



**VIIPURIN  
SUOMALAISEN KIRJALLISUUSSEURAN  
TOIMITTEITA**

**9**



Viipurin Suomalaisen  
Kirjallisuusseuran  
toimitteita  
9

HELSINKI 1989

ISBN 951-95402-9-6



Etelä-Saimaan Kustannus Oy – Lappeenranta 1989

Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran toimitteiden käsilläoleva nide sisältää tavanmukaista lukuisampia artikkeleita, joskin useimmat ovat varsin lyhyitä. Ajallisesti niiden aiheet sijoittuvat Pietari Suuren aikaisen Suuren Pohjan sodan ja Talvisodan väliin. Ensimmäisenä artikkelina on Raimo Rannan tutkimus "Itäsuomalaiset Pietaria rakentamassa v. 1703—1721". Talvisodan taustaan vie meidät Tapio Koskimiehen kirjoitus "Neuvostoliiton lentokoneiden aiheuttamista rajaselkkauksista Kannaksella vuosina 1937—1939", joka on katkelma hänen v. 1984 valmistuneesta 440-sivuisesta pro gradu -tutkielmastaan "Rajarauha Karjalan Kannaksen maa- ja merirajoilla 1930-luvulla". 100-vuotispäiväänsä lähestyvä Otto-I. Meurman on jälleen muistanut seuran toimitteita useammalla kirjoituksella, kuten seuraavalla sivulla julkaistusta sisällysluettelosta tarkemmin ilmenee. Lisäksi on pari muuta artikkelia, kuten Alpo Salmelan A.K. Sumeliuksesta ja Urpo Loukamon Papulasta. Teoksen lopussa V. Erkamo julkaisee kolme runoan puolen vuosisadan takaa Talvi- ja Jatkosodan ajalta. Kaikille kirjoittajille lausuu kiitoksensa Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura. Julkaisutyöstä on huolehtinut Erkki Kuujo.

Helsingissä 6.6.1989

Julkaisutoimikunta



## SISÄLLYS

|                                                                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ALKUSANAT .....                                                                                                                   | 3   |
| ITÄSUOMALAISET PIETARIA RAKENTAMASSA V. 1703—<br>1721, Raimo Ranta .....                                                          | 5   |
| MUUTAMA TOSIVIIPURILAINEN SUKU, Otto-I. Meurman .....                                                                             | 29  |
| VIIPURIN SATAMAT, Otto-I. Meurman .....                                                                                           | 38  |
| TEKNIikka JA VIIPURI, Otto-I. Meurman .....                                                                                       | 48  |
| VUOSISADANVAIHTTEEN VIIPURIA LEHTORI A.K. SUME-<br>LIUKSEN PÄIVÄKIRJAN VALOSSA, Alpo Salmela .....                                | 55  |
| VIIPURIN PAPULA JA PAPULALAISET, Urpo Loukamo .....                                                                               | 61  |
| LÄÄKET. JA KIRURGIAN TRI LENNART PETERSON<br>SEKÄ HÄNEN SUKUNSA, Otto-I. Meurman .....                                            | 72  |
| LAURI VÄLKE, KUVATAITEILIJÄ, Otto-I. Meurman .....                                                                                | 94  |
| NEUVOSTOLIITON LENTOKONEIDEN AIHEUTTAMISTA<br>RAJASELKKAUKSISTA KANNAKSELLA VUOSINA 1937—<br>1939, Tapio Koskimies .....          | 104 |
| NEVAN KAUTTAKULUN KATKEAMINEN V. 1938,<br>Erkki Kuujo .....                                                                       | 142 |
| MUUAN RAJATAPAHTUMA, Erkki Rautvuori .....                                                                                        | 146 |
| AARNO PILTZ KARJALAISEN KARTTAKOKOELMAN LUO-<br>JANA JA VIIPURIN PIENOISMALLIN IDEOIJANA,<br>Otto-I. Meurman & Martti Piltz ..... | 152 |
| SOTURIN HAUDALLA, SUOMEN KANSALLE ETELÄN MIES,<br>TAKAISIN KARJALAAN, V. Erkamo .....                                             | 158 |

Raimo Ranta

## Itäsuomalaiset Pietaria rakentamassa v. 1703—1721

### Tutkimuskohde ja lähteet

Kun selaa Itä-Suomen tuomiokirjoja 1720- ja 1730-luvulta, saksalaisen käsialatyylin tekstistä erottuvat tavan takaa latinalaisella kirjoitustavalla maininnat ”robbotz (tai robots) arbetet i (tai till) Pettersburg” tahi ”varit uti Pettersburg på robot” kuin myös ”arbete för rotan i Pettersburg, s.k. robott”. Samaten toistuvat sanat ”robotskarl” ja ”robotspengar”. Kysymyksessä on venäläistä alkuperää oleva sana ”rabota”=työ tai vastaava verbi ”rabotat”.<sup>1</sup>

Kun venäläiset hyökkäilivät 1700-luvun alussa Kaakkois-Suomessa, he ottivat sotavankeja, jotka joutuivat pakkotyöhön hallitsijan määräämiin kohteisiin. Sen jälkeen kun Nevajoki ympäristöineen oli vallattu ja kun aikaisemman Nevanlinnan paikalle oli tsaarin käskystä ruvettu rakentamaan kaupunkia, vankityövoima näytteli tärkeää osaa. Tilanne muuttui kokonaan sitten, kun Venäjä valtasi vuonna 1710 Käkisalmen Karjalan ja huomattavan osan Viipurin Karjalaa, koska työvelvollisuudesta tuli nyt veroluontoinen rasitus. Tämä laajeni muutaman vuoden kuluttua koskemaan myös Savoa.

Koska työvelvollisuus oli vuosina 1710—21 hyvin monimuotoista ja suuntautui useisiin paikkoihin myös Viipurin komendanttikunnassa, on käsiteltäväksi otettu ainoastaan Pietari (ja Kronstadt), joskin sivutaan myös muihin venäläiskohteisiin vaadittua ropottia. Tutkimuksessani ”Viipurin komendanttikunta 1710—1721. Valtaus, hallinto ja oikeudenhoito” olen käsitellyt kyseisellä alueella suoritettua työvelvollisuutta postin ja kyytilaitoksen osalta, joten en tähän teemaan enää puutu, vaikka siitä olisi vielä hiukan uutta tietoa saatavissa. Viipurissa ja Käkisalmissa sekä Savonlinnassa tehtiin 1710-luvulla linnoitustöitä ja Viipurissa rakennettiin jopa laivoja, mihin itäsuomalaisten oli otettava osaa. Melkoisena rasituksena olivat tietyt sekä veroparselien ja sotaväen kuljetukset komendanttikunnassa ja sen ulkopuolellakin Länsi-Suomeen ja Pietariin saakka. Näitä ei kuitenkaan tässä yhteydessä tarkastella.

Koska työvelvollisuudesta ei pidetty Viipurin komendanttikunnassa erityisiä luetteloita, ei saa tarkasti selville, kuinka raskas se oli ja oliko eroja Viipurin ja Käkisalmen Karjalan sekä Savon välillä. Jonkinlaisia luetteloita laadittiin ainakin muutamista pitäjistä, mutta näitä ei ole säilynyt. Ilmeisesti komendanteille oli toimitettava selvitys niin ropottitöistä kuin perityistä ropottimaksuistakin, koska he antoivat hallintoalueellaan yksityiskohtaisia määräyksiä ao. veroluontoisista suorituksista. Lisäksi heillä näyttää olleen perustana 1710-luvun puolivälistä alkaen komendanttikunnassa toimeenpantu verotus ja pitäjittäinen talojen luku. Ongelmana oli se, että tsaarin käskyt oli nopeasti pantava täytäntöön ja tarpeet vaihtelivat vuosittain, joten rasisusten oikeudenmukainen ja tasapuolinen kohdentaminen oli vaikeaa samallakin hallintoalueella. Vielä ongelmallisempaa se oli komendanttien johtamien piirien välillä, sillä varsinkin Käkisalmen Karjala joutui huolehtimaan Laatokan ympäristön työkohteiden ohella myös Pietarin-ropoteista. Tilannetta helpotti nimenomaan Viipurin Karjalassa ja Savossa tapahtunut hallintouudistus v. 1715—16, jolloin luotiin virkaportaat maakomissaareista komissaareihin sekä nimismiehiin ja starostoihin.

Tarkoituksena on lyhyesti selvittää, miten pakkotyö laajeni alueellisesti ja ajallisesti Itä-Suomessa 1700-luvun ensimmäisenä vuosikymmenenä sekä miten työvelvollisuus organisoitiin 1710-luvulla. Lisäksi pyritään pohtimaan, ketkä ropottiin joutuivat, mihin vuodenaikaan sitä suoritettiin, millaisen korvauksen työläiset saivat ja kuinka kauan yhden henkilön oli yleensä viivytävä Pietarissa (tai Kronstadtissa) kuin myös miten ropottiin Itä-Suomessa suhtauduttiin. Varsinaisen työvelvollisuuden ohella oli rahvaan suoritettava ropottirahoja, jotka korvasivat osan Pietarin työvelvollisuudesta, mutta olivat myös uusi ylimääräinen verorasitus. Lähteiden puuttuessa ei saa kuitenkaan selville, kuinka raskaasti ropottityö ja -rahat kohdistuivat talonpojistoon ja maattomiin eri pitäjissä eri aikoina. Jopa kylittäiset erot saattoivat olla melkoiset ja riippua työläistä ylläpitävän ruodun koosta.

Ropottitöitä ja -rahoja käsittelevät lähteet ovat myöhäsyntyiset ja koskevat miltei yksinomaan Uudenkaupungin rauhassa Ruotsille luovutettua entisen Viipurin komendanttikunnan aluetta. Vuosilta 1710—21 ei arkistomateriaalia ole säilynyt juuri lainkaan. Tiedot pohjautuvat pääasiassa tuomiokirjoihin, joissa ao. juttuja tapaa vuodesta 1722 aina 1730-luvun loppuun saakka. Yleispiirteenä on se, että syytteet kohdistuivat tuolloin etupäässä omiin paikallisiin virkamiehiin (lähinnä starostoihin ja nimismiehiin), jotka olivat työvelvollisuutta olleet järjestämässä ja siitä ensi sijassa vastuussa.

Vaikka käräjiä pidettiin valtaosassa Viipurin komendanttikuntaa jo 1710-luvun lopulla, niistä ei ole säilynyt pöytäkirjoja, joten ei saa selville, käsiteltiinkö työvelvollisuutta ja sen oikeudenmukaista kohdentamista oikeudessa miehitysaikana ollenkaan. Asia oli melko arka, koska silloin olisi helposti jouduttu syyttämään venäläisiä viranomaisia ja sotilaita sekä puuttumaan jopa tsaarin ukaaseihin. Näin ollen korkeintaan rasisusten tasapuolisesta jaosta saatettiin keskustella käräjillä sekä mahdollisista paikallisvirkamiesten väärinkäytöksistä. Kun oikeuspöytäkirjoja alettiin Venäjän hallitsemassa Viipurin provinssissa pitää 1730-luvun lopulla, 1710-luvun ropottitöihin niissä ei enää puututtu.<sup>2</sup>



## Tausta

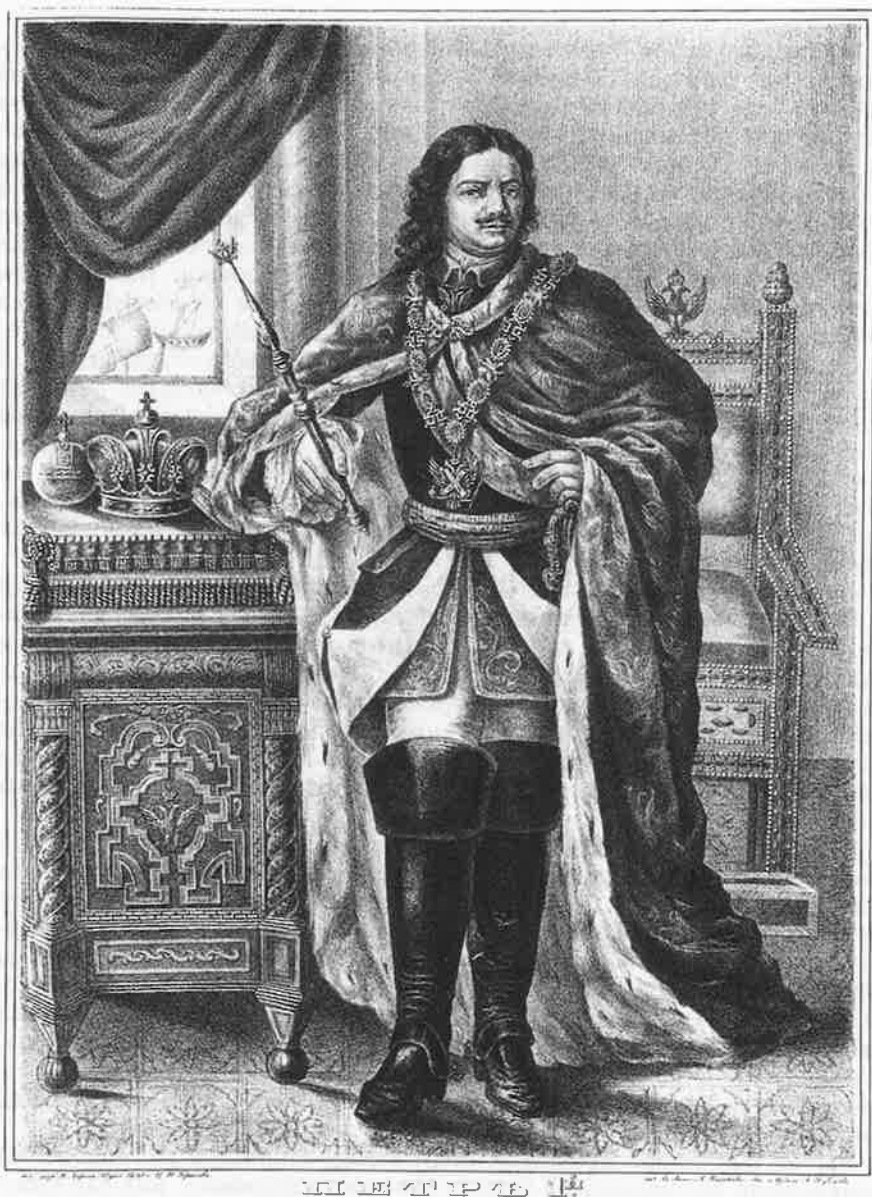
Inkerinmaa kuului vuodesta 1617 lähtien virallisesti Ruotsin valtakuntaan, ja sitä hallittiin Käkisalmen läänin ja Baltian kanssa ns. voittomaana suoraan keskushallituksen alaisena. Inkerin kehitykselle merkitsi paljon Nevanlinnan perustaminen vuonna 1632 aikaisemman Maankruunun paikalle Neva- ja Ohtajokien yhtymäkohtaan. Jo ruotsalaisten miehityskautena alueelle suunniteltiin 1580-luvulla linnoitusta, jonka rakentamistyöt päästiin kuitenkin aloittamaan vasta vuonna 1611 ja suuressa määrin suomalaisten voimin. Uuden kaupungin tuli vetää Venäjän kauppaa puoleensa, ja sille suotiin 1640-luvun alkuvuosina tapulioikeudet. Muutenkin sitä suosittiin pienemmin tulleen kuin Viipuria, eikä sitä laskettu aina 1680-luvulle saakka lainkaan tervakomppanian alaisuuteen, kuten kävi kilpailijalle Viipurille.

Nevanlinnasta oli 1600-luvun jälkipuoliskolla tulossa hyvää vauhtia Inkerin ohella Käkisalmen läänin kaupan keskus. Yhteydet Venäjälle jäivät sen sijaan melko vähäisiksi. Nevanlinnan kaukokauppa näyttää olleen sinne asettuneiden saksalaisten valtaporvarien käsissä. Sodat häiritsivät kaupungin kehitystä. Varsinkin 1650-luvun jälkipuolella venäläiset hävittivät pahoin Nevanlinnaa, jonka puolustusta oli laiminlyöty. Tämän jälkeen tehostettiin varustelua jonkin verran, ja taas olivat eritoten itäsuomalaiset kohentamassa linnoitusta.<sup>3</sup>

Nevanlinna paloi vuonna 1684 miltei maan tasalle, eikä se enää kyennyt nousemaan entiseen kukoistukseensa. Tosin 1690-luvulla Itä-Suomen kauppa sinne jälleen elpyi, ja tuomiokirjoissa on mainintoja kauppamatkoista aina Savon perukoilta asti. Niinpä kuopiolaisen Lauri Björnin kerrottiin harjoittaneen laajaa maakauppaa ja vieneen ainakin voita ja talia Nevanlinnaan sekä tuoneen sieltä suolaa ja tupakkaa. Samoihin aikoihin monelta iisalmelaiselta oli takavarikoitu voita, jota nämä aikoivat toimittaa Nevan kaupunkiin. Pohjois-Savosta oli runsaasti tietoja 1690-luvulla suoritetuista Nevanlinnan-matkoista.<sup>4</sup>

Säästäväisen Kaarle XI:n aikana Inkerin puolustus pääsi 1670- ja 1680-luvulla melkoisesti rapistumaan, vaikka siellä oli useita linnoituksia. Vasta 1680-luvun jälkipuolella Nevanlinnan ja Narvan varustusten kohentamiseen pantiin painoa, eikä Pähkinälinnaakaan tyystin unohdettu. Joka tapauksessa linnoitustyöt olivat alkuvaiheessa, kun suuri Pohjan sota syttyi ja venäläiset hyökkäsivät syksyllä 1700 Inkerinmaalle sekä suuntasivat kulkunsa kohti Narvaa. Jo edellisvuonna oli Nevanlinnan ja Narvan puolustusta vahvistettu ja linnoitustöitä lisätty, mutta paljon ei ennätetty aikaansaada. Itä-Suomi oli joutunut kantamaan raskaimman taakan Inkerin puolustuksessa ja myös Narvan taistelussa, johon Viipurin läänin jalka- ja ratsuväki-rykmentit osallistuivat.<sup>5</sup>

Narvan tappiostaan huolimatta tsaari Pietari suunnitteli jo vuonna 1701 nimenomaan liikenneväylänä tärkeän Nevajoen valtaamista, jota hän ryhtyi toteuttamaan syksyllä 1702. Pähkinälinna antautuikin lokakuussa, ja tsaari kaavaili silloin koko Inkerin miehittämistä. Vastapuolen ylipäällikkö Abraham Cronhiort oli majoillut joukkoineen miltei toimettomana Nevanlinnassa, josta hän vetäytyi Kannakselle peläten vihollisen saartavan armeijan Nevan suistoon. Suuren venäläishyökkäyksen pelossa hän poltatti kiireesti kaupungin ja sotajoukoille varatun neljän kuukauden muonavaraston.



