

Pekka T. Rajala

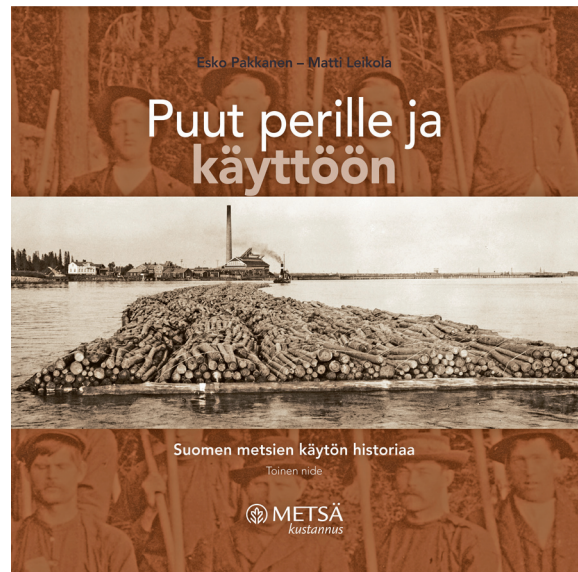
Painavaa asiaa puutavaran kuljetuksesta

Kattava teos puun matkasta metsästä käyttökohteelle

Metsänhoitaja Esko Pakkasen ja professori emeritus Matti Leikolan Metsähistorian Seuran aloitteesta kirjoittama *Suomen metsien käytön historia* -trilogian toinen osa, *Puut perille ja käyttöön*, on aiemmin julkaistun ensimmäisen osan, *Metsää, puuta ja kovaa työtä*, kaltainen. Kirjoittajien kunnianhimoinen pyrkimys on ollut kertoa kerralla kaikki, mitä aiheen teemoista tiedetään. Lopputulos on mykistävää. Kirjan kovien kansien väliin on kerätty suunnaton määrä erilaisia tarinoita. Aineiston rajaamisen vaikeus näkyy työn jäljessä. Yksityiskohtia on kiitettävän paljon, mutta niiden runsaus häittää aika ajoin suurten historiallisten linjojen näkemistä.

On yllättävää, että Suomen kaltaisessa metsätalousmaassa metsähistorian kirjoitus on aina viime vuosikymmenille saakka ollut varsin vähäistä. A. Benj. Helanderin kirjoittama ja v. 1949 julkaistu *Suomen metsätalouden historia* oli Helsingin yliopiston maatalous-metsätieteellisen tiedekunnan tutkintovaatimusten mukainen kurssikirja vielä ainakin 1980-luvun alkuun saakka. Metsätalolla 1970-luvulla eläneen kaupunkilegendan mukaan Helander eli niin vanhaksi, että pystyi kirjoittamaan Suomen metsätalouden historian omasta päästään. On siis hyvin perusteltua, että Metsähistorian Seura kannusti Pakkasen ja Leikolan kirjallisten lähteiden ja arkistojen ääreen.

Metsähistoriasta kiinnostuneen lukijan kannalta 2000-luvun ensimmäinen vuosikymmen on ollut kulta-aikaa. Vuosittain on ilmestynyt useita ammatti-



Pakkanen, E. & Leikola, M. 2011. Puut perille ja käyttöön. Suomen metsien käytön historiaa. Toinen nide. Metsäkustannus Oy. 512 s. ISBN 978-952-5694-56-7

tutkijoiden kirjoittamia, korkeatasoisia julkaisuja. Professori Markku Kuisman työryhmän toimittama ja Suomen Kirjallisuuden Seuran julkaisema viisiosainen *Metsäteollisuuden maa* -sarja kuvaa Suomen metsäteollisuuden kehitystä 1620-luvulta aina vuoden 2008 syvään lamaan. Metsähallitus julkaisi 150-vuotisjuhlansa kunniaksi vuonna 2009 Antti Parpolan ja Veijo Åbergin kirjoittaman mainion juhlakirjan *Metsävaltio – Metsähallitus ja Suomi 1859–2009*. Tero Halonen on kirjoittanut viime

vuosina 100-vuotisjuhlakirjat niin Metsätieteelliselle Seuralle (*Metsätyypeistä laserkeilaajiin*) kuin Helsingin yliopiston maatalous-metsätieteelliselle tiedekunnallekin (*Maasta ja puusta pidemmälle*).

Sulevi Riukulehdon käsialaa ovat Tuomarniemen metsäopetuksen 100-vuotishistoria (*Tuomarniemi – siellä ei koskaan sada...*) sekä Hämeen-Uudenmaan metsäkeskuksen 90-vuotisjuhlakirja, jonka nimi on vaatimattomasti *Suomen parhaat metsät*. Alan uusimpien ja kiinnostavimpien teosten joukkoon kuuluu ehdottomasti myös Teemu Keskisarjan G.A. Serlachiuksen elämää ja afaärejä kuvaava *Vihreän kullan kirous*, joka valittiin v. 2011 vuoden historiateokseksi. Suomen metsien käytön historian toinen kirjoittaja, metsänhoitaja Esko Pakkanen on ahkeroinut viime vuoden aikana myös Teollisuuden Metsänhoitajien 100-vuotishistorian, *Metsäherrojen mennyt aika*.

