



VIIPURIN SUOMALAISEN  
KIRJALLISUUSSEURAN  
TOIMITTEITA

24

# Merikarjala

Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaikka

TOIM.  
PEKKA SUUTARI

Kannen kuva: Rajaus Yrjö Lohkon maalauksesta *Luotsihaapio*. Maalaus on osa Merikarjala-sarjaa vuosilta 2008–2017. Yrjö Lohkon arkisto.



Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran toimitteita 24  
Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaiikka

Toimittaneet:

Pekka Suutari (osan toimittaja)

Anu Koskivirta (sarjan päätoimittaja)

H. K. Riikonen (sarjan päätoimittaja)

Ilja Aaltonen (sarjan toimitussihteeri ja kuvatoimittaja)

Sanna Supponen (kuvatoimittaja)

Taitto ja graafinen suunnittelu: Marko Pylvänäinen

ISBN 978-952-69831-4-1 (pehmeäkantinen)

ISBN 978-952-69831-5-8 (PDF)

ISSN 1236-4304 (sarja)

Painettu: 2023, Digipaino Kirjaksi.net

Painosmäärä: 50 kpl

2. painos

Julkaisija: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura ry, Helsinki



# Uuraan uhmakkaat lastaajat

Historiankirjoituksen vinoumat aikalaislähteiden valossa

## **Harmia harmin päälle**

Marraskuun 19. päivänä 1930 viiden aikaan aamulla herättiin Uuraassa, Viipurin ulkosatamassa, palohälytykseen. Liekit löivät kylän keskustassa sijainneen ukean työväentalon katosta. Tulipalo saatiin pian hallintaan, mutta kaksikerroksisen rakennuksen yläkerta tuhoutui pahoin. Kyläläisille, varsinkin runsaan ja monipuoliseksi virinneen työväen kulttuurin harrastajille, tämä oli harmin paikka. Talo oli kuitenkin korjattavissa ja katkos toiminnoissa väliaikainen. Korvaamattoman vahingon sen sijaan aiheutti työväenyhdistyksen arkiston palaminen poroksi. Tulipalo täydensi sisällissodan jälkiselvittelyissä tapahtuneen hävitystyön Uuraan työväentalossa. Silloin koko irtaimisto pirstottiin eikä kirjasto ja muu kirjallinen aineistokaan säästynyt hävitysvimmalta.

Sotien jälkeen ja olojen vakiintuessa tuli tarve menetettyjen kotiseutujen muistelu- ja historiateosten laatimiselle. Uuraan työväestä saati sen ammatillisesta järjestäytymisestä ei ollut luotettavaa dokumentointia tallella. Tietojen puuttuessa on aiheesta julkaistu keskenään ristiriitaisia ja virheellisiäkin tulkintoja. Eniten harmia omia juuriaan Uuraasta etsivälle tai yleensä Uuraan työväestön oloista kiinnostuneelle on kuitenkin koitunut arkiston tuhoutumisesta, koska esimerkiksi tiedot Uuraan lastaajien vaiheista haihtuivat savuna ilmaan. Unholaan vaipui lastaajien rooli paikallisena mahtitekijänä sekä valtakunnallisena esimerkkinä ja mallina muiden satamien lastaajille.

## **Uuraan stuuvariyhteisö: historia ja historiografiset lähtökohdat**

Uuras, Viipurin ulkosatama, oli 1800-luvun lopulla kasvanut Suomen suurimaksi sahatun puutavaran vientisatamaksi. Pääosin puutavara tuli Saimaan kanavan kautta lotjilla ja tervahöyryillä Saimaan vesistön rantamien sahoilta aina Joensuuta myöten. Uuraansalmi (ruotsiksi Trångsund) oli varsinainen lastauspaikka ja sen kahta puolta, Ravansaarella sekä Uuraansaarella, rantoja reunustivat puutavaraliikkeiden lautatapulit ja varastokuurit, jotka toimivat



Uuraansaaren asutusta. Taaempänä satamaa ja puutavaravarastoja sekä Tapolanlahtea laivoineen vuonna 1936.

välttämättöminä sahatavaran välivarastoina. Puun matka Saimaan sahoilta maailmalle tapahtui kahdessa vaiheessa, ensin syöttöliikenteenä eli lotjakuljetuksena sahoilta Uuraaseen varastoihin, joista sahatavara kuljetettiin laivoihin. Samoja lautoja ja lankkuja siirreltiin hartiavoimin useaan otteeseen, sahoilla kuljetusta varten tapuliin, sieltä lotjaan, lotjasta taas Ravansaarella ja Uuraassa tapuliin. Vientilaivan saavuttua tapuli purettiin proomuun, proomu hinattiin Uuraansalmella ankkuroidun laivan sivulle. Sahatavara nostettiin koneellisesti laivaan, jossa se taas miesvoimin ahdettiin ruumaan tai pinottiin kansilastiksi.

Työväkeä tarvittiin runsain mitoin sekä vientiliikkeiden lautatarhoilla että lastauksessa. Uuraassa ja Ravansaarella eli työläisyhteisö, jonka toimeentulo oli näiden työtehtävien varassa. Toimintaa johtivat puutavaraliikkeet, joiden palveluksessa työväki leipänsä ansaitsi vuodesta toiseen ja isästä poikaan.<sup>1</sup>

Pienten purjealusten aikakaudella laivan miehistö lastasi laivan tai korkeintaan käytti paikallisia asukkaita aputyövoimana. Laivojen koon kasvaessa paikallisen lastaustyöväen osuus lisääntyi samoin lastaajilta vaadittu ammattitaito. 1800-luvulla sahatavaran lastaus Uuraassa oli viipurilaisten kauppahuoneiden vastuulla, ja 1850-luvulta alkaen kehittyi lastauksen erikoisosaajien,

stuuvarien yhteisö. Stuuvari (*stufari, tuuvari*, ruots. *stuvare*, engl. *stevedore*) vastasi tietyn kauppahuoneen puutavaran lastauksesta. Henkikirjoissa esiintyivät myös ammattinimitykset laivan täyttäjä, lautojen laittaja, lastaaja ja lastauksen johtaja. Stuuvari oli satamamiesammattikunnan eliittiä, jolta vaadittiin lastaussakin johtamiskykyä ja yhteistyötä laivapäällystön kanssa. Ensimmäiset stuuvarit olivat pääasiassa merimiehiä tai merimiesten poikia. Ammatti jatkui usein isältä pojalle. Stuuvarien määrä kohosi parhaimmillaan kahdenkymmenen korville ja pääosin he asuivat Ravansaarella tiiviissä kanssakäymisessä luotsiyhteisöön. Monen stuuvarin isä tai äiti olikin varttunut luotsiperheessä ja onnekas nuorimies saattoi päästä stuuvariksi naituaan luotsin tyttären.<sup>2</sup>

Vilkkaimpana laivauskautena tarvittiin ulkopuolista lisätyövoimaa, mikä ajoittain hiersi suhteita paikkakuntalaisiin. Ongelmista kerrottiin elokuussa 1894 sanomalehti *Viipurissa*: ”Tänä kesänä on erittäin paljon ollut kulkukansaa täällä, vaikka työt kaikin ajoin eiwät tahdo riittää omillekaan asujille. Tästä onkin wäliin sanomista työmiehien ja työnteettäjien wälillä, kun syrjästä tulijat pääsewät wälin parempiin töihin.”<sup>3</sup>

Näin tapahtui sukupolvien ajan, mutta vähän ennen 1900-luvun vaihdetta vientiliikkeet luopuivat omasta lastaustoiminnastaan. Tämä mullisti totutun elon. Satamaan oli tunkemassa yksityisiä ahtaajaliikkeitä. Työpaikat joutuivat uhatuiksi ja lastaajat ryhtyivät yhdessä tuumin vastatoimiin.

Koska Uuraan työväenyhdistyksen arkisto tuhoutui vuonna 1930, lastaajien järjestäytymistä ja sitä seurannutta työväen yhdistystoimintaa sotien jälkeen tutkittaessa on pääosin jouduttu turvautumaan muistitietoon, joka on kuitenkin ristiriitaista. Historia- ja muistikirjoista (*Ravansaari ja sen läntiset naapurisaaret; Johannes ja Uuras, muistojen saari* sekä *Uuras - Luotsikylästä suursatamaksi* ja *Uuras - Viipurin portti maailman merille*<sup>4</sup>) ei muodostu yhtenäistä ja loogisesti etenevää kuvaa työväen järjestäytymisestä.

Uuras oli Viipurin ulkosatama, mutta Viipurin historiaa käsittelevistä teoksista, kuten *Viipurin kirja* (1958), *Viipurin kaupungin historia osa 4* (1981) tai *Viipurin maalaiskunnan historia osa 2* (1982), saa vain hajatietoa Uuraan työtekeivistä. *Viipurin kirjassa* August Anto kertoo Uuraassa olleen työläisten naisosasto ja kahdessa sodassa säilynyt komea työväentalo.<sup>5</sup> Jaakko Paavolaisen osuudessa *Viipurin kaupungin historiassa* puolestaan mainitaan, että Uuraan vuonna 1896 perustettu työväenyhdistys omisti vuonna 1906 oman talon ja että sen jäsenmäärä koki huomattavan nousun. Punakaarti perustettiin Uuraaseen loppuvuonna 1905 ja ammattiosastoja oli 23.<sup>6</sup> Maalaiskunnan historiassa Erkki Kuujo kertoo, että Uuraaseen on perustettu työväenyhdistys jo vuonna 1896, ja lisäksi hän toteaa, että Uuraan vuonna 1905 perustettuun punakaartiin lienee kuulunut myös ravansaarelaisia. Työväenyhdistysten yhteisiä kesäjuhlia järjes-



Uraan työväenyhdistyksen talo rakennettiin vuosina 1906–1912. Komea puutalo mainitaan useassa Uraan historiaa käsittelevässä teoksessa. Talon yläkerta tuhoutui tulipalossa vuonna 1930.

tettiin myös Uuraassa.<sup>7</sup> Sama vain hajatietoja Uraan työväestä kertova linja jatkui vielä *Viipurin läänin historian* viidennessä osassa vuonna 2014. Pirkko Leino-Kaukiainen kertoo Uuraaseen perustetun työväenyhdistys vuonna 1896, mutta sen olleen luonteeltaan enemmän ammattiosasto.<sup>8</sup> Samoin vuonna 2015 Uuraalaiset ry:n *Uuras. Viipurin portti maailman merille* -teos toisti vanhojen Uuras-kirjojen käsityksiä: Uraan lastausammattiosasto perustettiin vuonna 1896 ja varsinainen työväenyhdistys vuonna 1905.<sup>9</sup>

Kuujo viittaa professori Hannu Soikkasen teokseen *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia* (1970)<sup>10</sup> ja muissakin mainituista teoksista (Antoa lukuun ottamatta) nojaututaan Soikkasen tutkimukseen. Soikkanen käytti pääasiallisena lähdemateriaalinaan August Anton vuosina 1955–1961 keräämää kirjallista aineistoa rajan taakse jääneistä työväenyhdistyksistä.<sup>11</sup> Uuraasta ei jäänyt juurikaan kerättävää vuonna 1930 sattuneen tulipalon jäljiltä. Soikkanen itsekin joutui turvautumaan *Kansan Työ* -lehden vuonna 1925 ja 1930 Uuraasta kertoviin artikkeleihin, joiden tietojen todenperäisyydestä hänellä oli epäilyksensä.<sup>12</sup>

Edellä mainitut, Viipurin työväen järjestäytymisestä kirjoittaneet joutuivat Uuraan kohdalla käyttämään toisen käden tietolähteitä. Näille, etenkin Soikkaseen nojaaville tutkijoille Uuraan työväen Viipurista poikkeava järjestäytyminen pysyi pimennossa. Tosiasiassa Uuraan työväen järjestäytymistä ei voinut silloin eikä myöhemminkään selittää viipurilaisesta näkökulmasta. Uuraassa menttiin ”Uuraan viisii”.

### **Tutkimusongelmat ja -menetelmät**

Artikkelini tarkastelee viipurin ulkosataman Uuraan lastaajien ja muun työväen järjestäytymistä ja työoloja vuosina 1896–1914. Lähdeaineistona on Kansalliskirjaston digitoima sanoma- ja aikakauslehtiaineisto. Selvitän seuraavissa luvuissa ongelmavyöhykettä, joka on muodostunut kirjallisuuden josinansa ristiriitaisista käsityksistä Uuraan satamatyöläisten järjestäytymisestä ja toisaalta siitä kuvasta, jonka aiheesta voi muodostaa tuolloisen sanomalehtiaineiston avulla. Millaisista syistä Uuraan lastaajat alun alkaen järjestäytyivät ja miten järjestäytyminen kehittyi 1900-luvun alkuvuosina? Millaiset tekijät ovat vaikuttaneet tulkintoihin, joita järjestäytymisestä on aiemmin tehty? Millaisiin maailmantalouden kontekstiin uuraalaisten järjestäytymisen vaiheet voidaan sijoittaa?

Aikakauden sanomalehtiä hyödynnettiin toki jossain määrin jo varhaisimmassakin kirjallisuudessa<sup>13</sup>, mutta vasta digitoitujen aineistojen tehokkaat hakutoiminnot ovat mahdollistaneet Uuraan stuuvariyhdistyksen vaiheiden systemaattisemman tutkimisen. Tarkasteltavina ovat ensisijaisesti Viipurissa ilmestyneet sanomalehdet. Menetelmäksi vakiintui ”systemaattinen intuitio”, missä erilaisia hakutermejä ja niiden yhdistelmiä kokeillen pyrin löytämään kaiken Uuraan työväkeä sivuavan uutis- ja muun aineiston. Hakutulokset luokittelin ensin vuosittain ja sitten aihepiireittäin sitä mukaa kuin niitä työväkeä koskien vuosien varrella ilmaantui.

Aihetta koskevia hakutuloksia oli runsaat 1200. Ne sisälsivät tietoja Uuraan seudun tapahtumista, kuvasivat syitä ja selvittivät taustoja, loivat mielikuvaa ajankohdan oloista sekä kertoivat asukkaiden työhön liittyvistä ongelmista, niiden aiheuttamista tunnelmista ja ratkaisuista pulmatilanteista selviytymiseen.<sup>14</sup> Työväen järjestäytymisen eri vaiheista ja niiden taustoista kirjoitan yksityiskohtaisesti projektin ensimmäisessä julkaisussa, *Uuraan uhmakkaat lastaajat – oman onnensa seppinä 1897–1914*. Tämä artikkeli, *Uuraan uhmakkaat lastaajat: Historiankirjoituksen vinoumat aikalaislähteiden valossa* on jatkoa edelliseen ja keskittyy tutkimuskirjallisuuden analysointiin.<sup>15</sup>

### **Ensimmäinen koitos – stuuvariyhdistys**

Ajankohdan uutisaineiston mukaan työläiset ottivat vuosina 1896–1914 hallintaansa Uuraan sataman lastaustyöt toimien sekä työnantajina että työn toteuttajina. Tämä tapahtui kolmessa vaiheessa, jotka kukin alkoivat kamppailuna sataman herruudesta Uuraaseen pyrkineitä yksityisiä ahtaajaliikkeitä vastaan. Työläisten kolmivaiheisen kamppailun vastapuoli vaihtui paikallisesta ensin kansalliseen ja lopulta monikansalliseen toimijaan.