*Pietari Suuri (Venäjän tsaarina 1682—1725). A. Tšuškovin kivipiirros. Museoviraston kokoelmat.*

*Pietari I aloitti v. 1700 sodan Ruotsia vastaan yhdessä Puolan ja Tanskan kanssa ja pyrki alun alkaen saamaan haltuunsa Suomenlahden rannikkoa, jota hän oli eri neuvotteluissa 1600-luvun lopulla toivonut ja jonka hän olisi hyvittänyt alueilla*

*Itä-Karjalasta. Kaarle XI ja seuraaja Kaarle XII eivät olleet lainkaan vaihtojatoksen kannalla. Inkerinmaa ja Narvan tienoo oli saatava ja meri- ja kauppayhteys Länsi-Eurooppaan. Sota alkoi kuitenkin huonosti Narvan valtauksen epäonnistuttua. Koska Baltia oli paremmin varustettu ja siellä enemmän joukkoja, tsaari päätti jo vuonna 1701 ottaa haltuunsa Inkerin, jonka puolustusta oli laiminlyöty ja muutenkin sitä pidettiin Tukholmassa perifeerisenä seutuna. Uutta nöyryyttävää tappiota peläten Pietari varustautui huolella ja eteni hitaasti. Nevan linja vallattiin syksyn 1702 sekä talven 1703 mittaan.*

Tsaari puolestaan halusi varmistaa selustan ennen hyökkäystä Nevan suuhun. Siksi hän lähetti 4 000 miehen hiihto-osaston kohti Kivennapaa, Rautua ja Sakkolaa ja pakotti näin vastapuolen vetäytymään Viipurin suojaksi. Samaa aikaan osa venäläisistä eteni kohti Nevanlinnaa, joka antautui keväällä 1703.<sup>6</sup>



*Näkymä Suomenlahden perukasta ajalta, jolloin oli alettu rakentaa Retusaaren (C) luo Kronstadtin linnaketta (X). Kuparipiirros. Museoviraston kokoelmat.*

*Entisen Nevanlinnan ja jokisuun puoliväliin ryhtyi tsaari pystyttämään virran keskellä sijaitsevan Jänissaaren rantamalle Pietari-Paavalin linnoitusta (A) toukokuussa 1703. Suistoisen ja vetisen maaperän vuoksi seutu oli miltei asumaton, mutta se oli merenkulun ja puolustuksen kannalta parempi kuin Nevanlinna, joka oli palon ja hävityksen vuoksi muutenkin rauniona. Tsaari ryhtyi pian rakentamaan Suomenlahden perukkaan Retusaarelle Kronstadtin varustusta.*

## Sotavangeista ja siviileistä työvoimaa v. 1703—09

Tsaari ryhtyi Nevanlinnan valtauksen jälkeen pystyttämään toukokuussa 1703 sen ja Suomenlahden puoliväliin Jänissaarelle linnoitusta, mitä pideaan Pietarin perustamisena. Itse kaupunkia ruvettiin rakentamaan laajalle alueelle Nevan suiston saarille ja rannoille. Jänissaarta lähellä sijaitsevat Koivu-, Korpi-, Risti-, Kivi- ja Hirvisaaret saivat ensimmäiset uudet talonsa. Pietarista oli nopeasti tulossa Venäjän tärkeä kauppakeskus ja jo vuonna 1712 maan pääkaupunki.<sup>7</sup>

Pietarin perustaminen merkitsi Kaakkois- ja Itä-Suomen historialle suurta murrosta. Sen kokivat aluksi konkreettisesti ne tuhannet sotavangit, jotka joutuivat pakkotyönä pystyttämään kaupunkiin rakennuksia, tekemään katuja, kuivattamaan maaperää sekä rakentamaan aikaisemmin osaksi Suomeen kuuluneelle Retusaarelle Pietarin edustalla Kronstadtin linnoitusta ja sotasatamaa. Jo Nevanlinnan piirityksen ja antautumisen yhteydessä saatiin sotavankeja tulevaa kaupunkia pystyttämään.<sup>8</sup>

Kannaksen taisteluissa talvella 1703 kiinni joutuneet suomalaiset sotamiehet ja siviilit vietiin ropottitöihin Pietariin. Työtä tehtiin vuorotta, ja harva selviytyi siitä hengissä. Koska Kannaksella ja Raja-Karjalassa käräjien pito häiriintyi pahoin 1700-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, edes tuomiokirjat eivät ole todistamassa ropottitöiden laajuutta ja sotavankien tai siviilien pakkotyötä Pietarissa. Joka tapauksessa melkoinen joukko siviilejä joutui vangiksi nimenomaan vuonna 1703.

Vuodesta 1704 lähtien on mainintoja, että Pietaria rakennettiin kesäisin jopa 30 000—40 000 työläisen voimin. He osallistuivat sota- ja siviilivankien ohella ropottiin kahdessa tai kolmessa vuorossa. Töitä oli runsaasti, ja jatkuva osatila toi joukoittain vankeja pakkotyöhön. Samaan aikaan Retusaarelle nousi Kronstadtin sotasatama. Saari oli vallattu kesällä 1703, ja siellä olevasta suomalaisväestä oli osa joutunut venäläisten vangiksi ja ropottiin entiselle kotisaarelleen.

Lisäväkeä Pietarin ja Kronstadtin rakennustöihin otettiin talvella ja kesällä 1704, jolloin venäläiset hyökkäilivät useita kertoja Kannaksella ja etenivät lähelle Viipuria. Jopa Viro- ja Vehkalahden saaristossa ja rannikolla liikkui vihollispartioita, mutta vartioinnin ansiosta väki pääsi vetäytymään sisämaahan joutumatta niiden käsiin. Sen sijaan ulkosaarelaisista osa joutui venäläisten vangiksi ja pakkotyöhön Retusaarelle tai Nevan suistoon. Vuonna 1704 kiinniotettujen määrä oli edellisvuotta selvästi pienempi, sillä siviilit osasivat varoa vihollisen hyökkäilyä ja rajalle koetettiin saada suojajoukkoja.<sup>9</sup>

Hyökkäykset Pietaria ja Kronstadtia vastaan helpottivat loppukesästä 1704 sekä talvella ja kesällä 1705 niin ikään Kannaksen tilannetta. Toisaalta nämä eivät kuitenkaan kyenneet estämään suurisuuntaisia Pietarin ja Kronstadtin linnoittamistöitä.

Kannaksen välle muodostui syksy 1706 kohtalokkaaksi, sillä venäläiset etenivät nopeasti Viipurin ympäristöön, ja nimenomaan läntinen Kannas joutui hävityksen kohteeksi. Talolliset eivät olleet varautuneet vihollisen nopeaan etenemiseen ja jäivät sen jalkoihin. Kasakkapartiot hyökkäilivät aina Hämeeseen saakka. Paljon Viipurin Karjalan talonpoikia vangittiin, ja heistä saatiin taas verestä työvoimaa Pietariin ja Kronstadtin. Vihollisen



hävityksiä kirjattiin myöhemmin käräjillä.<sup>10</sup>

Jo vuodesta 1700 lähtien myös Laatokan Karjala oli joutunut hävitysten kohteeksi. Mikäli väestö ei ennättänyt paeta, se joko tapettiin tai vangittiin ja vietiin korjaamaan Aunuksen Konnun rajalinnoitusta tai rakentamaan aluksia Syvärillä ja Äänisellä sekä uurastamaan vastaperustetuissa tehtaissa. Pian olivat vuorossa myös Laatokan kanavan raskaat ruoppaus- ja raivaustyöt Pähkinälinnasta Olhavanjoen suulla sijaitsevaan Uuteen Laatokkaan saakka. Nimenomaan talvella 1705 vihollinen oli edennyt monella rintamalla Raja-Karjalan läpi aina Sortavalaan, Jaakkimaan, Uukuniemelle, Ilomantsiin ja Pielisjärvelle saakka. Sortavalan raastuvankokouksessa kerrottiin alueen asukkaita vangitun ja surmatun. Tilanne ei parantunut seuraavakaan vuonna, sillä Viipurin hyökkäystä helpottaakseen venäläisjoukkoja eteni Laatokan ympäristöön sitoen näin vastapuolen osastoja.

Vuodet 1707—09 merkitsivät hengähdysaikaa, ja Ruotsikin kävi Kannaksella puolustuksesta hyökkäykseen. Jo tammikuun lopulla 1707 Suomen joukkojen ylipäällikkö sai tiedustelijoilta kuulla, että tsaari aikoi rakennuttaa mm. sotavangeilla Pietarin ympärille kivimuurin suojaamaan kaupunkia (Pietarista piti tulla uusi Moskova) ja että siellä valmistettiin runsaasti laivoja sotavankien ja työläisten voimin. Olipa töitä johtamassa hollantilaisia kirvesmiehiäkin. Lisäksi Retusaarella oli jatkuvasti vahvistettu sotasatamaa (amiraali Feodor Apraxin johti töitä keväällä 1707) ja Inkerin Harjavaltaan pystytettiin linnoitusta. Tiedustelijat toivat linnoitustöistä viestejä pitkin kevättä ja kesää 1707. Pietarissa olleen työvoiman lisäksi odotettiin huhtikuussa vahvistukseksi 10 000 miestä, joiden kerrottiin saapuneen sinne toukokuun alkupuolella. Venäläishyökkäystä pelättiin taas Kannaksella, ja sellainen tulikin syksyllä, jolloin nimenomaan keskinen Kannas jäi hetkeksi vihollisen haltuun ja vankeja saatiin runsaasti, koska hyökkäys oli tullut väestölle melkoisena yllätyksenä.<sup>11</sup>

Rahvas oli Kannaksella ja Käkisalmen Karjalassa joutunut sodan alusta lähtien kyyditsemään ja huoltamaankin omia joukkoja, jotka ajoittain käyttäytyivät kuin vihollismaassa ikään. Vuodesta toiseen talolliset valittivat liiallisista kuljetuksista, joihin oli osallistuttava aina Viipurin ja Käkisalmen Karjalan pohjoisosia myöten. Kyseinen velvollisuus oli erityisen raskas valtatie varsilla asuvilla ja nimenomaan Kannaksella, jossa omia osastoja oli siirrettävä paikasta toiseen.

Armeijan kuljetukset tapahtuivat yleensä Viipurin ja Käkisalmen välillä sekä eteläisellä Kannaksella, ja niistä oli molempien läänien talonpoikien yhteisesti vastattava. Pohjois-Savon ja Karjalan rahvas koki pitkät matkat liian suureksi rasitukseksi. Eritoten vuonna 1708 heidän mittansa tuli täyteen. Kyllästyneinä kyydityksiin Käkisalmen läänin rahvas valitti käskynhaltijalle. Asiaa tutkittiin ja koetettiin saada sotilaskuljetukset kohdentumaan tasapuolisesti koko lääniin. Näin talolliset tutustuivat 1700-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä sotaväen pakkokyydityksiin, joihin he jouduivat sitten runsaasti osallistumaan tulevana miehityskautena.<sup>12</sup>

Max Engman toteaa, että vuosina 1707—09 venäläiset ottivat noin 20 000 sotavankia. Ilmeisesti lukuun sisältyi huomattava määrä Suomen rintaman sotaväkeä sekä myös siviiliväestöä. Nimenomaan itäsuomalaiset joutuivat kantamaan rajaseudun puolustuksessa raskaan taakan. Pultavassa vangitut



*Feodor Matwevitz Apraxin  
Moscowitischer General Admiral.*

Amiraali (sittemmin yliamiraali) Feodor Apraxin (1671-1728). Kuparipiirros. Museoviraston kokoelmat.

Feodor Apraxin johti ja valvoi Pietarin ja Kronstadtin linnoitus- ja rakennustöitä niiden perustamisesta lähtien. Hänen elämänsä osui suurin päin yhteen tsaarin kanssa, ja hänestä hallitsija sai oivallisen sotapäällikön sekä hallintomiehen ja organisaattorin. Apraxinin suunnitelmia joutuivat tuhannet kaakkois- ja itäsuomalaiset sotavangit ja siviilit panemaan toimeen pakollisena ropottina 1700-luvun ensi kymmeninä.

näyttävät siirretyn yleensä Moskovan kautta työvoimaksi venäläisten donaatioille ja huomattava osa vietiin Siperiaan. Sen sijaan Suomen rintamalla kiinni otetut sijoitettiin pääasiassa Pietarin ja Kronstadtin työmaille. Tiedustelijoilta ja sotavangeilta Suomen armeijan ylipäällikkö ja Viipurin läänin maaherra Georg Lybecker sai kesällä 1709 selville, että linnoitus- ja rakennustyöt sekä laivainteko jatkuivat Pietarissa 15 000—20 000 miehen voimin.<sup>13</sup>

### Varsinaiset ropottityöt organisoidaan

Talvella 1710 suuri venäläisarmeija eteni sekä maitse että jaitse kohti Viipuria ja myös keskisen Kannaksen läpi Vuoksen seutuville ja lähelle Käkisalmea. Väestöä kehoitettiin pysymään kotiseudullaan ja välttämään vastustusta sekä yhteistoimintaa sissien kanssa. Näin tapahtui, mutta lupauksista huolimatta siviilejä vangittiin runsain määrin, ja varsinkin kasakka- ja kalmukkijoukot niin menettelivät. Pietari sai taas lisätyövoimaa. Sama toistui venäläisten pitkän Viipurin-piirityksen aikana, jolloin he tekivät hävitysretkiä miltei koko Viipurin Karjalan alueella Saimaalle ja Kymihoelle saakka.

Vaikka siviilit eivät nousseet vuonna 1710 venäläisiä vastaan, heitä otettiin kiinni ja kuljetettiin eritoten Pietariin ja Kronstadtin. Sellaisesta on tuomiokirjoissa tietoja runsas vuosikymmen myöhemmin, sillä Äyräpään, Rannan ja Jääsken kihlakuntien käräjäpöytäkirjat puuttuvat vuoden 1707 jälkeen, eikä näitä ole säilynyt Kymen ja Lappeenkaan kihlakunnista 1710-luvun alkuvuosista lähtien.<sup>14</sup>

Viipurin antautumisehdoissa sovittiin kesäkuun puolivälissä 1710 siitä, että 3 700—3 900 mieheen nouseva puolustajien joukko saisi vapaasti lähteä sieltä. Tsaari ei kuitenkaan lupausta pitänyt, sillä hän pelkäsi heidän rientävän Baltian piiritettyjen kaupunkien avuksi. Siksi hän käski vangita nämä perheineen. Runsaasti naisia ja lapsia myytiin orjiksi donataareille tai sotilaille.

Vaellus Viipurista Pietariin oli sotavangeille raskas kokemus läpi hävitetyn Kannaksen ja inkeriläiskylien sekä laajojen suoalueiden. Huomattava osa heistä määrättiin ropottitöihin Pietaria (ja Kronstadtin sotasatamaa) rakentamaan. Heidän kohtalostaan on säilynyt jälkipolville sangen vähän tietoja. Esimerkkinä mainittakoon sääminkiläinen sotamies, joka oli vangittu saman pitäjän sekä Savon rykmentin muiden sotamiesten kanssa Viipurin valloituksen jälkeen ja kuljetettu Retusaaren linnoitustyömaalle. Hän oli pian sairastunut raskaan työn ja huonon ravinnon vuoksi ja kuollut keväällä 1711. Tämän kertoi samassa vankituvassa ollut sulkavalainen sotamies, joka oli kantanut sääminkiläisen ruumiin suureen joukkohautaan. Hän sanoi kyseisessä työkohteessa menehtyneen lyhyenä aikana ainakin 30—40 suomalaista sotavankia. Niin kävi myös joutsenolaiselle ratsumiehelle, joka oli otettu kiinni Luumäellä keväällä 1710 kasakkahyökkäyksen aikana. Hänet oli viety Pietarin rakennustyömaalle, mutta hän eli vain seuraavaan vuoteen. Samoin näyttää menehtyneen eräs valkealalainen sotamies. Nämäkin tapaukset käyvät ilmi vasta, kun aviovaimo oli syyllistynyt haureuteen ja ruvettiin tutkimaan puolison kohtaloa.<sup>15</sup>



Viipurin komendanttikunta vuoteen 1721 pitäjineen ja osaksi kappelikuntineen (katkoviiva). Komendanttien johtamat hallintoalueet on merkitty yhtenäisellä viivalla keskuksineen (Viipuri, Savonlinna, Käkisalmi), jotka olivat ropottiin lähtevien koontipaikkoja ja joista työvelvollisuutta valvottiin ja järjestettiin. Suuret pitäjät saattoivat jakaantua jopa yli kymmeneen ruotuun. Kukin varusti tavallisesti miehen (toisinaan hevosenkin) Pietarin-ropottiin tietyksi ajaksi vuosittain.

Venäläisten sotatoimet siirtyivät heinäkuussa 1710 Laatokan ympäristöön, mikä merkitsi jälleen uusia sotavankeja ja siviilien kiinnittämistä. Näistä osa kuljetettiin Pietarin rakennuksille ja laivaveistämöille, mutta valtaosa lienee kuitenkin joutunut kaivamaan Laatokan kanavaa tai vahvistamaan Raja-Karjalassa Konnun linnaketta, rakentamaan laivoja Syvärillä ja Äänisellä ja pakkotyöhön vuorikaivoksille. Koska Käkisalmen läänin oikeusasiakirjat puuttuvat vuoden 1710 alkukuukausista lähtien, tuomiokirjoista ei saa jutuista edes esimerkkejä, varsinkin kun alue liitettiin vuonna 1721 melkoiselta osalta Venäjään eikä käräjiä pidetty kuin vasta 1730-luvun lopulla.

Kun tsaari otti kesällä ja syksyllä 1710 haltuunsa Kannaksen ja Viipurin ympäristön sekä Käkisalmen Karjalan, ruvettiin suunnittelemaan väestön pakkotöitä Pietarin rakentamiseksi sekä Kronstadtin sotasataman ja linnoutuksen vahvistamiseksi, samalla kun hallinto saatiin käyntiin ja koontiorganisaatio luoduksi. Pitäjien tuli kesäaikaan (toukokuusta lokakuuhun) lähettää tietty määrä miehiä töihin. Kun seuraavina vuosina Kannakselta annettiin ylimyksille lahjoitusmaita, he vaativat niin ikään ropottia Pietarissa, jonne heidän oli tsaarin määräyksestä pystytettävä ainakin yksi kivitalo. Nimenomaan pääkaupungiksi tulo ja Pietarin laajeneminen vaativat yhä enemmän työvoimaa, jota komennettiin sinne Kaakkois-Suomen ohella myös Baltiasta, Inkeristä ja varsinaiselta Venäjältä.

Läntisellä Kannaksella jatkuivat sotatoimet vilkkaina varsinkin vuonna 1711, jolloin Karl Nierothin johtama Suomen armeija koetti saada Viipurin takaisin. Säännöllistä ropottia ei tällöin voitu vaatia, mutta tämä jäi vain tilapäiseksi, sillä vuonna 1712 venäläiset joukot työnsivät vastapuolen Kymijoen taakse ja Savoon.<sup>16</sup>

Samalla kun tsaari käski kesällä 1712 hävittää Kymenlaaksoa, otettiin sotavankeja, jotka kuljetettiin Pietariin pakkotyöhön. Niin meneteltiin seuraavana vuonna, jolloin ratsujoukko eteni Viipurista rantatietä kohti Porvoota. Ainakin vehkalahtelaisia vangittiin, ja heitä työskenteli Pietarissa vielä talvella 1715. Vähintään 2 682 henkeä kuljetettiin vuosina 1712–14 pakkotyöhön Pietariin. Heistä selvisi hengissä rauhansolmimiseen saakka 1 474. He saivat päivittäisen ruoka-annoksen, ja heillä oli lupa kerjätä.<sup>17</sup>

Varsinkin Viipurin Karjalasta vaadittiin vuonna 1713 ropottimiehiä Pietariin, ja valvontaa oli Viipurin lähellä helpompi suorittaa kuin periferiassa. Jopa starostat osallistuivat kustannuksiin. Niinpä jääskeläinen kylänvanhin kertoi talvella antaneensa viljatynnyrin työmiehen elantokuluihin.<sup>18</sup>

### **Työvelvollisuus ja ropottirahat v. 1714–17**

Oikeastaan vasta vuodesta 1714 lähtien saatiin Viipurin komendanttikunnan hallinto organisoiduksi ja vastapuoli ajetuksi pois Savosta, joten työvelvollisuus järjestettiin ylikomendantin ja komendanttien johdolla. Edelleen kiinnitettiin suuri huomio Pietarissa tehtävään ropottiin. Nimenomaan Viipurin Karjalan sekä vuodesta 1715 lähtien myös Savon miesten oli osallistuttava kesäisin rakennustöihin tietyllä määrällä pitäjittäin, jotka jaettiin ruotuihin. Kunkin ruodun oli tehtävä ropottia joko yhden tai useamman miehen voimin. Alkuvaiheessa kylänvanhimmat eli starostat



valvoivat, että määräyksiä toteltiin. Tehtävä ei ollut kuitenkaan mieluinen, ja monesti talonpojat nostivat heitä vastaan kanteita omavaltaisuudesta ja väärinkäytöksistä.

