

LANKKUKAUPPIAIDEN KAUPUNKI – PUUTAVARAMARKKINOIDEN MUUTOS PORISSA 1800–1837

JOHDANTO

*”Seudulla on useita hyviä ja heikompia koskipaikkoja, jonne kyseinen laitos on mahdollista rakentaa, mutta ne ovat talonpoikien näkökulmasta vaivallis-
ten ja pitkien kulkuyhteyksien takana. Lisäksi ne sijaitsevat yhteismailla, joille kyseistä rakennelmaa tuskin koskaan sallitaan rakennettavan. Mutta jos Te olette tosissanne, niin sitoudun etsimään teille mahdollisimman hyvän paikan, mikäli saan luvan tiedustella asiaa talonpojilta, jotka omistavat korkeampia koskia kruunun veromailta.”¹*

Näin kirjoitti erään vesisahan kirjuriina aiemmin toiminut Johan Glas vastaukseksi porilaisen kauppiaan Carl Fredrik Björnbergin hienovaraiseen tiedusteluun vuonna 1834 siitä, löytyisikö Ikaalisten suunnalta vesisahan rakentamiseen soveltuvia koskipaikkoja.

Björnbergin kysely oli osa laajempaa murroskautta, jota Suomen ja siinä samalla myös Satakunnan ulkomaankauppa eli 1800-luvun alussa. Kansainvälisten markkinoiden laajeneminen asetti puutavaroiden vientiin perustavalle ulkomaankaupalle uudenlaisia haasteita. Tässä artikkelissa tarkastellaan Porin kauppiaskunnan sopeutumista puutavaramarkkinoilla tapahtuneisiin muutoksiin 1800-luvun alusta aina vuoteen 1837, jolloin kauppiaskunnan ensimmäinen vesisaha aloitti toimintansa Parkanon Kairokoskessa. Artikkelin keskiössä on kysymys siitä, mistä ja miten kauppiaat hankkivat ulkomaille laivaamansa puutavaran ennen sahateollisuuden läpimurtoa Satakunnassa.²

Työn keskeisenä lähdeaineistona on kauppiaiden itsensä sekä kaupungin puutavarantuotantoon osallistuneiden talonpoikien tuottamat anomus, hakemus ja valituskirjeet. Näiden maistraatille, maaherroille ja senaatin ta-

lousosastolle kirjoitettujen kirjeiden avulla on mahdollista tarkastella sitä, millaisia ongelmia kauppiaskunnan oli voitettava, ennen kuin uusi, moderni koko Satakunnan elinkeinoelämän mullistanut teollinen murros lopulta löi itsensä läpi.

SUHDANTEIDEN MUUTOS

Suomen liittäminen osaksi Venäjän keisarikuntaa vuonna 1809 merkitsi Suomen ulkomaankaupalle suuria institutionaalisia muutoksia. Ruotsi oli 1600- ja 1700-luvuilla kehittänyt itselleen verrattain kehittyneen ja tehokkaan kauppaorganisaation, jossa kruunu oli turvannut kauppiaiden oikeudet kaupankäyntiin sekä koti- että ulkomailla. Kotimaassa ne turvattiin erilaisten privilegioiden avulla. Ulkomailla kruunu tarjosi tärkeimmät kauppasatamat kattavan konsuliverkostonsa apua kaupankäynnin ongelmien selvittämisessä ja uusien kontaktien solmimisessa. Kruunu järjesti myös saattuepalveluja Välimerta terrorisoivien barbareskien hallitsemille alueille ja maksoi merirosvoille lunnaita, joiden tarkoituksena oli taata estoton kulku Välimerelle.³

Suomi tuli aikaisempaa laajamittaisemmin osalliseksi tästä organisaatiosta vuonna 1765, kun Pohjanlahden kauppapakon nimellä tunnettu järjestelmä poistui käytöstä. Samalla Suomen puutavaraviennin markkina-alue, joka vielä 1700-luvun alussa oli kattanut lähinnä Hollannin ja Ranskan rannikkokaupunkeja, alkoi hiljalleen laajentua. Vuosisadan loppua lähestyttäessä Lontoosta tuli suomalaisten puutavaralastien tärkein määränpää ja Englannista suomalaisen puutavaran tärkein ostajamaa. Näin ollen Englannin puutavaramarkkinoiden kehityksellä oli suuri merkitys Suomen ja yksittäisten suomalaiskaupunkien ulkomaankaupan kannattavuudelle.⁴

Kun Suomi liitettiin osaksi Venäjän valtakuntaa, valtion rooli muuttui radikaalisti. Venäjällä ei ollut Ruotsin kaltaisia perinteitä ulkomaankaupassa, sillä se lepäsi pitkälti ulkomaisten kauppiaiden käsissä. Sillä ei ollut myöskään omaa kauppalaivastoa, joka olisi hoitanut keisarikunnan ulkomaankauppaa, vaan sekä vienti- että tuontituotteet rahdattiin pääasiassa ulkomaisilla aluksilla. Perinteiden puuttuminen näkyi myös Venäjän ulkomaankauppaa koskevan lainsäädännön takaperoisuutena. Venäjä ei ollut, Ruotsia lukuun ottamatta, solminut kauppasopimuksia Euroopan muiden maiden kanssa. Sillä ei ollut myöskään omaa konsuliverkostoa, jonka apuun kauppiat olisivat voineet turvautua, eikä sen politiikkaan kuulunut ulkomaankaupan turvaaminen maksamalla lunnaita merirosvoille.⁵

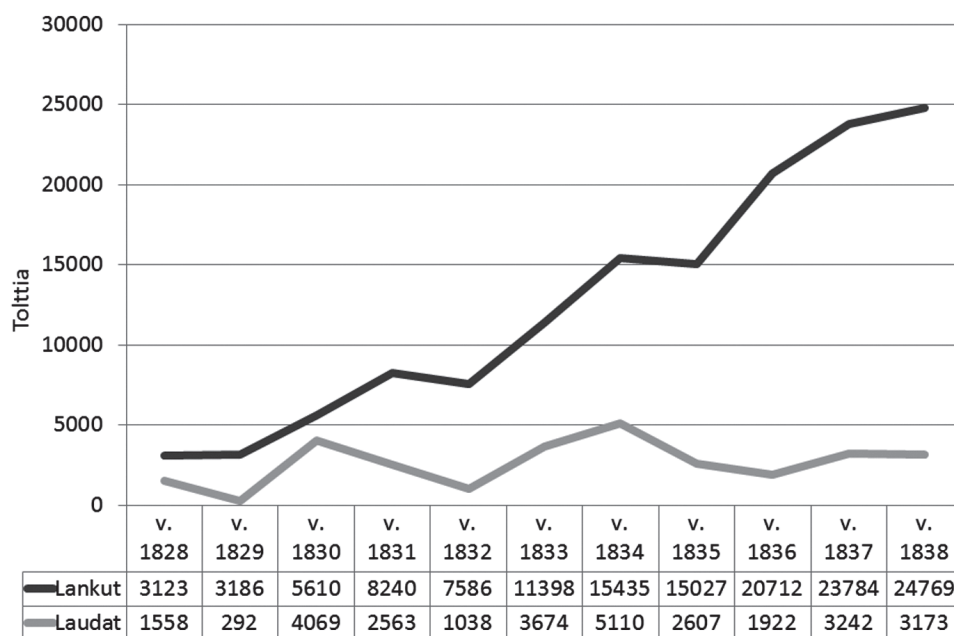
Venäjään liittämisen myötä Suomesta tuli osa Englantia vastaan suunnattua mannermaasulkua. Tämä tarkoitti sitä, että maan tärkein kauppakumppani, Englanti, muuttui vihollismaaksi, jonka satamiin suomalaisaluksilla ei ollut asiaa ennen kuin Venäjä ja Englanti solmivat rauhansopimuksen vuonna 1812. Rauhan myötä suhteet eivät kuitenkaan palanneet ennalleen, sillä Englanti pani mannermaasulun seurauksena toimeen tullimuutoksen, jonka perimmäisenä tarkoituksena oli siirtää puutavarakaupan painopiste Euroopasta sen omiin Pohjois-Amerikassa sijaitseviin siirtomaihin. Tullimaksujen korottamisen seurauksena eurooppalaisen puutavaran vienti Englantiin väheni lähes 40 prosentilla 1800-luvun kolmen ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Amerikasta Englantiin tuodun puutavaran määrä sen sijaan kasvoi lähes 135-kertaiseksi aikaisempaan verrattuna.⁶

