastuulla. Kysymys oli lastaussakin jäsenten välisestä suhteista, *inhimillisten* voimavarojen hallinnasta, mikä lisäsi paitsi lastaajien omaa

¹ *Wiipuri*, 28.6.1894, 3.

myös myyjien, ostajien ja rahtilaivojen taloudellista tulosta. Vastaavanlaisten, taloudellisessa toiminnassa havaittujen, inhimilliseen kanssakäymiseen liittyvien ilmiöiden tutkimiseksi kehiteltiin taloustieteen piirissä vuosituhanen vaihteessa *sosiaalisen pääoman* käsite *taloudellisen pääoman* käsitteen rinnalle. Historian tutkimuksessa sosiaalisen pääoman käsite on myös osoittanut käyttökelpoisuutensa, kun seurataan inhimillisen toiminnan *kehitystä* tai *muutosta*.²

Tutkimuskysymykset ja lähdeaineisto

Artikkeli liittyy kirjoittajan *Uraan uhmakkaat lastaajat* -projektiin³ ja syventää käsitystä Uraan sataman stuuvereista ja stuuvari-instituutiosta. Projektin kahden ensimmäisen osan tarkastelukulma oli *taluspainotteinen*. Uraan lastaajat olivat pelinappuloita pelissä, joka käytiin puutavaran viejien, -ostajien ja -laivarahdin kuljettajien välillä. Nyt pyrin valottamaan ennen kaikkea stuuvereiden toimintaan liittyviä *sosiaalisia tekijöitä* soveltamalla sosiaalisen pääoman käsitettä.

Tutkimuskysymykseni ovat: Mitkä olivat edellytykset stuuvari-toiminnan synnylle? Miten stuuvari-instituutio kehittyi ajan saatossa? Minkälaisia uhkia oli stuuvarien toiminnalle ja miten niistä selvitettiin? Mikä merkitys oli sosiaalisilla ilmiöillä kuten luottamuksella lastauksen *sujuvuuden* kannalta?⁴

Lähdemateriaalina ovat eri digitaalisista arkistoista löytyvät ajankohdan henki- ja papin- kirjat sekä viipurilaiset sanomalehdet. Lehti- artikkelit kopioitiin ja järjestettiin aiheittain.⁵

Kun analysoin Uraan stuuvereiden sosiaalista pääomaa, käytän lähtökohtana näkemystä, jonka mukaan yksilöiden väliset jatkuvat sosiaaliset siteet mahdollistavat sen, että heidän toimintansa muuttuu ennustettavaksi. He kekevat etunsa yhteneväisiksi, ja heidän välilleen syntyy keskinäistä *luottamusta*. Luottamuksen syntyminen vaatii aikansa ja vankistuu ajan kuluessa. Henkilön sosiaalista pääomaa ei voi suoranaisesti mitata. Se on verrannollinen hänen luottamussuhteisiinsa, siihen, kuinka tiiviisti hän *verkostoituu* suhteessa yhteisönsä ja sen ulkopuolisiin toimijoihin. Verkostoitumista voi pitää sosiaalisen pääoman *lähteenä* ja luottamusta sen *tuotoksena*. Molempia voidaan käyttää arvioitaessa sosiaalisen pääoman suuruutta eri ajankohtina. Luottamus kohdistuu henkilöön. Instituutiota kohtaan tunnetaan sen sijaan *luottavaisuutta*. Ero perustuu siihen, että henkilö koetaan luottamussuhteessa ailahtelevammaksi kuin instituutio, joka toimii tiettyjen sopimusten tai käytäntöjen mukaisesti. Luottamus ja luottavaisuus muodostavat yhdessä organisaation *luottamusrakenteen*. Vankka luottamusrakenne edistää organisaatiossa sekä yksilöiden hyvinvointia että toiminnan sujuvuutta. Perusoletta-

2 Jarkko Keskinen & Kari Teräs, ”Sosiaalinen pääoma ja luottamus: Miten tehdä näkymätön voimavara näkyväksi,?” teoksessa *Luottamus, sosiaalinen pääoma, historia* (Turku: Turun historiallinen yhdistys, 2008), 7–9.

3 Martti Kosonen, ”Uraan Uhmakkaat Lastaajat - Oman Onnensa Seppinä 1897–1914,“ <http://hdl.handle.net/10138/319831>; Martti Kosonen, ”Uraan uhmakkaat lastaajat: Historiankirjoituksen vinoumat aikalaislähteiden valossa,“ teoksessa *Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtaamispaikka*, toim. Pekka Suutari (Helsinki: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura ry, 2022). Edellinen teos perustuu Uurasta käsitteleviin aikalaiskirjoituksiin sanoma- ja aikakauslehdissä ja luo yhtenäisen ja esityksen Uraan työväen, erityisesti lastaajien järjestäytymisestä. Jälkimmäinen teos käyttää edellistä teosta pohjana ja analysoi tutkimuskirjallisuuden poikkeavia tulkintoja Uraan työväen järjestäytymisestä.

4 Jouko Kajanoja, ”Sosiaalinen pääoma: Yhteisöllisyyden paluuta vai henkistä väkivaltaa,“ *Yhteiskuntapolitiikka* 74, no. 1 (2009): 77.

5 *Karjala*, 20.11.1930, 2. Uraan työväentalo tuhoutui palossa. Tulipalo hävitti ullakon ja siellä olleen työväenyhdistyksen arkiston. Siksi alkuperäislähteinä on turvauduttu sanomalehdistön uutisointiin.

mukseni mukaan tiiviit sosiaaliset suhteet ja hyvän luottamusrakenteen tuottama taloudellinen *menestys* olivat keskeisellä sijalla Uuraan sataman lastauskulttuurissa.⁶ Syntyi ”hyvän” kehä, luottavuus kasvatti ansioita, mikä vahvasti luottamusta jne.

Uuraalaiset lastaajina

Paikkakuntalaisten osallistuminen sahatavaran lastaustoimintaan alkoi 1700-luvulla aputyövoimana laivaväen ohjauksessa ja useasti samoissa laivoissa, jotka kävivät vuosittain Uuraassa lastia hakemassa. Tutuus ja jatkuvuus toivat luottamusta paikallisten lastaajien ja laivaväen välillä, mikä loi edellytykset kehittää *vakinaisen* asutuksen keskuudesta⁷ ammattitaitoista työvoimaa Uuraan satamaan.⁸

Heidän saha -tuotteita hakiwat ennen enemmän englantilaiset purjelaiwat, joiden lastaamisesta etenkin Uuraalaisilla urakkamiehillä silloin oli paremmat tulot, kun viime vuosina, jolloin enintään norjalaiset puulasteja noutavat, ja rahtien huokeina ollessa usein pitävät omia laiwamiehiään lastaajina, johon toimeen engelskan merimiehet eiwät puutu.⁹

Uuraan satama sai piristysruiskeen, kun viipurilaisten kauppiaiden ajama vesitiehanke, Saimaan kanava, valmistui kesällä 1854. Rakennettiin kanavan sulkuihin sopivia lotjia. Keksittiin istuttaa lotjaan höyrykone, ja pian Saimaalla puksuttikin kymmeniä tervahöyryjä. Uuras oli ennen pitkää suursatama, jonka kautta kulki suurin osa Suomen sahatavarasta ulkomaille.¹⁰

Uuraan ja varsinkin Ravansaaren rantamille kohosi kauppahuoneiden lautatarhoja. Ne olivat välttämättömiä välivarastoja sujuvan kaupankäynnin takeeksi. Uuraan merkitys korostui laivojen koon kasvaessa. Viipuri-väylän mataluus vaikeutti täysien lautalastien vientiä kaupungista käsin. Viipurin vajaita lasteja täydennettiin Uuraassa, minkä lisäksi painolastissa saapuneet alukset ottivat sieltä koko lastinsa. Uuraan satama tarjosi työtä lautatarhoilla ja laivanlastauksessa. Samoja lautoja ja lankkuja siirreltiin moneen otteeseen hartiavoimin. Työtä riitti ja sen tekijöitä tarvittiin yhä enenevässä määrin. Uuraansalmen rantamat olivat muuttovoittoista seutua. Työväen töllejä kohosi tiheään tahtiin sekä Uuraaseen että Ravansaarelle, satamaseudun *ydinalueelle*. Henkikirjoittajan mukaan töllien asukkaat olivat mäkitupalaisia.

Ydinalueen työväestö ei ehtinyt kiireisenä kesän ja alkusyksyn laivauskautena hoitelemaan kaikkea työtä lautatarhoissa ja lastauksessa. Tarvittavaa lisätyövoimaa saatiin sekä ydinaluetta ympäröivistä kylistä että kauempaa, Kannakselta aina Terijokea myöten ja Saimaalta Joensuusta saakka. Lähikylistä tulittiin jalkaisin tai soutamalla. Kauempaa tulijat yöpyivät arkisin Uuraassa ja kauimmaisat kortteerasivat koko laivauskauten sataman liepeillä. Ydinalueen asukkailla nämä olivat ”syrstästä tulijoita”, ”ulkopuolisia”. Ulkopuoliset tulivat ”uurastoihin” vuosi ja sukupolvi toisensa jälkeen.

- 6 Petri Ruuskanen, *Sosiaalinen pääoma: Käsitteet, suuntaukset ja mekanismit* (Helsinki: Valtion taloudellinen tutkimuskeskus, 2001), 7–34; Kaj Ilmonen, ”Sosiaalinen pääoma: Käsite ja sen ongelmallisuus,” teoksessa *Sosiaalinen pääoma ja luottamus* (Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 2000), 9–28;
- 7 *Kuljetustyoiläisten Historia Vuoteen 1970* (Helsinki: Kuljetustyoitekiijäin opintosäätiö, 1986), 21–24. Satamatyöläiset olivat yleensä ”työnhaussa kuljeksivaa kansaa, jonka oli pannut liikkeelle elinolojen kurjistuminen”, tavallisesti vuosittain vaihtuvaa, maaseudun maatonta liikkäväestöä.
- 8 K. A. Lavonius, *Suomen Lastauttajain Liitto 1906–1956* (Rauma: s.n., 1956), 9.
- 9 ”Uuraasta,” *Ilmarinen*, 7.2.1882, 1.
- 10 Jyrki Paaskoski, *Viipuriin ja maailmalle: Saimaan kanavan historia* (Helsingissä: Otava, 2002), 7–184; Erkki Riimäla, *Meren, kanavan ja laivojen Viipuri* (S.l.: Suomen laivahistoriallinen yhdistys, 1991), 43, 59–64, 123–131, 137–145.