Uiton merkitystä ei voi liikaa korostaa

Puut perille ja käyttöön -kirjan sisältö perustuu hyvin pitkälle aiemmin julkaistujen teosten ja niitä täydentävien, arkistoista hankittujen asiakirjojen ja lehtiartikkelien tietojen kokoamiseen yksien kansien väliin. Tekijät toteavatkin johdannossa, että kirja ei ole historiateos sanan varsinaisessa merkityksessä. Se ei ole myöskään tieteellinen teos, sillä lähdeviitteet on karsittu minimiin. Tämä lisää kirjan luettavuutta. Se on helppo havaita lukemalla rinnakkain Pakkasen ja Leikolan kirjaa ja esim. Metsähistorian Seuran nykyisen puheenjohtajan, MMT Tapani Tassasen metsänhoidon varhaishistoriaa koskevaa väitöskirjaa *Läksi puut ylenemähän – Metsien hoidon historia Suomessa keskiajalta metsäteollisuuden läpimurtoon 1870-luvulla*.

Pakkasen ja Leikolan uuden teoksen huima kaari on puun monipolvinen matka metsästä tehtaalle. Uiton tarinat saavat sisällöstä valtaosan; rautatie ja autokuljetus ovat sen sijaan jääneet vähemmälle. Syykin on selvä. Kirjoittajat toteavat, että uitosta on saatavilla aineistoa yllin kyllin, mutta sen sijaan puun rautatiekuljetuksen lähteet ehtyivät jo alkuunsa. Monelle nykypolven puunhankkijalle tieto siitä, että uiton alkuaikoina, 1800-luvun puolessa välissä, tukkien kulku Päijänteen latvavesiltä Kymi-joen varren sahoille saattoi kestää kaksi, jopa kolme

vuotta, on uusi. Silloin ei vielä uneksittu kuumista puunhankintaketjuista.

Kirjan uitto-osuudessa kuvataan yksityiskohtaisesti vesistöalueittain uiton syntyä ja kehitystä Kokemäenjoella, Kymijoella sekä Pohjanmaan rannikon joilla. Saimaa ja muu Itä-Suomi on saanut oman kappaleensa. Puiden uittoa Venäjän suuntaankaan ei ole unohdettu. Perä-Pohjolan isojen jokien uitoista on myös omat kiintoiset kuvauksensa. Uittoväylien perkausta ja muuttamista uitolle suotuisiksi kuvataan yksityiskohtaisesti. Vesi virtaa, ja puut kolisevat koskessa. Mielenkiintoinen yksityiskohta on, että Suomessa uittoväyliä oli Metsähallituksen mukaan enimmillään jopa 47 000 km. Tämä päivänä uitto on käytössä enää Saimaan vesistöalueella, ja vuotuinen uittomäärä on pudonnut jo reilusti alle miljoonan kuutiometrin.

Uitto-osuuden lopussa on ansiokas katsaus puun aluskuljetuksen historiaan. Halkojen kuljetus aluksilla ja proomuilla kaupunkien asukkaiden tarpeisiin niin sisävesillä kuin rannikoilla oli merkittävää liiketoimintaa vuosikymmenien ajan. Kirjoittajat toteavat, että ”parrulastissa seilannut Prinsessa Armada on varmasti tunnetuin Saimaan suuresta höyryn voimin kulkeneesta lastilaivastosta.” Kirjasta selviää myös, että tuonnimistä laivaa ei todellisuudessa koskaan ollutkaan. Suomi-Filmin elokuva *Kaunis Veera eli balladi Saimaalta* on siis elokuvateollisuuden luoma kangastus.

Puiden matka rauta- ja kumipyörillä

Rautatiekuljetusta koskevan osan alussa on mielenkiintoinen selostus Suomen rautateiden ja raideliikenteen synnystä ja kehityksestä 150 vuoden takaa eli vuodesta 1862 itsenäisyyden alkuun vuoteen 1917. Rautateiden rakentamista perusteltiin usein teollisuustuotteiden vientikuljetusten turvaamisella, mutta myöhemmin myös polttopuiden kuljetuksilla eteläisen Suomen asutuskeskuksiin. Metsäteollisuuden kasvavat kuljetustarpeet nousivat esiin vasta 1880-luvulla. Sen ajan vaikuttavin edunvalvontatarina on apteekkari G.A. Serlachiuksen toiminta Tampereen-Vaasan radan johtamiseksi Näsijärven vesistön itäpuolitse Vilppulan kautta. Näin Mäntän tehtaan massapaalit saatiin vientiväylän varteen!