Englannin tullipolitiikan muutos oli kova isku Pohjoismaille, joista suurin osa Englannin markkinoille tuotavasta puutavarasta saapui. Niinpä ei ole ihme, että Suomessakin kauppiat valittivat ulkomaankaupan kannattamattomuutta. Muun muassa Ylitullijohtokunta selitti senaatin talousosastolle vuonna 1816, ettei maan tavanomaisia vientituotteita, eli lautoja, tervaa ja pikeä, ole voitu viedä maan omilla aluksilla Englantia kauemmaksi, koska Välimerellä oli kaappausuhan vuoksi vaarallista liikkuu.⁷ Kauppiaita kuohutti tullien lisäksi myös elintärkeän suolan hinta. Välimeren sulkeuduttua suolaa oli nimittäin pakko hakea Englannista, jossa se oli huomattavasti kalliimpaa ja huonompilaatuista.⁸ Lisäksi Suomen naapurimailla oli puolellaan useita etuja kilpailtaessa Englannin puutavaramarkkinoilla. Esimerkiksi Ruotsissa ja Norjassa oli huomattavasti alemmat vientitullimaksut kuin suomalaiskauppiailta. Naapurit olivat myös Suomea paremmassa maantieteellisessä asemassa ja maksoivat näin ollen selvästi alempia rahti- ja vakuutusmaksuja kuin suomalaiset kollegansa.⁹

Herää luonnollisesti kysymys siitä, miksi suomalaiskauppiat ylipäänsä kävivät kauppaa englantilaisissa satamissa, jos odotettavissa oli lähinnä tappioita? Kaikista mahdollisista vastoinkäymisistä huolimatta suomalaisilla oli puolellaan yksi etu, nimittäin Englannin puutavaratullien laskemisperuste. Englantiin tuodun puutavaran tullia ryhdyttiin vuodesta 1821 alkaen perimään kappalemäärän, ei kuutiomäärän perusteella. Muualta pohjoismaista Englantiin laivattu puutavara oli yleensä kuuden tuuman levyistä ja 14–16 jalkaa pitkää. Suomalaiskauppiat sen sijaan käyttivät hyväkseen tätä tullijärjestelmän porsaanreikää ja veivät Englantiin pääasiassa 11 tuumaa leveitä ja 21 jalan mittaisia järeitä lankkuja. Tämä tarkoitti sitä, että heille maksettiin puistaan hieman kilpailijoitaan parempaa ostohintaa. Marginaali oli pieni,

eli noin 3 ruplaa toltilta (12 kpl), mutta riittävä takaamaan sen, että kauppa oli ylipäänsä kannattavaa.¹⁰

Englannin tullijärjestelmän muutoksella oli kauaskantoiset vaikutukset nimenomaan Porin ulkomaankaupan viennin rakenteeseen. Kaupungista oli aikaisemmin viety ulkomaille lähinnä lehtereitä ja lautoja. Nyt kaupungin kauppiaskunta erikoistui järeiden lankkujen vientiin. Muutosta vauhditti kaksi lähes samanaikaista tapahtumaa, joka avasivat puutavaraviennille entistä laajemmat markkinat. Ensimmäinen näistä oli Venäjän ja Turkin välisten vihamielisyyksien päättyminen vuonna 1829 solmittuun Adrianopolin rauhaan. Rauhan seurauksena Bosporin salmi ja Mustameri avautuivat jälleen kansainväliselle laivaliikenteelle. Muutos ei olisi ollut kovin merkittävä, ellei tilanne olisi muuttunut lähes samanaikaisesti myös Välimerellä Ranskan aloitettua vuonna 1830 Algerian valloituksen. Ranskalaisjoukkojen voittokulku poisti samalla Välimeren laivaliikennettä piinanneen kaappausuhan, joka oli pysynyt yllä lähes 30 vuotta Algeriassa, Tunisiassa ja Tripolisissa majaan pitäneistä merirosvoista johtuen.¹¹



Taulukko 1. Lankkujen ja lautojen vienti Porista vuosina 1828–1838.

Lähde: Kaukamaa 1941, Liite II Metsätuotteiden vienti Porista 1815–1856.

Uusien markkina-alueiden avautumisen myötä puutavaran viennille avautuivat myös aivan uudenlaiset edellytykset. Porissa murros osui vuosien 1829–1830 väliin, jolloin kaupungista ulkomaille laivattujen lankkujen lukumäärä kasvoi lähes kaksinkertaiseksi. Kasvu on nähtävissä taulukosta 1. Vuonna 1828 Porista vietiin ainoastaan reilut 3 000 tolttia lankkuja ulkomaille. Kolme vuotta myöhemmin ylittyi 10 000 toltin rajapyykki ja kolme vuotta tästä vientimäärä oli jo yli 20 000 tolttia vuodessa.

Pori ei suinkaan ollut Suomen ainoa puutavaranvientikaupunki, jossa erikoistuttiin nimenomaan järeiden lankkujen vientiin. Sillä oli naapurikaupunkeihinsa nähden kuitenkin hienoinen etumatka. Muun muassa Kristiinankaupungista vietiin vuonna 1832 ulkomaille 2 451 tolttia lankkuja. Viisi vuotta myöhemmin näiden vienti oli kasvanut porilaiskauppiaiden vanavedessä jo yli 10 000 tolttiin. Kristiinankaupungin lisäksi raumalais- ja uuskaupunkilaiskauppiaat halusivat samoille markkinoille. Kaupunkien välisestä kilpailusta oli seurauksena se, että aikaisemmin vallinnut sanaton yhteistyösopimus niiden välillä alkoi rakoilla. Uusikaupunki ja Rauma olivat nimittäin aikaisemmin keskittyneet lähes yksinomaan lehtereiden vientiin. Lisäksi myös turkulaiskauppiaat alkoivat hiljalleen hivuttautua omilta puhtaaksi hakatuilta takamailtaan kohti Satakunnan metsin lankkuapajia.¹²

PORILAISKAUPPIAAT JA PUUTAVARAMARKKINOIDEN KASVU

Kansainvälisillä markkinoilla ja erityisesti Englannissa kiristynyt kilpailu asettivat suomalaiskauppiaille uudenlaisen haasteen. Heidän oli tuotettava alati enemmän ja parempilaatuista puutavaraa kuin aikaisemmin, mikäli he halusivat jatkaa puutavaran vientikauppaa. Miten ja mistä porilaiskauppiaat sitten hankkivat puutavaransa?

Porin seudulla valtaosa ulkomaille laivatusta puutavarasta oli käsin valmistettu. Toisin sanoen se oli joko veistetty käsin kirveellä tai sahattu sahalla kaupungin välittömässä läheisyydessä talonpoikien toimesta. Satakunnassa oli myös muutama Ruotsin aikana perustettu vanhentunut saha, mutta niiden vuotuinen sahauskapasiteetti ei ollut kovin suuri. Kamarikollegio oli jo 1700–1800-luvun taitteessa pyytännyt silloiselta Turun ja Porin läänin maaherralta selontekoa alueella toimivista sahoista, mutta Suomen sota oli haudannut suunnitelmat useiden vuosien ajaksi. Senaatin talousosasto otti asian 1810-luvun lopulla uudestaan käsiteltäväksi ja vuonna 1819 Turun ja Porin maaherra kirjoitti senaatille selonteon, jonka välityksellä on mahdollista tarkastella Satakunnassa sijainneita sahoja tarkemmin.¹³

Maaherra Carl Mannerheimin mukaan Porin ympäristössä oli kaikkiaan kymmenkunta sahaa. Näistä vientisahoja oli ainoastaan muutama ja ne olivat kartanoiden tai ruukinomistajien omistuksessa. Kotitarvikesahat olivat puolestaan talonpoikaisomistuksessa. Merkittävimmät sahoista olivat Noormarkussa toimiva Sahakosken saha ja Ahlaisissa sijainnut Lampin saha. Näiden molempien sahojen sahauskiintiöt oli ainoastaan alle 2 000 tukkia vuodessa. Sahat omisti Vaasan läänin maaherra Carl Constatin de Carnall, jonka hallussa oli myös Noormarkussa sijaitseva Herrgårdin säteri laajoine alusmaineen.¹⁴ Maaherran toimen hoito edellytti kuitenkin, että De Carnall asui Vaasassa. Niinpä hänen vävyensä Kapteeni Frans Fredrik Wallestråle, jolla oli Porissa kauppiasoikeudet, hallinnoi sahoja ja hallitsi niiden avulla kaupungin puutavarakauppaa.¹⁵ Myös Levanpellossa sijainneella Kosken sahalla oli suora kytkös de Carnall-sukuun. Sahanomistaja vapaaherra Axel Mellin, joka toimi myös senaatin jäsenenä, oli nimittäin naimisissa de Carnallin tyttären kanssa. Saha ei kuitenkaan ollut ympärivuotisessa käytössä, sillä se kärsi Leineperin ruukin takia veden puutteesta.¹⁶