Stuubarit ja stuuvari-instituutio

Vilkastunut satamatoiminta näkyi työväestön kasvuna sekä ydinalueella että lähialueen kylissä. Vuonna 1865 Uuraan ja Ravansaaren 559 henkilöstä jo 63 prosenttia kuului työväkeen. Uutena ammattinimikkeenä esiintyivät *stuuubarit*. Ensimmäinen stuuvari oli ruotsalainen merimies, laivatimpuri Johan Hedlund (1794–1867), joka vuonna 1823 nai luotsintyttären Eva Muurosen (1800–1878) ja kotiutui ravansaarelaiseksi. Kaikkiaan stuuvariteita on löytynyt eri lähteistä – henkikirjoista, papinkirjoista ja sanomalehdistä – vuosilta 1850–1915 yhteensä 67.¹¹

Kun laivaväki ei enää osallistunut lastaukseen, istutettiin stuuubarit opastavan laivaväen tilalle. Ensimmäiset stuuubarit olivat itsekin entisinä merimiehinä asiantuntijoita, joiden vastuulla oli sahatavaran oikeaoppinen lastaaminen. He johtivat lastaajien eli urakkamiesten toimintaa itse työhön osallistuen, kirjaimellisesti kädestä pitäen opastamalla. Uuraassa kehittyi omintakeinen, sahatavaran vientiin erikoistunut, stuuvari-keskeinen vientiorganisaatio, joka oli käytössä kaikissa Uuraassa toimivissa kauppahuoneissa. Niillä oli Uuraassa edustajansa hoitamassa käytännön asioita – esimerkiksi kirjuri, lautatarhanhoitaja tai isännöitsijä.

Stuuubarit olivat eliittiyöläisiä, mikä näkyi palkkausperusteissa. Jokainen laivaan lastattu sahatavarastandartti tuotti tietyn ennalta sovitun rahamäärän, mikä merkitsi sitä, että stuuubarit nousivat erityisasemaan paitsi työssä niin myös arkielämässä. Lisää arvostusta tuli läheisistä perhe- ja sukulaisuussuhteista arvostettuun luotsikuntaan. Sukuverkostoja syntyi avioliittojen myötä ydinalueen lisäksi myös Viipurinlahden kummankin rannan kyliin.

Ammatillisesti Uuraan stuuubarit muodostivat yhteisin pelisäännöin toimivan stuuvari-instituution. Muissa satamissa stuuvari tarkoitti yksityisyrittäjänä, lastauttajana toimivaa henkilöä, jolla oli palveluksessaan joukko lastausväkeä. Näissä satamissa stuuubarit kilpailivat keskenään laivojen lastauksista ja lossauksista.¹² Uuraassa stuuubarit olivat kukin kauppahuoneensa kirjoissa ja lastaus tapahtui heidän valvonnassaan yhtäläisin toimintatavoin, mikä konkretisoitui samanlaisena urakkahinnoitteluna sekä takasi lastausväen tasavertaisen kohtelun ja samalla työrauhan satamassa. Stuuvari-instituutio mukautui ajan haasteisiin. Kauppahuoneet vaihtuivat. Tapahtui konkurssseja, ja uudet yrittäjät astuivat tilalle.¹³ Euroopan kauppapolitiikassa siirryttiin merkantilismista vapaampaan talouspolitiikkaan. Valtioiden suojatullit

Uuraan sataman vientiorganisaatio



Kaavio 1.

11 Asiakirjojen perusteella vaikuttaa siltä, että viranomaisten oli vaikea löytää sopivaa nimeä stuuvarille: Brådernstagaren, Brådertgifvaren, EnkomStufvaren, Laivanlastaaja, Laiva-stuuvari, Lastaaja, Skeppsstufvaren, Stafvaren, Stasvaren, Sterfv, Stufvare, Stufvaren, Stufvares, Stusvaren, Stuuvari, Stuuvari, Tuusp, Tuuvaja ja Tuuvari. Lisäksi sanomalehdissä heitä kutsuttiin työnjohtajiksi ja päällysmiehiksi.

12 Ulla Heino, *Idylliä ja tehokkuutta 1875–2000* (Rauma: Rauman kaupunki, 2002), 31–33; Aina Lähteenoja, Osk. Pulkkinen ja Werner Hacklin, *Reposaaren historia* (Helsinki: s.n., 1942), 191, 192, 268, 269.

13 ”Myyty puutawarawarasto,” *Ilmarinen*, 8.11.1887, 2. Uutinen kertoo, että Rosenius & Sesemann’n konkurssissa lautatarhan osti Hackman & Co.

poistuivat.¹⁴ Merenkulussa siirryttiin vaihteittain uusiin laivatyyppeihin¹⁵. Rahtihöyrylaivat yleistyivät 1800-luvun lopulla.¹⁶

Laivojen kulku nopeutui, mikä johti eneneviin vaatimuksiin ripeästä lastauksesta, jotta satamassaoloaika saataisiin mahdollisimman lyhyeksi. Lastaustyö itsessään muuttuikin purjelaivojen aikaan hartiavoimin tehdystä, hitaasti etenevästä ”pistämällä” lastauksesta höyrylaivojen koneavusteiseen lastaukseen.¹⁷ Lisäksi maailmanmarkkinoiden suhdanteet vaihtelivat, mikä näkyi lastattavien laivojen määrissä.

Uuraan viisi

Uuraan satamassa kauppahuoneet hoitivat vuosikymmeniä lastauksen ”omalla väellään”. Lastaajat tekivät keväällä työsopimuksen tietyn kauppahuoneen kanssa. He olivat nimellisesti kauppahuoneen kirjoilla ja hakivat ”tilipussinsa” sen konttorista.

Laiwat tosin maksavat omat työntekijänsä. Mutta niinkuin tiedetään, täällä on tapana että sen kauppatalon konttoorista jolta laiwa lastaa otetaan päällysmieheltä (stuuvari) laiwan lastaus, sekä määrätään työmiehet ja maksetaan heille palkka, joten konttorit tulevat olemaan välittäjinä työ- ja päällysmiesten välillä. Kansan joukossa tosin liikkuu huhuja, että laiwoilta otetaan paljon korkeampi maksu työpalkkoiksi, kun mitä miehille työstä maksetaan.¹⁸

Raha tilipussiin tuli laivan maksamasta lastauspalkkiosta kaaviossa 2 esitetyllä tavalla: Laivan kapteeni suoritti kauppahuoneelle palkkion (kohta 1.). Kauppahuoneet määrittivät keskinäisellä sopimuksellaan vuosittaisen ”lastaustaksan” eli paljonko lastaussakille laivausurakasta maksettiin (kohta 4.). Urakkahinta perustui lastattavan sahatavaran määrään standardeina ja yhtä standardia kohti määrättyä hintana, joka jaettiin siten, että stuuvari sai ”päältä” määräosuuden (kohta 2.). Jäljelle jääneet rahat jaettiin muun lastaus-sakin kesken (kohta 3.). Laivauspalkkio oli suurempi kuin maksettu urakkahinta, ja erotuksen kauppahuoneet pitivät välityspalkkionaan.

Kauppahuoneet eivät olleet keskenään kilpailevia lastausfirmoja.¹⁹ Käytännössä ne toimivat vain lastausurakoiden välittäjinä.²⁰ Purjeitten aikakaudella ja pitkän laskusuhdanteen vallitessa 1800-luvulla oli kauppahuoneille edullista hoitaa sahatavaraa noutavan aluksen lastaus omalla työväellään siirrellen sitä tarpeen mukaan lautatarha- tai lastaus-työhön. Työväki oli vientirytyksen nimissä ja leivissä. Kun vienti sittemmin vuosisadan lopulla vilkastui, vaati lastaustoiminta yksinomaan siihen erikoistuneen työvoiman, stuuvarien johtamat lastaussakit, jotka olivat tietyn kauppahuoneen nimissä mutta ulkomaan ostajan leivissä. Heidän vuosiansionsa koostui

14 Sakari Heikkinen, *Suomeen ja maailmalle: Tullilaitoksen historia* (Helsinki: Tullihallitus, 1994), 245. Kauppavapauden periaate toteutettiin Suomessa lopullisesti vuoden 1879 elinkeinoasetuksella.

15 Hannu Kujanen, Suomen kauppalaivaston purjealus-kannan kehitys autonomian kauden lopulta 1874–1916,” teoksessa *Työ tekijäänsä kiittää: Pentti Virrankoski 60 vuotta 20.6.1989* (Turku: Turun historiallinen yhdistys ja Eero Kuparinen, 1989), 164–175; Yrjö Kaukiainen, *Ulos maailmaan!: Suomalaisen merenkulun historia* (Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2008), 258–261. Laivojen miehistöt pienenevät, rahti-markkinoiden kiristymisen vaati rationalisointia.

16 Asiantilaa käsittelivät tuolloin useat sanomalehdet kirjoituksissaan.

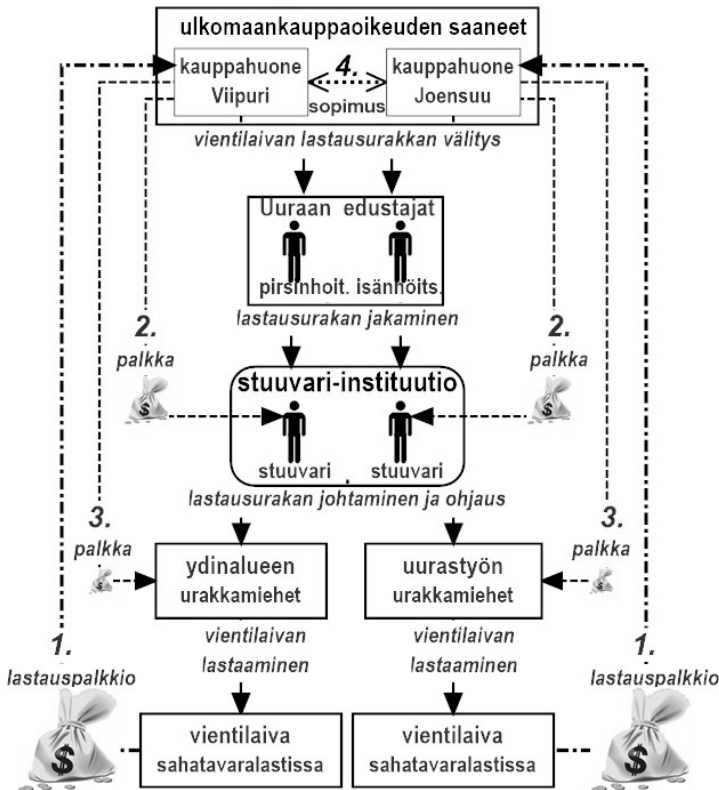
17 Pistolastauksessa pienehkö purjelaivan perään tehdystä luukusta työnnettiin laudat ja lankut yksitellen ruumaan. Höyrylaivalla laudat ja lankut nostettiin proomusta höyryn voimalla taakkana ja laskettiin ruumaan, jossa taakka purettiin ja useampi mies kiikkutti lautoja paikoilleen. Työ kävi joutuisasti verrattuna pistämiseen.