Puutavaran rautatiekuljetuksen alkuaikojen ykkös-

artikkeli olivat halot jopa niin suuressa määrin, että aikanaan Helsinki-Hämeenlinna-rataa kutsuttiin halkoradaksi. Metsäteollisuuden laajentuessa ja puunhankinta-alueiden edetessä yhä syvemmälle Itä- ja Pohjois-Suomen metsiin pelkästään puutavarakuljetuksia palvelevien ratojen rakentaminen sai uutta puhtia. Vuonna 1923 valmistuneesta Suojärven radasta todetaan, että se oli menestys alusta pitäen. Rautatieosuuden loppuun sijoitettu metsä-ratojen kavalkadi on mieluisaa luettavaa monelle metsähistorian harrastajalle. Uiton väheneminen 1980-luvulta lähtien siirsi puun kuljetuksen yhä enemmän rautapyörille. Vuosituhannen vaihteessa rautateitse kuljetettiin 9 miljoonaa kuutiota kotimaista ja 7 miljoonaa kuutiota tuontipuuta.

Autokuljetus on Suomessa puutavaran kuljetustavoista nuorin. Sen alkua ajoittuu 1920-luvulle. Sopivan ajokaluston puute haattasi aluksi alan kehitystä, ja niinpä monet autoilijat varustelivat osan peräkärryistään itse. Laajamittaiseen autojen käyttöön päästiin vasta 1930-luvulla Pohjois-Suomen suurilla savotoilla. Autokuljetus korvasi ensin purouiton: puut saatiin kätevästi talviteiltä uittoreittien varteen. Sota ja siitä johtunut polttoainepula hidastivat puutavaran autokuljetuksen kehitystä maassamme. Häikäpöntöllä tehty puukaasu korvasi nestemäiset polttoaineet kuorma-autojen voimanlähteinä. Sodan jälkeen myös kalustopula hillitsi autojen käyttöä puutavaran kuljetuksiin.

Vasta metsäautoteiden rakentamisen käynnistymisen 1950-luvulla avasi mahdollisuudet puutavara-autojen täysimittaiseen hyödyntämiseen. Kirjassa on laaja katsaus metsäteiden rakentamisen historiaan alkuajoista nykypäivään. 1980-luvulle jatkuneen rakentamisinnon tuloksena Suomessa on tänä päivänä lähes 120 000 km:n mittainen metsätieverkko. Autokuljetusta kuvaava kappale on otsikoitu *Autojen voittokulku*. Siitä nimenomaan on ollut kysymys viime vuosikymmenien aikana. Tiestön rakentamisen ohella kaluston kehittämisellä on ollut ratkaiseva vaikutus autokuljetuksen yleistymiseen.

Kirjassa selostetaan talvi- ja jääteiden tekoa ja erilaisten autovinssien ja -nosturien kehitystä. Myös autojen kantavuuden nousulla on ollut keskeinen merkitys autokuljetuksen suosion nousuun. Tällä hetkellä maassamme on noin 1 500 kuorma-autoa puutavaran ajossa. Noin 70 % teollisuuden raaka-aineesta tuodaan tehtaalle autolla. Käytännössä kaikki

puu käy auton kyydissä jossakin kohtaa matkallaan metsästä tehtaalle. Autokuljetuksen osan viimeisessä virkkeessä tekijät tiivistävät kaiken olennaisen: ”Ilman autoja Suomessa ei olisi tehokasta puunhankintaa eikä metsäteollisuutta”.

Puulla parempiin päiviin ja muita unelmia

Kirjan alusta aina sivulle 350 lukija saa olla tiiviisti puun matkassa metsästä käyttökohteelle. Puut hui-laavat uittorännissä, erottelu jakaa ne omistajilleen ja viimein kitisevä kiramo nostaa puut vedestä. Puut lastataan rautatievaunuun, ja niiden matka jatkuu junaletkassa kohti rannikolla olevaa tehdasta. Homma hoituu, ja hiki haisee. Automiesten kiroilu ja höyryveturin puhina kuuluvat taustalta. Lukija alkaa väistämättä odottaa, mitä jännittävää tehtaan päässä seuraavaksi tapahtuu.

En voinut salata pettymystäni, kun seuraavassa kappaleessa – *Lankkujen matkassa ja rahdinajossa* – palataan 1700- ja 1800-luvun tunnelmiin. Ennen metsäteollisuuden kukoistukseen nousua lankkujen ja muun rahdin ajolla oli tärkeä merkitys maakuntien talonpojille. Erityisen korostunut tilanne oli Karjalan kannaksella, jossa Viipurin ja Pietarin läheisyys loivat työtä ja hyvinvointia. Näitä appeni suvun tarinoita olen kuullut runsain mitoin. Hyviä tarinoita, mutta tässä kirjassa ne ovat aivan väärässä paikassa.