Vuonna 1896 lastaajat ottelivat paikkakunnan omia yksityisyrittäjiä, konsuli Carl Roseniusta ja tullipäällismies D. Jacobssonia vastaan. Keväällä kauppahuoneet luopuivat laivaustoiminnasta eivätkä enää palkanneet lastausväkeä. Huhtikuussa työttömiksi joutuneet perustivat Uuraan työväenyhdistyksen (UTY), jonka nimissä toimittiin. Vuonna 1888 perustetun Viipurin työväenyhdistyksen puheenjohtajan J. A. Lylyn neuvojen mukaan säännöt muotoiltiin viipurilaisten malliin, mikä takasi niiden hyväksymisen kiristyneessä poliittisessa tilanteessa. Kaupantekijäisinä uuraalaiset pääsivät mukaan wrightiläiseen työväenliikkeeseen.

Uuraan salmella ryhdyttiin kilpasille. Toiminta keskittyi jopa käsirysyyn johtaneeseen kamppailuun kauppahuone Roseniuksen ja tullipäällikkö Jakobssonin työläisten kanssa laivojen lastausurakoista. Väkivaltaisuuksia puitiin käräjillä. Uuraan Työväenyhdistyksen puheenjohtaja Juhana Tobiasson sai 4,5 vuoden tuomion ammuttuaan kilpailevaa yritystä johtanutta Roseniusta kohti, kuitenkin osumatta. Voimainkoitos päättyi laivauskauden lopulla ratkaisevammattomaan tasapeliin. Kaikki olisivat ensi vuonnakin mukana.<sup>16</sup>

Seuraavana kesänä tilanne kuitenkin muuttui UTY:n kannalta onnekkaiti. Rosenius pudotti tullipäällikkö Jakobssonin pelistä jo talvella syyttämällä tätä virkavirheestä.<sup>17</sup> Rosenius itsekin syrjäytettiin ennen lastauskauden alkua. Rettelöiden herättämää kiusallista julkisuutta kavahtaneet muut Uuraansalmen puutavaraliikkeet antoivat lastauksensa UTY:n yksinoikeudeksi, jota kesti aina vuoden 1904 kevääseen.<sup>18</sup> Toimi oli nähtävästi tarkoitettu rauhoittamaan venäläistä hallintoa, joka epäili Suomen ruotsinkielistä porvaristoa ruotsinmieliseksi. Sen sijaan rahvasta, työläiset mukaan lukien, pidettiin keisarille uskollisena alamaisjoukkona, jolle sitä yllytettäisi muihin ajatuksiin. Hallinnossa näet pelättiin emämaan levottomuuksien leviämistä Suomeen, ja otteet työväkeä kohtaan olivat maltillisempia kuin emämaassa, jossa ne kovin ottein tukahdutettiin alkuunsa.<sup>19</sup>

Kauppahuoneitten ja työväen sovinnosta oltiin tyytyväisiä myös poliittisen työväenliikkeen pääkallonpaikalla Helsingissä. ”Ilahduttavaa on, että kauppahuoneet täten ojentawat auttawan ja sowittawan käden Uuraan viime kesänä niin ylenmäärin kiusatulle työväelle”, riemuittiin wrightiläisten joh-



topiireissä.<sup>20</sup> Lastaajille voitokas kamppailun lopputulos olikin wrightiläisen tulkinnan mukaan kauppahuoneitten omaehtoista, hyväntahtoista pyrkimystä työolosuhteiden parantamiseksi. Wrightiläinen työväenliike otti tapahtuneesta kunnian itselleen.

Ensimmäisinä vuosina UTY:tä johti johtokunta, jonka puheenjohtaja oli vuonna 1896 Juhana Tobiasson ja tämän jouduttua vankilaan Juhana Stockmaker, molemmat työmiehiä. Laivausurakoiden hankkijaksi palkattiin merikapteeni Johan Pitkäpaasi. Tämä kuitenkin vältteli vastuutaan rettelöitä setvivissä oikeudenkäynneissä ja hänen tilalleen vuonna 1897 pestattiin merikapteeni F. F. Pyhälä. Heidän tittelinään oli esimies. Myöhemmin vastaavassa asemassa olevat henkilöt olivat konttoripäälliköitä. Sekä esimiehet että konttoripäälliköt olivat alisteisia yhdistyksen johtokunnalle.<sup>21</sup>

Uuras oli loppukesällä ja syksyllä 1896 valtakunnallisen uutisoinnin kohteena. Rettelöt ja niiden jälkipuinti oikeudessa oli kiintoisa aihepiiri. Niistä kirjoittivat ensin Viipurissa ilmestyneet suomenkieliset *Viipuri* ja *Viipurin Sanomat*, sekä ruotsinkieliset *Viborgsbladet* ja *Östra Finland*. Näiden uutisia lainailivat sitten muut maamme sanomalehdet.<sup>22</sup>

### **Rähinä tullilaiturilla**

Tapahtumien ydinsanoma värittyi lehdissä usein joko kirjoittajan poliittisesta puoluekannasta kummuten, tai joskus henkilökohtaisen mielipiteen kärjekäänäkin ilmaisuna. Maanantaina 15.6.1896 syntyi kiistaa edellisenä iltana tulleen englantilaisen höyrylaivan lastauksesta. Pari työväenyhdistyksen stuuvaria vaihto puolta ja ryhtyi avustamaan tullipäällikkö Jacobssonin lastaajia. Joukko työväenyhdistyksen miehiä sai tietää tilanteesta ja souti tivaamaan asiaa stuuvarilta tullilaiturille, jossa Jacobssonin miehet suorittivat lastauksen esivalmisteluja. Syntyi suukopua, tönimistä ja lopuksi tappelu, jossa käytettiin kättä pidempää apuna. Työväenyhdistyksellä oli miesylivoima. Jacobssonin miehet lannistettiin ja heidän työkalunsa sekä tarveaineensa, ”marot”, paiskattiin veteen.<sup>23</sup>

Työväen asioihin myönteisesti suhtautuva, vanhasuomalainen *Viipuri*-lehti puolusteli tiistaina UTY:n väkeä:

Kun uuraalaiset työmiehet näkivät noiden kahden Stuuwarin pettäneen heidät, he tulivat pyytämään, että lakkaisivat työstä ja poistuisivat, koska työssöolijat kuuluivat yhdistykseen eivätkä Jacobssonin miehiin. Sitä he eiwät kuitenkaan tehneet, waan asettuiwat wastarintaan, uhkaillen toisia käsillä olewilla työkaluilla.<sup>24</sup>

Niin ikään työläisten suosiota saaneen nuorsuomalaisen *Viipurin Sanomien* kanta oli sen sijaan jyrkempi:

Mutta vielä paremmin erhettyivät muutamat yhdistyksen jäsenet maanantaina. Silloin oli nimittäin herra Jacobsson aanut lastatakseen edellämäinitut englantilaiset alukset, ja oli hänen palvelukseensa ryhtynyt eräs “stuuvaaja”, joka edellisenä pyhänä oli ruwennut työväenyhdistyksen jäseneksi. Muutamat miehet lähtivät silloin wenheillä salmen poikki Uuraansaaren puolelle, heittivät mereen kaikki työkalut ja räökkäsivät jotenkin pahasti mainittua “stuuwaajaa”.<sup>25</sup>

*Östra Finland* oli jo edellisenä päivänä suominut työväenyhdistyksen väkeä kovasanaisesti villiintyneeksi raakalaisjoukoksi, joka raivoten syöksyi Jacobssonin työväen kimppuun raastaen vaatteet päältä ja syösten työkalut mereen.

Työläisten villi käytös huipentui eilen. Työväenyhdistyksen jäsenet hyökkäsivät huutaen ja kiroten mainittujen kilpailijoiden työntekijöiden kimppuun. Työntekijöitä pahoinpideltiin, heidän vaatteensa revittiin riekaleiksi ja työkalut heitettiin salmeen.<sup>26</sup>

*Viipuri*-lehden artikkelissa esitetään kahakan syntipukeiksi vain takkinsa kääntäneitä stuuvereita. *Viipurin Sanomien* teksti puolestaan heijastelee päätoimittajansa J. A. Lylyn pettymystä UTY:n lastaajiin.<sup>27</sup> Lylyn vaikutuksesta Uuraan työväenyhdistys oli hyväksynyt sääntönsä wrightiläisessä hengessä ja tämän turhautuminen oli ymmärrettävää. Silti varsinaiset syntipukit löytyivät muualta ja työväki sai armoa:

On surkuteltavaa, että ne henkilöt, jotka owat mainitun yhdistyksen johdossa, eiwät ole kaikella tarmollaan koittaneet ehkäistä moisia rettelöitä. Nämä wieroittawat sellaistenkin henkilöiden mielet, jotka toiwowat sille hyvää.<sup>28</sup>

*Östra Finland* syytti yksioikoisesti UTY:tä rähinän aiheuttajaksi ja käytti tilaisuutta tölväistä suomenkielistä väestönosaa kummastellen, miten sellaista hampparijoukkoa voi ylipäättänsä sietää Viipurin liepeillä. ”Voi tuskin uskoa, että sellainen on mahdollista satamapaikalla aivan Viipurin kaupungin edustalla, mutta näin on valitettavasti laita.”<sup>29</sup>

Rähinästä koitui Lylylle henkilökohtaisen harmistuksen lisäksi poliittista painetta, koska tapahtunut altisti koko työväenliikkeen mustamaalaukselle.<sup>30</sup> Hän joutui selittelemään asiaa vierittämällä selkkauksen UTY:n syyksi.<sup>31</sup>

### **Lastaussopimuksen ehdot ja käytäntö**

Vuoden 1897 lastaussopimus UTY:n ja puutavaraliikkeiden kesken antoi viime-mainituille oikeuden määrittellä lastaustaksat, jotka olivat yhtäläiset kullekin puutavaraliikkeelle ja niiden lastia noutamaan tulleele laivalle. Samoin ne määrittivät stuuvarien ja urakkamiesten palkkausperusteet.<sup>32</sup> UTY keräsi maksun kapteeneilta. Siitä vähennettiin palkat ja juoksevat menot. Ylijäämä eli liikevoitto jaettiin tasan UTY:n ja sopimuksessa olleiden puutavaraliikkeiden kesken. UTY:n jäsenten keskuudessa sopimuksen hyväksyminen aiheutti napinaa. Lastaajista tuntui, että työväenyhdistys teki koko työn, mutta puutavaraliikkeet nappasivat puolet voitosta panematta tikkua ristiin asian puolesta. Koettiin harmilliseksi, että omat voimavarat eivät riittäisi parempia ehtoja vaatimaan. Konttorityön otti hoitaakseen Egerton & Hubbart -liikkeen isännöitsijä Guldbrandsen eikä sekään loppujen lopuksi sujunut työväen kannalta tyydyttävästi. Oppirahoja makseltiin.<sup>33</sup>

Laivauksen ammattilaiset, stuuvarit, ottivat johdon käsiinsä, mitä osoittaa sekin, että Uuraan työväenyhdistystä kutsuttiin kansanomaisesti stuuvariyhdistykseksi. Sopimus kauppahuoneitten kanssa tarjosi laivaukset UTY:lle ponnistuksitta, joten omaehtoiseen, ulkomaille suuntautuvaan sopimushankintaan ei ollut tarvetta.<sup>34</sup>

Stuuvariyhdistys eli muodollisesti wrightiläisten sääntöjen puitteissa toimiva UTY muistutti myöhemmin satamissa toimivia työosuuskuntia. Kautskylaisen sosiaalidemokraattisen ajattelun mukaan niitä nimettiin sosialistisiksi, osuustoimintasosialismin omaksuneiksi työosuuskunniksi.<sup>35</sup> Osuuskunta-aate tai sosiaalidemokratia ei silti kumpikaan sovellu Uuraan stuuvariyhdistyksen syntyä selittämään. Stuuvariyhdistys oli lastaajien epävirallinen, omintakeinen järjestö, jossa yhdistyivät sekä laadukkaan työn suorittamisesta vastaavien stuuvarien että suoritusportaan urakkamiesten intressit.<sup>36</sup> Se perustui Uuraan ja Ravansaaren asujaimiston vuosikymmenten aikana kehittyneeseen yhteisöllisyyteen. Sataman toiminnalla ja asutuksella Uuraan salmen kahta puolta oli pitkä yhteinen menneisyys. Yhdessä oli totuttu puuhaamaan yhteisön hyväksi myös vapaa-aikoina, esimerkiksi vuonna 1857 Ravansaareen ja vuonna 1874 Uuraaseen perustettujen vapaapalokuntien sekä raittius- ja urheiluseurojen parissa.<sup>37</sup> Tärkeää oli keskinäinen solidaarisuus, kuten lastaajien puolesta-puhuja Petter Leskinen *Työ*-lehdessä vuonna 1913 muotoili: ”Joukon täytyy olla yksimielisiä sekä warustautunut ja wannoutunut yhteisen edun nimissä kestämaan työtaistelun kärsimyksiä.” Sooloilua ei sallittu. ”Yksilöllisyyden täytyy kadota ja joukon tulee olla selvillä keskinäisistä kurinpitomenettelyistä ja wannoutunut niitä noudattamaan.” Ennen kaikkea oli tiedostettava, missä mennään? ”Joukon täytyy olla itse tietoisia ja selvillä muodoista, joita on

käytettävä taistellessa porwareita vastaan ja tuntea tärkeimpiä syvennyksiä porwarillisesta kauppa- ja liike-elämästä.”<sup>38</sup>

1900-luvun alkaessa puutavaran vientisuhdanteet heikkenivät.<sup>39</sup> Laivattavaa oli niukemmin ja sitä mukaa myös työvoiman tarve väheni. Stuuvariyhdistyksessä tähän reagoitiin siten, että ruvettiin valikoimaan jäseniä. Stuuvarien hallinnoima aiemmin avoin UTY muuttui suljetuksi yhdistykseksi, johon muilla kuin paikkakuntalaisilla ei käytännössä ollut pääsyä.<sup>40</sup>

### **Toinen koitos – sataman valtiaaksi**

Yritysten ja työläisten toinen mitteliö laivausurakoista käytiin vuosina 1904–1905 porilaisen kapteeni J. C. Wallin perustaman ahtausliikkeen, Walli & Co:n ja Työväenyhdistyksen kesken. Tällöinkin työväen puolelta turvaututtiin aseisiin. Heinäkuun lopulla 1905 nuori työmies Akseli Rapeli ampui konttoripäällikkö August Dunckeria, jolle firman vetovastuu oli langennut Wallin sairastuttua. Johtajien viruessa sairaalassa hiipui myös Walli & Co:n laivaustoiminta. Näin UTY eli käytännössä stuuvariyhdistys pystyi hallitsemaan sataman laivausta Uuraassa yksinvaltiaana minkäänlaisten sopimusten kahlitsematta sen toimia.