Talolliset pyrkivät puolestaan lähettämään Pietariin töihin rengin tai maattoman, jolle suoritettiin korvaus joko rahana tai viljana. Niinpä luumäkeläinen talollinen oli kesäksi 1714 suostutellut Pietariin renkiään, jolle hän oli luvannut puoli ruistynnyriä sekä 24 kappaa ohria. Koska renki ei ollut sovittua määrää mielestään saanut, hän peräsi sitä vielä miltei vuosikymmenen kuluttua käräjillä. Aina ei ollut palvelijoita tai tilattomia tarjolla, joten talollisen oli itse lähdettävä raskaalle matkalle. Onnettomasti kävi mäntyharjulaiselle pikkutilalliselle, joka oli pakkotyössä Pietarissa vuonna 1714 ja siellä pian kuoli. Tila autioitui ja otettiin Uudenkaupungin rauhan jälkeen kruunun käyttöön.<sup>19</sup>

Toisinaan vaadittiin pääkaupunkiin miesten lisäksi hevosia, jotka olivat tarpeen niin rakennus- kuin muissa töissään. Starosta ja talollinen Matti Mikonpoika oli vuonna 1715 Pyhtäällä järjestänyt ruotujen puolesta miehiä ja vetojuhtia ”Pietariin venäläiseen ropottiin”. Kun talollisen Petteri Heikinpojan tamma hävisi työmatkalla, juttua puitiin Pyhtään käräjillä vielä vuonna 1726. Samaan aikaan oli jääskeläisen talollisen luovutettava hevosensa. Hän ei kuitenkaan starostan vaatimuksiin suostunut. Syntyneessä tappelussa oli kylänvanhin lyönyt talonpoikaa piiskalla. Asia oli käräjillä vasta vuoden 1723 lopulla, ja starostaa rangaistiin silloin kuuden hopeatalarin sakolla. Savosta oli niin ikään lähetettävä miesten lisäksi vetojuhtia aina pohjoisia pitäjiä myöten. Kun iisalmelaisen talonpojan hevonen oli kuollut, korvauksia perättiin oikeudessa vielä yksitoista vuotta myöhemmin.<sup>20</sup>



*Aleksandr Menšikov (1673-1729). Kivi-  
piirros. Museoviraston kokoelmat.*

*A. Menšikov oli kesällä 1710 järjestämässä Viipurin valtauksen jälkeen alueen hallintoa ja organisoimassa työvelvollisuutta Pietariin ja Kronstadtiin, joita molempia vahvistettiin linnoituslaitteilla. Lisäksi Pietari oli nousemassa maan pääkaupungiksi ja tarvitsi mahtavan keskustan suurine kivitaloineen. Muutenkin hallitsija halusi kohottaa sen kauppaa ja merenkulkua, joten laivoja tarvittiin paljon kuten valtoporvareitakin. Sittemmin Menšikov johti ja valvoi Viipurin komendanttikunnan hallinto- ja verotusuu-  
distusta vuosina 1714-15, jolloin Savonkin miesten vaellus Pietarin-ropottiin alkoi ja raskaus kesti kesään 1721 saakka sekä ulottui aina Iisalmelle asti.*

Pääkaupungin ja Retusaaren ropotista ei säästynyt 1710-luvun puolivälissä Käkisalmen Karjalakaan. Niinpä ainakin Jaakkimasta vaadittiin 36 miestä vetojuhtineen kuukaudeksi Pietarhoviin hiekanajoon sekä niin ikään 11 hevosmiestä Kronstadtiin. Näiden pesti kesti kuukauden. Tämä merkitsi miltei neljäsosalle taloista räsitusta, joka tosin oli melko lyhytaikainen. Ilmeisesti alueen muiden pitäjiä oli osallistuttava suunnilleen samalla määrällä ao. työhön.

Koska työmailta oli karannut paljon väkeä, oli tsaarin määräyksestä vuonna 1715 lähetettävä miehiä myös Käkisalmen Karjalasta ropottiin aikaisempaa enemmän. Myös vetojuhtia tarvittiin. Samalla tähdennettiin, että starostat ja kymmenniekat olivat vastuussa määräysten ja kiintiöiden täsmällisestä täyttämisestä. Ruodut eivät olleet näet toimittaneet vaadittuja määriä. Toisinaan käskettiin kunkin ruodun varustaa mies joko Retusaarelle tai pääkaupunkiin, ja tämä koski myös Pohjois-Karjalaa.<sup>21</sup>

Velkojen korvikkeeksi saatettiin lähteä Pietariin ropottitöihin, kuten teki mm. eronnut sotamies Iisalmelta 1710-luvun puolivälissä. Toisinaan pantiina voi olla hopeatarjotin tai -pikari. Ongelmia aiheutti se, ettei töihin mennyt läheskään aina palannut kotiseudulleen ja laiminlöi muutenkin velvollisuutensa. Silloin voivat hävitä myös suoritettut korvaukset, jotka olivat monesti muuta kuin rahaa. Niinpä puumalalainen talollinen peräsi vuonna 1716 menettämänsä hopeatarjotinta ja sormusta oikeudessa yhdeksän vuotta myöhemmin.<sup>22</sup>

Tsaari näyttää varsinkin vuonna 1716 vaatineen Viipurin ylikomendantilta aikaisempaa suurempaa panosta pääkaupungin rakentamisessa. Alueen hallinto- ja sotilasjohtaja määräsi, että komendanttien oli lisättävä ropottimiesten ja -päivien lukua. Tämä näkyy varsinkin Viipurin Karjalassa ja Savossa. Olavinlinnan komendantti Aleksandr Okenov antoi huhtikuussa 1716 alueen komissaareille käskyn koota joka neljännessä talosta mies kuukaudeksi Pietariin töihin. Mikäli tätä ei noudatettaisi, heitä rangaistaisiin ankarasti. Siksi komissaarit vaativat nimismiehiä tiukasti täyttämään vaatimukset ruoskimisen uhalla, ja heidän olisi itse kustannettava puuttuvat miehet.<sup>23</sup>

Samaan aikaan kun Viipurin Karjalan ja Savon miesten oli osallistuttava ropottiin Pietarissa, tsaari määräsi Käkisalmen Karjalan talonpojat kaivamaan uutta Laatokan kanavaa. Rasitus oli sama, neljästä talosta yksi mies. Ukaasi oli kuulutettava kaikissa kirkkoissa. Niin meneteltiin mm. Jaakkimassa huhtikuun lopulla 1716. Pitäjästä lähetettiin kaikkiaan 53 ropottilaista, joiden pesti näyttää kestäneen peräti kolme kuukautta. Varmaan Jaakkima ei ollut seudulla poikkeus, vaikka vastaavia tietoja ei ole muualta Käkisalmen Karjalasta säilynyt.

Amiraliteetti valvoi kanavatöiden edistymistä ja oli niistä päävastuussa. Näin kruununropotti jakautui kahteen pääasialliseen työkohteeseen niin, että Käkisalmen Karjala huolehti lähinnä Laatokan suunnasta ja muu komendanttikunta Pietarista ja Kronstadtista. Jako ei ollut kuitenkaan sitova, ja tarve vaikutti asiaan.<sup>24</sup>

Ainakin Savossa nimismiehet saattoivat määrätä suoraan Pietariin lähtijät, joiksi he valitsivat yleensä renkejä ja maattomia. Myös Inkerin pakolaiset olivat jatkuvasti vaarassa joutua ropottiin, koska heitä pidettiin

irtolaisina ja kulkureina, eikä heidän työvelvollisuudestaan aiheutunut harmia talonpidolle. Päinvastoin tämä koettiin helpotukseksi, sillä pakolaiset olivat monesti rasituksena pitäjille. Niin oli käynyt mm. Kuopiossa majailleelle Juho Ingerolle, joka oli viettänyt muutenkin säädytöntä elämää ja maannut erään naisen.

Ropottilaiset voivat joutua uurastamaan kuukauden sijasta jopa koko kesäkauden pääkaupungissa joko yhden tai useamman ruodun lukuun. Esimerkiksi rantasalmelainen renki oli saanut kolmen kuukauden pestistään korvaukseksi ainoastaan yhden karoliinin ja kauhtanan. Hän syytti tästä Uudenkaupungin rauhan jälkeen käräjillä nimismies Sipi Pijkmania, joka oli hänet työhön määrännyt.<sup>25</sup>

Ylikomendantin ja komendanttien käskyt saattoivat hämmentää rahvasta melkoisesti. Niinpä kun vuonna 1716 oli annettu määräys ropottimiesten kokoamisesta, perään tuli uusi ukaasi, jonka mukaan työ vaihdettaisiin tervatynnyreihin. Nämä oli koottava Savosta pikimmiten, mistä nimismiehet ne suinkin saivat.<sup>26</sup>

Nimismiehet siirsivät mielellään vastuutaan starostoille, jotka joutuivat hankalaan välikäteen. Kasvanut työvelvollisuus tiesi lisärasitusta paikallisille ruoduille, joiden oli vastattava kuluista. Korvaukseksi otettiin helposti nauta tai viljaa. Kun Elimäellä oli starostana toiminut talonpoika kesällä 1716 vienyt ummelojokelaiselta talolliselta lehmän Pietarin ropotin korvikkeeksi ja kun juttua puitiin vielä kymmenen vuotta myöhemmin, kylänvanhin totesi, että tämä oli ollut silloisen nimismiehen määräys. Savostakin on vastaavia tapauksia.<sup>27</sup>

Tsaarin vaatiman työvelvollisuuden lisäksi donataarit pakottivat alustalaistalonpojat tekemään ropottia Pietarissa tai toimittamaan sinne tuotteita. Koska lahjoitusmaita annettiin nimenomaan vuonna 1716, tämä tiesi jälleen ylimääräistä rasitusta, joskin näyttää siltä, että donaatioilta ei vaadittu yhtä suurta kruununropottia kuin läänittämättömiltä alueilta. Nimenomaan vuonna 1716 lahjoitusmaaisännät alkoivat vaatia päivätöitä Pietarissa yhä runsaammin. Senaattori Jakov Dolgorukijn alustalaistalonpoikien oli osallistuttava veroparselien kuljetukseen hevosineen. Pyhäjärveltä käskettiin peräti 50 hevosmiestä viemään heiniä Pietariin. Lisäksi Jaakkimasta oli mentävä kuudeksi viikoksi pääkaupungin lähistölle heinäntekoon 20 miehen voimin, tosin talon ruoassa. Käytäntö jatkui tulevinakin vuosina. Samalla tavoin menetteli mm. kreivi Pjotr Matvejev donaatiollaan. Hän vaati Pietarin-ropottien tiukkaa noudattamista. Koska oli ilmennyt tilallisten ja tilattomien muuttoja työvelvollisuuden väistämiseksi, Matvejev määräsi heidät pysymään kodeissaan ja kielsi liikkumisen.<sup>28</sup>

Vuodelta 1717 ei ole juuri tietoja Pietarin ropoteista, mutta lähteet ovat muutenkin jälkisyntyiset, joten kokonaiskuvaa ei saa selville. Lisäksi Uudenkaupungin rauhan jälkeen käsitellyissä riitajutuissa ei läheskään aina mainittu, minä vuonna työvelvollisuus oli suoritettu. Olihan siitä saattanut kulua jo vuosikymmen, eikä ajankohdalla ollut sinänsä merkitystä.

Yksin työvelvollisuus ei riittänyt, vaan tsaari määräsi kannettavaksi Viipurin komendanttikunnasta ropottirahoja. Tästä on runsaasti tietoja vuodelta 1716, ja se koski niin Viipurin kuin Käkisalmen Karjalaa sekä Savoa. Näin oli tapahtunut jo edellisenä vuonna, jolloin hallintoa järjestet-

tiin ja maakomissaareja nimettiin. Valkealan kirkkoherra kertoi myöhemmin oikeudessa, että pitäjäläisten oli suoritettava ylimääräisiä ropottirahoja maakomissaari Sven Dykanderin marraskuussa 1716 antaman määräyksen perusteella. Samanlaisia kirjeitä Dykander on lähettänyt jo vuonna 1715.<sup>29</sup>

Käkisalmen Karjalassa ropottimaksuja kannettiin vuonna 1715 sekä talareina että rukiina. Nämä tahtoivat kuitenkin alun pitäen jäädä täysimääräisenä saamatta varsinkin pohjoisista pitäjistä. Siksi paikalliset virkamiehet ryhtyivät perimään niitä jopa etukäteen. Seuraavana vuonna laatikin Liperissä entinen komissaari Reinhold Åkesen luettelon tällaisista suorituksista. Melko pian Uudenkaupungin rauhan jälkeen muuan talonpoika vaati kuitenkin samaista komissaaria kärkeä, koska tämä oli hänen mielestään syyllistynyt laittomuuksiin.<sup>30</sup>

Savonlinnan komendantti Aleksandr Okenov vaati hallintoalueensa pitäjiltä ropottirahoja vuosittain varakkaimmilta taloilta kolme ruplaa, vähemmän varakkailta kaksi sekä köyhiltä 1 1/2 ruplaa. Tiedot saattoivat perustua Ruotsin-ajan veroluetteloihin tai kenraalikuvernööri Aleksandr Menšikovin toimeenpanemaan verouudistukseen vuosilta 1714–15. Kyseinen perintä paljastui, kun jorjoislainen ratsutilallinen valitti 1720-luvun lopussa, että pitäjän Venäjän-aikainen nimismies oli ottanut häneltä väkisin sarkakauhtanan. Kyseinen virkamies kertoi, että ratsutilallinen oli maksanut vaaditun kolmen ruplan sijasta vain kaksi, joten rästistä hän oli vienyt kauhtanan.<sup>31</sup>

Ropottirahoja kannettiin usein samalla kertaa muiden veroluontoisten suoritusten kanssa. Näin meneteltiin varsinkin venäläiselle sotaväelle tulevien erien yhteydessä. Niinpä iisalmelainen talollinen vaati starostalta korvausta seitsemästä kapahaukileiviskästään, jotka olivat hänen mielestään luvattomia ja menneet starostan omaan käyttöön. Kylänvanhin väitti sitemmin oikeudessa, että koko erä oli ollut vaatimusten mukainen. Osa oli annettu venäläisille rakuunoille, osa sotamiehille ja huomattava osa oli toimitettu ropottimaksuksi.<sup>32</sup>

Samoin kuin työvelvollisuus tahtoivat jäädä suorittamatta myös ropottirahat, jotka näyttävät nimenomaan 1717 olleen tavallista suuremmat. Leppävirran Näätänmaan talollisen leski vaati heti rauhan jälkeen siltavouti Taavetti Monnilta lammasnahkaturkkiaan, jonka tämä oli ottanut maksamattomista ropottirahoista. Rantasalmelaiselta talonpojalta oli rästeistä viety vuonna 1717 kaksi hopeatarjotinta, kaksi markkaa (850 g) villaa, lammas sekä palttinakyynärä. Starostan mukana oli rahoja ollut perimässä kaksi venäläistä sotamiestä. Saattaa olla, että rästejä oli kertynyt jo edelliseltä vuodeltakin. Samanlaisia tapauksia esiintyy muitakin ja nimenomaan Savosta, joka pääsi läänitysten osalta Viipurin ja Käkisalmen Karjalaa helpommalla.<sup>33</sup>

### Ropotti miehitysajan lopulla

Pietarin laivaveistämöt ja uudisrakennukset sekä metallitehtaat tarvitsivat jatkuvasti työvoimaa, ja nimenomaan toukokuusta lokakuuhun sitä vaadittiin samoin kuin Retusaarelle Kronstadtin sotasataman laajentamiseen ja laivojen veistämiseen. Koska Savoa ei ollut Viipurin ja Käkisalmen Karjalan tavoin läänitetty, komendantti määräsi savolaisia huolehtimaan ruoduit-

tain ropottilaisten lähettämisestä. Samakin työmies voi olla yhteen mittaan kevästä syksyyn raskaassa työssä saaden vain vähäisen rahakorvauksen ja vaatteita.

Pakkotyön vaihtoehtona oli yhä säännöllisempi ropottirahojen kanto. Maksu sidottiin vanhaan veropohjaan ainakin Savossa, jossa komissaarit saivat komendantilta määräyksen periä rahat niin, että kultakin veromarkalta suoritettiin kolme karoliinia. Samaa systeemiä voitiin noudattaa myös ropottimiesten ylläpitämisessä, kuten tapahtui vielä keväällä 1720. Kasakat näyttävät olleen mukana ropottirahojen kannossa ja varsinkin rästien perinnässä. Maksamattomat erät otettiin väkisin. Kun juttuja sittemmin puitiin rauhan jälkeen oikeudessa, sekä maaherran määräyksestä että muutenkin käräjät ottivat sen kannan, että jos käsky oli tullut ylhäältä, rahvaan oli ylimääräinen vero suoritettava huolimatta sen raskaudesta.<sup>34</sup>

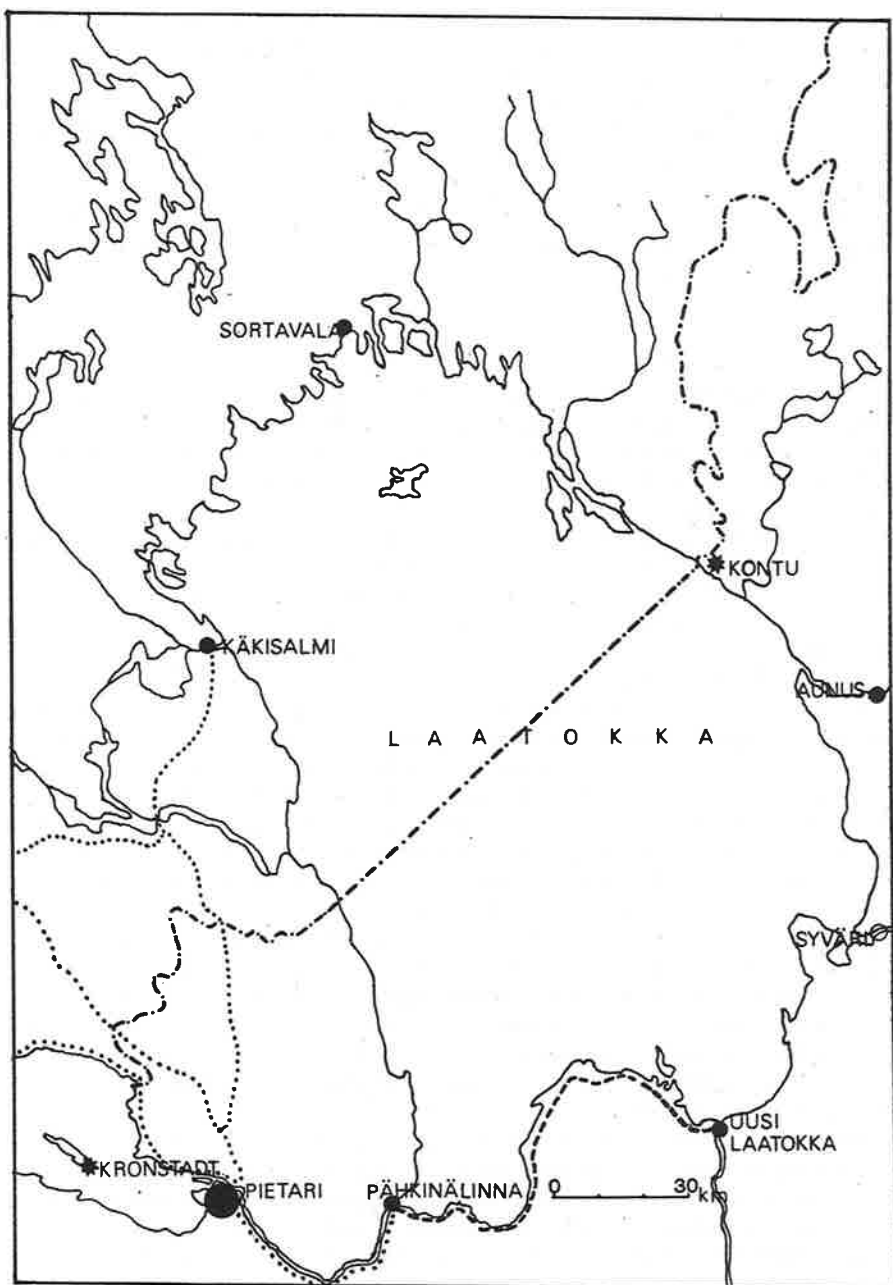
Vaikka ropottimaksuja kerättiin yleensä rahana, varsinkin Savossa vaadittiin usein tervaa. Tämä on ymmärrettävää, kun ottaa huomioon, että laivanrakennus oli sangen vireää niin Pietarissa kuin Kronstadtissakin. Kun Viipurin ylikomendantti antoi talvella 1718 tsaarin käskystä määräyksen ropottirahojen korvaamisesta tervalla, Olavinlinnan komendantti asetti pitäjille kiintiöt, jotka oli ehdottomasti täytettävä. Puumalan oli annettava 30 tervatynnyriä. Sekä kirkkoherra että nimismies valvoivat, että vaadittu erä tuli täydellisesti suoritetuksi. Jos joku ei kyennyt tuotetta toimittamaan, se vaadittiin muilta. Niinpä rauhan jälkeen muuan lautamies valitti, että veron perintään osallistunut katsastaja oli ottanut häneltä ilman lupaa tynnyrin. Kun asiaa tarkemmin tutkittiin, huomattiin, että paikallisvirkamiesten oli ollut pakko noudattaa korkean esivallan määräyksiä. Savolaisten oli omin kustannuksin toimitettava terva Viipurin kautta Pietariin, mikä lisäsi rasitusta entisestään.<sup>35</sup>

Pakkotyö aiheutti vähitellen yhä suurempaa tyytymättömyyttä rahvaan keskuudessa. Tämä kohdistui varsinkin starostoihin, jotka saattoivat suorastaan pakottaa miehet töihin, jotta säästyisivät itse ankarilta rangaistuksilta. He turvautuivat yhä enemmän myös vieraan sotavaen apuun, mikä aiheutti paljon katkeruutta. Venäläiset eivät olleet läheskään aina halukkaita sekaantumaan riitoihin. Leppävirtalainen starosta tapasi tiellä Pietarin ropottiin vaaditun talollisen ja vei hänet väkisin sellaisen talonpojan luo, jonne oli majoitettu venäläinen korpraali. Kylänvanhin pyysi upseeria lyömään niskuroijaa. Kun tämä kieltäytyi, starosta iski kepillä talollista monta kertaa selkään. Tämäkin juttu tuli esille vasta Uudenkaupungin rauhan jälkeen.<sup>36</sup>

Kun Iisalmen käräjillä pohdittiin vuoden 1718 työvelvollisuutta ja miehille maksettua palkkoja, todettiin, ettei ollut tiedossa, kuinka paljon pitäjistä vaadittiin silloin ropottimiehiä Pietariin. Joka tapauksessa pesti näyttää kullakin kestäneen vajaa puoli vuotta, eivätkä kaikki raskasta työtä kestäneet vaan menehtyivät suoperäisessä maastossa saamiinsa tauteihin. Kyseisille ropottimiehille oli suoritettu vaatteiden lisäksi yleensä 16 karoliinia. Eräs oli kuitenkin saanut vain 10, ja hän anoi Uudenkaupungin rauhan jälkeen samaa taksa, kuin muillekin oli maksettu.<sup>37</sup>

Savossakin työvelvollisuus vaihteli eri pitäjissä, ja tietenkin ruodun koolla oli merkitystä. Myös palkkaus oli erilainen. Puumalassa joutui muuan





Karjalaisten työkohteet Laatokan ja Nevajoen ympäristössä vuoteen 1721 saakka.