18 ”Uuraasta,” *Wiipurin Sanomat*, 16.11.1886, 2–3.

19 Kosonen, ”Historiankirjoituksen vinoumat,” 212–214.

20 *Suomen keskuskauppakamarin tiedonantoja*, 1.2.1929, 5.

"Uraan viisi" eli Uraan sataman lastauskulttuuri, ytimenä stuuvari -instituutio



Kaavio 2. Kahden kauppahuoneen esimerkkiin pelkistetty kaavio Uraan sataman lastauskulttuurista. Vientiorganisaation vaiheet eli työn kulku ja niiden keskinäinen riippuvuus on esitetty yhtenäisellä viivalla (nuolella) ylhäältä alaspäin. Rahavirrat ovat katkoviivaesityksenä. Stuuvarin palkkio oli 3–4 kertaa suurempi kuin urakkamiehen.

yksinomaan laivaurakoista, vaikka ”tilipussi” noudettiinkin kauppahuoneen konttorista.

Kummallista lakkoilua

Kesällä 1879 tapahtui Uraassa jotain ennen kuulumatonta. Siellä ”wikuroitiin” eli lakkoiltiin.

Wikuroimista työnteosta. Noin 70 paikalle työmiehiä Uraasta erään tämän kaupungin suurimpien kauppatalojen laiwain lastauksessa ovat viime maanantaina seisauttaneet työntekonsa, vaatimalla työpalkan lisäystä, mutta ovat jo

toisena päivänä jälleen menneet työhön, kun huomasiivat että kauppatalo sai helposti toisia miehiä sijaan, joista nykysenä ahtaana aikana ei olekaan puutosta. Tuohon kehnoon yritykseen oli heitä houkutellet se seikka, että Joensuun firmat Uraasta olivat luultavasti jonkun satunnaisen kiireen tähden vähän lisänneet työpalkkoja.²¹

Uraassa selityksenä lakkoiluun voisi olla työyhteisön yhtenäisyys eli yhteisöllisyys työnantajansa huonoa palkkapolitiikkaa vastaan, kuten kävi Hallan sahoilla vuonna 1898.²²

21 ”Wikuroimista työnteosta,” *Ilmarinen*, 19.7.1879, 1.

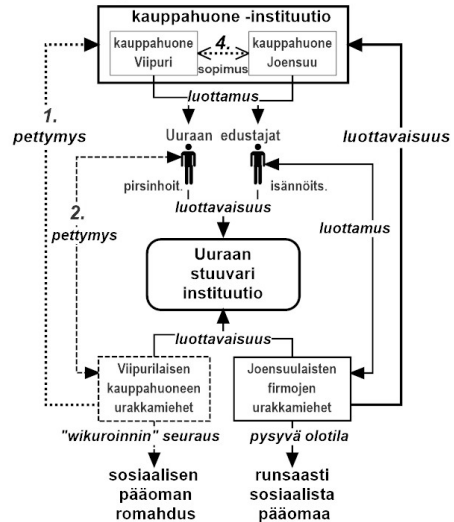
Mutta yhteisöllisyys ei selitä, miksi lakkoilun kohteena oli oma kauppahuone. Palkkauksesta syntyi riitaa, mikä itse asiassa ei ollut kummankaan osapuolen syytä.

Miksi *toisen* kauppahuoneen palkkojen korotus laukaisi ”wikuroimisen” omaa kauppahuonetta vastaan? Uraan lastauskulttuuri kehittyi näköisekseen vuosikymmenten kuluessa. ”Wikurointi” sai alkunsa luottamuksen pettäessä eli Viipurin kauppahuoneen urakkamiesten tuntiessa tullessa huijatuiksi. He olivat uskoneet vuotuista kontrahtia tehdessään palkkansa standardia kohti yhtä suureksi muiden kauppahuoneiden palveluksessa olleiden urakkamiesten palkkojen kanssa. Nyt heitä ei kohdeltu reilusti!

”Wikuroivat” urakkamiehet vaativat tasa-ikäistä kohtelua palkan suhteen. Kun tähän ei suostuttu, miehet vihapäissään ensin kieltäytyivät työnteosta mutta ottivat sitten kiltisti ”lusikan käteensä”, kun työ uhkasi tykkäänään loppua. Kauppahuoneen näkökannalta katsottuna wikurointi oli sopimusrikkomus. Työläiset olivat kukin tehneet kontrahdin Uraan edustajan kanssa ja sitoutuneet työhön tietyin palkkaeduin. Jos työ ei maistuisi, niin kauppahuone tarjoaisi lastausta niille, joita palkkatarjous tyydyttäisi. Tilanne on tiivistetty kaaviossa 3, jossa kuvataan kaavion 2 toimijoiden suhtautumista tilanteeseen luottamuksen ja luottavaisuuden näkökulmista.

”Mutta owat jo toisena päivänä jälleen menneet työhön”, totesi Ilmarinen edellä referoidussa uutisessaan ”wikuroinnista”. Työhön paluu ei kuitenkaan ollut näin yksinkertaista. Työkontrahtia oli työväen taholta rikottu. Miksi kauppatalo otti heidät takaisin? Vastaus pohjautuu valta-asemaan ja vallankäyttöön.

Viipurilaisen kauppahuoneen lastaajien ”wikurointi” sosiaalinen pääoma -käsitteen avulla tulkittuna.



Kaavio 3. Uraan lastauskulttuurin toimijoiden sosiaaliset suhteet luottamus- ja luottavaisuus -käsitteiden avulla havainnollistettuna ”Wikurointi” tilanteessa.

Taloudellista toimintaa harjoittavassa organisaatiossa valta-asemalla ja vallankäytöllä on keskeinen merkitys toiminnan sujuvuuden kannalta. Vallankäyttö ja luottamussuhteet kietoutuvat toisiinsa ja siirtyvät ryhmätasolle, kuten oli asianlaita Uraassa kauppahuoneiden, stuuvari-instituution ja urakkasakkien välisissä suhteissa. Institutionaalinen auktoriteettisuhte nojasi Uraassa sovittuihin palkkausperusteisiin ja vahvisti siten toimijoiden välistä luottamussuhdetta ja korosti keskeisen stuuvari-instituution merkitystä.²³

Kaaviossa 2 toimijoiden väliset, työn kulkua osoittavat, ylhäältä alaspäin johtavat nuolet kuvaavat myös valtasuhteita. Kauppatalot olivat haalineet itselleen oikeuden välittää lastausurakoita lastaajille. Viipurin kauppahuoneen

22 Risto Reuna, ”Kuinka käsitys ammattiyhdistyksestä kiteytyi,?” teoksessa *Arki ja murros: Tutkielmia keisari-ajan lopun Suomesta*, toim. Matti Peltonen, Yrjö Kaukiainen ja Hannu Soikkanen (Helsinki: Suomen historiallinen seura, 1990), 228.

23 Kaj Ilmonen, *Luottamuksesta kiinni: Ammattiyhdistysliike ja työorganisaation suorituskyky* (Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 1998), 50–52.



Miehiä kantamassa puulastia Uuraan satamassa 1920-luvulla. Kuva: Wiipuri-Yhdistys.

vallankäyttö oli delegoitu Uuraan edustajalle, pirsinhoitajalle, joka saattoi antaa urakan valitsemalleen stuuvarin johtamalle lastaussakille. ”Wikurointia” käsittelevän uutisen toteamus siitä, että kauppatalo saa helposti uusia miehiä ”wikuroivien” tilalle, kertoo pirsinhoitajan uhkauksesta, pyrkimyksestä käyttää valtaa.

Sopu kuitenkin syntyi työmiesten palatesa töihin. Työn sujuvuuden takia oli kauppahuoneelle nähtävästi edullisempaa ”armahtaa” tuttua sakkia kuin vaihtaa työväkeä.

Työväkeä kohtaan tapaus herätti laajaa, paheksunnan sävyistä uutisointia kotimaan porvarillisessa lehdistössä. Kauppahuoneitten kannalta Uuraan lastaajien keskuudessa syntynyt häiriö saattoi pahimmillaan rampauttaa sataman lastauskulttuuria, vaikuttaa negatiivisesti kauppahuoneiden maineeseen ostajien keskuudessa ja heikentää toimintamah-

dollisuuksia viranomaisten kanssa. Ratkaisu, miesten ottaminen takaisin töihin, sai uutiset loppumaan ja rauhoitti tulehtunutta tilannetta satamassa. Se myös kohensi urakkamiesten pohjamutiin valunutta luottamuksen ja luotavuisuuden tunnetta. Stuuvari-instituutiota ei jupakka suoranaisesti koskenut. Viipurin kauppahuoneen oman, luotettavaksi koetun stuuvarin johdolla urakkamiesten paluu entisiin hommiin oli kuitenkin helpompaa. Epäluulo Viipurin kauppahuoneen ”syntipukkia”, pirsinhoitajaa kohtaan alkoi lientyä, ja lastaamisessa päästiin palamaan tavanomaiseen päiväjärjestykseen.

Uuraan sataman valtasuhteet voidaan tiivistää kahteen käsitteeseen, *päätösvaltaan* ja *toimivaltaan*. Päätösvaltan haltijalla oli mahdollisuus kontrolloida lastausurakoita, sitä ”mitä tehdään”. Päätösvaltaa olivat perintei-

sesti käyttäneet vientitoimintaa harjoittavat kauppahuoneet välittäessään vientilajojensa lastauksen nimissään toimineille, stuuvarien johtamille lastaussakeille. Toimivaltaa, sitä ”miten tehdään”, käyttivät stuuvarit johtaessaan lastaussakkeja. Yhteiset pelisäännöt tiivistyivät stuuvari-instituutiossa ja konkretisoituivat urakkamiesten yhdenvertaisissa palkkausperusteissa.