Koitoksen tausta oli monitahoinen. Keväällä 1904 kauppahuoneet eivät enää uudistaneet UTY:n laivaussopimusta, minkä jälkeen Walli oli ilmoittanut ottavansa Uuraan laivaustoiminnan haltuunsa. Uuraalaiset yllätettiin täysin. Laivaussopimusten hankinta ulkomailla oli laiminlyöty – seikka, millä Walli perusteli *Viipuri*-lehdessä Uuraaseen tuloaan:

Oleskellessani viime talvena ulkomailla tulin usein tilaisuuteen tapaamaan laivanomistajia. Tällöin minulle valitettiin Työväenyhdistyksen huonoa toimintaa ja kehoitettiin ottamaan Uuraan laivaus hallintaani ja saada aikaan parempaa työtapaa ja järjestystä.<sup>41</sup>

Entisen työväen luvattiin pääsevän Wallin palkkalistoille, mutta vain henkilökohtaisin sopimuksin. UTY:n kanssa ei neuvoteltaisi. Hyvää jaettaisiin kaikille. Kauppahuoneet saisivat parempaa palvelua, laivanomistajat halvempia lastauskuluja ja työväki parempia ansioita. Mutta, urakat muuttuisivat tuntitöiksi ja kukin sitoutuisi ehdottomasti noudattamaan työnjohtajien määräyksiä. Uuraan lastaajat uumoilivat, että luvattu hyvä revittäisiin heidän selkänahastaan ja kieltäytyivät yksituumaisesti. UTY lähti toistamiseen kilpasille.

Työväenyhdistys ei tällä kertaa lähtenyt oikopäätä tappelulinjalle. Wallin väki pantiin boikottiin. Heille ei herunut kortteeria eikä myyty elintarvikkeita. Käytiin miehissä Viipurissa valittamassa maistraatille Wallin Uuraan väestölle

aiheuttamaa taloudellista haittaa. Siellä leviteltiin käsiä. Wallin toimet olivat laillisia. Varoiteltiin ottamasta lakia omiin käsiin.

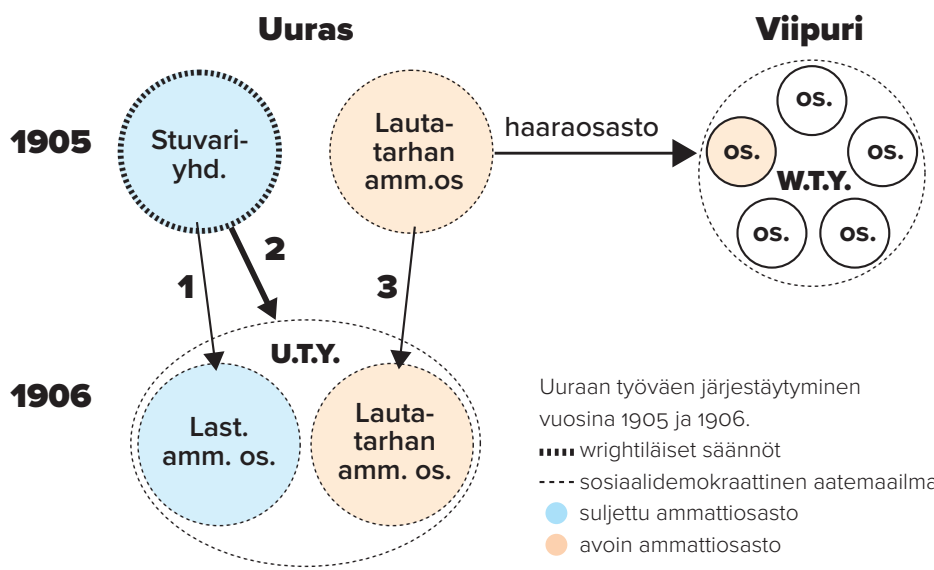
Sitten käännettiin venäläisen kuvernöörin Nikolai Mjasojedovin puoleen. Tämä totesi, että maistraatti oli toiminut lain puitteissa. Päätös olisi voinut olla päinvastainenkin. Levottomuuksia pelkäävä kuvernööri tutki tarkoin UTY:n säännöt. Jos niissä olisi ollut maininta UTY:n oikeuksista laivaustoimintaan, ratkaisu olisi sitä puoltanut.<sup>42</sup> Kuvernööri etsi vielä sopuratkaisua kokoamalla syksyllä 1904 eri osapuolista sovittelulautakunnan. UTY laati sille ehdotuksen kesän 1905 lastauksessa sovellettavasta työn hinnoittelusta, taksasta. Kaupahuoneet eivät sitä hyväksyneet. Kamppailu sai laivauskaudella 1905 yhä väkivaltaisempia piirteitä ja johti viimein aiemmin kerrottuun ampumavälikohtaukseen.<sup>43</sup>

### **Mullistusvuodet 1905–1907**

Laivauskauden 1905 koittaessa oli Uuraansalmen liepeillä edellisvuosien katkeroittamaa väkeä. Lautatarhätöläiset olivat kateellisia lastaajien paremmista työansioista, ja työväenyhdistyksen valikoiva jäsenvalinta herätti kaunaa ulkopuolelle jätetyissä. Muutosta kaivattiin ja sitä tarjosi vuosisadan vaihteen alla työväenpuolue, joka toimi vuodesta 1903 Suomen Sosialidemokraattisena puolueena (SDP). Poliittisen vaikutusvaltansa kasvattamiseen pyrkinyt puolue lähetti eri puolille Suomea agitaattoreita, jotka yllyttivät työläisiä perustamaan työväenyhdistyksiä.<sup>44</sup> Puolueen jäsenkirja suotiin vain työväenyhdistyksiin kuululle. Yhdistyksien piti olla avoimia. Kaikki halukkaat pääsisivät mukaan.

Uuraassa tämä kiihotus upposi työväenyhdistyksen hyljeksimään, pääosin lautatarhalaisten muodostamaan kuulijakuntaan ja johti uuden, kaikille avoimen työväenyhdistyksen perustamiseen. Valtiovalta oli kiristänyt ehtojaan luvan saannille, mutta viipurilaiset riensivät taas hätiin. Viipurin Työväenyhdistyksen (VTY) puheenjohtaja T. Lehtovaaran ehdotuksesta uusi yhdistys liittyi VTY:n haaraosastoksi.<sup>45</sup> Vuonna 1905 painetuissa säännöissä se nimettiin Uuraan Lautatarhätöväenyhdistykseksi.<sup>46</sup> Käytännössä yhdistys oli VTY:n Uuraassa toimiva ammattiosasto, jonka jäsenkunta koostui lautatarhojen työläisistä, myös muista kuin pelkästään uuraalaisista ja ravansaarelaisista. Kaupantekijäisinä päästiin sosialistien helmaan. Sosiaalidemokraattisen historianäkemyksen mukaan uusi työväenyhdistys oli Uuraan poliittisen työväenliikkeen kehto ja ensimmäinen oikea Uuraan Työväenyhdistys.<sup>47</sup>

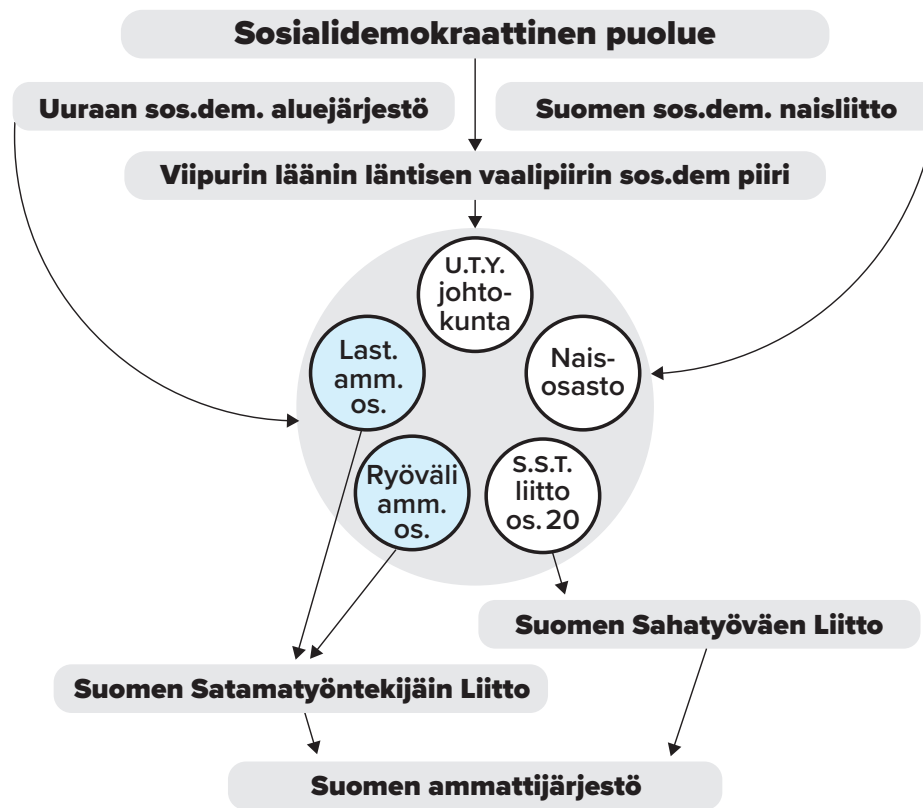
Suurimman mullistuksen aiheutti kuitenkin marraskuun 1905 suurlakko. Kansalaisten yhteisrintama oli pakottanut keisarin perumaan päätöksensä ja suostumaan kansan vaatimiin poliittisiin uudistuksiin. Uuraassa kuten



muuallakin tämä herätti työläisten keskuudessa suurta innostusta. Sosialistien sanoma työväen yhteenliittymisen ja joukkovoiman välttämättömyydestä elinolosuhteiden kohentamiseksi sai uskottavuutta. Punalippujen alle alkoi olla tunkua.<sup>48</sup>

Vuosi 1906 oli Uuraassa siirtymäaika vanhoista asemista ja asenteista kohti uusia aatteita ja menettelytapoja. Vuoden 1896 muodollisesti wrightiläinen Uraan työväenyhdistys ”loi nahkansa”. Maaliskuussa saatiin senaatin vahvistus ”vanhan” Uraan Työväenyhdistyksen uusille sosialistiseen maailmankuvaan nojaaville säännöille sekä hyväksyntä Suomen Työväenpuolueeseen (Suomen sosialidemokraattiseen puolueeseen) liittymisestä. Poliittinen ja ammatillinen työväenliike erotettiin siten, että epävirallisesta stuvaryyhdistyksestä muodostettiin sääntöjen puitteissa toimiva, Uraan Työväenyhdistyksen Lastausammattiosasto.<sup>49</sup> Tämä loi pohjan Uraan työväenyhdistyksen mittavalle uudistamiselle.<sup>50</sup>

Haaraosaston eli Uraan Lautatarhatyöväenyhdistyksen eli ”uuden” Uraan työväenyhdistyksen jäsenluku tavoitteli viittä sataa. Voimansa tunnossa se laati kullekin vientifirman lautatarhalle yhteisen ja yleissitovan työehtosopimusehdotuksen laivauskaudelle 1906. Siinä työaika määrättiin 10-tuntiseksi, palkkausperusteet sovittaisiin yhdessä ja yhtiöt sitoutuisivat käyttämään vain ”uuden” työväenyhdistyksen jäseniä. Liikkeiden vastaus oli tyyliä. Työaika sopi, mutta palkan maksoivat liikkeet omien taksojensa mukaan, työsopimus oli henkilökohtainen ja liikkeille oli se ja sama, oliko työmies järjestäytyneitä vai ei – kunhan totteli! Niin kutsutut orjasopimukset lautatarhoilla jatkuivat. Työ-



Uraan työväenyhdistys. Uraan työväenyhdistyksen sisäistä rakennetta ja suhdetta sosialidemokraattisen puolueeseen sekä ammatilliseen järjestäytymiseen kuvaava kaavio. Suljetut ammattiosastot on rajattu siniseen ympyrään.

läisten pettymys oli valtaisa, samoin yhdistyksen jäsenkato. Vuodenvaihteeseen 1907 mennessä oli Haaraosasto jo siirtynyt viipurilaisten huomasta ”vanhan” Uraan Työväenyhdistyksen Lautatarha-ammattiosastoksi<sup>51</sup>. Kesällä 1907 siinä oli enää viitisenkymmentä jäsentä ja syksyllä toiminta lopahti kokonaan. Sen vähäinen jäsenkunta sulautui Sahateollisuusliittoon kuuluvaan Uraan osasto 20:een, joka oli Antti Gyllingin johdolla perustettu marraskuussa 1906.<sup>52</sup> Nämä lautatarhalaiset muodostivat lautatarha-ammattiosaston ”vanhan” työväenyhdistyksen alaisuudessa.<sup>53</sup>

Kahden työväenyhdistyksen yhdistyminen ajoittui vuodenvaihteen 1907 kahta puolta. Vuoden 1906 parhaimman laivauskauden aikana kyräili Uuraassa kahden sosialistisen työväenyhdistyksen väki vielä epäluuloisena toisiaan. ”Vanha” Uraan Työväenyhdistys vietti kymmenvuotisjuhliansa juhannuksena

ja elokuussa Haaraosasto eli ”uusi” Uuraan Työväenyhdistys omaa yksivuotisjuhlaansa. Mainittakoon, että näissä juhlissa soitteli vielä Uuraan VPK:n torvisoittokunta, mutta syksyllä soittimet osti Lastausammattiosasto, palkkasi soitonjohtajan ja torvisoitto kaikui sen nimissä, kunnes kesällä 1908 Uuraan Työväenyhdistys sai maineikkaan soittokunnan haltuunsa.

Syksyllä 1906 järjestökentän kahtia jakautumiseen suhtauduttiin jo järkevämmin. Keskinäiset kiistat sivuuttaen pyrittiin edellä kerrottuihin uusiin organisaatoratkaisuihin. UTY:n helmikuun 1907 vuosikokouksessa valittiin uusi hallitus ja perustettiin eri intressiryhmistä koostuva järjestysvaliokunta sopua rakentamaan. Lisäksi luotiin yhteyksiä paikallisiin sisaryhdistyksiin ja valtakunnallisiin järjestöihin.<sup>54</sup> Vappuna 1907 Uuraan lastaajat ja lautatarhaväki marssivat yhdessä punalippuja kantaen.<sup>55</sup>

### **Kolmas koitos – vuoden 1905 liittoutumat**

Viimeiseksi Uuraassa kamppailtiin vuosina 1910–1914 valtakunnallista yksityisten ahtausryttäjien liittoutumaa, niin kutsuttua Federeissia ja sen tukena olevaa kansainvälistä laivanvarustajien liittoa vastaan. Tässä mittelössä UTY:n lastausväen kilpailija majoitti muualta hankkimaansa työvoimaa Tapolanlahdelle ankkuroidussa asuntolaivassa, jota pilkattiin orjalaivaksi. Kolmannen koitoksen keskeytti ensimmäinen maailmansota pattitilanteeseen, jossa työosuuskuntana toiminutta Uuraan Lastausammattiosastoa ei ollut lannistettu, vaikkakin yksityiset olivat hieman niskan päällä.