Porilaiskauppiaille ei siis Wallenstrålea lukuun ottamatta ollut käytössään sahoja, joilla he olisivat voineet laajentaa omaa puutavarantuotantoaan ulkomaisen kysynnän lähtiessä kasvuun. Itse asiassa Suomen sodan ja 1830-luvun jälkipuoliskon välisenä aikana Porin lähialueille perustettiin ainoastaan yksi saha lisää. Sen perustajana toimi armeijasta eläköitynyt majuri Printz yhdessä poikansa kanssa. Sahalla ei kuitenkaan ollut kaupungin puutavarankaupan kannalta minkäänlaista merkitystä, sillä Saarikosken sahalla oli ainoastaan 950 tukin vuotuinen sahauskiintiö.¹⁷ Porilaiskauppiaista ainoastaan raati-mies Johan Sourander jätti vuonna 1824 senaatille anomuksen Pomarkun harjun tilalle suunnitellun viisiteräisen kotitarvikesahan perustamisesta. Hanke kuitenkin kaatui de Carnallin vastustukseen.¹⁸

On paikallaan kysyä, mikseivät porilaiskauppiaat hankkineet sahoja käyttöönsä? Vesisaha ei sinänsä ollut mikään uusi innovaatio ja esimerkiksi Savossa ensimmäinen kaupalliseen käyttöön tarkoitettu vesisaha perustettiin jo 1700-luvun puolivälissä.¹⁹ Vuoden 1805 metsälaki asetti sahojen perustamiselle useita erilaisia kieltoja ja rajoitteita. Laki oli alun perin asetettu tukemaan Ruotsin valtakunnan vuorityötä ja estämään metsien haaskaamista taloudellisesti tuottamattomaksi leimattuun puutavarantuotantoon. Höyry oli sahojen käyttövoimana kielletty samasta syystä kokonaan – näin ollen niiden oli toimittava vesivoimalla.²⁰

Sahan rakennusoikeutta oli haettava senaatilta. Prosessi lähti käyntiin hakijan anoessa lupaa tuotantolaitoksen rakentamisesta kihlakunnan oikeu-

delta. Tämän jälkeen kihlakunnanoikeus lähetti paikan päälle oman edustajansa tarkastamaan kosken ja metsäalueen, josta sahan oli tarkoitus ottaa raaka-aineensa. Toimituksesta syntynyt asiakirjapino siirtyi tämän jälkeen läänin maaherran työpöydälle. Maaherran pääasiallisena tehtävänä oli hakemuksiin liittyvien valitusten käsittely. Kaikilla asianosaisilla, jotka omistivat tulevan sahan lähiympäristöstä maata, metsää tai koskioikeuksia oli oikeus valittaa. Näin ollen valituksia kertyi aina useampia, ja niiden selvittäminen vei paljon aikaa ja lisäsi kaikkien osapuolten kustannuksia. Maaherralta asia siirtyi senaatin talousosaston ratkaistavaksi, joka joko hylkäsi hakemuksen tai antoi sahalle rakennusluvan. Varsinainen käyttö lupa sahalle heltisi vasta, kun siellä oli tehty koesahaukset ja päätetty sen sahausveron suuruudesta. Prosessi oli siis byrokralialtaan varsin monopolvinen, saattoi kestää vuosikausia ja syödä huomattavan määrän resursseja. Ja kuten Souranderin hakemusta kohdannut epäonni osoittaa, hakemuksen läpimenosta ei ollut takuita.²¹

Nimenomaan resurssipula on varmasti ollut päällimmäinen syy siihen, että porilaiskauppiaat olivat haluttomia perustamaan sahoja kaupungin lähialueille. Englannin puutavaranviennistä saatava pieni voittomarginaali ei yksinkertaisesti ollut riittävä kattamaan sahan perustamiseen tarvittavaa pääomaa. Porilaiskauppiaiden varallisuutta suhteessa muuhun maahan on mahdollista tarkastella Norrköpingin valtiopäivillä vuonna 1800 säädetyin omaisuusveron avulla. Sen keräämistä varten oli koko valtakunnassa suoritettava omaisuuden arviointi. Arviointityötä tekemään perustettiin kullekin alueelle lautakunta, jonka jäseniksi valittiin kaksi jokaisen säädyn edustajaa. Toimielimen tehtävänä oli kaikkien yksityisten ja yhteisöjen hallussa olevan omaisuuden arviointi, kirkkoja, valtion omia rakennuksia, kouluja, sairaaloita ja köyhäintaloja lukuun ottamatta.²²

Vuosien 1803–1803 välisenä aikana kerätyn aineiston perustella Pori oli yksi maan köyhimmistä kaupungeista. Poria köyhempiä olivat ainoastaan Kajaani ja Naantali. Koko maassa keskimääräinen omaisuus kaupungin asukasta kohti oli 76 riksiä. Porissa vastaava luku oli ainoastaan 29 riksiä, eli se jäi melko kauaksi keskiarvolukemista. Naapurikaupungeista muun muassa Raumalla keskimääräinen varallisuus asukasta kohden oli 39 riksiä ja Uudessa kaupungissa 44 riksiä, vaikka näillä kaupungeilla ei Porin tapaan ollut tapulioikeuksia.²³

Tutkimuskirjallisuudessa puhutaan niin sanotusta historiasidonnaisuudesta tai polkuriippuvuudesta (*path dependence*), jolla tarkoitetaan pyrkimystä tai tarvetta toimia tietyllä tavalla, vaikka se ei enää olisi taloudellisesti optimaalisin toimintavaihtoehto. Esimerkiksi tuottavimman teknologisen

innovaation käyttöönotto ei välttämättä ole rationaalista, mikäli vanhalla jo käytössä olevalla teknologialla on mahdollista saavuttaa tyydyttävä lopputulos, semminkin kun uusimpaan teknologiaan siirtyminen edellyttää usein suuria panostuksia tai sisältää taloudellisia riskejä.²⁴

Juuri tällaisesta toiminnasta Porissa näyttäisi olevan kyse. Porin kauppiaskunta oli kyllä hyvin tietoinen siitä, että puuhankintaongelmalle olisi pitänyt tehdä jotain, mutta ei taloudellisesti realiteettien vuoksi kyennyt muuttamaan asiaa. Tämä käy selkeästi ilmi maistraatin vuosikertomuksista, jossa vuosi toisensa jälkeen toistetaan, ettei kaupungin välittömästä läheisyydestä löydy sopivia koskipaikkoja sahan rakentamista varten.²⁵ Näin ollen saha olisi pitänyt sijoittaa kauemmas sisämaahan, mikä olisi puolestaan nostanut huomattavasti sekä sahan rakennus- ja ylläpitokustannuksia että sahatun tavaran kuljetuskustannuksia, koska ne olisi pitänyt kuljettaa maateitse sahalta kaupunkiin ja sieltä Reposaaarelle. Puute sopivista rakennuspaikoista ja sahanrakennukseen tarvittavien resurssien puuttuminen tarkoitti siis käytännössä sitä, että porilaiskauppiaiden oli myös jatkossa turvauduttava tuottamaan vientiin tarkoitettu puutavaran sa mahdollisimman halvalla ja kustannustehokkaasti. Toisin sanoen porilaiskauppiaiden oli toistaiseksi tyydyttävä käsisahatun puutavaran vientiin ulkomaille.

KÄSISAHATUN PUUTAVARAN HANKINTA

Porilaiskauppiaille oli käsisahatun puutavaran tuottamiselle olemassa periaatteessa kolme vaihtoehtoa. Ensimmäinen näistä oli omassa omistuksessa olevan metsän hakkauttaminen vuokratyövoiman avulla. Metsäalueiden ostaminen talonpojilta ei kuitenkaan ollut mahdollista, sillä isojako oli Satakunnassa yhä kesken, eikä yhteisomistuksessa olleita metsiä voinut myydä. Näin ollen kauppiaille ei Wallenstrålea lukuun ottamatta, jolla appiukkonensa kautta oli pääsy Noormarkussa sijainneen Herrgårdin säterin laajoihin alusmaihin, ollut mahdollisuutta käyttää tätä vaihtoehtoa hyväkseen.