Sama koskee myös seuraavaa pääkappaletta – *Metsä – kaiken hyvän antaja*. Puun kotitarvekäyttö on ollut maassamme tunnetusti laajaa läpi vuosisatojen. Puurakennusten, puisten tarvekalujen sekä päreiden ja paanujen esittely ei vaan oikein istu kirjan alkuosan jatkeeksi. Vanhaa rakennuskantaa ja tuohitöitä on runsain mitoin nähtävissä pitäjien kotiseutumuseoissa. Puulaivojen rakentamista koskeva artikkeli on mielenkiintoinen. Hieno teema ansaitsee varmasti esittelyn, mutta eri ympäristössä.

Puurakentamisessa on vain raapaistu pintaa. Kansallisesta rakennuskulttuurista olisi saanut helposti kokoon upean oman niteen. Erityisesti 1600- ja 1700-lukujen talonpoikaiset puukirkot, mutta myös myöhemmin rakennetut, arkkitehtien piirtämät, 1800-luvun luomukset ansaitisivat oman tarkastelunsa. Samaan pakettiin olisi saanut tarinaa vaikka

puusta veistetyistä vaivaisukoista! Toivottavasti joku tarttuu pian teemaan.

Hieno teos kovissa kansissa

Kirjassa on paljon suoria lainauksia aiemmin julkaistuista teoksista, artikkeleista ja asiakirjoista. Tekijät antavat kuitenkin kunkin kirjoittajan puhua omalla äänellään. Suorat lainaukset on painettu selkeästi kursiivilla, ja alkuperäisteksti vaihtuu tarvittaessa suomesta ruotsiksi. Ne elävöittävät tekstiä ja vievät lukijan helposti jopa vuosikymmenien päähän. Ajan kielikuvat kertovat omaa tarinaansa. Suoriin lainauksiin ja toisen käden tietoihin, esim. pitäjähistorioiden tulkintoihin, pitää kuitenkin suhtautua varoen. Niissä on valitettavasti usein virheitä ja epätarkkuuksia.

Kirjan tekijöiden mukaan alun alkaen oli tarkoitus tehdä kuvakirja, mutta kun tekstiä tuli runsaasti, yhdestä kirjasta tulikin kolme erillistä kirjaa. Tekstin määrä on todella valtava. Kuviakin on runsaasti, mutta monet niistä ovat kovin samanlaisia. Toistoa on valitettavan paljon, ja varsinkin tekemisen kuvia on kovin vähän. Kuvakoko on usein turhan pieni. Yksityiskohtia olisi saanut paremmin esiin rajaamalla niitä vanhoista kuvista. Mainio esimerkki kivasta otoksesta on kuva puutavara-auton kuormaamisesta sivulla 293. Kuvien sijoittaminen hakemistoon on myös hyvä idea. Se elävöittää muutoin tylsää tekstiä.

Kirjan taittajan tehtävä ei ole ollut helppo! Tekstin jakaminen kahteen palstaan ja lukijaystävällinen kirjasinkoko luovat kirjan ulkoasusta seesteisen vaikutelman. Taitto on kuitenkin hieman tasapaksu. Varsinkin kappaleiden alkuja olisi voinut korostaa räväkämällä otteella. Suurimmassa osassa kuvia on kaunis, ruskehtava seepia-sävytys, joka sopii erinomaisesti tällaiseen historiateokseen. Seassa on kuitenkin mustavalkoisia kuvia, erityisesti kirjan loppupuolella. Sävyyn muutoksen logiikka ei auennut ainakaan minulle.

Moneen kertaan on todettu, että kaksikolta Pakkanen & Leikola tekstiä syntyy suoltamalla. Joutuu kysymään, olisiko ollut alun alkaenkin järkevää tehdä kokonainen, esim. kuuden kirjan sarja eikä ahtaa kaikkea tekstiä kolmeen ylisuureen niteeseen. Mikä on mahtanut olla Metsähistorian Seuran ohjausryhmän alkuperäinen ajatus tässä asiassa? Olisiko ammattimainen kustannustoimittaja osannut jakaa aineiston sopivampiin teemoihin ja useampiin niteisiin? Joutuu myös kysymään, kenelle kirja on tarkoitettu. Harva jaksaa edes lukea kirjan kannesta kanteen! Metsähistorian harrastajat olisivat olleet varmasti onnellisia saadessaan usean vuoden ajan joka jouluksi uuden kirjan pukinkonttiin.

■ MH Pekka T. Rajala, kehitysjohtaja, Stora Enso Metsä
Sähköposti pekka.t.rajala@storaenso.com