Koko jupakka vaikuttaa kuitenkin vain pieneltä ”kauneusvirheeltä” suhteessa Viipurin sahatavaran kokonaisvientiin. Se oli pieni särö Uraan perinteisessä lastauskulttuurissa, mutta kuitenkin osoitus sen muutosherkyydestä toimijoiden vakiintuneissa sosiaalisissa suhteissa.

Wilhelm Myllerin²⁴ hukkumista ja oikeudenkäyntiä käsittelevissä lehtiartikkeleissa hänen ammatikseen mainittiin työmies²⁵, lihakauppias²⁶ ja stufvaren²⁷. Ilmeisesti hän oli toimelias mies, joka lastaustyöhön kyllästyneenä ryhtyi ensin välittäjäksi talonpoikien lihakaupassa satamassa käyneille aluksille, sitten lastauttajaksi, omatoimiseksi ”stuuvariksi”. Satama työllisti lastaajia vaihtelevasti. Toisinaan laivoja oli ruuhkaksi asti, kun taas lastaajista oli pulaa. Niinpä Myller huomasi tilaisuutensa ansaita toimeentuloa organisoimalla tilapäisiä lastaussakkeja.

Myller rikkoi kuitenkin kirjoittamattomia sääntöjä ja tunki Pietari Kivistön reviiirille. Hubbart & Co:n lastia noutamaan tullut laiva antoi lastausurakan Myllerille eikä Kivistöl-

le, kauppahuoneen omalle stuuvarille. Koko vakiintunut toimintatapa, kauppahuoneitten stuuvarien yksinoikeutenaan pitämä toimintavalta, joutui uhatuksi. Häiriö toimintavallassa poistui häirikön poistumisen myötä parin vuoden päästä, Uraan rettelöissä, toimintavalta karkaisi kokonaan stuuvarien käsistä.

Uraan rettelöt,

kesän 1896 valtakunnallinen uutisaihe

Kevään aluksi kuultiin Uuraassa järjestyttävä uutinen. Kauppahuoneet eivät palkkaisikaan enää lastausväkeä. Heti perään eräs kauppiasista, Carl Rosenius, ilmoitti ottavansa koko Uraan sataman lastaustoiminnan hoitoonsa. Osa stuuvareista ja urakkamiehistä yhdisti voimansa ja perusti Uraan työväen yhdistyksen (UTY).²⁸ Tarkoitus oli kilpailla Roseniuksen kanssa lastausurakoista. Lopulta kilpailijoita oli kolme, kun leikkiin ilmoitautui myös yllitullitarkastaja E. Jakobsson.²⁹

Kun kauppahuoneet vetäytyivät lastausurakoiden välitystoiminnasta, jäi päätösvaltaan Uraan satamassa valtatyhjiö, jonka kesän tultua täyttivät sahatavaraa noutamaan tulneiden laivojen kapteenit. Heidän tarjoamistaan urakoista ja samalla toimivallasta käytiin keskinäistä kilpailua kolmen tarjokkaan kesken. Yhteisesti sovittujen pelisääntöjen puuttuessa tilanteet ryöstäytyivät monesti käsirysyiksi, joita myöhemmin puitiin oikeudessa.³⁰

Stuuvarien joukossa vallitsi hämmennys ja neuvottomuus.³¹ Olemisen ja elämisen kivi-

24 Wilhelm Henrichsson Myller (1843–1893) oli helsinkiläisen räätälin poika, joka avioitui vuonna 1867 uuraalaisen Helena Alexanderintytär Ahokkaan kanssa. Perhe asui Ravansaarella, ja henkikirjoittajan mukaan Wilhelm oli ammatiltaan työmies.

25 *Wiipurin Sanomat*, 23.9.1893, 2; *Östra Finland*, 17.3.1894, 3.

26 *Wiipuri*, 18.5.1894, 4; *Östra Finland*, 18.5.1894, 3.

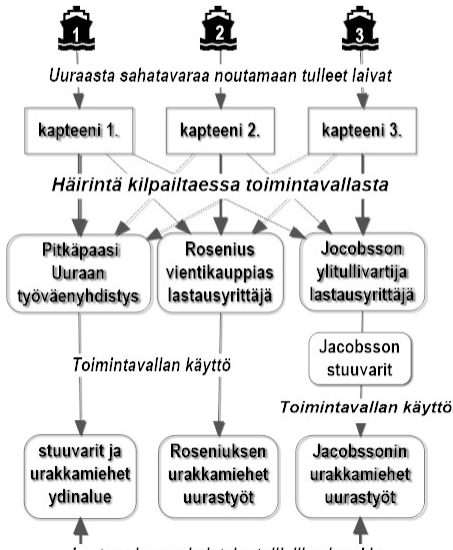
27 *Östra Finland*, 2.8.1894, 2.

28 ”Uuraasta,” *Wiipuri*, 3.4.1896, 3; ”Uraan työväenyhdistys,” *Wiipurin Sanomat*, 13.4.1896, 1.

29 ”Uuraasta,” *Wiipurin Sanomat*, 5.5.1896, 3. Artikkelissa tilannetta kummeksuu nimimerkki J. Topianpoika: ”Onko oikein ja kohtuullista, että tulliwirkamies ottaa itselleen sellaisen toimen kuin laiwain lastauksen ja lossauksen, eikä hänen pitäisi olla tämmöisestä syrjätoimesta vapaa?”

30 ”Oikeus- ja poliisiasioita – Uraan rettelöt,” *Wiipuri*, 16.8.1896, 3; ”Uraan rettelöt,” *Wiipuri*, 20.10.1896, 3; ”Uraan rettelöitä,” *Wiipuri*, 20.12.1896, 3; ”Uraan rettelöt,” *Wiipuri*, 26.1.1897, 4; ”Tuomio Uraan rettelöistä,” *Wiipuri*, 31.1.1897, 4; ”Uraan juttu päättynyt,” *Wiipuri*, 09.1.1898, 3; ”Utslag,” *Wiborgsbladet*, 31.1.1897, 3.

Uuraan työväenyhdistyksen ja kahden yksityisen laivausyrityksen keskinäinen kilpailu sahatavaran lastauksessa v. 1896.



Kaavio 4. Päätösvalta lastausurakoista oli vientilaivojen kapteeneilla, jotka kilpailuttivat kolmea lastauksen toimintavaltaa tavoittelevaa organisaatiota, Uuraan työväen yhdistystä, kauppias Roseniusta ja ylitullivartija Jakobssonia. Nuolet kuvaavat toiminnan kulkua.

jalka, luottavaisuusuhde kauppahuoneisiin oli murskattu. Entinen, stuuvarikeskeinen toimintatapa oli menettänyt merkityksensä.

Jacobssonin palvelukseen pestautuneet stuuvarit, Juhana ja Pietari Kivistö pyrkivät palauttamaan hiipuneen sosiaalisen asemansa

entistä toimintamallia soveltaen. (vrt. kaavio 4).³² He etsivät Jakobssonista uutta ”kivijalkaa”, jolle he voisivat rakentaa tulevaisuuttaan.

Lähdeaineistossa on niukalti tietoa Roseniuksen lastausorganisaatiosta.³³ Oikeudenkäynnin pöytäkirjoista ilmenee, että UTY:n urakkamiehet olivat ydinalueelta ja Jacobssonin sekä Roseniuksen urakkamiehet uurastyöläisiä.³⁴ Lastauskaudella 1896 Uuraasta lähti puutavaralastissa 98 alusta, joista 21 oli Roseniuksen aluksia. Hän lastasi omat aluksensa, joten kilpailtavaksi jäi 77 laivaa.

Perustamisvaiheessa Uuraan työväen yhdistys sai ”wrightiläiset säännöt” Viipurin työväen yhdistyksen malliin.³⁵ Näin saatiin toiminnalle venäläisten viranomaisten pikainen hyväksyntä.³⁶ Työväenyhdistyksessä (UTY) toimintavalta oli urakkamiesten johtamalla johtokunnalla.³⁷ Entisestä sosiaalisesta valtasemastaan eksyksiin joutuneiden stuuvarien tukena oli kuitenkin heidän ammattiosaimisensa. Pitkä yhteinen työhistoria lähensi UTY:n stuuvaria ja urakkamiehiä kilpailun tuoksinassa. Keskinäinen luottamus lisääntyi ja lastaushommat alkoivat luistaa muuttuneissa oloissakin sutjakkaasti.³⁸ Paluu entisen stuuvari-instituution kaltaiseen tilanteeseen, jossa stuuvarit yksinomaan vastaisivat toimintavallasta, olisi kuitenkin vaatinut enemmän aikaa, eikä kilpailu sitä suonut. Mutta tilanne muuttui onnekaasti keväällä 1897. Kauppa-

31 ”Muutama sana työväenyhdistykselle Uuraassa,” *Wiipuri*, 3.6.1896, 3.

32 ”Työmieskahakka Uuraassa,” *Wiipuri*, 17.6.1896, 2; ”Uuraan rettelöt,” *Wiipuri*, 30.9.1896, 3. Tullisillan mellakka puhkesi, kun Porkansaaren uurastyöläiset pyysivät paria tuttua UTY:n kirjoissa olevaa stuuvaria mukaansa Jacobssonin saaman lastausurakan johtamiseen ja UTY:n miehet tulivat peräämään tätä stuuvarien ”lipsumista”. Vaaliessaan vanhaa luottamussuhdettaan urakkamiehiinsä nämä stuuvarit pettivät UTY:n väen luottamuksen. Sovittamaton ristiriita johti tappeluun ja raastupaan.

33 ”Uuraasta kirjoitetaan meille,” *Wiipuri*, 26.6.1896, 2. Artikkelin mukaan kauppias Rosenius toi Porista saakka noin parikymmentä miestä laivojaan lastaamaan.

34 Kosonen, ”Oman onnensa,” 21.

35 ”Wiipurin Työväenyhdistyksen säännöt,” *Wiipurin Sanomat*, 17.4.1888; ”Wiipurin Työväenyhdistyksen säännöt,” *Wiipurin Sanomat*, 18.4.1888 2; ”Hra V. Wright’in työväen ohjelma,” *Wiipurin Sanomat*, 30.4.1893, 2.

36 ”Wahvistettuja sääntöjä,” *Wiipuri*, 7.7.1896.