Toinen vaihtoehto oli vuokrata metsäalueita ja palkata niihin talven ajaksi riittävästi työmiehiä suorittamaan hakkuita. Kaupungin maistraatin vuosikertomusten perusteella tämä olikin varsin suosittu tapa hankkia puutavaraa, sillä Porin lähialueilla työskenteli jo 1810-luvulla noin 200 henkilöä sahaamassa vuokrametsiä. Seuraavalla vuosikymmenellä metsätyömiesten lukumäärä kasvoi jatkuvasti. Tuotantotapa ei kuitenkaan ollut kovin kustannus-



Lankkujen sabausta Laviassa Keskimäen talon luona. Kuvassa näkyvät ylä- ja alasahuri. Yläsahurin tarkoituksena oli pitää huoli siitä, että saba kulki suoraan. Kuva: Kuva nro 49343, Satakunnan Museon kuvakokoelma.

tehokas, sillä kuljetuskustannukset nostivat helposti puiden hankintahinnan niin korkeaksi, että se söi jo alun perin pienen voittomarginaalin olemattomiin. Näin ollen vuokratyömiesten käyttö oli mahdollista ainoastaan kaupungin välittömässä läheisyydessä, josta puutavarantuotantoon soveltuvat metsät alkoivat hiljalleen huveta.²⁶

Kolmas vaihtoehto oli ostaa vientitavara talonpojilta. Satakunnan pohjoisosassa maatalouden heikko tuottavuus ajoi kaupungin lähiympäristön talonpojat hankkimaan lisätienestejä puutavarakaupasta ja tuomaan kotiseuduillaan valmistamiensa metsätuotteita joka kevät kaupunkiin myytäväksi.²⁷ Näiden käsisahattujen talonpoikaislankkujen tuotanto ei vielä 1830-luvun alkupuoliskolle saavuttaessa ulottunut kaupungin pohjoispuolella Noormarkkua ulommaksi sisämaahan. Sen sijaan Noormarkun, Pomarkun ja Ulvilan pitäjien talonpojat elivät talvisin pitkälti metsätuotteidensa varassa. Itse asiassa ainoa asia, joka esti talonpoikia harjoittamasta metsätaloutta ympärivuotisesti, oli kunnollisten kulkuyhteyksien puute.²⁸

Vientitavaramarkkinoiden laajentuessa porilaiskauppiaille oli käytännössä vain yksi vaihtoehto: ryhtyä laajentamaan käsisahattujen talonpoikaislankkujen hankinta-aluetta. Alueen laajentamisen ehdottomana edellytyksenä oli puolestaan tieverkoston parantaminen, sillä Porin ja sen lähiseudun tieyhteydet olivat lähes olemattomat. Esimerkiksi Kankaanpäästä, josta linnuntietä oli noin 50 kilometrin matka Poriin, oli maanteitse matkettava nelinkertainen matka päästäkseen kaupunkiin. Erityisen huolissaan kauppiat

olivat siitä, että runsaista metsävaroistaan tunnettu Ikaalinen oli tieyhteyden puuttuessa luisumassa kristiinankaupunkilaiskauppiaiden etupiiriin.²⁹

Turun ja Porin läänin maaherra Carl Mannerheim oli jo vuonna 1816 matkustanut Pohjois-Satakunnan pitäjissä tekemässä selontekoa seudun asukkaiden taloudellisesta tilasta ja antanut siitä varsin synkän kuvan.³⁰ Asialle ei kuitenkaan tehty mitään, ennen kuin hänen seuraajansa Lars Gabriel von Haartman tarttui toimeen. Hänen aloitteestaan pantiin alulle muun muassa Pori–Kankaanpää-tien rakentaminen, jota senaatin päätöksellä päätettiin lopulta jatkaa Parkanon kautta aina Ruovedelle saakka.³¹

Tiehankkeiden edetessä myös kaupungin käsisahatun puutavaran hankinta-alue alkoi hiljalleen laajentua kahteen eri suuntaan.³² (Ks. kartta sivulla XX.) Yhtäältä se laajeni Pomarkusta Kankaanpäähän ja sitä kautta kohti Parkanoa ja Ikaalista. Toisaalta se levisi Laviasta kohti Mouhijärven ja Tyrvään laajoja metsäalueita. Ajalta on jäänyt hajanaisia arkistolähteitä, joiden rivien välistä on luettavissa, miten puutavaran hankinta-alueen laajeneminen on edennyt vaihe vaiheelta yhä kauemmaksi Porista. Esimerkiksi vuoteen 1834 mennessä hankinta-alue oli jo ehtinyt laajentua akselille Ikaalinen, Siikainen, Pomarkku, Merikarvia ja Noormarkku. Tämä käy ilmi eräästä Porin kauppiaskunnan maistraatille tekemästä valituksesta, jossa he syyttivät Wallenstrålea laittoman maakaupan harjoittamisesta Lyttylässä. Valitus nimittäin sisälsi maistraatille osoitetun pyynnön siitä, että edellä mainittujen seurakuntien kirkossa luettaisiin julistus, joka muistuttaisi seutujen asukkaita maakaupan laittomuudesta ja siitä koituvista seuraamuksista.³³

Johan Souranderin Veneskosken sahan rakennusoikeutta koskevista asiakirjoista käy puolestaan ilmi, että Parkanossa käsisahattujen lankkujen tuotannosta oli tullut talonpoikien pääasiallinen tulonlähde vuosien 1826–1837 välisenä aikana. Kyrösjärven ympäristössä, josta Poriin kertyi matkaa yli 100 kilometriä, käsisahauksella oli puolestaan 1830–1840-lukujen taitteessa jo niin suuret mittasuhteet, että talonpojat kuvasivat sitä metsien hävittämiseksi. Vuodelta 1837 kerrotaan muun muassa, että pelkästään Ikaalisista matkasi Poriin myytäväksi kymmenittäin lankkulasteja. Samoista asiakirjoista käy myös ilmi, että yli 50 hevosta oli tuupertunut raskaan lankkukuormansa alle vuosien 1836 ja 1837 välisen talven aikana.³⁴

Laajentumisalueen toisessa päässä Lavia oli ensimmäinen kaupungin puutavaranhankinta-alueeseen liitetty pitäjä. Tiedot vuodelta 1837 osoittavat, että Laviassa erilaisten käsisahojen ja sahapukkien käyttö oli yleistä. Sahaus oli paikoittain jopa niin laajamittaista toimintaa, että Lavian kappelin alueen metsät olivat selvästi hupenemassa. Sen sijaan naapuripitäjistä,