*Käkisalmen Karjalan rahvaan oli tehtävä ropottia nimenomaan Laatokan rantamilla. Miehet vetojuhtineen koottiin Sortavalaan ja varsinkin Käkisalmeen, josta nämä matkasivat rantatietä tai vesitse Konnun rajalinnoitukselle tai Aunuksen kaupunkiin sekä Syvärille. Näissä he rakensivat ja kohensivat linnoituslaitteita, taloja ja laivoja sekä uurastivat tehtaissa. Toinen joukko kuljetettiin joko maitse tai aluksilla Pähkinä-linnaan ja he raatoivat Laatokan kanavalla sekä osallistuivat tietoihin Pähkinälinnan-Pietarin kuten myös Käkisalmen ja pääkaupungin välillä. He tekivät ja korjasivat maanteitä lisäksi Käkisalmesta Viipuriin ja ottivat osaa ns. venäläiseen postiholliin kuten Viipurin Karjalan ja Savon rahvaskin. Pielisjärveltä, Liperistä ja Ilomantsista oli pitkä matka Nevan rannoille.*

talollinen ruotunsa puolesta ropottiin pääkaupunkiin, jossa hän oli ollut neljä kuukautta. Hänen piti saada muilta talollisilta tietty viljamäärä, joka jäi kuitenkin vajaaksi. Lisäksi nimismiestä syytettiin kiskuruudesta ja omanvoitonpyynnistä. Hän oli näet perinyt ropottikorvauksia mutta ottanut näistä osan itselleen.

Ylikomendantin määräyksestä oli vuonna 1718 koottava Viipurin komendanttikunnasta miehiä töihin Retusaareen. Olavinlinnan komendantti määräsi matkareitin varrella asuvia huolehtimaan kuljetuksesta. Siksi mm. Puumalasta otettiin hevosia, joista osa kuoli matkalla, ja omistajat peräsivät korvauksia oikeudessa, tosin vasta Uudenkaupungin rauhan jälkeen.<sup>38</sup>

Vaikka Pietarin ropottien piti vuoden 1718 jälkeen lakata, niin ei kuitenkaan käynyt komendanttikunnassa Viipurin Karjalassa ja Savossa. Koska talonpojilla oli monenlaisia rasituksia, tahtoivat epämiellyttävät korvaukset jäädä maksamatta. Komissaarien käskystä nimismiehet vaativat starostoja ottamaan varsinkin karjaa ja viljaa ropottirahojen vastikkeeksi. Rästeistä riideltiin vielä vuosia Uudenkaupungin rauhan jälkeen. Niinpä muuan talollisen leski syytti Rantasalmella starostaa siitä, että tämä oli vienyt vuonna 1719 hänen edesmenneeltä mieheltään kaksi härkää ja lampaan Pietarin ropottien korvikkeena.<sup>39</sup>

Käkisalmen Karjalan talonpojat olivat miehityskauden lopulla ropotissa lähinnä Laatokan kanavalla. Koska ruotujen korvauksista syntyi jatkuvasti kiistaa, määrättiin kukin talo suorittamaan kanavamiesten korvaamiseksi vuosittain kaksi ruplaa, jotka jäivät kuitenkin usein maksamatta, varsinkin kun samaan aikaan voitiin kantaa muita ropottirahoja. Pohjois-Karjalasta otettiin Käkisalmen komendantin käskystä puuttuvien erien korvikkeeksi heiniä ja kauroja ainakin vuonna 1719.<sup>40</sup>

Pietarin-ropottiin oli Pohjois-Karjalankin otettava osaa vuodesta toiseen huolimatta muista työkohteista. Vuosi 1719 näyttää olleen erityisen rasittava. Ropottitöitä ja -rahoja koetettiin tosin uuden maakomissaarin toimesta jakaa entistä tasapuolisemmin, ja pitäjiltä vaadittiin selvityksiä sekä paikallisvirkamiehiltä luetteloita työvelvollisuudesta luonnossa ja rahana.<sup>41</sup>

Pyhtäläisten oli lähetettävä pääkaupunkiin vuonna 1719 miesten lisäksi myös hevosia. Niinpä eräs 21 talon ruotu oli kustantanut ainakin yhden hevosien, mutta se oli kuollut. Korvauksista riideltiin vielä syksyllä 1723. Vaikka työvelvollisuus yleensä loppui syksyisin, saattoivat miehet joutua

olemaan Pietarissa myös talviaikaan. Elimäkeläinen kertoi antaneensa ummelljokelaisten ylöspitoon Pietarin ropotissa joulukuussa 1719 ruista.

Kruunun Pietarin-ropotin lisäksi Viipurin komendanttikunnan rahvaan oli suoritettava lahjoitusmaaisäntien vaatimaa työpalvelua pääkaupungissa. Sinne oli lisäksi heidän kantamansa veroparselit monesti sellaisenaan kuljetettava, mikä oli talollisille työläs urakka. Mitä syrjäisempi seutu oli, sitä rasittavammaksi tuli ao. velvollisuus. Näin oli nimenomaan vuonna 1719, jolloin donaatiot olivat alueella laajimmat ja venäläisten aatelisten ja upseerien vaatimat pakkotyöt runsaimmillaan. Savokaan ei läänityksistä kokonaan vapautunut, vaan sen oli osallistuttava pahamaineiseen kaksinkertaiseen verotukseen myös ropottitöiden ja -rahojen muodossa. Tilanne helpotti seuraavan vuoden tammikuussa, jolloin hallitsija peruutti Viipuri—Käkisalmi -kesätien pohjoispuolella olevat lahjoitusmaat kruunulle.

Uudenkaupungin rauhan jälkeen nousi usein esiin oikeusjuttuja, joissa kiisteltiin donataarien ja kruunun vaatimista ropoteista vuodelta 1719. Esimerkkinä mainittakoon rantasalmelaisen talonpojan leski, joka haastoi paikallisen starostan edesvastuuseen. Tämä oli vuonna 1719 ottanut häneltä väkisin kaksi härkää, lampaan, rautapadan, turkin ja paidan. Kun asiaa tarkemmin tutkittiin, huomattiin, että toinen härkä oli viety Pietariin donataarin vaatiman viljan ja toinen kruunun ropotin korvikkeeksi. Lisäksi lammas, pata ja vaatteet oli otettu ropottirahojen rästeistä. Koska veroluontoisen suoritukset oli määrätty esivallan taholta, leski ei saanut mitään korvausta menetyksistään.<sup>42</sup>

Pakkokyydit Pietariin ja ropotit siellä jatkuivat vuonna 1720. Tämä koski Pohjois-Savoakin. Niinpä Iisalmelta ja Kuopiosta sekä Leppävirralta sanottiin lähetetyn hevosen miesten mukana pääkaupunkiin. Uudenkaupungin rauhan jälkeen maaherra vaati, että ruodun oli korvattava menetetyt vetojuhdat, koska käskyt olivat tulleet komendantilta. Niin tapahtui myös Viipurin Karjalassa, joskin työaika näyttää olleen ainakin osassa aluetta vain kuukausi. Mikäli talolliset eivät suorittaneet lupaamiaan ropottikorvauksia, perittiin ne väkisin, ja varsinkin karjan pakko-ottoina. Talo saattoi joutua maksamaan ropottilaiselle pitkästä työajasta ruistynnyrinkin.<sup>43</sup>

Vuonna 1720 alkoi esiintyä yhä enemmän nurinaa ropottitöistä ja -maksuista, joita voitiin periä osaksi autioilta ja rutiköyhiltä tiloilta. Niin väitti mm. kuopiolainen talollinen ja syytti tästä nimismies Henrik Hoffrenia, joka kantoi silloin usean vuoden rästejä kerralla eikä ottanut huomioon lainkaan tilan kuntoa. Koska verot lisääntyivät, näyttää korvauksia vaaditun niin torppareilta kuin talonpojiltakin. Niin meneteltiin ainakin Savossa. Määrä oli kuitenkin puolet talojen suorittamasta, siis kolmen ruplan sijasta puolitoista. Tämä nojasi komendantin määräykseen, joita virkamiesten oli valvottava. Komissari Gert Lind joutui sittemmin torpparien vaatimuksesta oikeuteen, koska nämä katsoivat, ettei Ruotsin-ajallakaan ollut heitä verotettu tällä tavoin. Kanteella ei ollut kuitenkaan tehoa, sillä käsky oli korkean esivallan antama. Myös lampuotien oli osallistuttava talojen tapaan työvelvollisuuteen ja ropottirahojen maksamiseen.<sup>44</sup>

Pienille ruoduille ropottimiehen kyyditseminen Pietariin ja ylöspito siellä tulivat raskaaksi rasitukseksi. Niinpä pielaveteläinen leski kertoi seitsemän talon ruodun joutuneen lähettämään pääkaupunkiin töihin miehen, joksi

lupautui hänen puolisonsa. Ruodun jokaisen talon oli suoritettava hänelle puoli viljatynnyriä, siis yhteensä 3 1/2 tynnyriä. Mies oli raskaassa työssä kuollut, eikä leski ollut saanut luvattua korvausta. Juttua puitiin käräjillä vielä 1720-luvun lopulla ja silloin vedottiin maaherran kirjeeseen (7.6.1722), jonka mukaan ruodun oli suoritettava Venäjän-ajalla vaaditut ropottimaksut, jos ne oli sovittu. Koska kyyditykset etäältä Savon perukoilta tulivat kalliiksi ruotulaisille, suostuteltiin työmiehiä tekemään kerralla useita vuoroja. Samoin pyrittiin pitämään hevosiakin, jotka saattoivat raataa pääkaupungissa yhteen menoon puoli vuotta.<sup>45</sup>

Savossa oltiin vuonna 1720 erityisen tyytymättömiä vaadittuihin ropottimaksuihin, ja ne jätettiin helposti suorittamatta. Kun rästejä kertyi usean vuoden ajalta eivätkä paikalliset virkamiehet saaneet näitä täysimääräisinä, komendantit ja vastanimitetty kamreeri valittivat asiasta ylöspäin. Niinpä tsaari antoi kirjallisen ukaasin, joka oli kaikissa kirkoissa kuulutettava. Ropottirästit oli viikossa maksettava, muuten rahvasta tultaisiin ankarasti rankaisemaan. Virkamiesten avuksi määrättiin venäläistä sotaväkeä.<sup>46</sup>

Myös Kronstadtin linnoitustyöt ja laivanrakennus tulivat vuonna 1720 tutuiksi ainakin Viipurin Karjalan ropottilaisille. Talonpojat koettivat mikäli mahdollista lähettää tilalleen renkejään ja työmiehiään. Niin meneteli mm. kaksi lappeelaista toimittaessaan inkerinmaalaisen ja iittiläisen apumiehensä Retusaarelle. Nämä olivat lainanneet rahaa, jota perättiin sittemmin oikeudessa. Savosta jouduttiin niin ikään ropottiin Retusaarelle, ja pitkät kuljetukset harmittivat talonpoikia.<sup>47</sup>

Rauhanneuvotteluista huolimatta vaadittiin vuonna 1721 Viipurin komendanttikunnan rahvasta suorittamaan työvelvollisuutta Pietarissa. Tämä koski koko aluetta ja niin miehiä kuin hevosiakin. Pielinen, Ilomantsi, Liperi ja Tohmajärvi sekä Kitee oli pakotettu ottamaan osaa Pietarin-ropottiin, vaikka Pohjois-Karjalasta jouduttiin lähtemään Laatokan kanavalle sekä Syvärin ja Äänisen laivaveistämöille. Tuomiokirjoissa puhutaan tosin monesti vain "Venäjän-ajasta", joten tarkkaa vuotta ei saa selville. Myös hevoset oli otettava mukaan. Niiden pilaamisesta tai kuolemasta aiheutui Käkisalmen Karjalassa monta oikeusjuttua. Ropottirahojen maksamiseltaan eivät ao. seudun talonpojat säästyneet, joten verorasitus oli moninkertainen.<sup>48</sup>

Ainakin Viipurin Karjalassa näyttää talvella 1721 pesti olleen usein kuusi viikkoa. Niinpä elimäkeläinen talollinen kertoi olleensa ao. ajan hevosen ja rengin kanssa työssä Pietarissa Ummeljoen ruodun puolesta. Asiaa tarkemmin tutkittaessa huomattiin, että talonpoika oli saanut hevosesensa kotiin aikaisemmin, joten ruotulaisten viljaosuutta oli kevennettävä. Onnettomasti kävi sen sijaan pyhtäläiselle, jonka hevonen oli menehtynyt Pietarin ropotissa kyseiseen aikaan. Nimenomaan vuoden 1721 työvelvollisuudesta Pietarissa sukeutui runsaasti oikeusjuttuja, koska sitä pidettiin silloin kohtuuttomana. Valkealassakin oli jo talvikäräjillä 1722 useita riitoja.<sup>49</sup>

Tilanjaot sekä yhtiömiesten hankinta aiheuttivat omat ongelmansa työvelvollisuuden suorittamiselle Pietarissa. Jos ositus oli tehty, halusivat osakkaat osallistua rasitukseen vain puolella. Yhtiömiehet eivät suostuneet siihenkään, sillä he eivät virallisesti omistaneet tilaa. Koska esivalta ei ollut antanut tarkkoja määräyksiä, kiistat jatkuivat vuosikausia ja rasittivat

rauhan jälkeen oikeuslaitosta Ruotsin Suomessa.<sup>50</sup>

Komendantit vaativat keväällä 1721 ropottirahoja entistä laajemmin myös torppareilta, ja summa näyttää olleen sama kuin talonpojilla. Tämä aiheutti yleistä tyytymättömyyttä, koska talollistenkin mielestä torpparien oli oltava veroista vapaita, kuten oli ollut laita Ruotsin-ajalla.<sup>51</sup>

Uudenkaupungin rauhan jälkeen pyrkivät Itä-Suomen talonpojat saamaan helpotusta veroihinsa. Rahvaanvalituksessa pyysi Suur-Savon kihlakunnan väki vapautusta vuoden 1721 veroista, koska venäläiset olivat puoli vuosikymmentä rasittaneet talollisia raskailla ropottitöillä ja kuljetuksilla. He olivat niiden vuoksi runsain määrin menettäneet vetojuhtiaan. Muutenkin he olivat kyseiseltä vuodelta maksaneet erilaisia veroja tsaarin tarpeisiin.<sup>52</sup>

## Lopuksi

Pietari nousi 1700-luvun alkukymmeninä Nevajoen suiston soisille saarille ja vetisille rannoille suuressa määrin pakkotyön tuloksena. Itäsuomalaiset ja inkeriläiset kantoivat tässä työssä huomattavan raskaan taakan. Aluksi taloja ja laivoja rakensivat pääosin sotavangit, jotka olivat pysyvää työvoimaa vähäisellä ruokapalkalla. Tilanne muuttui kuitenkin 1710-luvun alkupuolella, jolloin vallatusta itäisestä Suomesta oli vuosittain osallistuttava tietyllä mies- ja hevostäärällä Pietarin-ropottiin, joka katsottiin veroluontoiseksi suoritukseksi.

Työvelvollisuus laajeni Viipurin komendanttikunnassa miehitysajan myötä, ja osa siitä suoritettiin omalla hallintoalueella. Sen jälkeen kun posti- ja kyytilaitos organisoitiin kunnolla 1710-luvun puolivälissä, työvelvollisuus muutti jonkin verran luonnettaan. Kuitenkin Pietarin ja Kronstadtin ropotit säilyivät Itä-Suomessa, eivätkä niistä täysin vapautuneet edes Käkisalmen Karjalan talonpojat ja tilattomat, vaikka heidän työkohteinaan olivat etupäässä Laatokan kanava sekä jossakin määrin laivanrakennus Laatokan, Syvärin ja Äänisen rantamilla.

Ropottityöt kytkettiin hallintoon ja verotukseen sikäli, että paikalliset virkamiehet organisoivat ja valvoivat niitä, ja nämä järjestettiin pitäjittäin ja mikrotasolla ruoduittain. Jonkin verran koetettiin ottaa huomioon paikallinen elinkeinorakenne. Pietarin-töistä annettiin käskyt yleensä vuosittain maaliskuuhuhtikuussa, ja työkausi kesti useimmiten toukokuusta lokakuuhun. Tavallisesti yhden työläisen oli mentävä pääkaupunkiin tai Kronstadtin 1–3 kuukaudeksi, jolta ajalta hän sai elantokulut ja vaateavun ruodulta. Toisinaan jakso saattoi kestää puolikin vuotta, jos uusi mies ei saapunutkaan tai ruotu halusi säästää matkakuluissa. Ensisijaisesti otettiin ropottiin renkejä ja maattomia miehiä. Talollisten oli usein annettava mukaan vetojuhtia. Sopimukset tehtiin ruoduittain, ja ne vaihtelivat melkoisesti. Pienelle ruodulle rasitus oli jopa kohtuuton. Siksi raskaimmat ropotit määrättiin taloluvun mukaan.

Koska työvelvollisuus etäällä pääkaupungissa ja Kronstadtissa koettiin varsinkin Savossa ja Pohjois-Karjalassa perin hankalaksi pitkän matkan vuoksi, kruunu alkoi vuonna 1715 periä erityistä ropottirahaa, joka näyttää aluksi jossakin määrin vähentäneen pakkotyötä. Pian maksusta tuli kuitenkin

kin uusi vero muiden rinnalle. Vaikka vuodesta 1718 lähtien piti laajamittaisen pakkotyön Pietarissa loppua, näin ei kuitenkaan käynyt, ja sitä oli Viipurin komendanttikunnasta tehtävä aina Uudenkaupungin rauhaan saakka.

Donataarit vaativat 1710-luvun alkupuolella alustalaisiltaan päivätöitä Pietarissa (talonrakentaminen, maataloustyöt), mikä lisäsi ropottien määrää nimenomaan Viipurin ja Käkisalmen Karjalassa. Vasta vuoden 1720 alussa tilanne helpottui läänitysten peruuttamisen myötä ja koski enää vain eteläistä Kannasta. Vaikka Savossa ei ollut varsinaisia lahjoitusmaita, veroja läänitettiin ja sielläkin donataarit vaativat ropottitöitä pääkaupungissa.

Muuttolintujen lailla lähtivät ropottimiehet hevossaattueissa keväisin ensin koontikeskuksiin (Savonlinna, Käkisalmi ja Viipuri) ja näistä kara-vaaneina kohti Pietaria ja Kronstadtia. Varsinkin pääkaupunki oli melkoinen kokemus itäsuomalaisten salojen miehille. Olihan se 1710-luvun jälkipuolella Itämeren piirin metropoli (v. 1725 jo 40 000 henkeä). Koska työvelvollisuus oli kerralla yleensä lyhyt, se ei voinut olla sangen rasittava. Ainakaan 1720- ja 1730-luvun tuomiokirjoissa ei merkittävästi valitettu rakennustöiden raskautta vaan lähes yksinomaan sitä, että ruotulaiset olivat lyöneet laimin ropottilaisille luvatut korvaukset tai virkamiehet olivat pitäneet itsellään ao. rahat ja muutenkin syyllistyneet omavaltaisuuksiin. Nurinaa oli myös pitkistä matkoista ja näiden aiheuttamista kuluista.