Koitoksessa suomalaiskansallista pääomaa edusti Helsingissä lokakuussa 1905 perustettu, johtavien yksityisten ahtausliikkeiden koko maan kattava laivausalan työnantajayhdistys *The Stevedores Federation of Finland*, arkisesti Federeissi. Puheenjohtajana oli Carl. A. Veltheim Loviisasta.<sup>56</sup> Vuonna 1905 syntyi myös kansainvälistä pääomaa edustava *The Baltic and White Sea Conference of Copenhagen* – Itämeren ja Vienanmeren laivanvarustajien liitto – valvomaan laivanvarustajain etuja rahdinkuljetuksessa ja satamatoiminnassa. Suomea liiton hallituksessa edusti Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön johtaja Lars Krogus.<sup>57</sup>

Suomessa näillä kahdella järjestöllä oli yhteinen tavoite, satamissa valtaapitävien työosuuskuntien murskaaminen. Taktiikkana oli murtaa nämä satama toisensa perään yksi kerrallaan. Osuuskunnat joutuivat epätasaiseen kilpailuun. Federeissin laivausyritykset laskivat lastausurakat kannattavuusrajan alle. Tappio korvattiin federeissin yhteisistä varoista. Taustalla hääri vielä *Baltic & White Sea* -järjestö, joka kielsi kapteeneitaan asioimasta osuuskuntien kanssa.<sup>58</sup>



Työnantajien liittoutumisen vastapainoksi järjestäytyivät lokakuussa 1905 kolmentoista satamapaikkakunnan työntekijät Helsingissä Suomen Satamatyöntekijäin liitoksi. Vuodesta 1907 satamatyöntekijät olivat osa Suomen satama- ja Vesiliikennetyöntekijäin liittoa, ja vuodesta 1912 he kuuluivat Suomen Kuljetustyöntekijäin liittoon. Ammattiliittojen kattojärjestönä oli vuonna 1907 perustettu Suomen Ammattijärjestö (SAJ).<sup>59</sup>

Satamien työosuuskuntia soviteltiin ensin sosialistien piirissä vallinneeseen kautskylaiseen muottiin; osuuskuntien menestys tulkittiin keinoksi ottaa tuotanto ja työvälitteet työväen haltuun.<sup>60</sup> Sitten suunta muuttui. Suurlakon jälkeen työväenliike omaksui Kautskyn luokkataisteluperiaatteen.<sup>61</sup> Suomen Ammattijärjestössä tehtiin linjaus, jonka mukaan avoin sosiaalidemokraattinen ammattiosasto oli ainoa oikea luokkataisteluun soveltuva työväen rekrytointitapa. Muut työläisten omintakeiset viritelmät, kristilliset ammattiosastot ja ennen kaikkea satamien työosuuskunnat, oli pantava samaan ruotuun, jotta työväen parhaalla aseella, lakolla tai sillä uhkaamisella, olisi vaikutusta palkkauksen ja työolojen kohentamisessa.<sup>62</sup> Suomen ammattiyhdistysliike oli kuitenkin liian heikko pakottaakseen työnantajapuolen työ sopimusneuvotteluihin.<sup>63</sup> Satamien menestyksekkäät työosuuskunnat uhrattiin poliittisten intohimojen näyttämöllä.<sup>64</sup>

Federeissin uhatessa Uurasta keväällä 1910 SAJ kehotti tukensa ehtona sikäläisiä muuttamaan suljetun lastausosastonsa avoimeksi. Uppiniskaiset uuraalaiset eivät tähän kuitenkaan suostuneet eikä ammattijärjestöllä ollut keinoja kapinoivien taltuttamiseen. Se antoi Federeissin ja sen taustapirun, kansainvälisen laivanvarustajainliiton, tehdä likaisen työn. Viipurissa 1910 vuoden tammikuussa perustettu *Ab. Federation Stewedore* sai mellastaa Uuraassa vuosikaudet ammattijärjestön pysytellessä tukea antamatta taustalla.<sup>65</sup>

Uuraassa Lastausosasto ei antanut periksi. Vuonna 1911 se pääsi jo mukavasti jaloilleen ja seuraavana kahtena vuonna vakiinnutti asemansa. Vuonna 1912 osaston voimin lastattiin jo 245 laivaa (43 prosenttia sataman liikenteestä), seuraavana vuonna 267 eli 37 prosenttia kokonaisliikenteestä ja vuoden 1914 laivauskauden kolmen ensimmäisen kuukauden aikana kaikkiaan 101 laivaa. Lastausosaston lastaaman sahatavaran määrä standarteina oli samaa suuruusluokkaa kuin ennen kilpailua, mutta huomattavasti kasvaneeseen viettiin suhteutettuna enää 30–40 prosenttia koko Viipurin tullipiirin lastatusta sahatavarasta.

Yksinänsä Federeissia vastaan kamppailleet uuraalaiset tunsivat tullessa petetyiksi. Suhteet Suomen Ammattijärjestöön ja Kuljetustyöväen liittoon tulehtuivat pahoin, mikä johti eroon vuoden 1912 lopulla. Vuoden 1913 Lastausosasto toimikin villinä ammattijärjestökentän ulkopuolella. Seuraavana



Satamatyöläisiä kantamassa lautatavaraa Uuraan satamassa. Kuva 1920-luvulta.

vuotena tilanne laillistui, kun Uuraan Lastausammattiosasto loi nahkansa ja Uuraan itsenäinen, ammattijärjestöistä riippumaton Stuuwariyhdistys sai säännöilleen kuvernöörin siunauksen.<sup>66</sup>

Uuraassa oli 1900-luvun toisen kymmenluvun puolivälissä Ammattijärjestön ja sen mukana myös Sosialidemokraattisen Puolueen jäsenhankinta heikoissa kantimissa. Uuraalaiset äänestivät herkästi jaloillaan. Kolmisensataa uuraalaista lastaajaa sinnitteli suljettuna työosuuskuntana ja Uuraan avoin lautatarhaosasto kituutteli tusinan uskollisimman varassa. UTY:n koko jäsenmäärä oli vuoteen 1912 mennessä puolittunut vuoden 1906 tuhannesta hengestä. Kun lastaajat vuonna 1912 jättivät hyvästit sekä Kuljetusliitolle että Suomen Ammattijärjestölle, romahti myös UTY:n jäsenmäärä. Jäseniä oli vuonna 1916 ainoastaan 114 siitä huolimatta, että vuoden 1913 lautatarhalakot olivat nostaneet Lautatarhaosastolaisten lukumäärän väliaikaisesti 137:ään.<sup>67</sup>

Kolmas koitos lopahti ensimmäisen maailmansodan vuosina. Viipurin satamien toiminta oli kesästä 1914 lähtien pääasiassa Venäjän kaupan varassa ja Uuraan stuuvariyhdistyksen toiminta näivettyi saman tien olemattomiin.<sup>68</sup>

### Vinksahtaneet väitteet

Jorma Kalelan mukaan historiantutkijan lähtökohtana ovat hänen tutkimuskohteeseensa liittyvät historiakuvat, ja tutkimus on aina jo esitettyjen tulkintojen kommentoimista ja tietämyksen arvioimista.<sup>69</sup> Seuraavassa analysoin tutkimuskirjallisuudessa esiintyviä tulkintoja ja johtopäätöksiä Uuraan lastaajien järjestäytymisestä ja yleisemminkin Uuraan järjestäytyneen työväen historiasta vuosilta 1896–1914.

Varhaisin Uurasta, sen asujamista ja työväestön yhteenliittymistä käsittelevä teos on *Johannes. Viipurin läänin Rannan kihlakuntaan kuuluneen Johanneksen pitäjän historia- ja muistelmateos* (1959). Uuraan työväenyhdistyksen perustaminen selitettiin seuraavasti:

Liikenneolojen kehittyessä on jokaiseen satamaan ilmestynyt ns. ahtaajaliikkeitä, yrittäjiä, jotka urakoivat lastaustyön suorittamisessa. Uuraaseen näitä pesiytyi jo viime vuosisadan puolella useitakin. Keskinäisellä kilpailullaan ne painoivat kuitenkin työmiesten ansiotason alhaiseksi. Näitä olivat laivauskauden 1896 alussa liikkeet: C. Borenius<sup>70</sup>, Gust. Cederberg & Co ja kauppahuone Rosenius<sup>71</sup> sekä tullipäällikkö E. Jakobsson.<sup>72</sup>

Johanneksen pitäjän historiaa kirjoittaessaan maisteri Olavi Autero haastatteli 1950-luvulla Turun seudulle evakkoon päätyneitä johannekselaisia – kuten hän itse ilmaisee, ”paikallisväriä saadakseen”. Luvun ”Satamatyöt Uuraassa” kertojana oli Riionsaarelta kotoisin oleva laivuri Konsta Kottonen (1870–1963), joka Tähti-laivallaan harjoitti vuosina 1924–1932 matkustajalaivaliikennettä Koiviston Makslahti–Viipuri-reitillä. Edellä on siteerattu, miten Autero kuvasi vuoden 1896 tilannetta hyödyntämällä Konsta Kottosen muistikuvia Uuraan satamasta 1920–1930-lukujen aikana. Niissä 1930-luvun taitteen suuren lama-kauden kokemukset projisoituivat 1900-luvun taitteen tilanteeseen.<sup>73</sup> Sisällissodan jälkeen kilpailivat Uuraassa useat ahtausalan yritykset keskenään ja maailmanlaajuisen laman myötä työläisten palkkojen reaaliarvo heikkeni jyrkästi.

Seuraavassa pelkistän, puran ja oikaisen aiemman tutkimuskirjallisuuden väittämiä Uuraan satamatyöläisten järjestäytymisen motiiveista ja työväen- ja ammattiyhdistysten toiminnasta.

#### **1. Väite: Useita ahtaajayrityksiä. Kilpailu alensi palkkoja.**

Syynä Uuraan satamassa vuonna 1896 puhjenneisiin rettelöihin oli – laivuri Kottosen muistikuvia seuraten – työväen palkkojen alentaminen, mikä olisi johonkin ahtaajayritysten välisestä kilpailusta. Puutavaraliikkeet Carl ”Borenius”

(po. Rosenius), Gustav Cederberg ja Carl Rosenius mainittiin muun muassa kesän 1896 *Viipurin Sanomissa*.<sup>74</sup> Lehtijutussa ei kuitenkaan käsitelty yhtiöiden keskinäistä mittelöä, vaan niitä arvosteltiin nurjista toimista vasta perustettua Uuraan Työväenyhdistystä kohtaan. Puhuttiin hinnanalennuskilpailusta, mutta sillä viitattiin Boreniuksen (oik. Roseniuksen) ja Uuraan Työväenyhdistyksen kamppailuun laivojen lastausurakoista.<sup>75</sup>

Todellisuudessa tuolloin elettiin pitkän taantuman jälkeistä nousukautta.<sup>76</sup> Palkkojen alentamiseen ei ollut tarvetta. Mitään ahtauskilpailua ei ollut, koska ei ollut erityisiä ahtaajaliikkeitäkään. Mainitut puutavaraliikkeet kilpailivat kyllä ulkomaisista ostajista, mutta eivät ahtauksessa. Jokainen niistä lastasi myymänsä puutavaran omalla väellään lastia noutamaan tulleeeseen laivaan. Kottosen vaikutuksesta Auterolle muodostui erheellinen historiakuva vuoden 1896 Uuraan rettelöihin johtaneista tapahtumista.

## **2. Väite: Työläiset ahdingossa. Ryhtyivät puolustautumaan.**

Toisenlaiseenkin päättelyyn olisi Auterolla ollut aineksia, kuten seuraava edellisen lainauksen kanssa ristiriitainen tilannekuvaus osoittaa.

Joka tapauksessa puutavaraliikkeet – harjoitettuaan siihen asti pääasiallisesti omatoimisesti laivojen purkamista ja lastaamista – luovuttivat nämä tehtävät mainituille yhtiöille ja antoivat aikaisemmin palkkaamilleen työläisille vapaat kädet menetellä, niin kuin parhaaksi katsoivat. Kun ahtaajat rupesivat tekemään tarjouksiaan ja palkkasivat työntekijöitä huonoin palkkaeduin, aiheutti se mielenkuohua paikallisen väestön keskuudessa. Yhäti kapenevat elinmahdollisuudet saattoivat monen miettimään keinoa, millä puolustautua. Lopulta päädyttiin siihen, että kevättalvella v. 1896 ruvettiin puuhaanmaan paikallista työväenyhdistystä, kuten sitä nimitettiin.<sup>77</sup>

Lainaus Auteron tekstistä viittaa samaan tilanteeseen, josta ”ensimmäinen koitos” sai alkunsa. Puutavaraliikkeet luopuivat lastaustoiminnasta ja ”antoivat työläisilleen vapaat kädet” eli jättivät heidät työttömiksi. Tilannetta käyttivät hyväkseen yksityisyrittäjät eli erityiset ahtaajaryitykset syntyivät vasta tällöin ja kapenevien elinmahdollisuuksien uhka johti työväenyhdistyksen perustamiseen. Kottosen 1930-luvun mielikuvia seuraten Auterosta tuntui luontevalta, että työväki oli nurkkaan ajettuna ryhtynyt epätoivoiseen puolustustaisteluun. Ajankohdan sanomalehdet taas kertoivat uhmakkaan joukon rynnistyksestä vastahyökkäykseen. ”Toista herrat luulee, toista täältä tuulee.”<sup>78</sup> Vuoden 1896 lastaajissa ilmennyt uhmakkuus ei luonnehtinut enää Uuraan työväkeä 1930-luvun lamavuosina.

Työväenyhdistykselle myönteisestä kaikkia vientiyrityksiä koskevasta lastaussopimuksesta Auterolla ei ole mainintaa. Sen sijaan kuvataan Roseniuksen ja työväenyhdistyksen kahinointia varsin suurpiirteisesti. Esimerkiksi tullisillan rähinän toiseksi osapuoleksi väitetään virheellisesti Roseniuksen väkeä.<sup>79</sup>

*Ravansaari*-teoksessa kilpailuteema on saanut kannatusta: ”Ahtaajaliikkeiden maksamat huonot palkat aiheuttivat suuttumusta paikkakunnalla.”<sup>80</sup> Tätä ennen luettiin samat ahtausliikkeet, Borenius, Cederberg ja kauppahuone Rosenius kuin Auterollakin. Kerrottiin vastatoimena perustetusta työväenyhdistyksestä sekä Roseniuksen ja työväenyhdistyksen välisestä ”taistelusta”, mellakoista ja seuranneista oikeusjutuista.