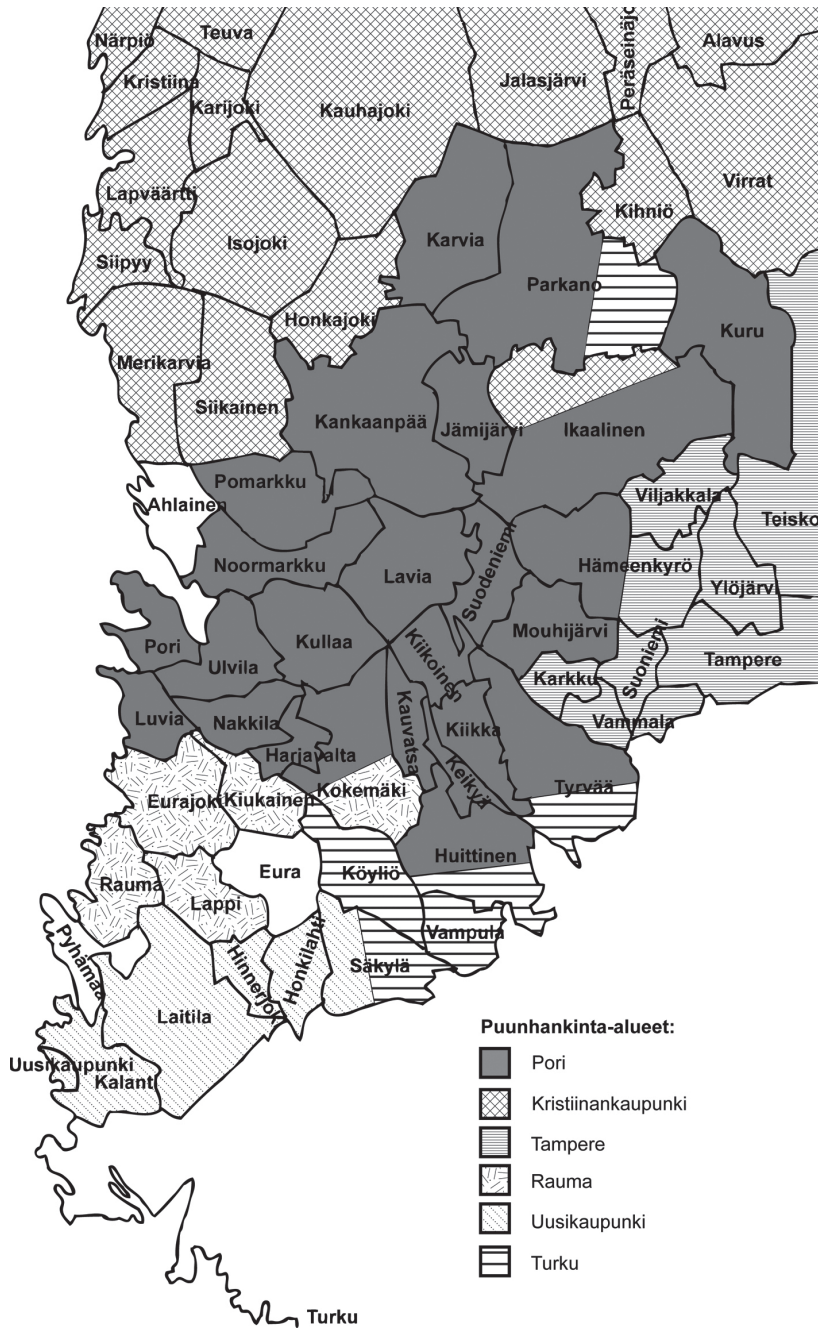
eli Suodenniemeltä, Mouhijärveltä ja Tyrväältä, löytyi vielä yllin kyllin lähes koskemattomia metsäalueita.³⁵

Hankinta-alueen jatkuva laajentuminen aiheutti porilaiskauppiaille ennen pitkää uuden ongelman. Porin naapurikaupungit nimittäin halusivat myös laajentaa omia puutavaranhankinta-alueitaan. Näin ollen kaupunkien keskinäiset intressit törmäsivät 1830-luvun kuluessa. Ensimmäiset merkit tästä olivat ilmassa jo 1820-luvun lopulla porilais- ja kristiinankaupunkilaiskauppiaiden ottaessa mittaa toisistaan.³⁶ Seuraavalla vuosikymmenellä mukaan liittyivät myös Rauma, Uusikaupunki, Tampere ja Turku, jotka ryhtyivät enenevässä määrin kilpailemaan porilaiskauppiaiden kanssa samoista metsäalueista.

Kartassa 1 on kuvattu keskenään kilpailevien kaupunkien puutavaranhankinta-alueiden laajuutta 1830-luvun lopulla. Siitä voi havaita, miten Porin kauppiaat onnistuivat laajentamaan hankinta-alueitaan ajamiensa tiehankkeiden suuntaisesti Ikaalisia ja Tamperetta kohti. Suurimmat ristiriidat naapureiden välillä syntyivät Merikarvian ja Parkanon metsien jakamisesta. Merikarvialla porilaiset saavuttivat lopulta voiton kristiinankaupunkilais- ja turkulaiskauppiaista.³⁷ Ikaalisissa ja Parkanon metsissä he eivät kuitenkaan pystyneet pitämään yhtä hyvin puoliaan, vaan porilaiset joutuivat jakamaan näiden alueiden metsät kristiinankaupunkilais- ja turkulaiskauppiaiden kanssa. Tyrväällä ja Huittisissa heitä vastassa olivat nimenomaan turkulaiset ja Eurajoella, Kiukaisissa ja Kokemäellä raumalais- ja Hämeessä tamperelaiskauppiaat.

JUOKSIJAT JA HAALARIT

Kiristynyt kansainvälinen kilpailu puutavaramarkkinoilla ajoi suomalaiskaupungit keskinäiseen kilpailuun puutavaranhankinta-alueista. Puutavaran viennin kasvaessa sama kilpailuasenne tarttui kauppiaisiin myös kaupunkien omien kauppiasyhteisöjen sisällä. Myös porilaiskauppiaiden keskuudessa kilpailu puutavaralasteista oli kovaa.³⁸ Vaikka tulijoita oli hankinta-alueen laajentumisen myötä paljon, jokaisesta käsisahatusta lankkukuormasta taisteltiin viimeiseen saakka. Kilpailun kiristymisen seurauksena Poriin syntyi omalaatuinen näytelmä, joka toistui joka kevät talonpoikien saapuessa myymään lankkulastejaan kauppiaille. Heitä vastassa oli nimittäin sankka joukko juoksijoiksi tai haalareiksi kutsuttuja miehiä, joiden tehtävänä oli taata kaikin mahdollisin keinoin, että heidän isäntänsä ostopaikalle saapui



Kartta 1. Porin ja sen naapurikaupunkien puutavaranhankinta-alueet 1830-luvulla. Lähde: Keskinen 2012, 297.

mahdollisimman monta talonpoikaa lankkulasteineen. Porissa ilmestynyt Satakunta-lehti kuvasi tätä näytelmää seuraavin sanakääntein:

”Mitähän nuo metsistyneet sydänmaanmiehet oikeen ajattelewat, kun he ajettuaan vähän matkaa jäätä, tapaaawat yli kymmenkunta wahwaa, rotewaa miestä, jotka luikkaaawat ja teuhaawat kuormien ympärillä niin, että hilsaiset kuorma-miehet warmaanki luuliwat wiimeisen päiwän olevan käsillä. [...] Yksi lupaa kauniin piipun ja kartuusin kaupanpääliseksi, toinen saman ja vielä tikkukimpun, suolanmurun, mitä mikäkin. Kaikki huutawat yht’aikaa, kukin koittaa huutamalla woittaa toisen ääntä: luikkaaminen ja kirku-minen kuuluu toiselle puolelle kaupunkia. Ja kun ei huutaminen auta, niin noilla tukewilla miehillä on tukewat kämmenet. Nyt tartutaan suitsipieliin taikka ohjainperiin kiinni, yksi wetää yhdelle toinen toiselle puolen, kolmas suoraan, taikka istutaan ajajan wiereen, puhutaan mielin kielin, silitellään, taputellaan, joskus tapellaan; sanotaan weitsetkin tulleen näkywiin. Kuorman kaupitsia on pahemmassa kuin pulassa.”³⁹

Kilpailun koventuessa juoksijat levittäytyivät vuosi vuodelta yhä etäämmälle talonpoikia vastaan. Lopulta kauppiasyhteisön oli puututtava asiaan ja asetettava rajoituksia apulaisten käytölle ja kaupungin maistraatti asetti rajan, jota edemmäs juoksijat eivät saaneet mennä. Viranomaisvalvontaa rajalle ei asetettu, vaan asia päätettiin pitää kauppiaiden ja juoksijoiden sisäisenä ryhmäpäätöksenä. Satakunnan Kansan mukaan seuraamukset rajan ylittämisestä olivat useimmiten joko kujanjuoksurangaistuksia tai esimerkiksi konjakkikestien maksamisia koko ”ammattikunnalle”. Tämän kaltainen sosiaalinen kontrolli olikin luultavasti huomattavasti tehokkaampaa kuin viranomaisvalvonta.⁴⁰

Kevättalvella tapahtuvasta puutavarankaupasta on säilynyt myös aikalaismateriaalia. Frans Fredrik Wallenstråle kertoo siitä kirjanpitäjänsä A. G. Hagnerin kanssa käymässään kirjeenvaihdossa. Hänen mukaansa talonpoikien lasteista käytiin erittäin kovaa kilpailua. Rahvasta lahjottiin ja kestittiin maistraatin asettamista kielloista ja määräyksistä huolimatta. Wallenstråle sanoo tosin myös, että hän itse ei olisi käyttänyt lainkaan juoksijoiden palveluksia, vaan oli totuttanut talonpojat tulemaan vuosi toisensa jälkeen hänen ostopaikalleen maksamalla tuotteista reilun hinnan ja ottamalla talonpojat vastaan henkilökohtaisesti. Tähän lausuntoon on tosin syytä suhtautua varauksella, sillä hän on luultavasti halunnut antaa kirjanpitäjälleen mahdol-

lisimman edullisen kuvan omasta toiminnastaan kauppiaiden kilpaillessa markkinaosuuksista paikallistasolla.⁴¹