Sotavankien osa oli tavallisia ropottilaisia raskaampi. He joutuivat ahertamaan vuosikausia — jopa yli vuosikymmenen — niin talvi- kuin kesäaikaankin ja usein epämiellyttävämmissä töissä kuin siviiliropottilaiset. Majotus ja ruoka olivat perin vaatimattomia. Uudenkaupungin rauha toi helpotuksen niin sotavangeille kuin Ruotsiin liitetylle entisen Viipurin komendanttikunnan alueelle. Myös Venäjän provinssissa jäi kruununropotti syrjään 1720-luvulla, mutta donataarien päivätyöt pääkaupungissa ja sen liepeillä saattoivat aika ajoin jopa lisääntyä.

## Lähdeviitteet

1 Valtionarkisto (VA). Kymen ja Lappeen tuomiokunnan sekä Pien-Savon ja Karjalan tuomiokirjat v. 1722—39.

2 VA Rannan, Jääsken ja Äyräpään tuomiokunnan tuomiokirjat 1700—07, Käkisalmen tuomiokunnan tuomiokirjat 1700—10, Karjalan tuomiokunnan tuomiokirjat 1722—39, Kymen ja Lappeen tuomiokunnan tuomiokirjat 1700—39, Pien-Savon tuomiokunnan tuomiokirjat 1700—39 ja Vanha Suomi. Viipurin komendanttikunnan (Rannan tuomiokunnan) tuomiokirjat vuodesta 1736 lähtien; VA Antero Pelkosen ja Ragnar Rosénin kokoelmat.

3 Erkki Kuujo, Inkerin vaiheita keskialjalta 1700-luvun loppuun. Inkerin suomalaisten historia. Jyväskylä 1969, s. 60—62, 68, 74—75; Raimo Ranta, Kaakkois-Suomi sodan varjossa 1700—09. Historiallinen arkisto (HArk) 90. Jyväskylä 1987, s. 256 (Ranta 1987a).

4 Kuujo 1969, s. 74—75, VA Pelkosen kokoelma 17; VA oo 7 (käytetään vanhaa signumia), s. 59-64. Kuopion kesäkaräjät 1691, VA oo 7, s. 128—129. Iisalmen talvikäräjät 1692, ks. myös s. 193—195, jossa kerrotaan erään maakauppaa harjoittaneen vieneen kahdesti vuodessa Nevanlinnaa voita ja turkiksia sekä tuoneen tupakkaa; VA oo 7, s. 472—473. Kuopion kesäkaräjät 1693, jossa kuopiolainen oli hakenut tupakkaa Nevanlinnasta; Iisalmen talvikäräjillä oli vuonna 1696 esillä tappelujuttu, jossa mainittiin Viipuriin viedystä talista ja voista, jotka piti alun perin toimitettaman Nevanlinnaa (VA oo 8, s. 6—9. Iisalmen talvikäräjät



- 1696). Myös Sulkavalta on tietoja Nevanlinnan-kaupasta (esim. VA oo 8, s. 103—108. Sulkavan kesäkäräjät 1695); Itsellinen Rantasalmelta harjoitti niin ikään luvatonta maakauppaa ja kuljetti tuotteita 1690-luvun lopulla Nevanlinnaan (VA oo 9, s. 210. Rantasalmen syyskäräjät 1697); VA Rahvaanvalitukset 4. Viipurin lääni 12.5.1668.
- 5 Ranta 1987a, s. 215, 220; VA Karttakokoelma. Rulla 19:39. Nevanlinna noin vuonna 1700 sekä rulla 28:36/2. Nevajoki v. 1701; Ruotsin valtionarkisto (RVA) Maaherrojen kirjeitä kuninkaalle. Viipurin lääni. A. Lindhielmiltä 17.8., 25.9., 13.10., 26.10., 13.11., 23.11.1700, 1.1., 19.3.1701. Mikrofilmit VA:ssa.
- 6 RVA Maaherrojen kirjeitä kuninkaalle. Viipurin lääni. A. Lindhielmiltä 12.2.1702; Ranta 1987a, s. 224—225, 244—255.
- 7 Friedrich Christian Weber, *Das veränderte Russland I.* Hannover 1721, s. 446; Ranta 1987 a, s. 256.
- 8 Max Engman, *S:t Petersburg och Finland. Migration och influens. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk* 130. Helsingfors 1983, s. 69.
- 9 Engman 1983, s. 66; RVA Maaherrojen kirjeitä kuninkaalle. Viipurin lääni. A. Lindhielmiltä 24.12.1704; Ranta 1987a, s. 256—257, 261—271, 276.
- 10 Ranta 1987a, s. 279—283, 294—302; RVA Maaherrojen kirjeitä kuninkaalle. Viipurin lääni. G. Lybeckeriltä 30.10., 31.12.1706, 15.1.1707.
- 11 Ranta 1987a, s. 228—235, 252, 261, 287—290, 304—315; RVA Maaherrojen kirjeitä kuninkaalle. Viipurin lääni G. Lybeckeriltä 15.1., 29.1., 22.2., 11.4., 16.4., 14.5., 1.10.1707; VA Waarasen kokoelma II nro 20. Rossica. Asiakirjoja Moskovan ulkoministeriön arkistosta 1616—1745. 12.5.1708.
- 12 Ranta 1987a, s. 316—318.
- 13 Engman 1983, s. 71, 73—74; VA Karttakokoelma. Rulla 28:37. Pietari v. 1708; RVA Maaherrojen kirjeitä kuninkaalle. Viipurin lääni. G. Lybeckeriltä 17.8.1709.
- 14 Raimo Ranta, Viipurin komendanttikunta 1710—1721. Valtaus, hallinto ja oikeudenhoito. Historiallisia tutkimuksia (HTutk. 141). Jyväskylä 1987, s.36—37, 41—44, 53 (Ranta 1987b).
- 15 VA oo 26, s. 130—131, 376—378, 434—435; VA ii 32, s. 184v—185. Valkeala 6.11.1724; Engman 1983, s. 71; Aimo Halila, Viipurin puolustajat 1710. Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran Toimitteita 4. Helsinki 1980, s.99—103; Just Juel, *En Rejse Til Rusland under Tsar Peter. Dagbogoptegnelser af viceamiral Just Juel, dansk gesandt i Rusland 1709—11.* København 1893, s. 258—259.
- 16 Ranta 1987b, s. 62—76, 302; Juel 1893, s. 258; Raimo Ranta, Lahjoitusmaat Viipurin komendanttikunnassa Uudenkaupungin rauhaan asti. *Acta Universitatis Tamperensis A* 202. Tampere 1986, s. 122—123.
- 17 VA ii 31, s. 375—376. Vehkalahti 24.10.1723; Engman 1983, s. 71—72.
- 18 VA oo 27, s. 140. Jääski 3.3.1722.
- 19 VA ii 31, s. 451—452. Luumäki 7.10.1723, VA ii 30, s. 184—184 v. Savitaipale 16.10.1722.
- 20 VA ii 34, s. 46—47. Pyhtää 8.3.1726; VA oo 26, s. 601—602. Jääski 11.11.1723; VA gg 26, s. 165v—166. Iisalmi 5.12.1726.
- 21 V. Salminen, Jaakkiman pitäjän historia I. II painos. Hämeenlinna 1967, s. 68—70; VA Suomen Historiallinen Seura II b. Th. Schwindtin muistiinpanot Käkisalmen läänin historiasta sekä V:2. Jäljennöksiä Isoa Vihaa koskevista asiakirjoista; Veijo Saloheimo, Pohjois-Karjalan historia II. 1617—1721. Joensuu 1976, s. 362—363; Veijo Saloheimo. Pielisjärven historia I. Kuopio 1954, s. 314—316.
- 22 VA oo 30, s. 488—490. Kuopio 15.9.1727; VA oo 28, s. 143—144 Puumala 22.2.1725.
- 23 Salminen 1967, s. 68; Ranta 1987b, s. 306; VA Antero Pelkosen kokoelma 24; VA oo 25, s. 167—172, 223—226, 442—443; VA oo 26, s. 67—68, 265—266.
- 24 Mikkelin maakunta-arkisto (MMA). Jaakkiman kirkonarkisto. Aleksander Renneruksen selonteko ja kirjeenvaihto v. 1715—18; VA Suomen Historiallinen Seura II b. Th. Schwindtin muistiinpanot Käkisalmen läänin historiasta.
- 25 VA oo 25, s. 614, 702—704. Kuopio 24.9.1722, Rantasalmi 15.10.1722.
- 26 VA oo 25, s. 387—388. Rantasalmi 6.7.1722.

- 27 VA ii 34, s. 318—319. Elimäki 29.3.1726; VA oo 26, s. 172. Sulkava 22.2.1723.
- 28 VA Suomen Historiallinen Seura II b. Th. Schwindtin muistiinpanot Käkisalmen läänin historiasta sekä V: 2. Jäljennöksiä Isoa Vihaa koskevista asiakirjoista.
- 29 VA ii 34, s. 264—267. Valkeala 22.3.1726.
- 30 VA Suomen Historiallinen Seura V:2. Jäljennöksiä Isoa Vihaa koskevista asiakirjoista; VA gg 30, s. 27v—28. Liperi 4.2.1723.
- 31 VA oo 32, s. 179—181. Joroinen 20.2.1729.
- 32 VA oo 25, s. 294. Iisalmi 4.6.1722.
- 33 VA oo 25, s. 62—63. Leppävirta 5.2.1722; VA oo 26, s. 268—270, 362—363. Rantasalmi 11.2., 1.7.1723; VA oo 25, s. 112—113. Kuopio 12.2.1722; VA oo 25, s. 172. Sulkava 22.2.1722.
- 34 VA oo 25, s. 385. Rantasalmi 6.7.1722; VA oo 25, s. 718. Puumala 24.10.1722; VA oo 29, s. 329—330. Kuopio 5.7.1726.
- 35 VA oo 25, s. 719—720. Puumala 24.10.1722.
- 36 VA oo 26, s. 512—513. Leppävirta 25.9.1723.
- 37 VA oo 26, s. 34—35. Iisalmi 21.1.1723; VA gg 32, s. 167. Iisalmi 5.12.1726.
- 38 VA oo 25, s. 718—719. Puumala 24.10.1722; VA oo 26, s. 166—168. Puumala 18.2.1723.
- 39 VA oo 27, s. 83. Rantasalmi 12.2.1724.
- 40 MMA Jaakkiman kirkonarkisto. Aleksander Renneruksen selonteko ja kirjeenvaihto v. 1715—18 sekä Hiitolan kirkonarkisto II E f 1. Venäjänkielisiä ukaaseja 1719—30; VA Suomen Historiallinen Seura V: 2. Jäljennöksiä Isoa Vihaa koskevista asiakirjoista.
- 41 VA gg 29, s. 41. Pielisjärvi 14.2.1723.
- 42 Ranta 1986, s. 128—131; VA oo 27, s. 83—84. Rantasalmi 12.2.1724; ks. myös VA oo 26, s. 29—30. Iisalmi 21.1.1723 ja VA oo 25, s. 90—91. Leppävirta 5.2.1722; VA oo 25, s. 39—42. Rantasalmi 29.1.1722.
- 43 VA oo 25, s. 6—7, 145—147, 270—274. Iisalmi 20.2.1722, Rantasalmi 29.1.1722 ja Leppävirta 22.6.1722; VA ii 30, s. 22. Valkeala 15.3.1722; VA oo 26, s. 454. Ruokolahti 26.7.1723; VA oo 29, s. 417. Leppävirta 27.9.1726; VA oo 34, s. 98. Kuopio 4.2.1731.
- 44 VA oo 25, s. 400—401. Rantasalmi 6.7.1722; VA oo 25, s. 44—46. Leppävirta 9.2.1722; VA oo 29, s. 390. Kuopio 19.9.1726.
- 45 VA oo 31, s. 525. Iisalmi 29.1.1728; VA oo 25, s. 607. Iisalmi 12.9.1722.
46. VA oo 25, s. 167—172. Iisalmi 20.2.1722; VA Suomen Historiallinen Seura V:2. Jäljennöksiä Isoa Vihaa koskevista asiakirjoista.
- 47 VA ii 30, s. 72. Lappee 4.6.1722; VA oo 26, s. 166. Puumala 18.2.1723; VA oo 32, s. 153. Leppävirta 14.2.1729.
- 48 VA gg 28, s. 7, 72—73, 76, 92—93, 97—99, 108—109. Liperi 18.5.1722, Kitee 18.6.1722, Pielisjärvi 24.9.1722, Tohmajärvi 15.10.1722, Kitee 29.10.1722; VA gg 29, s. 1, 25, 27, 101. Ilomantsi 14.1.1723 ja Liperi 4.2., 14.10.1723; VA gg 30, s. 59v, 71. Tohmajärvi 15.9.1724; VA gg 31, s. 40. Pielisjärvi 13.9.1725; VA gg 32, s. 299v, 337—338. Liperi 11.2., 30.10.1727; VA gg 33, s. lv. Pielisjärvi 16.1.1728.
- 49 VA ii 30, s. 21—22, 100v, 113. Valkela 15.3.1722 ja Savitaipale 11.6.1722 sekä Elimäki 26.2.1722; VA ii 31, s. 24—24v. Elimäki 17.1.1723; VA ii 32, s. 60v, 173v—174. Pyhtää 17.2.1724 ja Elimäki 2.11.1724; VA ii 31, s. 170v. Lappee 17.6.1723; VA ii 33, s. 457—457.
- 50 VA oo 25, s. 667—670. Leppävirta 3.10.1722.
- 51 VA oo 27, s. 232—233. Kuopio 15.6.1724.
- 52 VA Rahvaanvalitukset 7. Suur-Savon Kihlakunta 1680—1734.

Otto-I. Meurman

## Muutama tosiviipurilainen suku

Kirjoittaessaan vuosisatamme ensi vuosikymmenellä meille jälkipolville mitä oivallisimpaa lähdeosteita Viipurin Kaupungin Historiaa tutustutti professori J.W.RUUTH lukijan kunkin uuden ajanjakson alkuosassa kaupunkiin kuvittelemalla kävelyä katuja pitkin Entisen Linnoituksen kaupunginosassa. Tällöin hän kunkin kadun alkupäästä lähdettäessä mainitsi ensimmäisen tontin kadun vasemmalla tai oikealla puolella sekä tontin omistajan nimen. Vielähän siihen aikaan tontit parhaiten tunnettiin omistajan nimellä. Tämän jälkeen hän kertoi seuraavan tontin omistajineen ja edelleen sitä vastapäisen tontin jne.

Lukiessani näitä selostuksia ja tonttien myöhempiä omistajia tuntematta joutuin usein harkitsemaan, mistä tontista kulloinkin oli puhe. Kirjoittaessani sitten Viipurin myöhemmästä kehityksestä Viipurin uuteen historiapainokseen pidin turvallisempaa ja myöhemmän aikamme lukijalle helpompaa painattaa tekstin vierelle kaupunginosakartan, mihin tontit numeroineen oli merkitty. Mainittaessa sitten kirjoituksessa tontin numero saattoi olla vakuuttunut, että lukija tiesi, mistä tontista oli kysymys.

Kun uutta historian painosta laadittaessa osakseni tuli kirjoittaa Viipurin asutuksen laajentumisesta ja rakentamisesta, liitin tekstini loppuun luettelon kaupungin vanhojen muurien sisäpuolella sijainneiden tonttien omistajaluettelon kymmenvuosittain 1820-luvun alusta vuoteen 1915 saakka.

Nytpä tuli sitten mieleeni tarkastaa, oliko joku tontti koko äsken mainitun ajan pysynyt saman suvun hallussa, ja mitä sukua siten saattoi pitää "tosiviipurilaisena". En löytänyt useampia kuin neljä. Ne olivat Hackman tontilla 5, Schröderit tontilla 8, Wahlit tontilla 18 ja Thesleffit, jotka omistivat koko korttelin Kauppahallia vastapäätä lukuunottamatta poliisikamarin tonttia, tarkemmin sanoen tontit 45 ja 45a.

Lähelle tätä omistajaryhmää pääsi kaksi venäläistä kauppiasta Tschusoff ja Koscheloff, tonttien 60 ja 89 omistajat. Mutta heidän sukunsa tontinhalinta loppui 1800-luvun mukana. Tontin 60 tunsimme me Viipurin viimeisten vuosikymmenten asukkaat "Buttenhoffin" omana. Hän oli v. 1898 rakennuttanut sinne Katariinan- ja Uudenportinkadun kulmaan vanhan kaupungin korkeimmalle kohdalle arkkit. Brynolf Blomkvistin piirtämän nelikerroksisen kivitalon, pienoinen torninpyppylä katolla katujen kulmassa.

Tässä kerrottuja sukuja olen nimittänyt "tosiviipurilaisiksi". Sen nimityksen ansaitsevat tietenkin lukuisat muut suvut, vaikkei heistä niin paljon ole Viipurin historiakirjoissa puhuttukaan.

Tunnetuimpia olivat viipurilaisille Hackmanien, Thesleffien, Wahljen ja Schröderien suvut. Viipurilaisena oli niistä vanhin *Thesleff*. Suku oli Saksasta tai mahdollisesti Skotlannista. Sen ensimmäinen jäsen Viipurissa lienee ollut Hans, joka asui Viipurissa ainakin 1630-luvulla. Suku kohosi



*Thesleffien taloja*

merkittäväksi etenkin tuomiorovasti Claudiuksen ja tämän pojan asessori Peterin aikana. Edellisellä oli oma talo Kuningattarenkadulla ja häntä kunnioitettiin mm. ”kansallisena” sekä kaikin puolin hyvänä pidettynä ihmisenä kuten myös hänen poikaansa, ruotsinvallanaikaista viimeistä oikeuspormestaria Peteriä, joka kuoli kesken Viipurin piiritystä v. 1710 ja haudattiin Maaseurakunnan kirkkoon, kun sukuhauta oli jäänyt rikki ammuttuun Tuomiokirkkoon. Suvussa oli myöhemminkin erittäin merkittäviä miehiä, kuten Peterin pojanpoika, kuuluisa kenraali Alexander Amatus, Juustilan kartanon herra, joka oli mukana Venäjän sodassa Napoleonin vastaan.

Thesleff-suvun tyyssijana Viipurissa oli Karjaportin- ja Harmaidenveljesten katujen kulmassa oleva tontti n:o 46, jonka Peter Thesleff v. 1670 osti apeltaan pormestari Harriukselta. Kun Eerikki Akselinpojan Viipurin niemen poikki rakentama muuri oli purettu, tuli tämä tontti käsittämään kokonaisen korttelin Kauppatorin pohjoiskulmassa. Se säilyi suvulla v:een 1944 asti.

Toisena Viipurissa lähes puoli kolmatta vuosisataa eläneenä sukuna on tässä mainittava *Schröder*. Se oli tullut Viipuriin Isonvihan aikana Nevanlinnasta tsaari Pietarin hyökkäyksen karkoittamana. Tulijoiden etunimistä ei ole tietoa. Uudenkaupungin rauhan jälkeen Schröderit, kuten muutkin Nevanlinnasta saapuneet, koettivat mukautua uusiin venäläisistä riippuviin olosuhteisiin, mutta säilyttivät kodeissaan saksankielen ja kävivät Pietarissa



Keskellä Schröderien talo



*Schröderien talo tontilla 8.*

"Petri-Schulessa". Vuosisadan loppukymmeninä oli kaupungin rahastonhoitajana v. 1782 Hans David Schröder, joka omisti Piispankadun koillisivulla ent. Borchardtintalon tontilla n:o 8. Hän kuoli v. 1784. Eräs suvun jäsen sai v. 1788 aatelistarvon ja kirjoitti nimensä "Schroeder". Sitten oli Viipurissa suomalais-ruotsalaisen seurakunnan kirkkoherrana vv. 1803—1829 Uukuniemen kirkkoherran poika Jakob Schröder, joka oli opiskellut Turussa. Hänen tyttärestään Helenestä tuli etevän ja kunnioitetun Anton Alfthanin puoliso. Vielä mainitaan eräs varallisuuteen kohonnut räätäli Schröder v. 1812 Viipurissa, mutta tuskinpa hän oli edellä mainittujen sukua.