37 Merikapteeni J. Pitkäpaasi oli palkattu neuvottelemaan laivojen kapteenien kanssa urakoista.

38 ”Kiihkeää kilpailua,” *Wiipurin Sanomat*, 24.7.1897, 3.

huoneet, jotka olivat edellisvuonna lytänneet stuuvari-instituution, antoivat stuuvarille uuden tilaisuuden riviensä kokoamiseen.

Päätösvalta takaisin kauppahuoneille ja toimintavalta UTY:n stuuvarille

Rosenius turvautui laivauskauden päätyttyä järeämpiin keinoihin. Hän pudotti Jacobssonin leikistä syyttäen tätä oikeusteitse virkansa väärinkäytöstä.³⁹ Samaa hän yritti myös työväenyhdistyksen suhteen, mutta oikeus totesi, että rettelöihin syyppinä olivat yksittäiset yhdistyksen jäsenet eikä yhdistys sinänsä. Lisäksi Rosenius vaati venäläistä sotaväkeä Uuraaseen. Tämä ”rauhanturvaoperaatio” oli liikaa sekä ydinalueen asukkaille että sataman muille toimijoille. Asia raukesi yleiseen vastustukseen.⁴⁰

”Vanhat kauppahuoneet” ottivat tilanteen haltuunsa ja tekivät keväällä 1897 työväenyhdistykselle ehdotuksen yhteistyöstä. Sen ydin oli kahden organisaation, kauppahuoneitten perustaman vientiyhtiön ja työväenyhdistyksen välinen sopimus, jonka perusteella vientiyhtiö välittäisi jäsentensä lastausurakat työväenyhdistykselle. Lastauspalkkioista vähennettäisiin työpalkat sekä muut kulut ja voitto jaettaisiin puoliksi vientiyhtiön ja työväenyhdistyksen kesken.⁴¹ Keskinäiset päätös- ja toimintavaltasuhteet olivat nyt kahden paikallisen toimijan sopimuksin vahvistettuja. Vuosittain uusittava sopimus vientiyhtiön ja työväenyhdistyksen välillä lisäsi organisaatioiden luotettavuutta paikkakunnalla. Tulevaisuus näytti valoisammalta. Samaa eivät välttämättä kuitenkaan kokeneet uurastyöläiset,

joita ei huolitettu työväenyhdistykseen. Ydinalueen urakkamiehet olivat etuoikeutettuja työhön. Uurastyöläisiä palkattiin, jos töitä riitti. Vuosien vieressä työväenyhdistyksestä tuli ulkopuolisilta suljettu, stuuvarien johtama lastausorganisaatio, jota kutsuttiin kuvaavasti ”stuuvariyhdistykseksi”. Stuuvarit olivat jälleen ottaneet Uuraan sataman toimintavallan haltuunsa. Näin toimittiin vuosikaudet, kunnes...

Wallin valtausyritys

Keväällä 1904 toistui vuodelta 1896 tuttu episodi. Kauppahuoneiden vientiyhtiö ei enää uudistanut lastausurakoiden välityssopimusta Uuraan työväen yhdistyksen kanssa. Satamaan ilmaantui yllättäen porilaisen merikapteeni Wallin perustama Walli & Co -niminen laivausyritys, joka houkutteli työväenyhdistyksen väkeä palvelukseensa. Vaatimuksena oli henkilökohtaisen työsopimuksen solmiminen. Paikkakuntalaisiin suunnattu värväys meni myttyyn, ja Walli joutui palkkaamaan työväkensä Porista. Lastauksen toimintavallasta syntyi mittelö kuten vuonna 1896.⁴²

Työväenyhdistyksessä oli vuosien saatossa kehittynyt luja luottamus stuuvarien ja urakkamiesten kesken. Wallilla oli vastassaan yhtenäinen ja päämäärästään tietoinen lastajajoukko, jolla oli ydinalueen asukkaiden tuki takanaan. Wallin väelle ei annettu kortteeria eikä myyty elintarvikkeita. Työväenyhdistys kokeili uutta taktiikkaa. Virkavalta koetettiin saada myönteiseksi omalle asialle.⁴³ Kun se ei onnistunut, lähdettiin mittelöön, joka ennen pitkää sai väkivaltaisia piirteitä.⁴⁴ Kesällä Walli

39 ”Tullijuttu,” *Wiipuri*, 21.2.1897, 3; ”Tullirikosjuttu,” *Wiipuri*, 12.11.1899, 3. Kanne raukesi, mutta Jacobssonin kohdalta liian myöhään.

40 ”Uuraan rettelöt,” *Wiipuri*, 15.11.1896, 3; ”Hyljätty pyyntö,” *Wiipuri*, 27.11.1896, 2; ”Uuraan rettelöt,” *Wiipuri*, 4.12.1896, 2; ”Uuraan rettelöt,” *Wiipurin Sanomat*, 6.11.1896, 2.

41 ”Uusi lastausyhtiö tekeillä Uuraassa,” *Wiipuri*, 9.2.1897, 2; ”Warustuksia Uuraassa kesäkaudeksi,” *Wiipurin Sanomat*, 10.2.1897, 3; ”Uuraan työväen työansiot,” *Työmies*, 20.2.1897, 2.

42 ”Uuraan työväestölle,” *Työmies*, 7.6.1904, 2.

43 ”Laiwainlastaus Uuraassa,” *Wiipuri*, 7.6.1904, 2.

44 ”Uuraassa hätä ovella,” *Karjala*, 10.6.1904, 1; ”Uuraan rettelöitä,” *Wiipurin Sanomat: Supistus*, 30.7.1904, 2; ”Uuraan rettelöt,” *Wiipurin Sanomat: Supistus*, 19.10.1904, 3.

sairastui ja joutui sairaalaan. Konttoripäällikkö August Duncker otti johdon käsiinsä, mutta häntä ammuttiin syksyllä, ja hänet vietiin Wallin petikaveriksi sairaalaan.⁴⁵ Walli & Co:n toiminta lopahti, ja Uuraan työväen yhdistys toimi vuodesta 1905 Uuraan sataman yksinvaltiaana. Sillä oli hallussaan sekä päätös- että toimintavalta Uuraan sataman laivauksista.

Organisaatorakenteiden muutos

Vuoden 1905 suurlakko innosti työväkeä poliittiseen järjestäytymiseen. Uuraassa tämä johti vuonna 1907 työväenyhdistyksen uudistamiseen. Aatteellinen, sosialidemokraattinen työväenliike erotettiin ammatillisesta työväenliikkeestä. Ammattiosastoja perustettiin sekä lautatarhalaisia että lastausväkeä varten. Lautatarha-ammattiosasto (S.S.T. Liitto Os. 20)⁴⁶ oli *avoim*, kuka tahansa saattoi liit-

tyä jäseneksi. Lastausammattiosasto, joka oli epävirallisen ”stuuvariyhdistyksen” perillinen, pysyi *suljettuna*. Lisäksi työväenyhdistyksessä oli erinäisiä harrastus- ja kulttuuritoimintaan liittyviä toimintoja, kuten näytelmäkerho ja torvisoittokunta.⁴⁷

Lastausammattiosaston johtokunta edusti jäsenkunnan eri osia. Puheenjohtajana oli stuuvari Janne Pirhonen ja jäseninä työmiehet Konstantin Aholainen, Wilhelm Ottonen, Konstantin Närjä, Aleksanter Ahokas, Matti Huunonen ja Heikki Immonen sekä mäkitupalainen Matti Käki, läksiäinen Antti Roslakka ja stuuvari Antti Ruotsalainen. Johtokunnassa oli stuuvareita ja työmiehiä sekä pitkään ydinalueella asuneista suvuista että vastikään työnhakuun tulleiden joukosta. Perhetaustat ja tulokkaiden synnyinseudut vaikuttivat taustalla.⁴⁸ Sosiaalista verkostoitumista oli monen

45 ”Uuraan rettelöt,” *Viipurin Sanomat: Supistus*, 19.10.1904, 3; ”Murhayritys Uuraassakin,” *Karjala*, 22.7.1905, 2.

46 *Työ*, 20.11.1906, 2. Suomen sahateollisuustyöväen liitto-osasto n:o 20 perustettiin Uuraassa 15.11.1906. Käsitys Uuraan lastaajista ja lautatarhalaisista on ollut hakusessa aiemmassa tutkimuksessa. Esim. Tapio Bergholm, ”En internationell eller en nationell organisationsmodell?,” teoksessa *Lokalt och internationellt: Dimensioner i den nordiska arbetarrörelsen och arbetarkulturen*, toim. Pauli Kettunen (Tammerfors: Sällskapet för forskning i arbetarhistoria i Finland, 2002), 53. Bergholm esittää erheellisen käsityksen Uuraan *lastaajien* osallistumisesta S.S.T.L:n perustavaan kokoukseen vuonna 1906. Väärä tieto on alun perin teoksesta Heikki Puro, *Selostus Suomen Sahateollisuustyöväen Liiton perustamisesta sekä liiton ensimmäisestä ja toisesta edustajakokouksesta* (Kotka: s.n., 1909). Kyseisen teoksen sivuilla 7–9 on luettelo S.S.T.L: perustavaan kokoukseen saapuneista liiton osastoista, joukossa Uuraan *lastaajain* osasto n:o 20 (oikein olisi ollut *lautatarhalaisen*). Väärä tieto on kulkeutunut teokseen Risto Reuna, *Puutyöläisten historia*, vol. 1, *Puutyöläisten keskitetty järjestötoiminta teollistumisen sosiaalista taustaa vasten 1800-luvulta vuoteen 1930* (Helsinki: Puutyöväen liitto, 1984) (s. 255). Reunan teos taas toimi em. Bergholmin teoksen lähteenä. Erheellinen tieto on myös artikkelissa Antti Kujala, ”Viipurin työväenliike vuosina 1899–1907,” teoksessa *Politiikan ja jännitteiden Viipuri 1880–1939*, toim. Anu Koskivirta & Aleks Mainio (Helsinki: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura, 2019). Kujala kirjoittaa sivulla 112 seuraavasti: ”Saman vuoden (1904) keväällä ja alkukesällä Viipurin työväenyhdistyksen Uuraan haaraosaston ahtaajat kääntyivät paikallisten santarmien ja kuvernööri Mjasojedovin puoleen hakeakseen tukea porilaista ahtaajarytistä J. V. Vallia vastaan. Valli kilpaili satamatyöntekijöiden osuuskunnan kanssa Uuraan satamatöistä.” Haaraosasto ei ollut vielä vuonna 1904. Se perustettiin vasta vuonna 1905. Kujala myös väittää, että tämän osaston jäsenkunta koostui lastaajista. Todellisuudessa se koostui lautatarhatyöläisistä. Kosonen, *Oman onnensa*, 34–36.