Kysymykseen siitä, miten paljon kauppiaat vuosittain käyttivät rahaa käsinsahatun puutavaran ostoon, voi saada suuntaa antavan vastauksen eräästä Wallenstrålen anomuskirjeestä. Porin kauppaprivilegio nimittäin kielsi ulkomaalaisten alusten käytön. Näin ollen porilaiskauppiaiden oli laivattava puutavaranensa joko omilla tai muiden suomalaiskaupunkien kauppiaiden omistamilla aluksilla. Wallenstråle, jolla oli 1830-luvulla omistuksessaan kantokyvyltään eräs maan suurimmista kauppalaivastoista, anoi kuitenkin vuonna 1835 senaatilta lupaa ulkomaalaisten alusten käyttämiseen puutavaran rahtauksessa. Anomuksen syyksi hän ilmoitti, että hänen laivastonsa oli kärsinyt kaksi isoa haveria ja menettänyt ison osan kantavuudestaan näiden seurauksena. Lopputuloksena se, että hän ei enää kyennyt kuljettamaan ulkomaille kaikkea 90 0000 riksillä ostamaansa puutavaraa ennen laivauskauten loppua omilla aluksillaan.⁴² Kyse oli siis varsin huomattavista summista, joihin jokaisella kauppialla ei ollut varaa.

Millaisia määriä kauppiaat ostivat puutavaraa vuosittain? Ulkomaille viedyn puutavaran määrää on mahdollista seurata kaupungin tullitilien välityksellä.⁴³ Vuonna 1834 kaupungista eniten lankkuja veivät kauppahuone Björkman & Rosenlew ja Frans Fredrik Wallenstråle, jotka molemmat laivasivat markkinoille hieman yli 1 300 tolattia (toltti = 12 kpl) järeitä lankkuja. Kolme vuotta myöhemmin he olivat edelleen kaupungin laajamittaisimman lankkukaupan harjoittajia ja heidän vientimääränsä olivat kasvaneet Björkman & Rosenlewin osalta noin 5 600 tolttiin ja Wallenstrålen osalta 4 661 tolttiin lankkuja. Ostetun puutavaran määrä oli siis lähes nelinkertaistunut neljän vuoden aikana. Talven aikana ostettu puutavara oli varastoitava joen penkalle odottamaan kevättä ja purjehduskauten alkua. Lankkukaupan volyymien kasvaessa kauppiaat joutuivat ostotavaran lisäksi kilpailemaan myös varastotilasta, joka alkoi olla kortilla.⁴⁴

Kauppiaiden vuotuisista puutavaranvientimääristä käy ilmi, että käsinsahatun puun hankinta ei enää ollut ongelma. Ongelmaksi nousi sen sijaan enenevässä määrin käsinsahatun tavarankin heikko laatu. Kilpailu talonpoikaisten lankkuista oli käynyt niin kovaksi, että kauppiaille ei enää ollut aikaa, eikä mahdollisuutta tarkastaa ostettua tavaraa riittävän tarkasti, vaan pääasia oli, että alukset poistuivat kotisatamasta täysin lastein.⁴⁵ Vientisatamissa puulasteja odottaneet ostajat eivät kuitenkaan olleet asiasta samaa mieltä. Laatu heijastui tuotteista saatuun hintaan — ja nämä olivat jatkuvasti laskussa. Käsinsahatusta lankusta maksettu hinta oli lähtökohtaisesti konesahattua lankkua heikompi. Mikäli puutavaran laadussa oli tämän lisäksi jotain huo-

mautettavaa, hinta luonnollisesti laski entuudestaan tai tuotteet saattoivat jäädä jopa kokonaan myymättä.

Esimerkiksi Björkman & Rosenlew valitti vuonna 1836 senaatille, että käsisahatusta puutavarasta maksettu hinta oli laskenut koko ajan sitä mukaa, kun markkinoille oli alkanut virrata koneellisesti sahattua puutavaraa. Kaksi heidän puutavaralasteistaan oli jäänyt kokonaan myymättä Lontoossa, koska tuskin yksikään lastien lankuista oli ollut kunnossa ja oksaton. Sen sijaan ne olivat ostajan mukaan olleet vajaakantaisia, lahoja, homeisia ja täynnä halkeamia.⁴⁶ Toisessa yhteydessä ostaja kirjoitti Björkman & Rosenlewin lähettämästä lankkulistasta, että

*”Ne eivät ole lainkaan samankaltaisia kuin ne lankut, jotka tulevat markkinoille Riiasta, Pietarista ja Memelistä. Puukauppiaat eivät suostu edes vilkaisemaan niitä ja korkein niistä saamani tarjous on ainoastaan 4 ½ penceä jalalta — se ei ole kunnan tarjous, mutta kauppiaiden mielestä lankut eivät ole enemmän arvoisia. Tulen tietenkin tekemän kaikkeni niiden myynnin eteen, mutta jos vielä lähetätte puutavaraa näille markkinoille, teidän on kiinnitettävä tarkempaa huomiota siihen, miten lankut on valmistettu.”*⁴⁷

Toisin sanoen kansainvälisillä markkinoilla ja erityisesti Englannissa kirstynyt kilpailu pakotti porilaiskauppiaat harkitsemaan sahatavaran tuottamista koneellisesti, mikäli he aikoivat jatkaa puutavaran vientikauppaa. Näin ollen kaupungin ensimmäinen kauppiaiden omistama vesisaha näki päivänvalon vuonna 1837 Parkanon Kairokoskella. Sen perustajana oli kaupahuone Björkman & Rosenlew yhdessä Carl Fredrik Björnbergin kanssa. Saha tarjosi omistajilleen huomattavia etuja käsisahatun puutavaran vientiin verrattuna.

Markku Kuisman mukaan vesisaha edusti uudenlaista, modernia ja teollista organisaatiota, jossa yrittäjä yhdisti pääoman, raaka-aineen ja työvoiman keskitetyksi tuotantolaitokseksi, ja myi siitä saadut tuotteet markkinoilla.⁴⁸ Vesisaha tarjosi mahdollisuuden tuottaa huomattavasti parempaa ja tasalautisempaa kuin käsisahaus. Sahan tuotanto oli myös mahdollista suhteuttaa vallitsevaan kysyntään. Aikaisemmin kauppiaiden oli ostettava käytännössä kaikki käsiinsä saamat lankut lähes puoli vuotta ennen purjehduskauden alkua ilman, että he tiesivät mitään tulevan kauden taloussuhdanteista.

Näin ollen ei ole ihme, että tämän sahan perustaminen aloitti kaupungin kauppiaskunnan sisällä kilpailun lähialueen koskipaikoista. Kilpailun

seurauksena oli välillisesti myös se, että Pori nousi 1840-luvulla maan suurimmaksi puutavaran viejäksi. Se loi myös pohjan muutama vuosikymmen myöhemmin syntyneelle puutavara- ja metalliteollisuudelle.

PIENI KAUPUNKI, ISOT RISKIT

Ulkomaankaupan ja puutavaran kysynnän kasvu 1830-luvun alussa ajoivat kaupungin ulkomaankauppaa harjoittaneet kauppiat uusien ongelmien äärelle. Kauppiaiden oli nopeasti vastattava markkinoilla vallitsevaan kysynnän nousuun, mikäli he aikoivat pysyä maantieteellisesti ja lainsäädännöllisesti etuasemassa olevien naapurimaiden vauhdissa mukana. Porilais-ten osalta tämä tarkoitti sitä, että kauppiaiden oli erikoistuttava lankkujen vientiin ja tuotettava niitä mahdollisimman alhaisin tuotantokustannuksin suuret määrät lisää.