Entisen Linnoituksenosan pitkäaikaisiin tontinomistajiin kuului myös Viipurin kuuluisin suku *Hackman*. Suvun ensimmäinen edustaja Johan Friedrich saapui Viipuriin v. 1777 Bremenistä ja sai aluksi paikan konttoristina, mutta itsenäistyi v. 1790 ryhtymällä puutavaran viennin harjoittajaksi. Hän peri anopiltaan tontin n:o 5, joka siitä pitäen jäi Hackmanien kotitontiksi Viipurin menetykseen saakka. Johan Friedrichin kuolema v. 1807 on jäänyt arvoitukseksi: hänet löydettiin hukkuneena Ykspäänjoesta. Mutta kaikki hänen liikeyrityksensä ja omaisuutensa sai hänen puolisostaan Mariesta o.s. Laube jatkajan, joka juuri oli se, joka kohotti Hackmanit Viipurin kaikkein huomattavimmaksi suvuksi. Hän oli kuin ruhtinatar, mutta samalla lämminsydäminen, köyhien ja vaivaisten auttaja. Hänen poikansa ja pojanpoikansa olivat suuresti kunnioitettuja kauppaneuvoksia, jälkimmäinen Wilhelm kuoli vasta v. 1925. Vanha Hackmanija edeltäneeltä ajalta peritty asuin- ja toimitalo joutui v. 1907 väistymään uuden graniittisen, tyyliältään mitä hienoimman, kaksikerroksisen palatsin tieltä. Sen suunnittelijoina olivat Viipurin etevimmät arkkitehdit Gylden ja Ullberg.



*Hackmanien talo entisessä asussaan sekä Gyldenin ja Ullbergin suunnittelema uusi rakennus.*





Näin jäi Viipuriin Kauppahuone Hackmanin pysyväksi muistomeriksi tämä rakennustaiteen arvokas monumentti todistamaan kaupungin parhaimmiston kykyä ja kulttuuria. — Nyt se on rajan takana.

Mainittakoon, että Hackmaneilla oli Viipurissa toinenkin talo Karjaportinkatu 7:ssä, mutta siellä he eivät itse asuneet.

Viimeisenä talonomistajien kulttuurisukuna muistettakoon sukua *Wahl*. Edellisiin verrattuna se oli nuorin, ja sen ensimmäiseksi viipurilaiseksi jäseneksi tuli Weimarin superintendentin poika, Viipurin saksalais-ruotsalaisen seurakunnan kirkkoherra, sitten tuomiorovasti August Gottfried Wahl. Hän oli syntynyt v. 1748, tuli fil. maisteriksi v. 1773 ja saapui Viipuriin v. 1780. Seurakuntansa esimiehenä hän oli 50 vuotta kuolemaansa v. 1830 saakka. Konsistorissaan hän niin ikään oli esimiehenä vv. 1800—1812. Teologian kunniatohtorin arvon hän sai v. 1817. Hänellä oli oma talo myöhemmän "Paraatikentän" alueella, mutta myöhemmin hän hankki itselleen talon Katariinan- ja Vesiportinkadun kulmasta tontilta 18.

Wahlin sukua jatkoi Augustin poika Paul (s. 1797, k. 1872), josta tuli suurliikemies. Hänestä tuli kauppaneuvos ja konsuli, joka harjoitti laivaliikettä Saimaan kanavan auettua Kuopioon ja Joensuuhun. Omalaatuinen tapaus oli, että hänen oli luovutettava yksi laivoistaan Itämaisen sodan aikana 1850-luvun puolivälissä upotettavaksi Uuraan salmeen vihollislaivojen Viipuriin pääsyn estämiseksi. Hän toimi myös yhteistyössä Hackmanien



*Wahlin talo Linnankadun ja Vesiportinkadun kulmassa tontilla 18.*

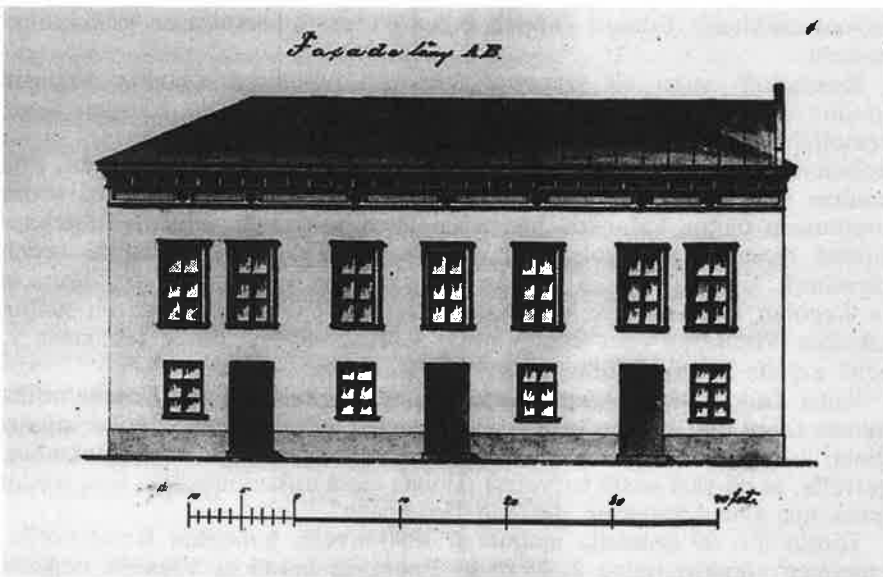
kanssa ja omisti heidän jälkeen toiseksi suurimman kauppahuoneen Viipurissa.

Paul Wahlin poika Friedrich August jatkoi Paul Wahl & C:o toimintaa, perusti Viipuriin "sähköosaston" ja oli myös mukana perustamassa sinne Pohjoismaiden Yhdyspankkia.

Viimeisenä Wahlina Viipurissa oli Harry Wahl, joka omisti nähtävästi Suomen suurimman viulukokoelman. Sen hän onnistui pelastamaan Viipurista, kun Viipuri oli luovutettava venäläisille. Hän oli myös ollut innokas purjehtija saaden purjehduskilpailussa hopeamitalin. Suku jatkuu edelleen monilukuisena Helsingissä.

Tschusoffeista tiedetään, että v. 1790 Viipurissa oli kaikkiaan 37 venäläistä kauppiasta, joista kolme, niiden joukossa eräs *Tschusoff*, oli ensimmäisen killan jäsen. Tämä oli Ivan Tschusoff, jonka Pyhän Annan ja Neitsytniemen esikaupunkilaiset v. 1797 valitsivat edustajakseen yleiseen kaupunginraatiin. Hän oli jo sitä ennenkin ollut raatimies ja luettiin kolmannen luokan kauppiaihin. Tontti siirtyi hänen pojalleen (?) Andrejille 1800-luvun alkupuoliskoksi ja tämän leskelle saman luvun loppuajaksi.

Vaikka Ivan oli raatimiehenä kunnioitettu, jäi hän suvussaan kuitenkin vähemmän huomatuksi, sillä merkittävimmäksi tuli Peter Tschusoff. Ei ole tietoa siitä, miten läheisiä sukulaisia he olivat. Peter eli Pjotr oli jo 1700-luvun lopulla tunnettu kauppias. Hän oli v. 1815 yksi niistä kolmesta, jotka silloin kuuluivat yllä mainittuun kauppiaitten ensimmäiseen kiltaan, jossa hän kaksi vuotta aikaisemmin oli ollut ainoana jäsenenä. Pjotr harjoitti melkoista puutavarakauppaa ja omisti useita sahoja. Niiden



*Tschusoffin talo tontilla 60.*

tuotteita hän myi ulkomaillekin, nähtävästi Hollantiin, ja rakennutti sitä varten itselleen 74 lästää käsittävän prikin. Kun kuvernöörintalo tontilla 38 v. 1817 tulipalossa pahoin vahingoittui, rakennutti Tschusoff yhdessä Tichanoffin kanssa sinne arkkitehti Joh. Stråhlmanin piirtämän kivitalon. Nähtävästi tämä Ivan oli se Tschuseff, joka oli rakennuttanut omistamalleen tontille n:o 60 kaksikerroksisen kivitalon.

Tschusoff muodosti kauppias Sapetoffin kanssa yhtiön, joka puutavara-liikkeen ohella harjoitti laajaa tehdastoimintaa. Tschusoff & Sapetoffilla oli Rosuvoissa Bavaria-niminen olutpanimo vv. 1869—1893, toiseksi suurin Viipurissa, sekä polttimo, tislaus-, etikka- ja punssitehdas, vieläpä asfaltti-tehdaskin ja huomattava konepaja. Teollisuuden ohella yhtiö oli suuri maanomistaja. Uuraassa se omisti Suonion-, Es-, Suit- ja Mustasaaren ym.

Pjotr Tschusoff kuoli v. 1843 ja hänen liiketoimintaansa jäivät jatkamaan hänen poikansa Mikael ja Semen aina Kriminsotaan saakka. Yhtiö Tschusoff & Sapetoff toimi vielä pidemmälle, mutta v. 1894 se teki konkurssin. Oluttehdas siirtyi F. Sergejefille ja maa-alueet Uuraan saaristossa Viipurin kaupungille.

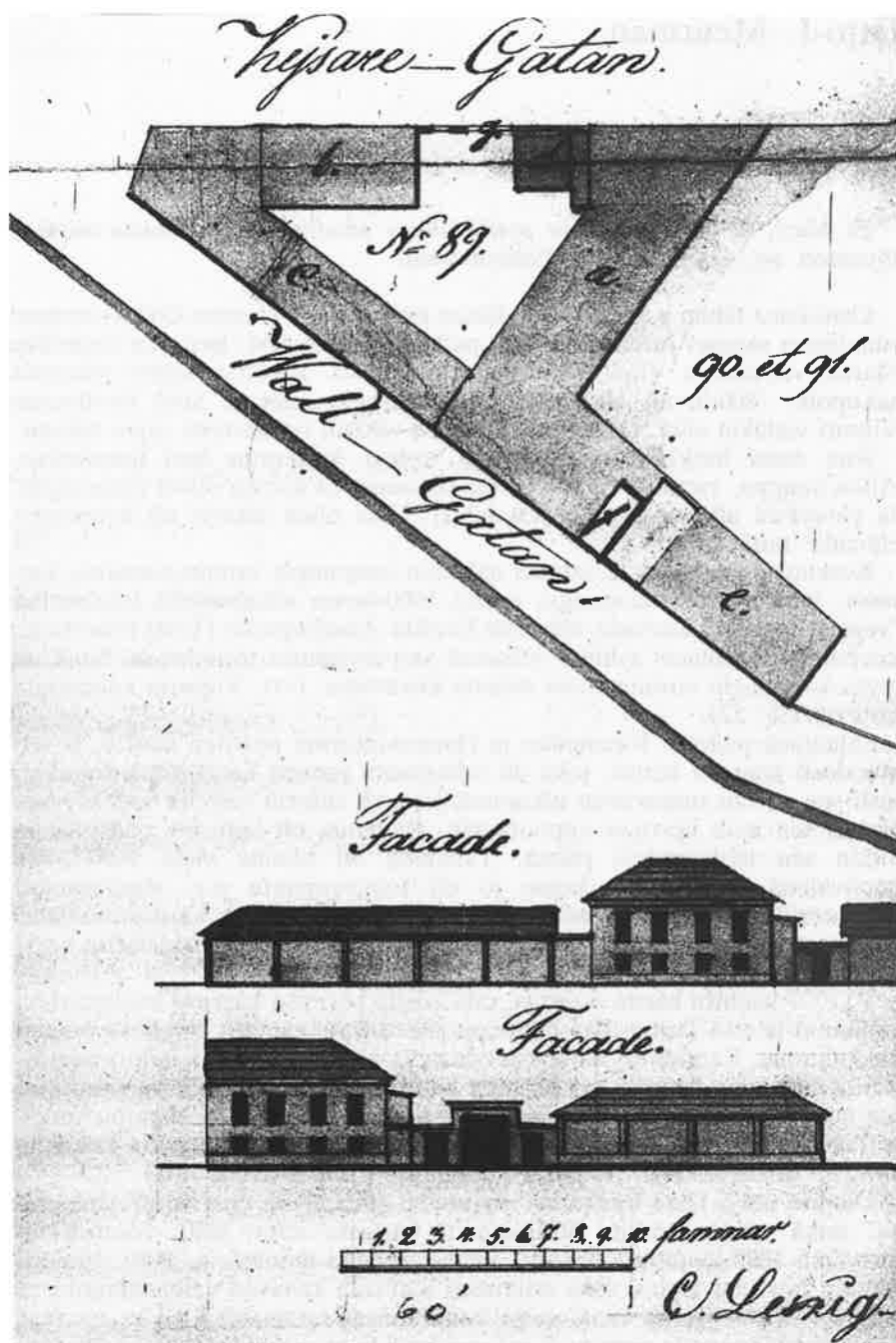
Tschusoff-suvun vaiheet päättykööt tähän.

Toisena venäläisenä kauppiassukuna, joka omisti tontin Linnoituksessa koko 1800-luvun aikana, mainittakoon suku *Koscheloff*, joka oli kiinteästi liittynyt tonttiin n:o 89. Tämä tontti sijaitsi ensimmäisenä Luostarinkadun varrella Linnalta päin tultaessa kadun oikealla sivulla. Tontti oli kiilamainen kolmio Luostarin- ja Etelä-Vallikadun välissä omana korttelinaan Uudenportinkadun luoteispuolella. Rakennukset olivat vanhoja ja vaatimattomia kokonaan puusta ja yksikerroksisia, kunnes tontti viime vuosisadan vaihteessa siirtyi Torkel Oy:lle ja Toiminimi W. Dippelille, jolloin arkkitehti Eduard Dippell rakensi sinne 3-kerroksisen asuinrakennuksen.

Koscheloff -suku oli saapunut Viipuriin nähtävästi piankin Viipurin jouduttua venäläisten valtaan. Ensimmäisenä mainitaan itä-aasialainen Jemeljan Koscheloff, joka oli kalastaja. Mutta pian suvun jäsenet olivat kohonneet varakkuuteen ja ryhtyneet kauppiaiksi. Niinpä kerrotaan, että rauhan palattua sodan jälkeen v. 1790 Teokfist Koscheloff valitti sodan tuottaneen paljon vahinkoa hänen talolleen ja tiilitehtaalleen. Tiilitehdas sijaitsi Rosuvoin alapuolella ja sen savenottopaikat olivat niitä veden täyttämiä "kulppia", jotka meidän aikalaisemme hyvin tunsivat Tiiliruukin ja Lepolan hautausmaan välisessä laaksossa. Tiilenpolttimoita oli näihin aikoihin Viipurissa vain kaksi, mutta Koscheloff myi oman tehtaansa v. 1797 eräälle Karavajefille.

Paitsi Ent. Linnoituksen osassa sijainnutta taloaan oli Koscheloffilla puusta tehty talo Isonkadun varrella Pietarin esikaupungissa, ts. se sijaitsi Pietariin menevän vanhan maantien, meidän aikamme Kannaksenkadun, varrella, ja oli yksi niistä harvoista taloista tässä esikaupungissa, jota voitiin pitää sen ajan käsityksen mukaan "komeana".

Tontin n:o 89 kohdalla mainitaan 1890-luvulla kolmekin Koscheloffia, etunimen alkukirjaimina J, U ja P. Enempää heistä ei Viipurin uudessa historiapainoksessa kerrota.



Jemeljan Koscheloffin rakennukset tontilla 89 v:n 1837 piirustusten mukaan.

Otto-I. Meurman

## Viipurin satamat

*Ei Mars, ei Mercuriuskaan pyhäköilleen oivallisempaa paikkaa mistään löytäneet oo, kuin Viipurin Kallioniemen!*

Otsikkona tähän painettu turkulaisen professori Wexonius-Gyldenstolpen runollinen säepari on aina todettu paikkansa pitäväksi. Eritoten tiedetään Marsin vierailleen Viipurissa sangen ahkerasti. Eiköhän miltei jokainen sukupolvi 1800-luvun alkuun asti saanut kokea sotaa. Siitä huolimatta Viipuri vieläkin elää, valitettavasti meiltä väkisin ryöstettynä rajan takana.

Kun aseet hetkeksikin vaikenivat, ryhtyi Mercurius heti toimintaan. Alkoi kauppa, vienti ja tuonti, mitkä ulkomaiden kanssa olivat tärkeimpiä. Ja yhteyksiä ulkomaihin hoitivat laivat. Näin ollen satama oli kaupungin elämälle mitä tärkein elin.

Keskiaikaisen Viipurin satama nähdään kaupungin vanhimmassakin kartassa, joka näyttää kaupungin ennen 1600-luvun alkupuolella toteutettua "regulariteettiä". Kartassa nähdään Eerikki Akselinpojan (Tott) rakentama kaupungin kokonaan syliinsä sulkenut ympärysmuuri torneineen. Siinä on myös kaupungin ensimmäinen satama kuvattuna. (vrt. Viipurin kaupungin historia I s. 52).

Satamaan päästiin Katanpään ja Haakonintornin porttien kautta, ja sen muodosti kaareva laitur, joka oli rakennettu rannan kaarevuuden mukaisesti sen verran rantaviivan ulkopuolelle, että laiturin vierellä vedensyvyys vastasi sen ajan laivojen uppoutumaa. Rannalta oli laiturille pääsy siltaa pitkin sen molemmissa päissä. Tällainen oli tilanne vielä 1600-luvun puolivälissä, kun katuverkossa jo oli toimeenpantu n.s. regulariteetti viivasuorine katuineen ja suorakaiteisine kortteleineen sekä asutusaluetta laajennettu Juhana III:n aikaisella Sarvilinnoituksella. Samanlaiselta näyttää tilanne vielä 1740-luvun lopulla tehdystä kartasta.

V. 1797 laadittu kartta osoittaa, että edellä kerrottu kaareva irtolaituri oli kadonnut ja että Turunsillan merenpuolelle oli rakennettu ilmeisesti puinen Pakkahuone. Kenties oli ranta sen edustalla jo saanut kivisen laiturimuurin. Ranta siitä merelle päin on piirretty suoraviivaiseksi ja yhdensuuntaiseksi sen takana kohoavan kaupunginmuurin kanssa. Rannasta puskeutuu vedelle T:n muotoinen laitur, jolle päästiin Luostarinkadun alkupään kohdalla olevasta aukosta. (vrt. Viipurin kaupungin historia III s. 40).

Tilanne säilyi tässä kuvatussa muodossa 1800-luvun ensi vuosikymmeninä, mikä näkyy arkkit. Stråhlmanin kartasta v:ltä 1820. Mutta kun siirrytään 1800-luvun puoliväliin, alkaa tapahtua muutoksia. Niitä aiheutti alkanut höyrylaivakausi sekä erityisesti Saimaan kanavan valmistuminen ja avaus v. 1856. Tämä vaati uutta kehittämistä satamassa.

Kanavaliikennettä varten oli rakennettu Linnaa vastapäätä 60 m pituinen kivilaituri, mikä tehtiin vuosina 1857—60, jota jatkettiin pian 400 metrillä ja

vuosina 1884—94 edelleen 1100 metrillä. Laituri tuli siten seuraamaan Viipurinniemen rantaa meren puolella Uudenportin bastionin paikkeille saakka. Osa laiturista oli 2,7 m syvää Saimaan Kanavayhtiön rakentamaa. Näin oli maaliskuussa 1895 Viipurilla 450 m 4,5 m syvyistä kivilaituria, 100 m 2,5 m syvyistä Turun sillalla sekä 630 m 2,7—3,6 syvyistä Pohjoissatamassa ynnä 300 m 2,1 m syvää Salakkalahden rannalla. Yhteensä 1540 m ja muutama 10-metrinen puulaituri P. Annan kaupunginosan puolella. Isommille laivoille oli Mekaanisen Verstaan telakalla puutavaran lastauslaituri sekä 15 tonnin nosturi.

Kun Turunsilta paloi v. 1863, uusittiin sen itäosa kokonaan kivistä. Siihen kuului avaamista ja sulkemista varten rullasilta, joka v. 1895 korvattiin kääntösillalla. V. 1887 tapahtuneen palon jälkeen uusittiin sillan länsiosa puusta.

Saimaan kanava vilkastutti tietenkin Viipurin kaupungin elämää. Se johti uusimistarpeeseen kaupungin asutuksessa ja vaikutti kaupungin asemakaavoitukseenkin. Siirryttiin aivan uuteen aikakauteen. Odotettiin jo rautatietä Riihimäeltä Viipurin kautta Pietariin. Sitähän teetettiin hätäaputyönä kato-vuosina 1867—68 pohjoisesta etelään työnhakuun virtaaville nälkiintyneille. Se valmistui v. 1872 ja Viipuri sai uuden liikenteellisesti tärkeimmän magneettipisteen, rautatieaseman. Tähän oli valmistauduttukin.