47 Pauli Kettunen, *Poliittinen liike ja sosiaalinen kollektiivisuus: Tutkimus sosialidemokratiasta ja ammattiyhdistysliikkeestä Suomessa 1918–1930* (Helsinki: Suomen historiallinen seura, 1986), 63–66.

48 Pirhosen ja Aholaisen isät olivat stuuvareita. Ravansaarelta ja Uuraasta. Ottosen isä oli uraalainen pirsinhoitaja. Närjä oli aliperämiehen poika Koivistolta, mistä myös Ahokkaan äiti tuli Uuraaseen. Huunonen oli työmiehen poika Huunonsaarelta, Immonen syntyisin Säämingistä ja Käki Viipurin pitäjän Rasalahdelta. Roslakan äiti tuli Säkkijärven Vilajoelta Suikkilaa ja Ruotsalaisen isä Iisalmelta Ravansaarelle.

suuntaista ja tasoista, mikä tiesi johtokunnalle vahvaa sosiaalista pääomaa ja sen myötä vankaa luottamusta jäsenten taholta.

Päätös- ja toimeenpanovalta Uuraan sataman laivauksista siirtyi lastausammattiosaston hallintaan. Se oli itsenäinen ”varainhankinta-koneisto”, joka toimi työväenyhdistyksen ”siipien” suojassa.

Liittyminen sos.dem. riiveihin on johtunut enempi itsesäilytysvaistosta kuin sosialidemokratian periaatteiden selvästä tuntemisesta. Eletty elämän koulu ja käyty yhteiskunnallistaloudellinen taistelu ja niistä saatu oma kokemus ja tieto, ne ne owat, jotka on Uuraan työläisille todistaneet sos.dem. hyödyn ja pätevyiden.⁴⁹

Siinä, missä aiemmin toimittiin vanhan työväenyhdistyksen wrightiläisten sääntöjen puitteissa, toimittiin nyt uuden sosialidemokraattisen työväenyhdistyksen sääntöjen mukaan.

Rahtilaivojen omistajat ottavat ohjat

Höyrylaivojen vallatessa merien rahtimarkkinat tuli laivanvarustajille tarve valvoa myös

satamien laivausta.⁵⁰ Lokakuussa 1905 koontui joukko johtavien yksityisten ahtausliikkeiden johtajia Helsingissä, minkä jälkeen perustettiin koko maan kattava laivausalan työnantajyhdistys, The Stevedores Federation of Finland – tuttavallisesti Federeissi. Se toimi Suomessa laivausalan kansainvälisen organisaation The Baltic & White Sea Conferencen työrukkasena. Satamiin haluttiin saada päätösvaltaa Federeissin tukemien yksityisten laivausyrittäjien avulla.⁵¹ Kantona kaskessa olivat Uuraan mallin mukaisesti toimivat, satamien laivausta hoitelevat työosuuskunnat. Niitä lannistettiin satama kerrallaan samalla konseptilla. Federeissi keräsi ”taistelurahaston”, jonka turvin yhdistyksen ”kätyri” haastoi työosuuskunnan laivauskilpailuun ja painoi laivausurakat kannattavuusrajan alle, kunnes työosuuskunta meni polvilleen ja joutui lupumaan toiminnastaan.⁵²

Uuraan vuoro koitti kesällä 1910. Sen lähtökohdat mittelöön olisivat voineet olla paremmatkin.⁵³ Kaiken kukkuraksi vuonna 1907 perustetun Suomen Ammattijärjestön

⁴⁹ *Työ*, 29.11.1907, 3.

⁵⁰ Oskar Tiderman, *Old Federation: Minneskrift vid Finlands Stuvareförbunds tjugugemars jubileum* (Helsingfors, s.n., 1930), 29–30. The Baltic & White Sea Conference of Copenhagen (Itämeren ja Vianan meren laivanvarustajien liitto) perustettiin vuonna 1905 valvomaan laivanvarustajain etuja rahdinkuljetuksessa. Suomea liiton hallituksessa edusti Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön johtaja Lars Krogerius.

⁵¹ Lavonius, *Suomen Lastauttajain*, 22–24. Vuonna 1907 Krogius antoi Conferencelle selostuksen Suomen satamien, ulkosatamien ja lastuspaikkojen tilanteesta: Ei suosittelaa: Uuras, Koivusaari ja Ryövälinniemi, Hamina, Uusikaarlepyy, Pietarsaari, Himanka, Raahe, Kalajoki, Piehinki, Oulu, Haukipudas, Ii, Ii-Röyttä ja Varjakka, Kemi, Kemi-Röyttä, jotka ovat *sosialistien* hallussa. Voidaan suosittelaa: a) Virolahti ja Strömman, jossa *laivaajat* hoitavat lastauksen, b) Halardsby, Kristiinankaupunki, Siipyy, Härkämäki, Kaskinen, Uusikaarlepyy, Djupstenshamn, Svinö, Kokkola, Tornio, jotka ovat *vapaiden* työntekijäin hallussa. Suositellaan: Kotka, Loviisa, Valko, Ruotsinpyhtää, Pernajan lahti, Porvoo, Helsinki, Hanko, Skogby, Lappohja, Salo, Turki, Attu, Kuitia, Levu, Naantali, Uusikaupunki, Mietoisten lahti, Pyhämaa, Rauma, Kaunissaari, Reposaaari, Anttoora, Hamnholmen, Merikarvia, Risby, Vaasa, Vaskiluoto ja Palosaari, jotka kuuluvat *Federatioon*.

⁵² Lavonius, *Suomen Lastauttajain*, 24–27.

⁵³ Vuonna 1905 satamatyöläiset olivat perustaneet Suomen Satamatyöntekijäin liiton, joka kuului vuodesta 1907 alkaen Suomen Vesiliikennetyöntekijäin liittoon ja vuodesta 1912 alkaen Suomen Kuljetustyöntekijäin liittoon. Satamatyöläisten ääni ja vaikutuskeinot vaimenivat suuren joukon keskellä. Vuonna 1906 oli muun muassa Uuraalaisten taholta esitetty satamien työosuuskuntien valtakunnallista yhteiselintä – turhaan. Tapio Bergholm, *Kovaa peliä kuljetusalalla: Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924* (Helsinki: Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto, 1988), 130–132. Uuras oli maan suurin vientisatama, mutta Satamatyöntekijöiden liiton kotipaikaksi valikoitui kuitenkin tuontisatamana tunnettu Turku, jossa paikallinen laivausyrittäjä haki ”niskalennkkiä” satamaväestä. Turun maakuntamuseo & Kari Teräs, *Turun työväenliikkeen historia*, vol. 1, *Paikallisten työmarkkinasuhteiden kausi: Ammattiyhdistykset ja työsuhteiden säätely Turussa 1880-luvulta 1950-luvulle* (Turku:

johdossa olleen puheenjohtaja Eero Haapalaisen ”yksisilmäisen”, kautskylaiseen ideologiaan perustuvan tulkinnan mukaan suljetut työosuuskunnat olisi muutettava avoimiksi ammattiosastoiksi.⁵⁴ Uuraalaiset eivät tähän suostuneet. Heillä oli kokemuseräistä tietoa, miten siinä kävisi.⁵⁵ Paha takaisku koettiin jo helmikuussa 1909, kun konttoripäällikkö Qvarnström omien keskuudesta paljastui petturiksi. Hän siirtyi uuraalaisia vahingoittavine tietoineen vastustajan leiriin ja sai johdettavakseen Viipurissa tammikuussa 1910 perustetun Ab. Federation Stewedore -nimisen, laivojen lastaus- ja lossausliikettä harjoittavan osakeyhtiön.⁵⁶ Mittelo sen kanssa alkoi heti vesien auettua keväällä 1910.⁵⁷ Baltic & White Sea Conference määräsi liiton jäsenet käyttämään vain Federeissin oman lastauttajan, Ab. Federation Stewedoren palveluksia. Päätösvalta lastauksesta oli ulkomaalaisten laivanvarustajien hallussa, ja Uuraassa sitä käyttivät laivojen kapteenit valitessaan toimintavallasta

kiisteleviä osapuolia, lastausammattiosastoa ja Federation Stewedorea, lastausten suorittajiksi – jopa vastoin Conferencen määräyksiä tai ennakkosopimusta.⁵⁸

Kuten työntekijät muissa satamissa, joutuivat uuraalaiset palkanalennuskilpailuun Federeissin rahallisesti tukeman kilpakumppanin kanssa. Uuraalaisilla oli kuitenkin valttikortti sananmukaisesti käsissään. Lastausammattiosastossa pidettiin yllä Uuraan lastauskulttuurin arvoja, huolellista ja joutuisaa lastaamista.⁵⁹ Pikavoittoihin tottunut Federeissi joutui pettymään. Se sai uuraalaisista sitkeän vastustajan. Kamppailu jatkui vuodesta toiseen, kunnes se keskeytyi vuonna 1914 ensimmäisen maailmansodan takia. Uuraalaiset olivat altavastaa-jina, mutta eivät lähimainkaan nujerrettuja. Lastausosaston lastaama sahatavara oli standardteina samaa suuruusluokkaa kuin ennen kilpailua, mutta huomattavasti kasvaneeseen vientiin nähden 30–40 prosenttia Viipurin tullipiiriin lastatusta sahatavarasta.⁶⁰

Turun maakuntamuseo, 1995), 150–156. Turkulaisilla oli täysi tekeminen omissa asioissaan, ja siksi haettiin uutta kotipaikkaa. Uuraalaisten kannalta vielä surkeammaksi sijaintipaikaksi valikoitui sisävesisatama Lahdessa, Vesijärven rannalla, missä Päijänteen puuta siirrettiin kapearaitaisen rautatien päässä olevaan vaatimattomaan Loviisan ulkosatamaan, Valkoon (Valkom). Uuraalaisten ääni ei saanut sitä painoarvoa, mikä sillä kokonsa ja valtakunnallisen merkityksensä mukaisesti olisi ollut tarpeen.