Sahojen perustaminen olisi ratkaissut ongelman, mutta tähän porilaiskauppiaille ei ollut mahdollisuuksia. Kauppiaskunnan jäsenet olivat kyllä tietoisia teknologisen muutoksen tarpeesta, mutta sahan perustaminen oli yksinkertaisesti liian suuri taloudellinen ponnistus yhteisön kauppiaskunnalle. Näin ollen he tyytyivät ylläpitämään jo olemassa olevaa järjestelmää, eli käsisahattujen talonpoikaislankkujen ostoa, sen sijaan, että olisivat ryhtyneet uusiin riski-investointeihin. Kauppiaskunta oli 1820-luvulta lähtien investoinut suuren osan omaisuudestaan kaupungin laivanrakennuksen kehittämiseen. Nyt jatkuva puutavaran kysyntä sitoi yhä enemmän heidän resurssiaan, sillä kauppiaiden oli varmistettava, että heillä oli keväisin riittävästi käteistä talonpoikaislankkujen ostamiseen.

Eräs kansainvälisten markkinoiden kasvun lieveilmiöistä oli myös kotimaisen kilpailun kiristyminen. Käytännössä tämä näkyi kahdella eri osa-alueella. Ensinnä siinä, että ulkomaankauppaa harjoittavat rannikko-kaupungit ryhtyivät kilpailemaan toistensa kanssa sisämaan metsistä ja lankkujen tuottajista. Toiseksi se näkyi myös kaupunkien sisällä, kun kauppiaiden oli taisteltava naapurimaiden ja naapurikaupunkien lisäksi myös omia kollegojaan vastaan saadakseen laivoihinsa riittävät määrät vientitavaraa.

Seurauksena oli se, että yrityksistä huolimatta kauppiaiden liiketoiminnan kustannukset alkoivat hiljalleen kasvaa. Samanaikaisesti ulkomailta alkoi tihkua valituskirjelmia puutavaran laatuongelmista ja alati laskevista hinnoista. Kaikki tämä näkyi luonnollisesti kauppiaiden voittomarginaalin kaventumisena ja huolena tulevaisuudesta.

Säilyttääkseen asemansa markkinoilla kauppiaiden oli integroitava puu- tavaratuotantonsa yhä kiinteämmäksi osaksi liiketoimintaansa. Sahojen perustaminen on mielestäni nähtävissä tämän kehityksen jatkumona: sopeutumisenä liiketoiminnan ulkoisten olosuhteiden, erityisesti kansainvälisten markkinoiden, muutokseen. Sopeutuminen edellytti vanhan hyväksi havaitun toimintamallin hylkäämistä ja uudenlaisen riskin ottoa. Porissa tämän uuden ja vanhan toimintamallin vedenjakajana toimi vuonna 1837 Parkanoon perustettu saha, joka oli samalla myös lähtölaukaus Porin kaupungin kehittymiselle erääksi maan suurimmista puuteollisuuskeskuksista.

Artikkeli on läpikäynyt tieteellisen vertaisarvioinnin.

LÄHTEET

ARKISTOAINEISTO

Kansallisarkisto (KA)

Senaatin talousosaston anomusdiarit 1809–1841

Senaatin talousosaston kirjediaarit 1809–1841

Senaatin talousosaston pöytäkirjat 1809–1840

Turun maakunta-arkisto (TMA)

Turun ja Porin läänin lääninkonttorin arkisto

Porin maistraatin vuosikertomukset 1800–1840

Porin maistraatin vuosikertomukset 1800–1840

Porin kaupungin tuulaakitilit 1832–1847

Porin kaupungin laivanmittaajankirjat 1816–1842

Satakunnan Museon arkisto (SMU)

Kaupankäyntiä käsittelevä arkisto: *A. G. Hagerille saapuneet kirjeet (F. F. Wallenstrålen kirjeenvaihto) 1847–1856*

Teollisuutta käsittelevä arkisto: Sekalaisia C. F. Björnbergin ja Björkman & Rosenlewin sahanrakennusta käsitteleviä asiakirjoja

SANOMALEHDET

Satakunta nro 7/1873

Satakunnan Kansa 1913

TUTKIMUSKIRJALLISUUS

- Ahvenainen, Jorma 1988: *Britain as a Buyer of Finnish Sawn Timber 1760–1860*. — Minchinton, Walter (toim.) *Britain and the Northern Seas. Some Essays*. Papers presented at the fourth conference of the Association for the History of the Northern Seas. Dartington, Devon 16–20 September 1985. West Yorkshire.
- Ahvenainen, Jorma 1984: *Suomen sahateollisuuden historia*. WSOY. Porvoo–Helsinki–Juva.
- Aunola, Toini 1967: *Pohjois-Pohjanmaan kauppiaitten ja talonpoikien väliset kauppa- ja luottosuhdet 1765–1809*. Historiallisia Tutkimuksia 72. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki.
- Elgenstierna, G. 1931: *Den introducerade svenska adelns ättartavlor med tillägg och rättelser*. VI: Posse – von Scheven. Stockholm.
- Hanho, J. T. 1915: *Tutkimuksia Suomen metsätalouden historiasta 19. vuosisadalla. Sahateollisuudesta ja sabatuotteiden viennistä 1840- ja 1850-luvuilla*. Erikoistutkimuksia 3. Suomen metsänhoitoyhdistyksen julkaisuja. Helsinki.
- Hautala, Kustaa 1956: *Suomen teräväkauppa 1856–1913. Sen viimeinen kukoistus ja häviö sekä niihin vaikuttaneet syyt*. Historiallisia Tutkimuksia 45. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki.
- Hoffman, Kai 1980: *Suomen sahateollisuuden kasvu, rakenne ja rahoitus 1800-luvun jälkipuoliskolla*. Bidrag till kännedom av Finlands natur- och folk H.124. Utgivna av finska vetenskap-societen. Helsinki.
- Jutikkala, Eino 1949: *Vapauden aika*. WSOY. Porvoo.
- Jutikkala, Eino & Nikander, Gabriel (toim.) 1941: *Suomen kartanot ja suurtilat II*. Kivi kustannusosakeyhtiö. Helsinki.
- Kaukamaa, Lauri Iivari 1941: *Porin puutavarakaupasta ja metsänkäytöstä kaupungin kauppa- ja paperiteollisuudessa "suuren laivanvarustustoimen" aikana 1809–1856*. Historiallisia Tutkimuksia 27. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki.
- Kaukiainen, Yrjö 1993: *History of Finnish Shipping*. Routledge. London.
- Keskinen, Jarkko 2012: *Oma ja yhteinen etu. Kauppiain keskinäinen kilpailu ja yhteistyö Porin paikallisyhteisössä 1765–1845*. Annales Universitatis Turkuensis, C 345. Turun yliopisto. Turku.
- Koivuniemi, Jussi 2011: *Sukuyhtiön aika. Rosenlew 1853–1987*. Satakunnan Museo. Pori.
- Kuisma, Markku 1993: *Metsäteollisuuden maa. Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620–1920*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1055. SKS. Helsinki.
- Kuisma, Markku 1983: *Kauppasahojen perustaminen Suomessa 1700-luvulla (1721–1772). Tutkimus päätöksentekoprosessista*. Bidrag till kännedom av Finland natur och Folk. Utgivna av Finska Vetenskaps-Societen H.129. Helsinki.
- Laine, Evert 1939: *Salpietarin valmistus ja ruutitehdaspuutat 1810–1820-luvuilla*.

- Historiallinen Arkisto 46. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki.
- Meinander, Nils 1945: *Vesisahan tarina*. Suomen sahanomistajayhdistys. Helsinki.
- Möller, Sylvi 1954: *Suomen tapulikaupunkien valtaporvaristo ja sen kaupankäyntimenetelmät 1600-luvun alkupuolella*. Historiallisia tutkimuksia 42. Suomen Historiallinen Seura. Forssa.
- Nikula, Oscar 1948: *Malmska Handelsbuset i Jakobstad*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland 316. SLS. Helsingfors.
- Ojala, Jari 1999: *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa. Purjemenrenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700–1800-luvulla*. Bibliotheca Historica 40. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki.
- Ojala, Jari 1996: *Tuhannen purjelaivan kaupunki. Kokkolan purjemenrenkulun historia*. Keski-Pohjanmaan säätiö. Kokkola.
- Saarinen, Juhani 1972: *Porin historia. III: 1809–1939*. Satakunnan Maakunta Oy. Kokemäki.
- Söderhjelm, Alma 1914: *Jacobstads historia*. Tredje delen. Jacobstads stad. Jacobstad.