Viitteitä tai lähdekirjallisuutta ei mainita. Sen sijaan kirjassa on siellä täällä referoitu ajankohdan sanomalehtiä todellisuuden tuntua antamaan. Tässä yhteydessä on lainattu kesän 1896 Viipuri-lehden *Ei työmies* -nimimerkin artikkelia, jonka mukaan: ”Tuottajat eli vientiyritykset olivat ainoita työnantajia. Laivojen lastaus ja lossaus oli lähes ainoata työtä. Jokaisella yrityksellä omat työmiehensä.” Sitten laivaus jätettiin kilpailtavaksi ja työläiset oman onnensa varaan.<sup>81</sup>

Ilmeinen ristiriita oli nähtävissä Auteroa mukailevasta olettamuksesta jo olemassa olevista ja keskenään kilpailevista ahtausliikkeistä ja lehtiartikkelin kertomasta tilanteesta, jossa tuottajat eli vientiyritykset eli kauppahuoneet luopuivat omasta lastaustoiminnastaan. Sen seurauksena syntyi kilpailu työväenyhdistyksen ja kahden, vasta tilanteen synnyttämän yksityisyrittäjän kesken.

Tapio Bergholm oli oikeilla jäljillä teoksessaan *Kovaa peliä kuljetusalalla, Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924*.

Uuraassa ammattiyhdistystoiminta lähti liikkeelle, kun puutavarayhtiöt siirsivät lastaustyöt lastausurakoitsijoille. Paikalliset satamatyöläiset paheksuivat ahtaajien tarjoamia heikkoja palkkoja. Heikkenevien ansioidensa vuoksi alkoivat työläiset miettiä puolustautumismahdollisuuksia. Uuraan satamatyöläiset suunnittelivat yhdistyksen perustamista kokouksessaan VPK:n talolla 6.3.1896. Seuraavassa kokouksessa oli puhumassa Viipurin Työväenyhdistyksen puheenjohtaja J. A. Lyly ja tässä kokouksessa valittiin yhdistykselle johtokunta ja yhdistyksen nimeksi hyväksyttiin Uuraan lastausammattiosasto. Useimmin tätä yhdistystä on kutsuttu Uuraan työväenyhdistykseksi.<sup>82</sup>

Saattaa hyvinkin olla, että puutavarayhtiöiden eli vientiä harjoittavien kauppahuoneitten sekä ahtaajiksi ryhtyneiden Roseniuksen ja Jakobssonin kesken käytiin ”kabinettikeskusteluja” laivauksesta. Näyttöä tästä Bergholmin ilmoit-

tamissa lähteissä ei ole. Rosenius ja Jakobsson kilpailivat myös keskenään, joten lastauksen suoranaista siirtoa tuskin tapahtui puutavarayhtiöistä uusille yksityisille ahtaajaryityksille. Viime mainitut vain käyttivät tarjoutunutta tilannetta hyväkseen.

Lastaajien suhtautumista tilanteeseen eli yksityisten tarjoamiin ”heikkoihin palkkoihin” Bergholm kuvaa laimeasti paheksumiseksi ja heidän reagointiaan puolustautumiseksi. Toisaalta kerrotaan rantaruhtinaitten vastaisista kiivaista kamppailuista ja väkivaltaisuuksista, jotka johtivat raastupaan. Mainitaan vuoden 1897 sopimus lastaajien ja työväenyhdistyksen välillä. Sitä pidetään osoituksena menestyksestä puolustautumisesta, joka näkyi ansiotason nousuna.

### **3. Väite: Lastaus(ammatti)osasto perustettiin keväällä 1896.**

Bergholmin erheellinen käsitys vuonna 1896 perustetun työväenyhdistyksen nimeämisestä lastausammattiosastoksi perustuu ilmeisesti *Uuras. Muistojen saari* -teoksen lukuun ”Uuraan työväenyhdistys”.

Työväen järjestötoiminta alkoi Uuraassa 6.3.1896. Toisessa kokouksessa samana vuonna valittiin johtokunta ja hyväksyttiin säännöt ja nimeksi Uuraan Lastausammattiosasto. Sen tehtävänä oli hankkia laivojen lastauksia suoraan niiden päälliköiltä ja omistajilta syrjäyttäen siten välittäjät, jotka aikaisemmin ottivat itselleen suurimman osan lastauspalkkioista.<sup>83</sup>

Perustamisajankohta joutuu kyseenalaiseksi jo syystä, että johtokunnan jäsenenä mainittu A. (Antti) Roslakka Tapolasta oli syntynyt vuonna 1882 ja oli vuonna 1896 vasta 14 vuoden ikäinen. *Uuras*-teos ikään kuin yhdistää ensimmäisen koitoksen alun toisen koitoksen lopputulemaan liikvoja perustelematta. Luvun kirjoittajaa ei mainita, joten se lienee toimituskunnan käsialaa. Syntyy vaikutelma, että vuonna 1896 perustettu yhdistys yritetään siinä sijoittaa 1930-luvun muottiin. Työväenyhdistys oli tällöin puhtaasti aatteellinen (sosiaalidemokraattinen) yhdistys ja ammattiasioista huolehtivat eri ammattiosastot. Kun vuonna 1896 perustettu yhdistys kerran hoiteli lastausta, oli se ilman muuta ammattiosasto ja nimettiin luontevasti Lastausammattiosastoksi. Minikälaiseen poliittiseen yhdistykseen osasto kuului, jäi avoimeksi.

Raimo Päiviö korjasi *Uuras. Luotsikylästä suursatamaksi* -teoksessaan yllä mainitun puutteen päättelemällä, että vuonna 1896 perustettiin samanaikaisesti työväenyhdistyksen kanssa ahtaajien ammattiosasto, stuuvari yhdistys.<sup>84</sup> Kummassakaan yllä mainitussa teoksessa ei ole lähdeviitteitä, mutta tutkimuskirjallisuutena mainitaan *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia* -teos.

Tässä teoksessa Hannu Soikkanen toteaa lyhyesti Uuraan työväenyhdistyksen perustamisen vuonna 1896 sekä J. A. Lylyn roolin kättilönä ja jatkaa:

Uuraan työväenyhdistyksen luonne on jäänyt epäselväksi, sillä eräiden lähteiden mukaan se oli ensi sijassa lastaustyöntekijöiden ammattiosasto. Toisten lähteiden mukaan se kulki kyllä työväenyhdistyksen nimellä, mutta sen tehtävänä oli lastausurakoiden hankkiminen suoraan työntekijöille.<sup>85</sup>

Lylyn sääntöehdotuksen mukanaan tuomaa wrightiläisyyttä ei mainita, mutta yllä oleva lause viittaa Viipurin wrightiläisen työväenyhdistyksen käytäntöön hyväksyä piiriinsä ammattiosastoja, joista muun muassa muurarien ja kirvesmiesten ammattiosastot toimivat työurakoiden välittäjänä jäsenilleen.<sup>86</sup>

Selvitellessään wrightiläistä työväenyhdistystoimintaa ammatillisen järjestäytymisen taustalla Bergholm toteaa kuitenkin: ”Uuraan, Helsingin ja Turun satamamiesten järjestäytyminen lähti ensisijaisesti liikkeelle tarpeesta puolustaa kullakin paikkakunnalla kokeneiden satamatyöläisten asemaa.”<sup>87</sup> Edellytyksenä tälle oli yhteisöllisyys. ”Viipurin ja Uuraan satamatyöläisten järjestäytymisen aloittivat jo vakiintuneet satamatyöläiset.”<sup>88</sup> Lisäksi Bergholm korostaa ammattitaidon merkitystä, joka Uuraassa ilmeni stuuvari-instituutioon kiteytyneessä lastauksen erityisosaamisessa. ”Uuraassa näkyi ensimmäisen kerran, että vientisatamassa ammattitaitoisten lastaustyöläisten työosuuskunta pystyi kilpailemaan ahtausyrittäjien kanssa satamatöiden hallinnasta.”

Päiviö esittää stuuvariyhdistys-käsitteen lastausammattiosaston synonyymina. Tätä ennen oli kuitenkin *Ravansaari ja sen läntiset naapurisaaret* -teoksessa luvussa ”Työtä taapeleiden ja vinssien vaiheilla” mainittu *Myllysen Anttoskan* kertoneen vuonna 1896 perustettua työväenyhdistystä kutsutun tuuvariyhdistykseksi. ”Myöhemmin se muuttui lastausammattiosastoksi.”<sup>89</sup> Anttoskan tosiasioiden perustuvat muistot jäivät kuitenkin huomiotta Uuraan työväenyhdistystä luonnehdittaessa.

**4. Väite: Vuonna 1905 perustettiin Uuraassa oikea/todellinen työväenyhdistys.** Väitteen viittaus ”oikeaan ja todelliseen” tarkoittaa sosiaalidemokratian tuloa Uuraaseen. *Kansan Työ* -lehti kertoi vuonna 1925 vietetyistä Uuraan työväenyhdistyksen 20-vuotisjuhlallisuuksista.<sup>90</sup> Työväenpolitiikka astui Soikkasen mukaan kuvioihin Uuraassa vuonna 1905, jolloin ruvettiin perustamaan ”todellista” työväenyhdistystä. Viitteenä mainitaan *Kansan työ* -lehden numerot vuosilta 1925 ja 1930, joissa selostetaan Uuraan työväenyhdistyksen 20- ja 25-vuotisjuhlien yhteydessä myös sen historiaa.<sup>91</sup>

Vuonna 1905 perusteena uudelle työväenyhdistykselle mainittiin kaikille

avointa pääsyä ja yhteiskunnallisten kysymysten käsittelyä. Liityttiin Viipurin työväenyhdistykseen haaraosastona. Kaupantekijäisinä päästiin sosialistien helmaan.<sup>92</sup> Vuoden 1906 syksyllä *Työ*-lehdessä oli yksiselitteinen ilmoitus:

Tiedoksianto. Sos. dem puolueelle ja yhdistyksille! W. T. Y:n Uuraan haaraosasto on liittynyt Uuraan Työv. Y:seen ja lakannut olemasta W. T. Y:n haaraosastona, alkaen toimintansa 1 päivästä tammik. 1907 Lautatarha a-osastona.<sup>93</sup>

Mitä vuonna 1925 juhlittiin? Periaatteessa juhlimisen kohteena ei ollut ”uuden” työväenyhdistyksen 20-vuotistaival, vaan sosiaalidemokratian tulo Uuraaseen.<sup>94</sup> Käytännössä tämä asia samaistettiin uuteen työväenyhdistykseen eli haaraosastoon. Suurella kohulla perustettu haaraosasto jäi kummittelemaan ”todellisena” Uuraan (sosiaalidemokraattisena) työväenyhdistyksenä.<sup>95</sup> Tieto haaraosaston lakkauttamisesta uinui sisällissodan jälkeen kaikessa rauhassa vanhojen sanomalehtien uumenissa.

##### **5. Väite: Federeissi alensi työläisten palkkoja.**

*Johannes*-teos loi kuvaa jatkuvasta jokavuotisesta, työväenyhdistyksen ja yksityisten välisestä kilpailusta, joka lopulta päättyi Federeissin voittoisaan tuloon vuonna 1910. ”Työansiot menivät niin huonoiksi, ettei ollut rahaa leipäänkään, saati sitten veroihin valitettiin Uuraassa yleisesti.”<sup>96</sup> *Päiviön* näkemyksen mukaan kysymys oli työnantajien ja työläisten välisestä kiistasta:

Ensi vuosikymmenen loppupuolella kiristyivät välit työnantajiin taas uudelleen. Nyt oli valtaosan lastauksista kerännyt itselleen Ab Federation Stevedore, ja sata-mamiesten palkat putosivat.<sup>97</sup>

Ainoastaan Bergholm tuo ay-historiassaan näkyville kansainvälisen laivanvarustajajärjestön roolin Federeissin taustavoimana (rahoittajana) ja tavoitteen vallata Suomen satamat työosuuskunnilta luotettujen yksityisyrittäjien hallintaan.<sup>98</sup> Yleensä tutkimuskirjallisuudessa ei tiedostettu työläisten palkkojen alentumisen johtuneen Federeissin ja Lastausammattiososton/Stuuvari yhdistyksen palkanalennuskilpailusta vaan luotiin mielikuvaa matalasta palkkatasosta yksinomaan Federeissin voiton seurauksena.

##### **Muistitiedon ongelmallisuus lähdeaineistona**

Uuraan lastaajien toisesta koitoksesta, kamppailusta yksityisen lastausyrityksen Walli & Co kanssa oli perimätietoa tallella. Uuraalaisille vieras, porilainen



yritys Stygwel & Walli tuotti työvoimansa muualta. Uuraasta ei löytynyt majoitupaikkoja ja firman työläiset asutettiin niin sanottuun orjalaivaan. Kun Tobiasson ja Axel Rapet (Akseli Rapeli) muistelijoiden mukaan ampuivat Stygwel & Wallin johtajia, kilpaileva yritys ajautui sekasortoon ja Työväenyhdistys pääsi sataman valtiaaksi.<sup>99</sup>

Kun muistitietoa vertaa säilyneeseen aikalaisaineistoon, ilmenee etteivät kaikki edellä kuvatun Stygwel & Walli -tarinan yksityiskohdat pidä paikkaansa, vaan sen aineksiin on sekoittunut aiempia ja myöhempiä tapahtumia. Tobiassonin ammuskelu liittyi ensimmäiseen koitokseen ja orjalaiva vasta viimeiseen. Nimiä, kuten Rapet (Rapeli) muistettiin väärin. Tämä selittänee ”toisen koituksen” tapahtumien kuvauksen puuttumista Uuraan ja Ravansaaren muistelu-teoksista, joissa rettelöistä siirrytään suoraan Federeissin Uuraan sataman valloitukseen.

Muisteluiden ydinsanoma löytyykin rivien välistä.<sup>100</sup> Työväki oli yhdistänyt voimansa. Oli perustettu työväenyhdistys ja käyty yhdessä uhkaa torjumaan. Tarinan konnat muistettiin, samoin arveluttaviin keinoihin turvautuneet sankarit. Uuraan työväki oli osoittanut yhteisöllisen voimansa.<sup>101</sup>

Muistitietoa Uuraan satamatyöläisistä on julkaistu Ravansaari-seuran *Lyht’paalu*-lehdessä vuonna 1992. Artikkelissa ”Lastaus ja laivat” entiset ravansaarelaiset, ”Ravansaaren miehet” muistelivat puhetta, jonka Uuraan Lastausammattiosaston puheenjohtaja Janne Pirhonen (1870–1916) piti Kotkan Lastausosuuskunnan työläisille, todennäköisesti vuonna 1907.<sup>102</sup> Kun hänet valittiin Uuraaseen edellisvuonna perustetun Lastausammattiosaston johtoon, oli voittoa kisa Wallin kanssa takana ja Uuraan työväenyhdistyksen uusi organisoituminen käynnissä.

Muistitiedot Janne Pirhosen puheenvuorosta heijastelevat paitsi *Lyht’paaluun* kirjoittaneen Pentti Rouskun (1916–1996) henkilökohtaista näkemystä myös lehden ilmestymisajankohtana vallinnutta terapeutista historianotetta ja -ajattelua Suomessa.<sup>103</sup> Janne Pirhosen puheen kautta tarkasteltuna Uuraan lastaajien tarinaa romantisoitiin: heistä tehtiin itsenäisiä työn sankareita, jotka eivät alistuneet työnantaja-porvarien käskyläisiksi sen paremmin kuin poliitikkojenkaan ohjastettaviksi.