54 Bergholm, *Kovaa peliä*, 138, 139.

55 Uuraaseen oli vuoden 1905 suurlakon riehaannuttamana perustettu lautatarhatyöntekijöiden toimesta työväenyhdistyksen nimellä toimiva avoin ammattiosasto, Viipurin työväen yhdistyksen Uuraan haara -osasto. Siihen liittyi n. 500 jäsentä, ja voimansa tunnossa se esitti kauppahuoneiden lautatarhoille yhteisen työehtosopimuksen. Siinä vaadittiin muun muassa, että lautatarhoihin palkattaisiin vain työväenyhdistyksen väkeä. ”Ultimaatum” sai tilyl vastaanoton. Jos työ ei kelpaa kauppahuoneen ehdoilla, niin tilalle löytyy kyllä halukkaita. Uho loppui siihen! Yksi ja toinen liivahti tekemään yksilöllisen ”orjasopimuksen”, jossa se ”myi nahkansa” kauppahuoneen ehdoilla.

56 ”Uusia liikeyrityksiä,” *Viipurin Sanomat*, 9.9.1910, 1.

57 *Työ*, 9.6.1910, 3. ”Huomautan vielä että federeissin kanssa Uuraassa olemme päättäneet alkaa kilpailun, sillä emme voi mitenkään vielä ruweta sopimuksen tekoon sellaisen henkilön kanssa kuin Qvarnström, joka on meidän palveluksesta siirtynyt kilpailijaksi meitä vastaan. U. L. Ammattiosasto K:ta A. Pylkkänen”. Ote artikkelista ”Uuraan osaston taistelu”.

58 *Työ*, 18.10.1910, 2. ”Meidän luwallamme saa kapteeni rikkoa meidän ja The Stewedores Federation of Finland välillä olewan työ sopimuksen ja antaa työn kelle tahtoo”. Ote uutisesta ”S/S Fredhem”. Työn sai UTY:n lastausammattiosasto (vrt. seuraavaan viitteeseen).

59 *Työ*, 19.7.1910, 3. ”Höyrylaiva ’Dwidia’ lastasi kuudella winssillä 1400 std. kokonaista kymmenen päivää. Ja järjestäytyneet (lastausosasto) lastasiwat 1300 std wajaassa kuudessa päivässä waikka tawaraa ei ollut ylenäikaa saatawissakaan”. Ote artikkelista: ”Kapitalismin kuristukset Uuraassa”.

60 Suuri satamalakko vuonna 1928, Uuraan lakkotoimikunnan kirjeenvaihto, Työväen Arkisto (TA), Helsinki. Taavi Kilappa esitteli pj. E. Jokelalle 30.11.1928 stuuvari yhdistyksen toimintaa mainiten mm., että yhdistys

Uuraan lastausammattiosasto haki tukea toiminnalleen valtakunnallisella liittoutumisella. Tosipaikan tullen tämä selkänöja petti.⁶¹ Luottamus valtakunnallisiin ammattijärjestöihin romahti. Heitteille jätetyt uuraalaiset erosivat vuoden 1912 lopussa sekä Kuljetustyöväen liitosta että Suomen Ammattijärjestöstä. Vuoden 1913 Lastausosasto toimi ”villinä” ammattijärjestökentän ulkopuolella. Vuonna 1914 tilanne laillistui, kun Uuraan itsenäinen, ammattijärjestöistä riippumaton Stuuwariyhdistys sai säännöilleen kuvernöörin siunauksen.⁶² Nimi muistutti aikakaudesta, jolloin epävirallinen stuuwariyhdistys toimi naamioituna wrightiläiseksi Uuraan työväen yhdistykseksi. Silloin stuuwareita oli 22. Vuonna 1914 lukumäärä oli vähentynyt viidellä ja johtoporas koostui pelkästään työmiehistä.⁶³

Keskikesästä 1914 lähtien oltiin pääasiassa Venäjän kaupan varassa, ja Uuraan Stuuwariyhdistyksen toiminta näivettyi olemattomiin.⁶⁴ Kun taloudellinen toiminta elpyi sisällissodan jälkeen, joutui Uuraan satama yksityisten laivausyritysten haltuun, eikä

Stuuwariyhdistyksen kaltaisella työosuuskunnalla ollut asiaa niiden reviiirille. Toimintaa tosin yritettiin viritellä vuonna 1920, mutta lastausurakoitten puute lopetti touhun alkuunsa.⁶⁵ Tästedes Uuraan sataman itsenäisten ja itsepäisten stuuvarien lastaustoiminta olisi vain historiaa vanhojen sanomalehtien kätköissä. Mutta toivonkipinä paluusta eli. Suuren satamalakon aikana kesällä 1928 kävi uuraalainen Taavetti Kilappa kirjeenvaihtoa valtakunnallisen lakkotoimikunnan puheenjohtajan Edvard Jokelan kanssa ehdottaen, että Uuraan Stuuwariyhdistyksen toiminnan elvyttäminen voisi toimia tukena kamppailussa työnantajia vastaan. Jokela tyrmäsi ajatuksen. Vedoten Ruotsin ja Norjan käytäntöihin hän piti lakkoa ainoana oikeana työläisten aseena. Stuuwariyhdistyksen kilpailu työnantajien kanssa ei tullut kysymykseenkään! Haaveet jäivät haaveeksi – ikuisesti.⁶⁶

Uuraan stuuvarit – läpivalaisui

Viipurinlahden suulla sijaitseva Viipurin ulkosatama Uuras kasvoi 1800-luvulla Suomen

lastasi Uuraassa sahatavaraa 244 laivaan yht. 51 424 standarttia vuonna 1912, 267 laivaa ja 53 806 standarttia vuonna 1913 ja 101 laivaa ja 28 053 standarttia vuonna 1914 (kolmen kuukauden aikana). Näitä on verrattu Viipurin tullipiiriin kokonaisvientiin.

61 Kari Teräs, *Arjessa ja liikkeessä: Verkostonäkökulma modernisoituviin työelämän suhteisiin 1880–1920* (Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 2001), 137–139.

62 ”Wahwistettuja sääntöjä,” *Karjala lehti*, 10.2.1914, 3.

63 Vuoden 1914 henkikirjoituksessa Uuraan työväki kirjattiin mäkitupalaisina. Vuonna 1914 työskentelevien stuuwareiden lukumäärä, 17, on päätelty tutkimalla, kuinka monta alle 55-vuotiasta stuuvaria oli silloin hengissä; *Työ*, 22.01.1914, 4. Virkailijat olivat: konttoripäällikkönä kapteeni Konrad Hj. Ryysy, kassanhoitajana ja kirjanpitäjänä neiti Laina Stockmaakare, soutumiehenä Antti Rakkolainen, puheenjohtajana Mikko Mikkonen, kirjurina Antti Roslakka ja rahastonhoitajana Adam Heikkinen.

64 Hannu Soikkanen, *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia* (Helsinki: Tammi, 1970), 179. Uuraan työväen yhdistyksen jäsenmäärä romahti. Vuonna 1912 jäseniä oli 507 ja vuonna 1916 niitä oli enää 142. Syyksi Soikkanen arveli satamatoiminnan hiljenemistä sotavuosina. Todellinen syy oli kuitenkin Stuuwariyhdistyksen eroaminen valtakunnallisesta ammattiliikkeestä. Aikaisemmin Stuuwariyhdistyksen jäsenet velvoitettiin liittymään Uuraan työväen yhdistykseen. Eron jälkeen työväenyhdistyksen jäsenmaksu olisi ollut rahan haaskausta.

65 ”Ilmoitukset Stuuwariyhdistyksen kokouksista,” *Kansan Työ*, 2.1.1920, 1 ja *Kansan Työ*, 5.6.1920, 1; ”Lastaustyörettelöt,” *Karjala*, 23.7.1920, 5 ja *Karjala*, 25.7.1920, 6. Stuuwariyhdistys sai yhden (ainoan) laivan lastattavakseen.

66 Suuri satamalakko vuonna 1928, Uuraan lakkotoimikunnan kirjeenvaihto, 30.11.1928, TA. Taavi Kilappa esitti pj. E. Jokelalle stuuwariyhdistyksen toiminnan käynnistämistä.

suurimmaksi sahatavaran vientisatamaksi. Ulkomaankauppa oli suurten viipurilaisten kauppahuoneiden käsissä. Ne myös hankkivat lastaajat vientilavoihinsa. Tämä oli edellytyksenä artikkelin otsikossa mainittujen stuuvarien ja stuuvari-instituution synnylle. Tärkeää oli myös se, että lastaajat tulivat pitkälti vakinaisen asutuksen piiristä: ensin avustamaan laivaväkeä ja myöhemmin itsenäisesti suorittamaan lastausta, kun miehistö ei siihen enää suostunut. Lastaussakkiin tarvittiin lastauksen osajia, stuuvareita, joiden opastuksella muut lastaajat, urakkamiehet, toimivat.

Uuraassa toimi useita kauppahuoneitten vientiorganisaatioita, joissa kehittyi vuosien ja vuosikymmenten kuluessa vahvoja luottamus- ja luottavaisuussuhteita eri toimijoiden välille. Eri organisaatioissa toimittiin samojen käytäntöjen mukaisesti. Laivausurakoiden jakaminen, päätösvalta, oli kauppahuoneitten käsissä, ja toimintavaltaa käyttivät stuuvarit ohjattaessaan lastaussakkinsa urakkamiehiä. Omalatuinen stuuvari-instituutio oli keskeisessä asemassa lastauskulttuurissa vuosikymmenten ajan.

Vuonna 1896 kauppahuoneet luopuivat lastaustoiminnastaan ja samalla päätävälastaan, mikä tiesi myös loppua stuuvarien toimintavallalle. Vientilastauksessa tapahtui uusjako. Lastausurakat siirtyivät vientilavojen kapteenien käsiin. Stuuvarien ja urakkamiesten perustama UTY kilpaili tasapäisesti toimintavallasta kahden yksityisyrittäjän, Roseniuksen ja Jacobsonin kanssa.

Vuonna 1897 solmittiin kauppahuoneitten ja UTY:n välillä sopimus, jonka perusteella päätösvalta siirtyi käytännössä takaisin kauppahuoneille. Samalla UTY sai yksinoikeudella toimeenpanovallan itselleen. Lastauksen voitot varat puolitettiin. Stuuvarien hallinnoima UTY oli siirtynyt entisen stuuvari-instituutin paikalle vastaamaan oikeaoppisesta lastaamisesta. Kansanomaisesti sitä nimitettiinkin stuuvariyhdistykseksi.