V. 1860 revittiin kaupunginmuurit, sekä vanhimmat että Sarvilinnoitukseen kuuluvat. Kaupunki pääsi pakkopaidastaan, joka sitä oli estänyt laajentumasta kolmen vuosisadan aikana. Niinpä se n. 20 vuodessa laajeni alueeltaan kuusinkertaiseksi, ja satamaakin tuli laajentaa. Satamalle rakennettiin kiviset rantamuurilaiturit, jotka meren puolella tulivat ulottumaan Turunsillalta Uudenportin bastionille sekä sillan sisäpuolella Salakkalahdelle, joka aiottiin reunustaa suorakaiteeksi, kaakkoissivu aivan sen uuden pääkaduksi tarkoitetun kadun linjaan, jonka tuli yhdistää kaupunki uuteen, esikaupunkialueelle rakennettavaan rautatieasemaan. Välillä oli kuitenkin Salakkalahden kaakkoispää, joten katuja varten oli lahden poikki rakennettava katu, aluksi kivipenger, jota alettiin kutsua ”Yhdyspankiksi”. Penkereestä tuli sitten Viipurin tärkein pääkatu, joka ulottui asemalta koko kaupunkiniemen poikki merenrantaan. Se sai aluksi komean nimen ”Alexandersperspektivet”, lopuksi se oli ”Karjalankatu”. Se tuli päätteeksi Salakkalahdelle, joka oli tarkoitus muodostaa luoteispäässään avoimeksi suorakaiteeksi kivisten reunamuurien reunustamana, mutta toteutettuna sai Karjalankadun puolella kaaripäätteen, jotta rautatieasemalta Kauppatorin rannoitse Eteläsatamaan rakennettava rautatieraide pääsisi Karjalankadulta Salakkalahdenkadulle kääntymään. Revonhätä sai myös suoraviivaisen kivisen rantamuurin yhdensuuntaisena lahden kaupunginpuolisen rantaviivan kanssa, joka Kauppatorin kohdalla notkahti seuraamaan niemen luonnollista rantaviivaa Turunsillalle asti.

Laivat lähtivät Saimaan kanavalle ja edelleen sisämaan järville päin Turunsillan ääreltä, joten siltä oli avattava niille, samoin kuin rautatiesillakin. Rautatien valmistuttua helmikuussa 1870 Riihimäeltä Pietariin rakennettiin sille laiturit ja raiteet Revonhätään pääradan vartisina sekä kahtena laiturikielekkeenä.

Rautatieasemalta rakennettiin haararata Salakkalahden rantoja pitkin

Kauppatorille, ja sieltä kaupunginniemen rantaa seuraten Eteläsatamaan Uudenportin tienoille saakka. Turunsillan merenpuolelle radan varteen rakensi kaupunginarkkitehti Brynolf Blomkvist upean Pakkahuoneen v. 1898.

Rautatien mukana olivat teräs ja tekniikka saapuneet Viipuriin. Tarvittiin muitakin tekniikkoja kuin kaupunginarkkitehti, tarvittiin insinööri-koulutuksen saaneita miehiä. Niinpä Viipuriinkin kutsuttiin mies kaupungininsinööriksi, jonka tuli hoitaa koko kunnallistekniikka. Satamakin kuului niihin sekä väylä Viipuriin. Ensimmäiseksi kaupungininsinööriksi saatiin Johan Edvard Pacius (suuren muusikkomme, Maamme-laulun säveltäjän poika). Hän astui tähän virkaan v. 1875.

Viipurin satama jakautui kahteen pääosaan. Pääosa oli itse kaupungin rannassa ja toisena osana oli ulkosatama n. 12 km etäisyydellä merellä päin Uuraassa. Sisäsatama oli samoin kaksiosainen: Pohjoissatama Salakkalahdessa ja Eteläsatama Turunsillan merenpuolella.

Paciuksen ensimmäisiin tehtäviin kuului väylän syventäminen siten, että väylä ulkomereltä Uuraaseen tuli 18 jalan (5,5 m) ja sieltä kaupunkiin 15 jalan (4,6 m) syvyiseksi.

Pacius toimi kaupungininsinöörinä v:een 1880 saakka. Häntä seurasivat insinöörit Lindroos, Skog ja Makkonen sekä v:stä 1918 dipl.ins. Bruno J. Stenberg. Heidän osuudestaan sataman rakentamiseen ei ole tarkkoja tietoja.

Edellä kerrottu perustuu Viipurin historiategokseen, karttoihin ja arkkitehti Eduard Dippellin v. 1895 Viipurin Teknillisessä Klubissa pitämään esitelmään "Wiborg i tekniskt och industriellt hänseende". Tästä edelleen on lähteenä käytetty, jokseenkin sanasta sanaan lainaten, Viipurin viimeisen teknillisen johtajan, insinöörimajuri Reino Vornasen käsikirjoitusta.

Pohjoissatamaa oli alettu rakentaa jo v. 1849, ja se saatiin valmiiksi v. 1908. Yhteensä sinne rakennettiin laituria 2320 m. Kivilaituria tuli Pohjoissatamaan 1700 m ja puulaituria 620 m. Veden syvyys niiden äärellä vaihteli 2,4 m:stä 4,6 m:iin. Tavarasuojia tehtiin 4550 m<sup>2</sup>.

Eteläsatamaa laajennettiin v:sta 1912 niin, että itsenäisyytemme alkuvuosina laituripituutta oli 1027 m, kaikki kivilaitureita. Niistä oli 3,1 m syvyisiä 127 m, 4,3 m syvyisiä 373 m, 6,1 m syvyisiä 103 m ja 6,7 m syviä 424 m. Tavarasuojia ja katoksia oli rakennettu 9600 m<sup>2</sup>. Satamaan oli hankittu kiinteä 18 tonnia nostava nostokurki, kääntösäde 9 m.

Vuosina 1920—25 jatkettiin v. 1912 aloitettua 424 m pituista luodekaakko-suuntaista laituria 202 m, jolloin päästiin Karjalankadun kohdalle, missä laituria melkein suorakulmaisesti käännettiin merelle päin, 70 m tämän kadun luoteissivun jatkona, ja siitä eteläkaakkoon 200 m, mitä pidemmälle laituria ei enää rakennettukaan.

Laituri oli perustettu kiviheitolla täytetyille puuarkuille, joiden vesisyvyys oli 8 m. Laiturin edusta ruopattiin lähes 5 m syvyiseksi. Sen päälle rakennettiin kolme rautatieraidetta ja niiden taakse tavaravajoja, joista kaksi oli pinta-alaltaan 2450 m<sup>2</sup> ja kolmas 1500 m<sup>2</sup> sekä tavarakatos 1500 m<sup>2</sup>.

Elokuussa v. 1920 saatiin kaksi jo v. 1914 Saksasta tilattua 2 1/2 tonnia nostavaa raiteilla liikkuvaa porttaalinosturia, joiden myöhästymisen sota oli





*Viipurin sisäsatama 1920-luvulla.*

aiheuttanut. Niiden koneistot jouduttiin v. 1937 uusimaan. Tavaravajojen välille sijoitettiin rautatievaunujen siirtovintturi.

Laiturin ja Etelävallin välille oli jäänyt merenlahtea, jota nimitettiin Eteläsataman lammikoksi. Sitä alettiin v. 1920 täyttää. Siihen tarvittiin  $30\,000\text{ m}^3$  täytemaata, jota tuotiin Ristimäestä rautateitse valtion myöntämin 25 % alennuksin.

Vanhassa v. 1860 rakennetussa, puupaaluille perustetussa laiturissa alkoi ilmetä painumia ja siirtymiä, joten sitä jouduttiin uusimaan v. 1920–22 arkkulaituriksi 43 m:n pituudelta.

Liikenteen lisääntyessä osoittautui uusi satamarata tarpeelliseksi. Siihen käyttöön saatiin ottaa sittemmin ”kiertoradaksi” kutsuttu Maaskolan ratapihalta Kangasrannan esikaupungin taitse Käremäen salmelle rakennettu raide, joka oli tarkoitettu jatkettavaksi Pappilanniemelle ja edelleen Koivistolle saakka. Nyt päätettiin näet, että Koiviston rata ja siitä Uuraan satamaan tehtävä haararaidet vedettäisiin Maaskolasta kauempaa Käremäenlahden laajan kaakkoisosan ja Hevossaaren taitse, jolloin ”kiertorata” jäisi yksistään Viipurin Eteläsatamaan johtavaksi raiteeksi. Näin tehtiinkin. Tämä 6,2 km pitkä raide rakennettiin valtion avustamana vuosina 1919–1925.

Uraan ulkosatamassa oli jo vuosikymmenien ajan harjoitettu pääasiassa puutavaran vientiä ja laivaus toimitettu rannasta proomujen avulla. Niinpä Uraan lukuisten saarien rannoilla oli 1920-luvun alussa eri puutavaraliik-keillä n. 38 ha varastoalueita sekä proomujen lastausta varten 2,5—3,5 m syvyisiä puurakenteisia laitureita yhteensä n. 4300 m.

Osa ulkomaille vietävästä puutavarasta lastattiin proomuihin Revonhän-nän laiturilla Pohjoissatamassa ja hinattiin sitten Uuraaseen. Tilan ahtaus Revonhännän laitureilla oli vuosi vuodelta käynyt yhä tuntuvammaksi, joten oli ryhdyttävä suunnittelemaan rautatien rakentamista Uuraaseen. Syyskuussa v. 1920 myönsi valtuusto määrärahan lähiaikoina aloitettavalta Viipurin—Koiviston radalta Uuraaseen johtavan rautatien tutkimustöitä varten. V:n 1921 lopulla valmistuneen ehdotuksen mukaan eroaisi Uraan rata Koiviston rautatiestä Kaislahden asemalla kääntyen länteen Niemelän salmen yli Hannukkalansaaren läpi Uraan saareen, aina sen pohjoispää-hän saakka, jolloin pituudeksi tulisi n. 11,5 km. Valtuuston tekemän anomuksen perusteella päätti eduskunta v. 1924 rakentaa Uraan rautatien valtion toimesta tehdyn ehdotuksen mukaan ehdolla, että kunnat luovutta-vat tarvittavat alueet ilmaiseksi. Rata avattiin yleiselle liikenteelle lokak. 16 pnä 1926.

Samaan aikaan kun rautatietä rakennettiin, laadittiin suunnitelma Uu-raan sataman laajentamiseksi. Sen perusajatuksena oli, että puutavaran laivaus toimitettaisiin, kuten tähänkin asti proomujen välityksellä, sillä näinkin suurta vientiä ei voitu edullisesti järjestää laiturilta suoraan laivaan. Maaliskuun 16 pnä 1926 hyväksyi valtuusto laajennusohjelman sekä päätti antaa työt urakoitsijoille. Pinkelinmäen patterialueen kohdalle rakennettiin kaksi 150 m pituista puista uudestaankuormauslaituria kolmine rautatierai-teineen. Näistä eteläänpäin, Tapolanlahden rannalle, tehtiin 1050 m pituu-delta puista laituria, vesisyvyys 10 jalkaa. Tämän taakse järjestettiin 8 kpl 115 m leveätä ja 230—320 m pitkää varastoaluetta selkäraiteineen, joista vuokraajat saivat vetää alueelleen pistoraitteen. Tapolanlahteen tehtiin kaksi satama-allasta. Väylän länsipuolelle ruopattiin 25 jalkaa syvä ja 17,5 ha laaja allas, ja sen varrelle rakennettiin 13 kpl tihtaaleja laivojen kiinnittämistä varten. Itäpuolelle taas ruopattiin 22 ha allas, syvyys 21 jalkaa ja reunustalle 15 kpl tihtaaleja.

Tapolanlahden suojaamiseksi merenkäynniltä rakennettiin heittokivistä Ryövälinniemen puolelta ulospistävä 165 m pituinen aallonmurtaja ja sitä vastaan Suonionsaaren Kirkkoniemestä 265 m pituinen aallonmurtaja. Näi-den väliin jäi laivaväylän levyinen 80-metrinen aukko.

Satamatöiden suorittaminen annettiin tanskalaiselle J.G. Mouritzen & C.o:lle urakkahintaan 22 862 750 mk. Alaurakoitsijoina olivat mukana Rakennus O.Y. Pyramid Viipurista sekä ruoppauksen osalta N.V. Albetam Hollannista. Työt aloitettiin heti, ja altaiden ruoppaus saatiin suoritetuksi vuoden 1926 loppuun mennessä, jolloin niistä oli poistettu n. 900 000 m<sup>3</sup> hiekkaa ja liejua, pääasiassa imuruoppaajalla. Hiekka puhallettiin täyteen-si tasattaville varastoalueille. Muut työt valmistuivat seuraavana vuonna, paitsi aallonmurtajat vasta v. 1928.

Prosin purkamista varten rautatievaunusta suoraan mereen rakennettiin Tapolanlahden pohjukkaan 100 m pitkä laituri raiteineen, vesisyvyudeksi

sivuilla tuli 1,5—2,4 m.

Samaan aikaan satamasuunnitelmia laadittaessa ja toteutettaessa ryhdyttiin puuhaamaan väylien syventämistä. Valtuusto päätti 10.2.1925 tehdä anomuksen, että valtio ruoppaisi Uuraansalmesta merelle johtavan väylän 25 jalkaa syväksi ja 80 m leveäksi. Tämä suoritettiin sitten muutaman vuoden kuluessa. Viipurin—Uuraan välisen sisäväylän suunnitelman, jonka oli laatinut insinööri Kaarlo Partio, valtuusto hyväksyi 21.6.1927. Sen mukaan väylä sekä Eteläsataman allas ruopattiin 21 jalan syvyisiksi sekä väylä 60 m leveäksi. Urakoitsijaksi hyväksyttiin hollantilainen N.V. Albertam, jonka tarjous oli 9 mk 45 p kuutiometriltä. Ruoppausmassaa nostettiin yhteensä n. 7 600 000 m<sup>3</sup>, ja työ tuli maksamaan 7 600 000 mk. Väylätöiden lopputarkastus pidettiin 11.12.1930, jolloin todettiin sisäväylän olevan 60 m leveä ja 6,76 m eli 22'2" syvä. Väylä Uuraansalmelta merelle oli 80 m leveä ja 8,01 m eli 25'4" syvä. Virallisiksi kulkusyvyyksiksi hyväksyttiin 20 ja 24 jalkaa.

Liikenteen lisääntyttä ja pääväylän syvennyksen tultua suoritetuksi ryhdyttiin suunnittelemaan Eteläsataman laajentamista, josta oli tehty jo useitakin ehdotuksia. Asiantuntijoina olivat olleet mm. Helsingin satamainsinööri S. Randelin, Turun satamakapteeni B.V. Nyman sekä insinööri J.C. Wiese. Näiden perusteella laati rakennuskonttori suunnitelman, jonka mukaan Karjalankadun suuntainen laituri rakennettiin 75 m pituiseksi, siitä käännettiin Haville päin 604 m pituisella laiturilla, ja sen päähän tehtiin kohtisuoraan ulospäin hammas, joka muodostaisi pohjalaiturin tulevaisuudessa rakennettavalle pistolaiturille. Kivillä täytetyt puuarkut perustettiin 9 m syvyyteen kovaan pohjaan ulottuvalle kiviheittopenkereelle. Tämän suunnitelman hyväksyi kaupunginvaltuusto 8.9.1931. Kokonaiskustannusarvio oli 22 milj. mk. Työt päätti valtuusto 20.10.1931 aloittaa heti, ensi vaiheessa Karjalankadun suunnassa puuttuvat 62 m ja siitä Haville päin 180 m eli yhteensä 242 m ensi vaiheessa. Kustannusarvio oli 9 232 000 mk. Tämän piti olla valmiina heinäkuun lopussa 1933.

Työt keskeytyivät kuitenkin 23.4.1933, jolloin miltei valmiiksi saatu laituri vierähti Havin suuntaisesta kulmastaan 138 m pituisena merelle päin muodostaen kaaren, jossa suurin siirtymä keskikohdalla yläreunassa oli 5,45 m ja arkun alareunassa 6,40 m. Suoritettujen tutkimusten mukaan ei kiviheittoa, jonka päälle arkut oli perustettu, oltu vietykään kovaan pohjaan saakka, kuten hyväksytty ohjelma edellytti, vaan alle oli jäänyt paikotellen usean metrin paksuinen pehmeä savikerros.

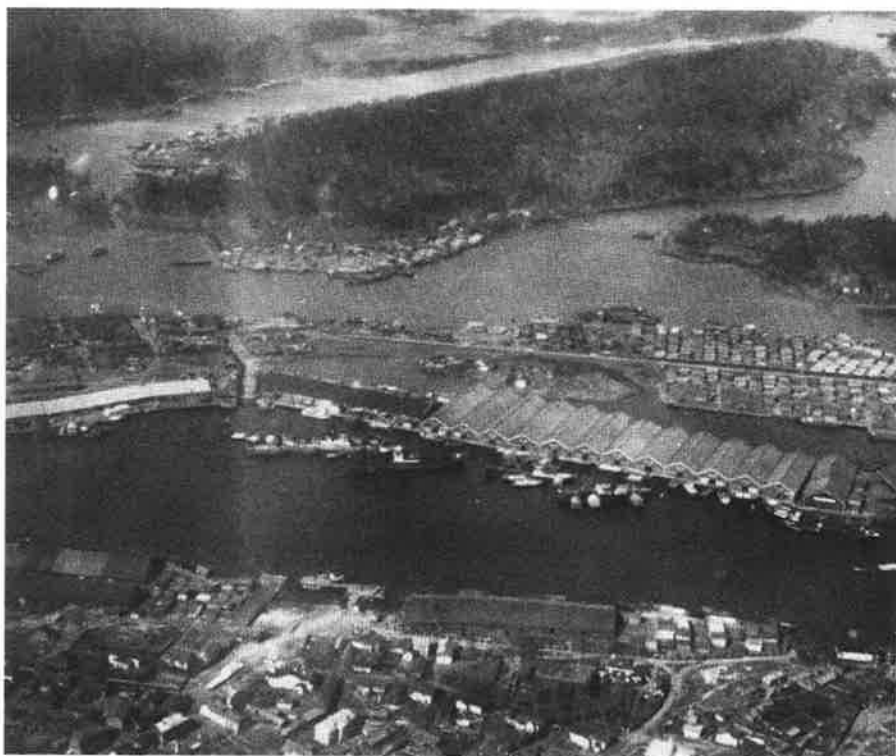
Sortuman johdosta valtuusto päätti 28.11.1933 vaatia oikeudenkäyntiteitse korvausta aiheutuneista vahingosta kolmelta teknilliseltä virkamieheltä, joiden tehtäviin kuului valvoa ja johtaa satamarakennustöitä. Oikeudenkäynti johtikin sittemmin korvaustuomioihin.

Sortuneen laiturin korjaamisesta pyydettiin ehdotus tukholmalaiselta insinööritoimisto Vattenbyggnadsbyråta. Tämän mukaan laituriviivaa ei oikaistu, vaan rautabetoninen laiturimuuri tehtiin kaarevaksi vierähtäneiden arkkujen päälle siten, että betonimuurin ulkoreuna seurasi kallistuneiden arkkujen alaosan asentoa. Laiturin tausta ruopattiin ja paalutettiin vinopaaluin sekä täytettiin hiekalla asettaen samalla vinopaalujen väliin vaakasuoria paaluja. Rakennuskonttorin insinööriosasto oli laatinut edelli-

seen perustuvan suunnitelman sortuneen osan korjaamisesta (185,5 m) ja keskenjääneiden töiden loppuun suorittamisesta (101 m). Kustannusarvio oli 4,6 milj mk, josta sortuman osalle tuli 2 790 000 mk. Tarjouksia pyydettiin 13 urakoitsijalta, joilta saatu halvin oli 120 000 mk kalliimpi kuin edellämainittu arvio. Valtuusto hyväksyi kokouksessaan 14.6.1934 laaditun suunnitelman sekä päätti, että työn suorittaa insinööritöitten osasto. Työt aloitettiin heti ja ne valmistuivat syyskuussa 1935.