Muistelijoiden mukaan Pirhonen korosti puheessaan kiinnostavalla tavalla omaa ammattikuntaansa, stuuvereita, joita ei muutoin ole juurikaan huomioitu Uurasta käsittelevissä teoksissa, vaikka ryhmä oli keskeinen Uuraan lastaajien organisoituessa. Poikkeuksen tekee Väinö Suutari, joka kuvasi vuonna 1976 ilmestyneessä romaanissaan *Puu ui länteen* mahtipontisesti Uuraan stuuvarien toimintaa: ”Sosialidemokraattinen puolue perusti Uuraaseen puolueosaston vuonna 1895. Tämän osaston me sitten muutimme Uuraan Lastaus



Kuvassa Hackmanin et Co:n puutavarahalleja Ravansaaren rannassa 1920-luvulla.

Ammattiosastoksi.” Kertomus on fiktiivinen – sosialidemokraattinen puoluehan perustettiin Forssassa vasta vuonna 1903. Huomattavasti lähemmäksi tosiasioita päästään ajoittamalla kuvatut tapahtumat noin vuosikymmentä myöhemmäksi.<sup>104</sup>

Edellä mainitusta kirjallisuudesta ainoastaan Bergholmin teos tarjoaa luvussa ”Osuustoimintasosialismi tavoitteena” muistelutiedoista poikkeavan ja ”toisen koitoksen” kanssa yhtäpitävän kuvauksen Wallin valtausyrityksestä. Lähteenä oli *Työmies*-lehden ajankohtainen uutisaineisto.<sup>105</sup>

### **Ilmiöstä tulkintaan ja yleistyksen**

Uuras oli 1890-luvulle tultaessa Suomen suurin sahatun puutavaran vientisatama. Viejinä olivat pääasiassa suuret viipurilaiset kauppahuoneet. Puutavaran vienti oli niin sanottua fob-kauppaa.<sup>106</sup> Purjelaivakaudella lastattavia laivoja saapui Uuraaseen harvakseltaan ja aikataulultaan sääolosuhteiden sallimissa rajoissa. Vakiintuneen tavan mukaisesti kukin viejä lastasi itse myymänsä puutavaran. Samat työläiset tekivät sekä lautatarha- että lastaustöitä. Lastaus vaati kuitenkin erityisosaamista. Uuraan satamaan kehittyi sille ominainen, ainutlaatuinen stuuvari-instituutio.

1800-luvun loppupuolella höyrylaivat valtasivat valtamerten rahtimarkkinat. Niiden kulku ei ollut enää sääolojen kahlitsemaa. Aikataulut voitiin laatia tarkemmiksi. Nopeutunut kulku vaati myös ripeätä laivausta. Laivahan tuotti parhaiten, jos rahti saatiin nopeasti perille ja päästiin uutta noutamaan. Uuraan puutavaran viejät joutuivat hankkimaan lastaukseen erikoistuneita, stuuvaraiden johdolla toimivia lastaussakkeja. Ne toimivat kauppahuoneensa nimissä, mutta palkka lastausurakasta tuli ostajalta laivan kapteenin välittämänä. Nämä puolestaan edellyttivät saavansa lastaajat töihin heti laivan saavuttua satamaan.

Vuonna 1896 elettiin nousukautta. Oli viejän markkinat, mutta samalla rahdinkuljettajista pulaa. Vaatimukset nopeasta lastauksesta tiukkenivat. Uuraan sataman vientiyritykset reagoivat tilanteeseen luopumalla perinteisestä tavasta lastata itse myymänsä puutavara. Ne eivät kirjaimellisesti ottaen irtisanoneet työläisiään. Kukin laiva oli oma lastausurakkansa ja kapteeni maksoi siitä palkkion. Vientiyritykset olivat käytännössä vain hankkineet nämä urakat lastaussakkeilleen. Nyt luovuttiin tästä välitystoiminnasta. Työläisten kannalta asia ymmärrettiin siten, että oltiin vientiyrityksen työläisiä siinä missä lautatarhalaisetkin. Jouduttiin syyttä suotta heitteille!

Sotien jälkeen asioita tulkittiin 1930-luvun Uuraan olojen mukaisesti. Silloin oli useita ahtaajaliikkeitä ja kaikki lastaajat niiden palveluksessa. Maailmanlaajuisen laman aikana palkat laskivat. Työhön pyrkijöitä oli enemmän kuin työtä. Vuonna 1896 ajateltiin olleen samoin. Tuntui luonnolliselta, että ahdinkoon ajetut työläiset viime keinonaan tukeutuivat toisiinsa järjestäytymällä ammattillisesti. Ammattijärjestöjen asiana oli 1930-luvulla oman ammattiryhmänsä etujen puolustaminen aseena lakko tai sillä uhkaaminen. Vuonna 1896 Uuraan sataman lastaajien yhteisöllisestä uhmasta noussut hyökkäysstrategia, käydä kilpasille yksityisyrittäjien kanssa, ei kuulunut sotien jälkeen asiasta kirjoittaneiden kokemusmaailmaan.

Elinkeinoelämän säädöksiä oli höllennetty. Vuodesta 1879 elinkeinon harjoittaminen eli yritysten perustaminen helpottui.<sup>107</sup> Maailmalla vallinnut pitkä lamakausi päättyi 1890-luvun puolivälissä. Ajan hermoilla elävät viipurilaiset kauppahuoneet kuten Rosenius mukautuivat joustavasti talouden liberalisointiin, mutta Uuraan lastaajat elivät vielä ”patruuna-ajan” hengessä. Ristiriita kärjistyi Roseniuksen ja lastaajien välillä Uuraan rettelöissä. Työväestön käyttövoimana oli yhteisöllisyydestä kumpuava uhmakkuus, ei pelkästään toimeentulon vaan koko yhteisön olemassaolon uhkakuva vastaan.

Ensimmäinen koitoksen syy voidaan pelkistäen nähdä vientiyritysten kieläytymisessä lastaussopimusten välitystoiminnasta nimissään oleville lastaussakkeille, minkä myötä sen jäsenet uhkasivat joutua työttömiksi. Muuttunutta

tilannetta hyödynsivät yksityisyrittäjät, Jacobsson ja Rosenius, sekä Uuraan työväenyhdistykseksi järjestäytyneet lastaajat ryhtymällä kilpailemaan lastausurakoista. Lastaustilanne Uuraassa oli uusi. Vakiintuneita sääntöjä ei ollut, eikä menettelytavoista kyetty kilpakumppaneiden kesken sopimaan. Siispä ensin kiisteltiin ja sitten tapeltiin.

Toisen koitoksen aiheutti vientiyritysten yhteisorganisaation kieltäytyminen lastaussopimusten välittämisestä työväenyhdistykselle. Tällä kertaa avautuva vapaa lastauskenttä oli kahden kauppaa. Työväenyhdistys yritti saada ulkopuolisia eli Viipurin maistraattia ja venäläistä kuvernööriä avuksi lastaussääntöjen laatimiseen. Kun tämä epäonnistui, kiisteltiin ja tapeltiin kilpailijan Walli & Co kanssa.

Kolmas koitos alkoi Federeissin tunkiessa Uuraan lastausosaston reviirille. Asetelma oli kuin muinoin Daavidin ja Goljatin välillä. Uuraan lastausosasto lähti kilpailemaan mahtavan kansainvälisen laivanvarustajaliiton tukemaa Federeissiä vastaan. Huolimatta siitä, että uuraalaisten tukenaan pitämä valtakunnallinen ammattijärjestö ”heitti pyyhkeen kehään” vaatimalla neuvotteluja Federeissin kanssa, lastausosasto jatkoi epätasaista lastauskilpailua.

*Suomen työväenliikkeen historian* mukaan yleiset maailmanlaajuiset talouspoliittiset tekijät vaikuttivat taustalla Suomen työväestön oloihin.<sup>108</sup> Kirjan hahmottelemaa teoriaa soveltaen Uuraan lastaajat olivat pelinappuloita pelissä, joka käytiin puutavaraviejien, -ostajien ja -laivarahdin kuljettajien kesken venäläisen hallinnon sallimissa puitteissa. Säännöt muuttuivat maailmanmarkkinoiden suhdannevaihteluiden tahtiin ja teknisen kehityksen myötä. Uuraan työväen sekä ammatillinen että poliittinen toiminta on selitettävissä reagointina vaiheittain edenneisiin taloussuhteiden muutoksiin.

- Koitos 1. Siirtyminen sääty-yhteiskunnan säätelytaloudesta esiteollisen ajan taloudellisen liberalismiin varhaisvaiheisiin.
- Koitos 2. Liberalismin esiinmurtautumisen radikaali vaikutus Uuraan perinteisiin lastausoloihin.
- Sosialistisen työväenliikkeen tulo ja vaikutus Uuraan työväkeen.
- Koitos 3. Kansallinen ja kansainvälinen työnantajien liittoutuminen eli monopolisoituminen nousee vakavasti otettavaksi uhkatekijäksi Uuraan sataman itsenäisille lastaajille.

Uuraan lastaajien tarina sai alkunsa sataman työväen yhteisöllisestä uhmas-  
ta käydä kamppailuun elinolosuhteidensa puolesta toimeentulon näkymien  
muuttuessa uhkaaviksi. Poliittisen työväenhistorian näkökulmasta syntyy seli-  
tysongelmia, koska minkäänlainen (työväen)aatteen palo ei sytyttänyt Uuraan

lastaajia yhteistoimintaan.<sup>109</sup> Työväenyhdistys syntyi ammattiyhdistystoimintana ja sen syntyminen wrightiläisin säännöin heijasteli jäsenten pragmaattista asennetta. Näin oli mahdollista toimia laillisesti. Samoin toisen koitoksen ja suurlakon jälkeen oli viisasta siirtyä sosiaalidemokraattien leiriin ja saada tarvittaessa selustatukea sosialistisista satamatyöväen liitosta ja sen mukana valtakunnallisesta ammattijärjestöstä. Tämä selkänöja petti kolmannen koitoksen aikana, jolloin Uuraan lastaajat joutuivat yksin kamppailemaan Federeissia vastaan. Petetyksi itsensä tunteneet lastaajat perustivat itsenäisesti toimivan stuuvariyhdistyksen ja irtisanoutuivat valtakunnan ammattiyhdistystoiminnasta, monet samalla todennäköisesti myös SDP:n jäsenyydestä.

### **Jälkivaiheet**

Näistä asemista kohdattiin ensimmäisen maailmansodan ja sisällissodan vuodet; eikä mikään jäänyt ennalleen niiden päätyttyä. Sisällissodan vihanpidon hieman laannuttua ja työväenjärjestöjen käynnistäessä toimintojaan myös Uuraan Stuuvariyhdistyksen jäsenet yrittivät vuoden 1920 alussa aloitella entistä työosuuskuntatoimintaa. Uuraan Stuuvariyhdistys (Stevedores Union) ry rekisteröitiin virallisesti kotipaikkanaan Johanneksen kunta, Uuraan kylä.<sup>110</sup> Ahtausalan yrittäjät eivät suvainneet työläisten toimintaa omalla reviirillään. Stuuvariyhdistyksen lastaustoimintaa ei saatu käyntiin ja joutilaaksi joutunut hinaaja Stevedore pantiin myyntiin.<sup>111</sup> Uuraan sataman entinen valtias oli joutunut virkaheitoksi. Työväenyhdistykseen perustettiin vuonna 1919 avoin Suomen Kuljetustyöläisten liiton Uuraan ammattiosasto nro 3.<sup>112</sup> Uuraan Työnantajaliitoksi vuonna 1920 järjestäytyneet puutavaraviejät ja ahtausliikkeet eivät kuitenkaan suostuneet muihin kuin henkilökohtaisiin työsopimuksiin.<sup>113</sup> Yleissitovia valtakunnallisia työehtosopimuksia ammattijärjestökään ei kyennyt satamiin solmimaan. Viimeksi asian puolesta lakkoiltiin tuloksetta suuren satamalakon puitteissa vuonna 1928.<sup>114</sup> Uuraassa henkilökohtaiset orjakontrahdit jatkuivat talvisotaan saakka.