■ ■ ■

- 1 ”Här fins flera bättre, och sämre forssar, uti hvilka et sådant värk kunne byggas, men de äro behästadade med svårigheten af långa tranporter af Bonderna, samt på almänningen belägne, hvarest sådan tilvärkning svårligen, eller torde hände aldeles icke skulle tillätas. Men om Tit. har värkligt alfvare med sitt företag; så åtager jag mig at förskaffa förmonligt ställe, när jag får mig at förfråga mig hos sådana Bonder, som ega höga vattenfall på Skattjord”. (Tekijän suom.) Johan Glasin kirje Björnbergille 24.3.1834, Teollisuutta käsittelevä arkisto 2, Sahanomistaja C.F. Björnberg, saapuneita kirjeitä 1834–1835, E1, SMU.
- 2 Artikkelin perustuu väitöskirjaani Oma ja yhteinen etu. Kauppiainien keskinäinen kilpailu ja yhteistyö Porin paikallisyhteisössä 1765–1845.
- 3 Meinander 1945, 160.
- 4 Kaukamaa 1941, 36–37, 40.
- 5 Ojala 1996, 76–77; Ojala 1999, 261, 263–265; Kaukamaa 1941, 41–42.
- 6 Hanho 1915, 27; Hoffman 1980, 31; Kaukamaa 1941, 43–45; Meinander 1945, 160–161; Möller 1970, 204; Söderhjelm 1914, 122; Keskinen 2012, 249.
- 7 Ahvenainen 1988, 157; Nikula 1948, 101; Hanho 1915, 28.
- 8 Kaukamaa 1941, 8.
- 9 Kaukamaa 1941, 215–216; Ahvenainen 1984, 160–161; Meinander 1945, 175.
- 10 Viipurilaiskauppiainien valitus koskien Englannintulliudistusta, STO AD 660/181 1839, KA; Porin maistraatin vuosikertomus, STO KD 226/22 1841, KA; Keskinen 2012, 253.
- 11 Kaukiainen 1993, 69; Ojala 1996, 158.
- 12 Hanho 1915, 30–31; Kaukamaa 1941, 140–141, 148.
- 13 Senaatin talousosaston pöytäkirjat 7.10.1814 ja 15.8.1817, Talousosaston registraatto-

- rinkonttorin arkisto, yhteisistunto ja jaostopöytäkirjat, Ca: 11 ja 20, KA.
- 14 Elgenstierna 1934, 670. Herrgårdin vaiheista tarkemmin, Jutikkala–Nikander 1941, 571.
- 15 Wallenstrålen liiketoiminnasta Keskinen 2012, 265–171.
- 16 Keskinen 2012, 290–291.
- 17 Saarikosken sahan perustamishakemus, STO KD 123/77 1827 ja 235/88 1828, KA.
- 18 Kaukamaa 1941, 133; Laine 1939, 335–58.
- 19 Kuisma 1993, 97.
- 20 Koivuniemi 2011, 26–27; Keskinen 2001, 39–40; Hoffman 1980, 26; Kaukamaa 1941, 124–125.
- 21 Tarkemmin vesisahojen historiasta ja kauppasahojen perustamisesta Suomessa 1700–1800-luvuilla ks. Kuisma 1983 ja Meinander 1945.
- 22 Jutikkala 1949, 170–171.
- 23 Keskinen 2012, 238–240.
- 24 Keskinen 2012, 330.
- 25 Maistraatin vuosikertomuksissa sanotaan 1820-luvulla toistuvasti, että kaupungin ympäristössä ei ole sopivia paikkoja vesisahoja varten. Porin maistraatin vuosikertomukset 1818–22, Porin maistraatin arkisto, kirjekonseptit, Da: 6–7, TMA; Porin maistraatin vuosikertomukset 1823–1830: KD 106/261 1823, KD 95/261 1824, KD 113/276 1825, KD 108/309 1826, KD 116/310 1827, KD 108/1828, KD 116/290 1830, Turun ja Porin lääninkanslian arkisto, saapuneet asiakirjat, Eae: 22, 36, 54, 75, 101, 128, 180, TMA.
- 26 Porin maistraatin vuosikertomukset 1818–22, Porin maistraatin arkisto, kirjekonseptit, Da: 6–7, TMA; Porin maistraatin vuosikertomukset 1823–1830: KD 106/261 1823, KD 95/261 1824, KD 113/276 1825, KD 108/309 1826, KD 116/310 1827, KD 108/1828, KD 116/290 1830, Turun ja Porin lääninkanslian arkisto, saapuneet asiakirjat, Eae: 22, 36, 54, 75, 101, 128, 180, TMA.
- 27 Majamieslaitoksen historiasta katso esim. Aunola 1967, 157; Hautala 1956, 223–257; Möller 1954, 179–189.
- 28 Ulvilan talonpoikien kirje koskien Pori–Noormarkku–Kankaanpää-tien rakentamista, KD 130/88 1830, KA.
- 29 Porin maistraatin pöytäkirja 22.1.1823, Porin maistraatin arkisto, pöytäkirjat Cj: 5, TMA.
- 30 Mannerheimin memoriaalit Satakunnan oloista senaatille 10.4. ja 10.12.1816, STO KD 2/355, KA.
- 31 Senaatin talousosaston yhteiskokouksen pöytäkirjat 13.3.1817 ja 12.9.1817, Senaatin talousosaston registraattorinkonttorin arkisto, Ca: 16–17, KA.
- 32 Puutavaranhankintaluue ja tieverkoston leviämisen välisestä suhteesta tarkemmin ks. Keskinen 2012, 294–298.
- 33 Kaukamaa 1941, 314–315.
- 34 C. F. Björnbergin valitus koskien Vahokosken rakentamista 26.3.1841, STO AD 181/8 1841, KA; Ikaalisten talonpoikien lausunto Vahokosken rakentamisesta 22.1.1841, STO AD 35/170 1841 KA; Keskinen 2012, 296.
- 35 Maaherran kirje Susikosken rakentamisesta 27.12.1841, STO KD 320/127 1841, KA; Kaukamaa 1941, 172–173.
- 36 Keskinen 2012, 296–298.

- 37 Turkulaiskauppioiden kanssa käydystä Merikarvian markkinoita koskevasta kiistasta tarkemmin, Saarinen 1972, 67–68.
- 38 Keskinen 2012, 298.
- 39 Satakunta 3/1873. Vaikka lehti on ilmestynyt vuonna 1873, ei ole syytä olettaa, että keväinen tapahtuma olisi ollut muutamaa vuosikymmentä aikaisemmin oleellisesti erilainen.
- 40 Satakunnan Kansa 25/1923; Saarinen 1972, 58–59.
- 41 Wallenstrålen kirjeet kirjanpitäjälleen Hagnerille 28.8.1853 ja 19.3.1855, Kaupankäyntiä käsittelevä arkisto, 1. kauppiaat, Hagner A. G., Wallenstrålelta saapuneet kirjeet, Ea: 1, SMU.
- 42 Wallenstrålen anomus ulkomaisten laivojen käytöstä 28.4.1835, STO AD 269/159 1835, KA.
- 43 Porin tuulaakitilit 1832–1846, Porin maistraatin arkisto, tilit, Ga1: 1–2, TMA.
- 44 Keskinen 2012, 299.
- 45 Wallenstrålen kirjeet kirjanpitäjälleen Hagnerille 28.8.1853 ja 19.3.1855, Kaupankäyntiä käsittelevä arkisto, 1. kauppiaat, Hagner A. G., Wallenstrålelta saapuneet kirjeet, Ea: 1, SMU.
- 46 ”Af orsak att dess beskaffenhet är till alla delar så högst dålig att ingen hittills kunnat öfvertalas köpa den till någon pris då som HH väl måste känna knappast någon plankan finnes som kan säga vara full god eller fri från kvistar – barkant – röta – mögel, samt sprickor hvilka verkeligen klyftar plankor uti 2 delar”. (Tekijän suom.) Charles Tottien kirje Björkman & Rosenlewille 21.6.1836, STO KD 174/122 1836, KA.
- 47 ”at all like the deals that come into this market from Riga, Petersburg or Memel – – the timber merchants will not look at them hardly and the highest offer I can get at present for them is 4 ½ p/foot– indeed it is not an offer but they talk of them being only worth that – I shall however do my best I can with them and sell as quickly as possible, but in sending any more to this market particular care must be taken to get them better manufactured. (Tekijän suom.) Davidsonin kirje Björkman & Rosenlewille 3.6.1836, STO KD 174/122 1836, KA.
- 48 Kuisma 1983, passim.