Voitto Wallista vuonna 1904 osoitti, että UTY:n lastaussakeissa stuuvarien ja urakkamiesten keskinäiset luottamussuhteet olivat vankalla pohjalla. Tämä loi pohjaa sille, että vuoden 1905 organisaatiouudistuksessa muodostettu suljettu lastausammattiosasto jatkoi ”stuuvariyhdistyksen” jalanjäljissä. Lastausammattiosasto sai haltuunsa sekä päätös- että toimintavallan Uuraan lastaustoiminnassa. Toiminnan tuotto koitui kokonaisuudessaan Uuraan työväen yhdistyksen ja sen mukana koko seutukunnan hyväksi.

Vuosien 1896 ja 1904 kamppailuissa Uuraan työväellä oli vastassaan kansallinen pääoma. Vuoden 1910 mittelössä vastus koveni, sillä vastapuolta, Federeissiiä, rahoitti kansainvälinen pääoma. Federeissin uhkaan itsevarmat Uuraan lastaajat suhtautuivat uhmakkaasti. Lähdettiin kilpasille, vaikka valtakunnallinen järjestökenttä esitti toisenlaista menettelyä eikä tukenut uuraalaisia.

”Eletty elämän koulu ja käyty yhteiskunnallistaloudellinen taistelu ja niistä saatu oma kokemus ja tieto”, kertoo ytimekkäästi Uuraan työväen ”jujun”. Vastuksia päin käytiin uhmakkaasti, toisiinsa luottaen, yhteisrintamassa. Kokemuksesta otettiin oppia, ja olosuhteiden muutoksiin sopeutumisen tärkeys tiedostettiin. Stuuvarien kohdalla korostui ammattitaidon ylläpitäminen ensin stuuvari-instituutiossa, sitten UTY:ssä eli epävirallisessa stuuvariyhdistyksessä ja lastausammattiosastossa. Molemmat olivat suljettuja, yhdessä valikoitujen urakkamiesten vientiorganisaatioita. Niiden perilliseksi organisoitiin vuonna 1914 itsenäinen, valtakunnallisesta ammattijärjestöstä eronnut stuuvariyhdistys. Suljetuissa organisaatioissa stuuvareita ja urakkamiehiä yhdisti huippuammattilaisten välinen luja luottamus.

Stuuvari poistui ammattinimikkeenä vuoden 1910 henkikirjoituksen jälkeen. Kaikki olivat sittemmin työläisiä.

Lähteet

Arkistolähteet

Työväen arkisto (TA), Helsinki,
Uraan lakkotoimikunnan kirjeenvaihto.

Digitaaliset lähteet

KATIHA karjalatietokanta, <https://katiha.xamk.fi/>.
SSHY Suomen Sukuhistoriallinen Yhdistys, <https://www.sukuhistoria.fi/sshy/index.htm>. Digitaaliarkisto, <http://digi.narrc.fi/digi/> (päätytty 31.3.2022).

Sanomalehdet

Sanomalehdet on haettu Kansalliskirjaston Digi-tietokannasta, <https://digi.kansalliskirjasto.fi>.

Ilmarinen

Karjala

Työ

Wiborgsbladet

Wiipurin

Wiipurin Sanomat

Wiipurin Sanomat: Supistus

Östra Finland

Kirjallisuus

Bergholm, Tapio. *Kovaa peliä kuljetusalalla: Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924*. Helsinki: Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto, 1988.

Bergholm, Tapio. ”En internationell eller en nationell organisationsmodell?” Teoksessa *Lokalt och internationellt: Dimensioner i den nordiska arbetarrörelsen och arbetarkulturen*, toimittanut Pauli Kettunen, 50–77. Tammerfors: Sällskapet för forskning i arbetarhistoria i Finland, 2002.

Harmaja, Leo. *Suomen tullipolitiikka Venäjän vallan aikana*. Vol. 1, Vuoteen 1859. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö, 1920.

Heino, Ulla. Rauma. *Idylliä ja tehokkuutta 1875–2000*. Rauma: Rauman kaupunki, 2002.

Heikkinen, Sakari. *Suomeen ja maailmalle: Tullilaitoksen historia*. Helsinki: Tullihallitus, 1994.

Huononen, Seppo & Yrjö Lohko. Uuras: *Viipurin portti maailman merille*. Helsinki: Uuraalaiset, 2015.

Ilmonen, Kaj. *Luottamuksesta kiinni: Ammattiyhdistysliike ja työorganisaation suorituskyky*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 1998.

Ilmonen, Kaj. ”Sosiaalinen pääoma: Käsité ja sen ongelmallisuus”. Teoksessa *Sosiaalinen pääoma ja luottamus*, 2–9. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 2000.

Johannes: Viipurin läänin Rannan kihlakuntaan kuuluneen Johanneksen pitäjän historia- ja muistelmateos. Helsinki: Johannes-säätiö, 1959.

Kajanoja, Jouko. ”Sosiaalinen pääoma: Yhteisöllisyyden paluuta vai henkistä väkivaltaa.” *Yhteiskuntapolitiikka* 74, no. 1 (2009): 72–79.

Kalela, Jorma & Ilari Lindroos. *Jokapäiväinen historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2001.

Kaukiainen, Yrjö. *Ulos maailmaan!: Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2008.

Keskinen, Jarkko & Kari Teräs. ”Sosiaalinen pääoma ja luottamus: Miten tehdä näkymätön voimavara näkyväksi?” Teoksessa *Luottamus, sosiaalinen pääoma, historia*, 7–22. Turku: Turun historiallinen yhdistys, 2008.

Kettunen, Pauli. *Poliittinen liike ja sosiaalinen kollektiivisuus: Tutkimus sosialidemokratiasta ja ammattiyhdistysliikkeestä Suomessa 1918–1930*. Helsinki: Suomen historiallinen seura, 1986.

Kosonen, Martti. ”Uraan Uhmakkaat Lastaajat – Oman Onnensa Seppinä 1897–1914.” <http://hdl.handle.net/10138/319831>.

Kosonen, Martti. ”Uraan uhmakkaat lastaajat: Historiankirjoituksen vinoumat aikalaislähteiden valossa.” Teoksessa *Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaikka*, toimittanut Pekka Suutari, 196–230. Helsinki: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura ry, 2022.

Kujanen, Hannu. ”Suomen kauppalavaston purjeluskannan kehitys autonomian kauden lopulta 1874–1916.” Teoksessa *Työ tekijäänsä kiittää: Pentti Virrankoski 60 vuotta 20.6.1989*, 161–177. Turun Historiallinen Arkisto, vol. 44. Turku: Turun historiallinen yhdistys ja Eero Kuparinen 1989.

Kujala, Antti. *Venäjän hallitus ja Suomen työväenliike 1899–1905*. Helsinki: Suomen historiallinen seura, 1995.

Kujala, Antti. ”Viipurin työväenliike vuosina 1899–1907.” Teoksessa *Politiikan ja jännitteiden Viipuri 1880–1939*, toimittanut Anu Koskivirta & Aleksi Mainio, 101–138. Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran Toimitteita, vol. 21. Helsinki: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura, 2019.

Kuljetustyöläisten historia vuoteen 1970. Helsinki: Kuljetustyöntekijäin opintosäätiö, 1986.

Lavonius, K. A. *Suomen Lastauttajain Liitto 1906–1956*. Rauma: s.n., 1956.

Lohko, Yrjö. *Uuras: Muistojen saari*. 2. p. Helsinki: Uuraalaiset, 1982.

Lähteenoja, Aina, Osk Pulkkinen ja Werner Hacklin. *Reposaaren historia*. Helsinki: s.n., 1942.

Löytömäki-seura, Pertti Salo ja Maarit Salo. *Muistojen Löytömäki*. Kouvola: Löytömäki-seura, 2012.

- Mäkipeska, Marja ja Terttu Niemelä. *Haasteena luottamus: Työyhteisön sosiaalinen pääoma ja syvärakenne*. Helsinki: Edita, 2005.
- Paaskoski, Jyrki. *Viipuriin ja maailmalle: Saimaan kanavan historia*. Helsinki: Otava, 2002.
- Puro, Heikki. *Selostus Suomen Sahateollisuustyöväen Liiton perustamisesta sekä liiton ensimmäisestä ja toisesta edustajakokouksesta*. Kotka: s.n., 1909.
- Päiviö, Raimo. *Uuras: Luotsikylästä suursatamaksi*. Helsinki: Uraan saariston säätiö, 1992.
- Reuna, Risto. *Puutyöläisten historia*. Vol. 1, *Puutyöläisten keskitetty järjestötoiminta teollistumisen sosiaalista taustaa vasten 1800-luvulta vuoteen 1930*. Helsinki: Puutyöväen liitto, 1984.
- Reuna, Risto. ”Kuinka käsitys ammattiyhdistyksestä kiteytyi?” Teoksessa *Arki ja murros: Tutkielmia keisariajan lopun Suomesta*, toimittaneet Matti Peltonen, Yrjö Kaukiainen ja Hannu Soikkanen, 223–252. Helsinki: Suomen historiallinen seura, 1990.
- Riimala, Erkki. *Meren, kanavan ja laivojen Viipuri*. S.l.: Suomen laivahistoriallinen yhdistys, 1991.
- Ruuskanen, Petri. *Sosiaalinen pääoma: Käsitteet, suuntauukset ja mekanismit*. Helsinki: Valtion taloudellinen tutkimuskeskus, 2001.
- Ruuth, J. W. et al. *Viipurin kaupungin historia*. Vol. 4. Helsinki: Torkkelin Säätiö, 1981.
- Soikkanen, Hannu. *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia*. Helsinki: Tammi, 1970.
- Teräs, Kari. *Arjessa ja liikkeessä: Verkostonäkökulma modernisoituviin työelämän subteisiin 1880–1920*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 2001.
- Tiderman, Oskar. *Old Federation: Minnesskrift vid Finlands Stuvareförbunds tjugugemars jubileum*. Helsingfors, s.n., 1930.
- Tiili, Kauko. *Ravansaari ja sen läntiset naapurisaaret*. 1. lisäpainos. Helsinki: Ravansaari-seura, 1970.
- Turun maakuntamuseo & Kari Teräs. *Turun työväenliikkeen historia*. Vol. 1, *Paikallisten työmarkkinasuhteiden kausi: Ammattiyhdistykset ja työsuhteiden sääteily Turussa 1880-luvulta 1950-luvulle*. Turku: Turun maakuntamuseo, 1995.