## Viitteet

---

- 1 Nieminen 1988, 9–14; Riimala 1991, 123–131; Päiviö 1992, 131–136, 149–152.
- 2 Kosonen 2020, 27.
- 3 ”Uuraasta”. *Viipuri* 1.8.1894 no 175.
- 4 Tiili & Virolainen 1967; Autero 1959; Pusa & Lohko 1981; Päiviö 1992 ja Huunonen 2015.
- 5 Anto 1958, 399, 403.
- 6 Paavolainen 1980, 632, 636, 637, 640, 645.
- 7 Kuujo 1982, 199, 200, 203.
- 8 Leino-Kaukiainen 2014, 457, 459.
- 9 Huunonen & Peltonen 2015, 116.
- 10 Soikkanen 1970, 99–118.
- 11 Soikkanen 1970, 9.
- 12 ”Uuraan Työväenyhdistys 20-vuotias”. *Kansan Työ* 12.9.1925; ”Uuraan Työväenyhdistys 25-vuotias”. *Kansan Työ* 5.7.1930.
- 13 Autero 1959; Tiili & Virolainen 1967.
- 14 Kosonen 2020, 81–85.
- 15 Yhtäältä on kyse kohteena olevia ihmisiä koskevan tiedon korjaamisesta ja toisaalta tämän korjauksen tarpeellisuuden perustelemisesta. Artikkelissani pyrin siten tuottamaan Kalelan (2017, 93) eettisen vaatimuksen mukaisen, tutkimuskohteen oikeudenmukaisen kuvauksen.
- 16 Kosonen 2020, 17–28.
- 17 ”Tullijuttu”. *Wiipuri*, 21.2.1897, nro 43.
- 18 ”Uusi lastausyhtiö tekeillä Uuraassa”. *Wiipuri*, 9.2.1897, nro 32.
- 19 Kujala 1995, 28–29; Kosonen 2020, 29–30.
- 20 *Työmies* 1897, 8.
- 21 Kosonen 2020, 20, 29.
- 22 ”Uuraan rewolwerijuttu”. *Aamulehti* 29.9.1896 no 226; ”Suomen työväen -valtuuskunnan”. *Aamulehti* 23.10.1896 no 247; ”Uuraan rettelöt”. *Aamulehti* 7.11.1896 no 268; ”Uuraan rewolwerijuttu”. *Aura* 29.9.1896 no 225; ”Rewolwerihyökkäys Uuraassa; ”Uuraan rewolwerijuttu”. *Aura* 30.9.1896 no 226; ”Wieläkin Uuraan rettelöitä”. *Aura* 1.10.1896 no 110 3-pv painos; *Aura* 6.10.1896 no 112 3-pv painos; ”Uuraan rettelöt”. *Aura* 17.11.1896 no 267; ”Turun kirje: Uuraan rettelöt, nimim. Kärki”. *Aura* 19.11.1896 no 131 3-pv painos; ”Uuraan rettelöt”. *Aura* 18.11.1896 no 268; ”Uuraan rettelöt”. *Haminan Sanomat* 8.12.1896 no 96; ”Otteita olemattoman, nimettömän hawaintoseuran pyötäkirstasta, § 81”. *Itä-Suomen Sanomat*; Uuraan rettelöistä”. *Haminan Sanomat* 13.11.1896 no 90. ”Suomen työväen -valtuuskunnan”. *Kaiku* 26.10.1896 no 123; ”Rewolweri -hyökkäys Uuraassa”. Keski-Suomi 29.9.1896 no 114; ”Uuraan rettelöt”. *Keski-Suomi* 10.11.1896 no 132; ”Suomen työväen valtuuskunnan”. *Kotkan Sanomat* 24.10.1896 no 83; ”Rewolwerijuttu”. *Lappeenrannan Uutiset* 29.9.1896 no 77; ”Uuraan työväenyhdistys”. *Lappeenrannan Uutiset* 1.12.1896 no 95; ”Uuraan rettelöt”. *Louhi* 9.12.1896 no 147A; ”Uuraan rettelöt”. *Pohjalainen* 19.11.1896 no 137; ”Suomen työväen valtuuskunnan”. *Sanomia Porista* 26.10.1896 no 123; ”Uuraan rettelöt”. *Tampereen Sanomat* 9.11.1896 no 130; ”Uuraan rettelöt”. *Tampereen Sanomat* 7.12.1896 no 142; ”Uuraan rettelöt”. *Tampereen Uutiset* 10.11.1896 no 176; ”Joko niin pitkälle?” *Sanomia Turusta* 26.9.1896 no 224; ”Rewolwerijuttu hyökkäys Uuraassa”. *Sanomia Turusta* 29.9.1896 no 226; ”Rewolweri-hyökkäys Uuraassa”. *Turun Lehti* 29.9.1896 no 116; ”Uuraalla tapahtuneet työmiesrettelöt”. *Turun Lehti* 24.10.1896 no 127; ”Uuraan rettelöt”. *Turun Lehti* 10.11.1896 no 134; ”Uuraan rettelöt” *Turun Lehti* 17.11.1896 no 137; ”Suomen työväen valtuuskunnan”. *Työmies* 24.10.1896 no 43; Uuraan rettelöt”. *Työmies* 28.11.1896 no 48; ”Rewolweri-hyökkäys Uuraassa”. Uusi Savo, 1.10.1896 no 113; ”Uuraan rettelöiden johdosta”. Uusi Savo 3.10.1896 no 114; ”Joko niin pitkälle?” Uusi Suometar 25.9.1896 no 223; ”Rewolwerijuttu” Uusi Suometar 26.9.1896 no 224; ”Uuraan rewolwerijuttu”. *Uusi Suometar* 27.9.1896 no 225; ”Uuraan rettelöt”. *Uusi Suometar* 7.11.1896 no 260.”Uuraan rettelöt”. *Wuoksi*, 7.11.1896 no

- 87; "Uuraan rettelöt". *Wuoksi* 18.11.1896 no 90.
- 23** "Uuraan rettelöt vuonna 1896". *Lyht'paalu* 1 & 2 2018.
- 24** "Työmieskahakka Uuraassa". *Viipuri* 17.6.1896. no 138.
- 25** "Kirje Wiipurista. Miltäs tuntuu?" *Viipurin Sanomat* 17.6.1896.
- 26** "Sin höjdpunkt nådde arbetares vilda beteende i går. Arbetarebolagets medlemmar öfverföllö i går under skrik och svordomar nämnda konkurrenters arbetare med hugg och slag, sönnderrefvo deras kläder och kastade deras värktyg i sundet." "Ett laglost samhälle". *Östra Finland* 16.6.1896.
- 27** Lylyn pettymystä selittää Olli Matikaisen (2019, 56) henkilökuvaa hänestä: "Huolimatta kovasta ja ilmeisen vilpittömästä yrityksestä murtaa sääty-yhteiskunnan luokkarajoja sekä 'kansan' tarpeiden aina liehittelyyn asti yltäneestä ymmärtämisestä, Lyly oli arvostelemissaan vanhojen fennomaanien tapaan sivistyneistön herra, joka katsoi olevansa velvollinen ja oikeutettu johtamaan kansaa luvattuun maahan." Hän myös totesi: "Lyly pettyi, kun kansa ei lopulta suostunut hänenkään ohjailtavakseen." (Matikainen 2019, 57). Lylyn turhautuminen uuraalaisiin tulee selväksi lehtijutussa, mutta kuitenkin hän vierittää vastuun johtohenkilöille, kenties tarkoittaen esimieheksi nimettyä kapteeni Juhana Pitkäpaatta.
- 28** "Työmieskahakka Uuraassa". *Viipuri* 17.6.1896. no 138.
- 29** "Man skulle knappast tro att sådant är möjligt å en hamnplats alldeles invid Wiborgs stad, men så är ledsamt nog askförhållandet." "Ett laglost samhälle". *Östra Finland* 16.6.1896.
- 30** "Poskeisen pakinoita "Työväen". *Wiipuri* 22.5.1897 nro 117. Artikkelissa Lylyä syytettiin suoraan: "Täköäläisen Työväenyhdistyksen johtawien miesten – tai johtawanko miehen? – toimesta" Uuraassa muodostettiin liikettä harjoittava yhtiö työväenyhdistykseksi ja siten työväenliike sotkettiin rettelöihin!
- 31** "Revolverinäytös Uuraassa". *Wiipurin Sanomat* 26.9.1896 nro 261: "Sitä paitsi Uuraan työväki ei vielä olekaan ollut siwistäwän ja hienostawan yhdistyksen vaikutuksen alaisena, waan juuri sitä kaipaisi mitä pikemmin. Tämä paikkakunta, jossa alituisen takawuosina tapahtuiwat riidat, tappelut ja murhatkin million suomalaisten ja venäläisten, million englantilaisten merimiesten kesken."
- 32** "Uuraan työväen työansiot". *Työmies* 20.2.1897 nro 8.
- 33** "Uuraan raittiusseuran". *Wiipurin Sanomat*. *Supistus* 24.7.1901, nro 59; "Wiikon warrella. Uuraan rettelöitä". *Wiipurin Sanomat*. *Supistus* 16.10.1901 no 83.
- 34** Kosonen 2020, 30.
- 35** Bergholm 1988, 96, 10.
- 36** Bergholm 1988, 36.
- 37** Reuna (1990, 228) kiteyttää Hallan sahalla Kotkassa vuonna 1898 alkaneen lakon näkyneen vakaan työmaamijöön varhaisena yhtenäisyytenä, joka kiinteytyi raittiuden, kansalaismielisyyden ja sivistyshalun yhteiseksi kohotukseksi.
- 38** "Uuraan sataman työoloista". *Työ* 4.12.1913 no 281.
- 39** Halme 1955, 127, 128.
- 40** Teräs (1995, 24) painottaa, että menestyäkseen elinkeinovapauslain myötä seuranneessa vapaassa kilpailutilanteessa työläiset organisoituivat rajoittaakseen omaa keskinäistä kilpailuaan ja paransivat siten omia asemiaan työmarkkinoilla. Stuuvariyhdistys oli uuraalaisten lastaajien organisaatioratkaisu.
- 41** "Lähetettyjä kirjoituksia. "Wiipuri"-lehden toimitukselle". *Viipuri* 2.6.1904 no 125.
- 42** Kujala 1995, 181; 2019, 112.
- 43** Kosonen 2020, 33–35; "Uuraan rettelöiden syyt". *Viipuri* 26.7.1905 no 170; "Murhayritys Uuraassakin". *Karjala* 22.7.1905 no 167.
- 44** Soikkanen 1961, 335, 336; "Orjakontrahdit Uuraassa". *Työ* 15.3.1906 no 28.
- 45** Pusa et al. 1981, 179. "Wiipurin t. y:n Uuraan haaraosaston perustava kokous". *Työmies* 13.9.1905.

- 46** Päiviö 1992, 255.
- 47** Kosonen 2020, 36; Soikkanen 1970, 98.
- 48** Laine 1945, 286, 287; Haapala 1999, 215.
- 49** Tiili & Virolainen 1967, 145; "Vahvistettuja yhdistyssääntöjä". *Suomalainen Wirallinen Lehti* 22.3.1906 no 68; "Yhdistysten säännöt". *Suomalainen Wirallinen Lehti* 24.4.1906 no 94; "Uuraan työväen taistelut". *Työ* 9.1.1907 no 7; "Wahvistettuja sääntöjä". *Työ* 18.6.1909 no 137.
- 50** Kosonen 2020, 37.
- 51** "W. T. Y:n Uuraan haaraosaston". *Työ* 27.11.1906 no 134. "Tiedoksianto, Sos. dem. puolueelle ja yhdistyksille!" *Työ* 22.12.1906 no 146A.
- 52** "Kirje Uuraasta". *Työ* 10.3.1906 no 26; "Suomen sahateollisuustyöväen liitto-osaston n:o 20". *Työ* 20.11.1906 no 132; "Uuraan lautatarhan amm. osaston". *Työ* 8.6.1907 no 12; "Uuraan S. S. T Liitto-osastoto n:o 20". *Työ* 4.8.1907 no 177; "Uuraan t. y:n". *Työ* 14.8.1907 no 185; "Uuraasta". *Työ* 29.8.1907 no 198.
- 53** Kosonen 2020, 38–39.
- 54** Kettunen (1986, 66–67) toteaa, että 1920-luvun alkuun saakka paikalliset työväenyhdistykset olivat pikemmin työväenliikkeen kokonaisuuden paikallisia yhdistäjiä kuin puolueen perusjärjestöjä. Uuraan työväenyhdistys kokosi helmaansa lastaus- ja lautatarhatyöväen omina ammattiosastoinaan ja yhdisti niitä erilaisissa harrastuspiireissä työväenkulttuurin kentällä.
- 55** "Uuraan järjestynyt työväestö". *Työ* 4.5.1907 no 101.
- 56** Lavonius 1956, 18–21.
- 57** Tiderman 1930, 29–30.
- 58** Lavonius 1956, 22; Bergholm 1988, 144–145.
- 59** Kuljetustyöläisen historia vuoteen 1970 1986, 39–43, 50–52, 69.
- 60** Bergholm 1988, 95.
- 61** Soikkanen 1961, 232.
- 62** Bergholm 1988, 180, 181, 208; Reuna 1990, 234; Teräs 2001, 139.
- 63** Haataja 1978, 107; Bergholm 2001, 12; Kujala 2016, 207.
- 64** Kettunen 1986, 76.
- 65** Bergholm 1988, 185–187.
- 66** "Wahvistettuja sääntöjä". *Työ* 10.2.1914 no 33; "Uuraan lastausammattiosasto". *Työ* 4.3.1914 no 52.
- 67** Soikkanen 1970, 179.
- 68** Kosonen 2020, 49–59.
- 69** Kalela 2001, 16.
- 70** Carl Borenius oli viipurilainen puutavaraoppia, jolla oli aikoinaan sahalaitos Suonionsaaren Pilliniemessä. Sahan toiminta päättyi ja koneisto siirrettiin 1889 Viipurin Vekrotniemeeseen. Borenius keskittyi sittemmin pyöreän puutavaran vientiin ja Pilliniemi toimi mm. Saimaalta rahdattujen propsien varastona.
- 71** Maineikas viipurilainen kauppahuone Rosenius & Seseman ajautui konkurssiin 1855. Johtaja Carl Rosenius koki myös henkilökohtaisen konkurssin ja perhe menetti mm. Viipurin kiinteistönsä. Poika Carl Rosenius nuorempi koetti sinnitellä puutavara-alalla. 1890-luvun alussa hän muutti Ravansaarelle, jossa menehtyi v. 1898, ja vaimo myi liikkeen viipurilaiselle kauppiasyhtymälle.
- 72** Autero 1959, 303.
- 73** Kanervo 2015, 51–53.
- 74** "Uuraasta". *Viipurin Sanomat* 4.6.1896 no 148.
- 75** *Viipurin Sanomat* 5.6.1896 no 149 Painovirhe, jossa pahoiteltiin edellisen numeron Uuras artikkelissa Roseniuksen nimen vaihtumista Boreniukseksi. Nimi Rosenius esiintyi siis kahdesti, mutta tarkoitti samaa toiminimeä.
- 76** Halme 1955, 69; "Puutavaramarkkinoilta". *Karjala* 03.1.1906 no 1.
- 77** Autero 1959, 303.
- 78** "Kirje Viipurista". *Viipurin Sanomat* 29.4.1896 no 115.
- 79** Autero 1959, 304.
- 80** Tiili, Kauko & Pentti Virolainen 1967, 142–143.
- 81** "Hawaintoja Uuraasta". *Viipuri* 17.5.1896 no 113.
- 82** Bergholm 1988, 57.
- 83** Pusa, Juho & Yrjö Lohko 1981, 178.
- 84** Päiviö 1992, 158.
- 85** Soikkanen 1970, 98.



- 86** ”Wiipurin Työväen yhdistyksen muurarien Urakoitsija yhdistyksen säännöt”. *Viipurin Sanomat* 15.2.1889 no 39; Anto 1958, 392.
- 87** Bergholm 1988, 61.
- 88** Bergholm 1988, 58.
- 89** Tiili, Kauko & Pentti Virolainen 1967, 145.
- 90** ”Uuraan työväenyhdistys 20-vuotias”. *Kansan Työ* 10.9.1925.
- 91** Soikkanen 1970, 98.
- 92** Pusa, Juho & Yrjö Lohko 1981, 179.
- 93** ”Tiedoksianto, Sos. dem. puolueelle ja yhdistyksille!”. *Työ* 22.12.1906 no 146A.
- 94** ”Tänään tulee kuluneeksi 25 vuotta siitä, kun Uuraan Työväenyhdistys aloitti toimintansa sillä pohjalla (sosialidemokratia), jolla se on nytkin 25 v. kuluttua”. ”Uuraan Työväenyhdistys 25-vuotias”. *Kansan Työ* 5.7.1930.
- 95** Hannu Soikkanen 1970, kertoo sivulla 98 Uuraaseen Viipurin työväenyhdistyksen alaosastoksi (haaraosastoksi) perustetusta ”todellisesta” työväenyhdistyksestä”. Lähteenä ovat *Työ Kansan* vuosien 1925 ja 1930 numerot, joissa kerrotaan Uuraan työväenyhdistyksen 20- ja 30-vuotisjuhlita, joiden mukaan juhlittiin haaraosaston perustamista. Antti Kujala (2019) kertoo sivulla 112: ”Saman vuoden (1904) keväällä ja alkukesällä Viipurin työväenyhdistyksen Uuraan haaraosaston ahtaajat kääntyivät paikallisten santarmien ja kuvernööri Mjasojedovin puoleen hakeakseen tukea porilaista ahtaajayrittäjää J. V. Vallia vastaan.” Todellisuudessa haaraosasto perustettiin vasta seuraavan vuoden kesäkuussa ja sen jäsenet olivat lautatarhalaisia. Kuvernöörin puheille pyrkineet ahtaajat olivat vanhan työväenyhdistyksen väkeä.
- 96** Autero 1959, 305.
- 97** Päiviö 1992, 158.
- 98** Bergholm 1988, 145.
- 99** Paasonen & Paasonen 2006, 58.
- 100** Outi Fingerroosin (2006, 33) mukaan muistitieto on luonteeltaan erityistä tietoa: se kertoo vähemmän menneisyyden tosista tapahtumista kuin siitä, mikä näiden tapahtumien merkitys oli muisteluhetkellä. Se on nähtävä jälkinä tai johtolankoina menneisyydestä ja siellä eläneiden ihmisten tavoista ja ajattelusta. Tutkijan tulee saada nämä jäljet puhumaan esittämällä niille oikeanlaisia kysymyksiä.” *Murhayritys Uuraassakin*. *Karjala* 22.7.1905 no 167; ”Poskeisen pakinoita. Verinen viikko”. *Viipuri* 26.7.1905 no 59 2. päiv. painos; ”Rettelöitä ja murhayritys Uuraassa”. *Viipuri* 23.7.1905 no 168; ”Murhayritys Uuraassakin”. *Viipurin Sanomat* Supistus 22.7.1905 no 57.
- 101** Kari Teräs (1995, 22–23) kiinnittää huomiota siihen, että ammattiyhdistyshistorian tutkimuksissa on erotettu esiammatilliset yhteenliittymät ja varsinaiset ammattiyhdistykset jyrkästi toisistaan ja edellisiä on pidetty vähemmän kiinnostavina, ohime-nevänä vaiheena. Itse hän Turun työmarkkinatutkimuksessaan pitää tärkeänä mm. sellaisten esiammatillisten yhteenliittymien merkitystä, jossa työväki organisoitui joko muodollisesti tai epämuodollisesti suoraan työsuhteissa ja joissa työnantaja oli toiminnan kohteena.
- 102** ”Lastaus ja laivat”. *LyhtPaalu* 25.2.1992.
- 103** Kettunen (2015, 58) pohtii historianitutkimusta kansallisenä terapiana ja huomauttaa, että kansalliset kipukohdat muuttuivat ajan mukana. Esim. 1960-luvulla Suomen menneisyyden poliittiset rasitteet oli tunnistettu ja ”punaisen ja valkoisen myytin” hävittäminen nähtiin poliittisen integraation kysymyksenä. 1980- ja 1990-luvun taitteen jälkeen historioitsijat esittivät mielellään työnsä kansakunnan muistia käsittelevänä terapiana.
- 104** Suutari 1976, 190.
- 105** Bergholm 1988, 96.
- 106** Fob (free on board) -kauppaa käytettiin yleisesti puutavaran viennissä. Siinä myyjä toimittaa tavaran sovitussa satamassa laivan kupeelle proomussa. Ostajan velvollisuutena oli tehdä kuljetussopimus, joka kattoi rahtikustannusten lisäksi lastauskustannukset proomusta laivaan lähtösatamassa ja lossauskustannukset päätesatamassa. Suomen keskuskauppakamarin tiedonantoja 1.2.1929 no 3–4.

- 107** Suomessa ammattikunnat lakkautettiin vuonna 1868 säädetyillä lainmuutoksilla, ja vuonna 1879 annettu asetus laajensi elinkeinovapautta edelleen.
- 108** Haataja et al. 1978, 27, 37. Kirjoittajat yleistävät ennen elinkeinovapauslainsäädännön vallinnutta aikaa toteamalla, että yhteiskunta jakautui holhoajiin ja holhottaviin. Kun kapitalistinen katsantokanta romahdutti sääty-yhteiskunnan perustan, joutuivat muutkin perinnäiset arvot kyseenalaisiksi. Uuraalaiset kuuluivat niihin proletarisoituihin ihmisryhmiin, jotka alkoivat haparoivasti tiedostaa asemansa vaikeuden.
- 109** Aleksi Mainion ja Anu Koskivirran (2019) mukaan päinvastainen kehitys oli tapahtunut reilun 11 venäjänvirstan päässä Viipurissa, missä aatteen palo sytytti työväen järjestötoiminnan ja ammattiyhdistystoiminta nivoutui alisteisesti poliittiseen työväenliikkeeseen.
- 110** *Rekisterilehti* E 1920, 34.
- 111** ”Uuran Stuuvari Yhdist. omistama Höyrylaiva”. *Kansan Työ* 22.5.1919, nro 115.
- 112** ”Uuraaseen perustettu satamatyöntekijäin ammattiosasto”. *Kansan Työ* 22.10.1919, nro 242.
- 113** ”Uuraan Työnantajaliitto. Mihin se pyrkii ja mitä se on aikaansaanut”. *Karjala* 16.10.1926 no 281.
- 114** Bergholm 1997, 132–137.

## Lähde- ja kirjallisuusluettelo

---

### Sanoma- ja aikakauslehdet

*Kansan Työ* 1919, 1925, 1930

*Karjala* 1905, 1906, 1926

*Kuljetustyöläinen: Suomen kuljetustyöläisten liiton äänenkannattaja* 1913

*Lyht'paalu* 1992, 1997, 2018

*Maakansa* 1909

*RG, Registeringstidning för varumärken* 1907

*Rekisterilehti: aatteellisia yhdistyksiä, työntekijäin apukassoja ja työttömyyskassoja varten* 1896, 1920

*SKT, Suomen keskuskauppakamarin tiedonantoja* 1929

*Säkkijärven Sanomat* 1905

*SVL, Suomalainen Virallinen lehti* 1906

*Työ* 1906, 1907, 1908, 1909, 1913, 1914

*Työmies* 1897

*Viipuri* 1894, 1896, 1897, 1904, 1905

*Viipurin Sanomat* 1888, 1896, 1905

*Viipurin Sanomat, Supistus* 1901, 1992, 1905

*Östra Finland* 1896

### Painetut lähteet ja tutkimuskirjallisuus

**Anto, August (1958).** "Työväen riennoista". *Viipurin kirja. Muistojulkaisu*. Pieksämäki: Torkkelin säätiö, 383–404.

**Autero, Olavi (1959).** *Johannes. Viipurin läänin Rannan kihlakuntaan kuuluneen Johanneksen pitäjän historia- ja muistelmateos*. Piikkiö: Johannes-säätiö.

**Bergholm, Tapio (1988).** *Kovaa peliä kuljetusalalla*. [1] *Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924*. Helsinki: Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry.

**Bergholm, Tapio (1995).** *Hajanainen ja sekava sukupuu. Kuljetusalan ammattiliitot 1905–1995*. Helsinki: Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry.

**Bergholm, Tapio (1997).** *Kovaa peliä kuljetusalalla*. [2] *Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuosina 1925–1960*. Helsinki: Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry.

**Fingerroos, Outi (2006).** "Muistitietotutkimuksen ydinkysymyksiä". *Muistitietotutkimus*. Metodologisia kysymyksiä, toim. Outi Fingerroos, Riina Haanpää & Anne Heimo. Tietolipas 214. Helsinki: SKS, 25–48.

**Haapala, Pertti (1999).** "Työväenluokan synty". *Talous, valta, ja valtio: tutkimuksia 1800-luvun Suomesta*, toim. Pertti Haapala. Tampere: Vastapaino.

**Haataja, Lauri; Seppo Hentilä; Jorma Kalela & Jussi Turtola (1977).** *Suomen työväenliikkeen historia*. Helsinki: Työväen sivistysliitto.

- Halme, Veikko (1955).** *Vienti Suomen suhdannetekijänä vuosina 1870–1939.* Helsinki: Suomen pankin taloustieteellisen tutkimuslaitoksen julkaisuja. Sarja B, 16.
- Huunonen, Seppo (toim. 2015).** *Uuras. Viipurin portti maailman merille.* Helsinki: Uuraalaiset ry.
- Huunonen, Seppo & Jarmo Peltonen (2015).** *Kulttuurin ja vapaa-ajan uurastusta. Uuras. Viipurin portti maailman merille,* toim. Seppo Huunonen. Helsinki: Uuraalaiset ry, 110–119.
- Kalela, Jorma (2001).** "Historiantutkimus ja jokapäiväinen historia". *Jokapäiväinen historia,* toim. Jorma Kalela & Ilari Lindroos. Tietolipas 177. Helsinki: SKS, 11–25.
- Kalela, Jorma (2017).** "Historian rakentaminen eettisenä hankkeena". *Historiantutkimuksen etiikka,* toim. Satu Lidman, Anu Koskivirta & Jari Eilola. Helsinki: Gaudeamus, 92–117.
- Kanervo, Pirkko (2015).** "Pitkä lakkoaika ja lama – sitten maailmanlama". *Uuras. Viipurin portti maailman merille,* toim. Seppo Huunonen. Helsinki: Uuraalaiset ry, 51–53.
- Kettunen, Pauli (1986).** *Poliittinen liike ja sosiaalinen kollektiivisuus. Tutkimus sosialidemokratiasta ja ammattiyhdistysliikkeestä Suomessa 1918–1930.* Helsinki: SHS.
- Kettunen, Pauli (2015).** *Historia petollisena liittolaisena. Näkökulmia työväen, työelämän ja hyvinvointivaltion historiaan.* Helsinki: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura.
- Kosonen Martti (2016).** "Sataman työyhteisö". *Viipurinlahdella, Uuraan vierellä, 1640–1939, Pukkisaaren kronikka.* Rauma: omakustanne, 461–509.
- Kosonen, Martti (2020).** *Uuraan uhmakkaat lastaajat oman onnensa seppinä 1897–1914.* Helsinki: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura. (<http://hdl.handle.net/10138/319831>, viitattu 2.5.2022)
- Kujala, Antti (1995).** *Venäjän hallitus ja Suomen työväenliike 1899–1905.* Historiallisia tutkimuksia 194. Helsinki: SHS.
- Kujala, Antti (2016).** *Vastakkainasettelun yhteiskunnan synty. Syksyn 1905 suurlakko Helsingissä ja muualla Suomessa.* Helsinki: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura.
- Kujala, Antti (2019).** "Viipurin työväenliike vuosina 1899–1907". *Politiikan ja jännitteiden Viipuri 1880–1939,* toim. Anu Koskivirta & Alekski Mainio. VSKST 21. Helsinki: VSKS, 101–141.
- Kuljetustyöläisten historia vuoteen 1970 (1986) Helsinki: Kuljetustyöntekijän opintosäätiö.
- Kuujo, Erkki (1982).** "Työväenliike". *Viipurin pitäjän historia II.* Mänttä: Viipurin maalaiskuntalaisten pitäjäseura ry, 199–207.
- Laine, Y. K. (1945).** *Suomen poliittisen työväenliikkeen historia. 1, Kansanvaltaisuuden läpimurto.* Helsinki: Tammi.
- Lavonius, K. A. (1956).** *Suomen lastauttajain liitto 1906–1956.* Rauma: Suomen lastauttajain liitto.
- Leino-Kaukiainen, Pirkko (2014).** "Mielipideryhmistä puolueiksi". *Autonomisen Suomen rajamaa. Viipurin läänin historia V. Autonomisen Suomen rajamaa,* toim. Yrjö Kaukiainen, Risto Marjomaa & Jouko Nurmiainen. Joensuu: Karjalan kirjapaino, 447–461.
- Mainio, Alekski & Anu Koskivirta (2019).** "Viipurin poliittiset jännitteet – tapahtumia ja histografiaa". *Politiikan ja jännitteiden Viipuri 1880–1939,* toim. Anu Koskivirta & Alekski Mainio. VSKST 21. Helsinki: VSKS, 6–40.
- Matikainen, Olli (2019).** "Jäkkäniska. Julius Anselm Lyly (1856–1903) viipurilaisena lehtimiehenä ja paikallispoliitikkona". *Politiikan ja jännitteiden Viipuri 1880–1939,* toim. Anu Koskivirta & Alekski Mainio. VSKS:n toimitteita 21. Helsinki: VSKS, 41–68.
- Nieminen, Antti (1988).** *Haparia. Muistelmia ja kertomuksia Ravansaarelta.* Helsinki: Ravansaari-seura ry.
- Paavolainen, Jaakko (1980).** "Työväenyhdistykset". *Viipurin kaupungin historia IV osa.* toim. J. W. Rooth & Erkki Kuujo. Helsinki: Torkkelin Säätiö, 629–650.
- Paananen, Eero & Sini Paananen (2006).** *Viipurinlahden saaristo, "siel kaik ol paremmin".* Helsinki: Ravansaari-seura ry.
- Pihkala, Erkki (1970).** *Suomen ulkomaankauppa 1860–1917. Kasvututkimuksia II.* Helsinki: Suomen pankin taloustieteellisen tutkimuslaitoksen julkaisuja.

- Pusa, Juho & Yrjö Lohko (1981).** *Uuras. Muistojen saari.* Helsinki: Uuraalaiset ry.
- Päiviö, Raimo (1992).** *Uuras. Luotsikylästä suursatamaksi.* Helsinki: Uuraan saariston säätiö.
- Reuna, Risto (1990).** "Kuinka käsitys ammattiyhdistyksestä kiteytyi? Työväen ja toimihenkilöiden linjaeron synty Suomessa". *Arki ja Murros. Tutkielmia keisariajan lopun Suomesta*, toim. Matti Peltonen. Helsinki: SHS, 223–252.
- Riimala, Erkki (1991).** *Meren, kanavan ja laivojen Viipuri.* Helsinki: Suomen laivahistoriallinen yhdistys.
- Soikkanen, Hannu (1961).** *Sosialismin tulo Suomeen. Ensimmäisen yksikamarisen eduskunnan vaaleihin asti.* Porvoo: Tekijä.
- Soikkanen, Hannu (1970).** *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia.* Helsinki: Tammi.
- Suutari, Viljo (1976).** *Puu ui länteen. Romaani.* Helsinki: Kustannus Oy Cossus.
- Teräs, Kari (1995).** *Turun työväenliikkeen historia: 1. osa, Paikallisten työmarkkinasuhteiden kausi, ammattiyhdistykset ja työsuhteiden säätely Turussa 1880-luvulta 1950-luvulle.* Turku: Turun maakuntamuseo.
- Teräs, Kari (2001).** *Arjessa ja liikkeessä: Verkostonäkökulma modernisoituihin työelämän suhteisiin 1880–1920.* Helsinki: SKS.
- Teräs, Kari (2002).** "Modernisoituvat satamat. Teknologia, työ ja satamien kehittäminen." *Satamillaan maa hengittää. Suomen Satamaliiton historia 1923–2000*, toim. Ali Pylkkänen et al. Helsinki: Suomen Satamaliitto.
- Tiderman, Oskar (1930).** *Old federation. Minnesskrift vid Finlands stuvareförbunds tjugufemårs jubileum.* Helsingfors: [Finlands stuvareförbund].
- Tiili, Kauko & Virolainen, Pentti (1967).** *Ravansaari ja sen läntiset naapurisaaret. Muistelmia ja kuvia menetetyltä kotiseudulta.* Helsinki: Ravansaari-seura.