Helmikuussa 1935 oli kaupunginvaltuusto päättänyt laituritöiden jatkamisesta 120 metrillä Haville päin myöntäen tarkoitukseen 4 milj mk. Arkkujen täyttäminen suoritettiin tästä alkaen niin, että etulokero betonoititiin ja kahteen takalokeroon pantiin heittokiveys. Arkut perustettiin kovaan pohjaan ulottuvalla heittokivipenkereellä, jonka yläpinta oli 9 m vedenpinnan alla. Laiturimuuri tehtiin kivistä, yläpinta +2,1 m ja tausta betonista.

Tämän jälkeen jatkettiin sataman laajennustyötä vielä 246 m. Havin suuntaan ja sitten kohtisuoraan ulospäin 102 m pituisella pistolaiturilla, mikä valmistui v. 1939. Näihin töihin käytettiin 17 140 000 mk. Täten oli saatu v. 1931 hyväksytty laiturirakennusohjelma loppuun suoritetuksi. Se oli tullut maksamaan vähän yli 32 milj. mk.



*Edessä Uuras, keskellä Ravansaari (1920-luvulla).*

Samanaikaisesti rakennustöiden kanssa täytettiin laiturin ja rannan väli. Täytemaa tuotiin osaksi jaaloilla saaristosta, osaksi autoilla Kalevan patterimäestä ja Säiniönkadun työmaalta. Ratapiha-aluetta varten louhittiin Pant-sarlahden kalliota ja saatu kiviaines käytettiin laituritöihin. V. 1936 alettiin täyttää uuden laiturin ja Havin välistä ratapengertä jatkaen sitä Käremäelle saakka. Tämä yli kilometrin pituinen kahta raidetta varten tehty penger valmistui v. 1938. Täytemaa tuotiin osaksi Pihlajaniemeltä kapeata työraidetta pitkin kaatovaunuilla, joita kuormasivat ja työnsivät n. 60 mies- ja naishuoltotyöläistä (alkoholisteja ja irtolaisia).

Vuonna 1934 rakennettiin Pakkahuoneen ja Karjalankadun välille tavara-vajojen taakse 5-raiteinen ratapiha, joka maasto- ja katutöineen tuli maksamaan n. 2 milj. mk. Tällöin 4850 m vanhaa raidetta siirrettiin ja uutta tehtiin 2400 m. Tämän jälkeen ryhdyttiin laajentamaan Pantsarlahden ratapihaa niin, että siellä oli v. 1939 kahdeksan raidetta. Samaan aikaan tehtiin Eteläsataman uudelle laiturille neljä raidetta sekä yhdysraide edellä-mainitulle ratapihalle. Laituriraiteiston liikennöintiä varten rakennettiin vuoden 1938 loppuun mennessä kaksi vetoraidetta Käremäen suuntaan lastenkodin kohdalle saakka. Sen jälkeen aloitettiin näiden kahden raiteen jatkaminen uuden Koivistontien sillan alitse Pihlajaniemeen, mistä ne oli tarkoitus yhdistää kiertorataan, mutta syksyllä 1939 Talvisota keskeytti työt. Nämä raidelaajennukset suoritettiin osaksi työttömyystöinä kustannus-ten noustessa lähes 10 milj. markkaan.

Jotta satamalaiturilla lastaus- ja purkaustyöt saataisiin tehokkaammiksi, hankittiin Pakkahuoneen ja Karjalankadun väliselle laiturille vuoteen 1938 mennessä entisten lisäksi 2 kpl kolmen tonnin ja 3 kpl viiden tonnin nosturia, joiden kääntösäde oli 8—16,5 m ja porttaali ulottui yhden raiteen yli, sekä yksi viiden tonnin nosturi, jonka porttaali ulottui kolmen raiteen yli. Uuden laiturin nosturiporttaalit rakennettiin neljän raiteen yli, joten porttaalin päällä kulkeva nosturi pystyi viemään hiili- ym. kuorman laiturin takana olevalle varastoalueelle. V. 1938 saatiin sinne 2 kpl viiden tonnin nosturia, joiden kääntösäde oli 7—17,5 m. Näiden lisäksi tilattiin vielä 2 kpl samanlaista, mutta niiden asennustyö keskeytyi Talvisodan alettua. — SOK rakensi uuden laiturin alkupäähän viljan purkaustornin, josta laivasta imetty vilja kulki hihnalla 150 m pituista siltaa pitkin myllyn siiloihin.

Vuosina 1935—39 ruopattiin uuden laiturin edessä oleva allas 7 m syvyiseksi ja 150 m levyiseksi paitsi ns. Lehmänmatalan kohdalla 90 m levyiseksi. Tämän matalikon alueelta poistettiin pehmeä kerros 4,3 m syvyyteen, ja sen alla olevaa kalliota alettiin louhia työttömyystyönä, jotta myöhemmin voitaisiin levittää satama-allasta.

Puutavaran viennin lisääntyessä täytyi v. 1935 rakentaa Uuraan Tapolanlahden varastoalueelle 1065 m pituinen raide, joka lähti selkäraiteesta ja kulki luoteeseen 9,5 m etäisyydessä laiturin reunasta. Sen viereen tehtiin vielä 440 m pituinen lisäraide. Jäänmurtajia varten rakennettiin Uuraansaa-ren rannalle 63 m pituinen ja 3 m levyinen puinen paalulaituri, jonka edusta ruopattiin 22 jalkaa syväksi. Rannalle järjestettiin betonilaattainen 2000 m<sup>2</sup> laajuinen hiilivarastoalue.

Meren vesipinnan korkeuden muuttuessa syntyi Uuraan aallonmurtajan aukossa joskus voimakas virta, joka vaikeutti laivojen läpikulkua ja aiheutti



*Edessä Ravansaaari, takana Uuras (1920-luvulla).*

vahinkojakin. Tämän johdosta asennettiin Uuraan salmeen Pusan luodon kohdalle virran suunnan ja nopeuden mittauslaite, jonka tulokset ilmoitettiin laivoille Ravansaareen ja Kirkkoniemeen rakennettuihin 25 m korkuisiin teräsmastoihin nostettavien pallojen avulla.

Syksyllä 1939 oli Eteläsataman laitureita seuraavasti:

|          |               |       |
|----------|---------------|-------|
| Pituus   | 127 m, syvyys | 3,1 m |
| Pituus   | 483 m, syvyys | 4,3 m |
| Pituus   | 103 m, syvyys | 6,1 m |
| Pituus   | 702 m, syvyys | 6,7 m |
| Pituus   | 707 m, syvyys | 7,0 m |
| Yhteensä | 2122 m        |       |

Tavaravajoja ja katoksia oli kaikkiaan 1550 m<sup>2</sup>. Nostureita oli hankittu 10 kpl ja rakennettu 2 kpl. Pohjoissataman laitureiden yhteispituus oli 2320 m syvyyden vaihdellessa 2,4—4,6 metriin. Etelä- ja Pohjoissataman raiteiden pituus oli yhteensä 27,2 km.

Uuraan ulkosatamassa oli laitureita seuraavasti:

|          |                |           |
|----------|----------------|-----------|
| Pituus   | 100 m, syvyys  | 1,5—2,4 m |
| Pituus   | 4603 m, syvyys | 2,5—3,5 m |
| Pituus   | 63 m, syvyys   | 6,7 m     |
| Yhteensä | 4766 m         |           |

Lisäksi oli eri saarien rannoilla yksityisten omistamia laitureita n. 6000 m, joiden syvyys oli 2,5—3,5 m. Varastovajoja oli n. 100 000 m<sup>2</sup> ja varastoalueita yhteensä 960 000 m<sup>2</sup>. Uuraassa oli satamalaitureita kaikkiaan 17,7 km.

Viipurin satamien rakentamiseen käytettiin varoja vuosina 1918—1937 seuraavasti:

| Vuosi | Kunnossa-pitotyöt mk | Laajennus-työt mk | Vuosi | Kunnossa-pitotyöt mk | Laajennus-työt mk |
|-------|----------------------|-------------------|-------|----------------------|-------------------|
| 1918  |                      | 669 000           | 1929  | 919 000              | 1 624 000         |
| 1919  |                      | 713 000           | 1930  | 991 000              | 661 000           |
| 1920  | 445 000              | 894 000           | 1931  | 1 051 000            | 2 895 000         |
| 1921  | 851 000              | 897 000           | 1932  | 1 265 000            | 5 131 000         |
| 1922  | 1 319 000            | 2 062 000         | 1933  | 1 397 000            | 2 010 000         |
| 1923  | 601 000              | 2 067 000         | 1934  | 1 388 000            | 4 529 000         |
| 1924  | 559 000              | 4 567 000         | 1935  | 1 600 000            | 8 847 000         |
| 1925  | 1 524 000            | 3 887 000         | 1936  | 2 021 000            | 11 880 000        |
| 1926  | 1 504 000            | 25 817 000        | 1937  | 2 200 000            | 17 208 000        |
| 1927  | 1 268 000            | 13 425 000        | 1938  | 2 600 000            | 13 600 000        |
| 1928  | 1 279 000            | 2 117 000         | 1939  | 2 500 000            | 12 000 000        |

Sataman rakennustöitä, kuten muitakin kunnallisteknillisiä töitä johtivat ja valvoivat seuraavat insinöörit:

Vuosina 1918—1928 dipl.ins. Bruno Johan Stenberg

Vuosina 1928—1933 dipl.ins. Aatu Hänninen

Vuosina 1934—1940 dipl.ins. Arvo Ilmari Eerikäinen

Satamainsinöörit:

Vuosina 1932—1933 ins. Armas Hollo

Vuosina 1934—1940 dipl.ins. Reino Vornanen.

Viipurin sataman vauriot Talvisodassa olivat suhteellisen vähäisiä koko paikkakunnan vahinkoihin verrattuna. Välirauhan aikana ei suoritettu mitään satamanlaajennustöitä, vaan korjattiin vioittuneita laitureita ja raiteita sekä varastorakennuksia. Nosturi n:o 9 kunnostettiin, mutta muihin nostureihin ei saatu tarveaineita, mm. kuparista oli puute. Satama-altaissa ja väylissä tehtiin erinäisiä pieniä ruoppauksia. Sataman korjausta ja kunnossapitoa hoiti rakennustoimiston johtajainsinöörinä toiminut dipl.insinööri Reino Vornanen kesästä 1942 alkaen Viipurin menetykseen saakka 20.6.1944.



Otto-I. Meurman

## Tekniikka ja Viipuri

Oudostuttava otsikko! Mitä tekemistä noilla kahdella sanalla on keskenään? Mutta taitaapa olla, vaikka me entiset viipurilaiset muistamme rakkaan kotikaupunkimme kaukana nyky- ja tulevaan maailmaan kuuluvasta ”tekniikasta”. Meille Viipuri oli kotiemme kiehtova ympäristö, meille menneiltä polvilta peritty asuinpaikka vanhoine linnoineen, ahtaine, jyrkkine ja kapeine katuineen, tuuheine Torkkelin puistoineen ja Ullbergin Pantsarlahden bastionille rakentamine taidemuseoineen. Ei tule mikään tekniikka silloin ollenkaan mieleemme. — Ja kuitenkin, onhan sitä siellä ollut yhtä kauan kuin nimi Viipuri tunnetaan.

Tottakai jo linnan P. Olavin tornin rakentamista alettaessa tarvittiin muutakin kuin puunuijaa. Tarvittiin tekniikan ammattimiehiäkin, ”muurari-mestareita”. Eipä ilman heitä olisi Viipurille saatu Eerikki Akselinpojan (Tott) kaupunginmuuria, joka 1470-luvulla kohosi kolmen sylen korkuisena ja kahden levyisenä kaupungin asukkaiden tukevaksi suojaksi monine torneineen. Niistä ainoana, vieläkin paikallaan olevana, on jäljellä ”Raati-torni” Luostarinkadun varrella. Vahvimmat tornit rakennettiin muurin kaakkoisosalle Salakkalahdesta merenrantaan kaupunginniemen poikki, jolta suunnalta vihollinen yleensä oli odotettavissa. Tornit ulkonivat puolierioina muurin pinnasta, niin että niistä saattoi ampua muurin juurelle saakka tunkeutunuttakin vihollista. Paitsi Viipuria oli koko Ruotsin valtakunnassa vain kolme kaupunkia, joilla oli kivinen ympärystymuuri. Ne olivat Tukholma, Kalmar ja Visby.

Kun sitten tuliaseet Kustaa Vaasan aikana tulivat käyttöön, ryhtyi hän ensimmäisiin Eerikki Akselinpojan muurien vahvistamiseen rakennuttaen 1540-luvulla Karjaportintornin eteen Pyöreän Tornin. Hänellä lienee ollut tarkoitus rakentaa toinen samanlainen lähemmäksi merenrantaa, mutta se jäi toteuttamatta.

Kaupungin asukasmäärän kasvaessa tuli tila ensimmäisten muurien sisällä liian ahtaaksi, samalla kuin tuliaseiden kehitys vaati tehokkaampia linnoituslaitteita. Niinpä Eerikki XIV ja Juhana III päättivät rakentaa ns. Sarvilinnoituksen, jonka sisäpuolelle syntyi uusi kaupunginosa, ns. ”Valli”. — Mainittakoon, että tämän kaupunginosan katuverkko suunniteltiin suorakulmaiseksi. Syntyi samalla ”asemakaava”, ensimmäinen Suomessa ja koko Ruotsin valtakunnassa.

Sarvilinnoitus merkitsi ”bastionäärisen” linnoitusjärjestelmän käytännönottoa. ”Bastionilla” tarkoitettiin linnoituksen ulospistäviin kulmiin rakennettuja nelikolkkaisia, teräväkärkisiä varustuksia, ja ne on tarkoitettu ”pyyhkivällä tulella” suojaamaan yleensä niiden eteen kaivettuja vallihautoja. Viimemainittuja ei liene tullut Viipuriin, mutta kylläkin kaksi linnaketta: Äyräpään bastioni meidän aikamme Espilä-ravintolan paikalle ja Pantsarlahteen, missä se vieläkin on paikallaan arkkitehti Uno Ullbergin

rakentamien taidemuseon ja koulun kruunaamana. Bastioneja yhdistävää muuria kutsuttiin "kurttiiniksi".

Sarvilinnoituksen suunnittelijaksi tarvittiin erikoistunut ammattimies. Siihen saatiin Anders Maalari ja sen toteuttajaksi Hans Mess, molemmat Ruotsista — lienevätkö ensimmäiset nimeltä mainitut tekniikan miehet Viipurissa.

Huomattavin tekniikka Viipurissa oli linnoitustekniikka. Paitsi itse linnan saarella ja kaupungin niemellä ulottui tällainen työ Siikaniemellekin, minne v. 1577 rakennusmestari Jakob von Stendel kuninkaan käskystä rakensi linnakkeen, jonka miehittäminen kuitenkin osoittautui liian rasittavaksi, niin että kuningas määräsi sen revittäväksi ja pienemmällä korvattavaksi. Vanhojen muurien vahvistaminen oli jatkuvaa. Stolbovan rauha vapautti Viipurin rajalinnoituksen tehtävistä Ruotsin vallan loppuun saakka.

Oli tultu toimeen kangilla ja yksinkertaisilla vipulaitteilla. Mutta kaksi peräkkäistä varsin tuhoisaa kaupunkipaloa vv. 1627—28 aiheuttivat uusia työläitä teknillisiä tehtäviä. Keskiaikainen kaupunki polkumaisine katuverkkoineen todettiin paloturvallisuussyistäkin loppuun eläneeksi. Kreivi Pietari Brahe Suomen kenraalikuvernööriksi nimitettynä ehti parhaiksi Viipuriin estämään kaupunkilaiset rakentamasta uusia tilojaan vanhojen perusmuuriensa päälle. Hän kutsui Viipuriin Tukholman "kaupungininsinööriin" Anders Torstenssonin, joka suunnitteli Viipurille kokonaan uuden asemakaavan suoraviivaisine katuineen ja suorakulmaisine kortteleineen, rakensipa linnalle ja Länsi-Suomeen johtavan Turunsillan korvaan suunnittelemansa aukion taustaksi Viipurille uuden raatihuoneen niemen korkeimmalla kohdalla sijainneen luonnonkivisen vähäpätöisen rakennuksen tilalle. Uusi rakennettiin tiilistä, rakennusaine, jota tiilen tulosta Suomeen vain oli käytetty kirkkojen päätyjen koristamiseen ja niiden holveihin.

Uudet kadut tarkoitettiin jo kärryilläkin ajettaviksi, mikä edellytti katupinnan tasoittamista. Olihan ruuti jo tullut Eurooppaan, mutta yleisesti ja Viipurissakin tämä kalliopinnan tasaaminen tehtiin samalla ikivanhalla tavalla, millä Hannibal Roomaan alppien yli mennessään tien pahimpia kohtia tasasi, ts. siten, että kalliolle kyhättiin valtava nuotio kuumentamaan sen pintaa, minkä jälkeen sille kaadettiin vettä murentamaan pinnan soraksi. Katuverkoston toteuttaminen Torstenssonin ns. "regulariteetin" mukaisesti onnistui.

Ruotsin valta Viipurissa päättyi, kun tsaari Pietari v. 1710 oli lopullisesti onnistunut valloittamaan Viipurin venäläisille. Siitä pitäen ei vihollisia enää odotettu kaakosta, vaan päin vastoin lännestä käsin. Uusia linnoituslaitteita alettiin senvuoksi rakentaa luoteeseen. Kaksikymmentä vuotta myöhemmin työt olivat jo täydessä käynnissä ja keisarinna Annan hallitessa uusi bastionäärinen linnoitus kaartui isolla Linnansaarella merenrannasta linnan tornin pohjoispuoliseen rantaan. Siihen kuului aluksi kaksi ja merenrannassa puolikas teräväkärkistä linnaketta, joiden ulkopuolelle tuli leveä vallihauta ja sen eteen redutit kuuluisan ranskalaisen 1600- ja 1700-lukujen taitteessa eläneen linnoitusmestari Vaubanin kehittämän järjestelmän mukaisesti. Täten syntyi "P. Annan Kruunuksi" kutsuttu linnoitus, ainutlaatuisen Suomessa ja koko Skandinaviassakin. Tällaisena sekä kaakon- että luoteen puolelta suojattuna Viipuri elikin sitten 1860-luvulle saakka.

Mutta oli Viipurissa muunkinlaista tekniikkaa. Ilmeisesti oli jo 1700-luvun puolivälissä Pikiruukin alueella alettu keittää tervasta pikeä, jota paljon tarvittiin laivanrakennuksessa tiivistämiseen. 1700-luvulta oli Viipurissa myös tiilitehdas Havilla ja olutpanimo Pantsarlahdessa.

Saimaan kanavan rakentaminen aiheutti laiturin rakentamisen Eteläsatamaan sieltä tulevia laivoja varten. Sen jälkeen valtava tekniikan edistysaskel oli rautatien valmistuminen v. 1870. Viipurinkin oli herättävä seuraamaan tekniikan merkitystä jokapäiväiselle elämälle. Se aiheutti kaupungin-insinöörin viran perustamisen v. 1873. Virkaan valittiin insinööri Johan Edvard Pacius. Tälle Viipurin ensimmäiselle kaupungininsinöörille riitti työtä. Oli uuden vaon kyntämistä. Eräs suuri työ oli väylän ruoppaaminen Uuraasta ulkomerelle. Mutta jo ennen Paciuksen alkamia kunnallisteknillisiä töitä oli Viipurissa seurattu tekniikan kehitystä. V. 1860 perusti kauppias J. Bandholtz sinne kaasutehtaan, joka sai monopolin katujen valaisemiseen kaasulyhdyillä. Hän oli kaukonäköinen, sillä hän samalla pidatti itselleen monopolin mahdollisesti ilmaantuvaan toisenkinlaiseen katuvalaistukseen, ja siten myös sähkövalaistukseen, mikä oikeus myöhemmin häneltä siirtyi saksalaiselle AEG toiminnalle ja saatiin kaupungin haltuun vasta v. 1930 kaupunginjohtaja Arno Thunebergin (Tuurnan) taitavin toimenpitein, ei ilman kiistoja.

Paciusta seurasi kaupungininsinöörinä Johan Theodor Lindroos v:een 1898 sakka. Erottuaan hän teki työtä teollisuutemme edistämiseksi, sai vuorineuvoksen arvon ja tuli tekniikan kunniatohtoriksi. Seuraavina kaupungininsinööreinä toimivat Albin Isidor Skog vuoteen 1904, sitten Bernhard Gagneur, joka uusi Viipurin vesijohtolaitoksen, v:sta 1912 Erkki Pekka Makkonen v:een 1918, v.t:nä 1917—18 Robert Waldemar Taivainen. Itsenäisyytemme oli alkanut, ja katsottiin valoisin mielin tulevaisuutta.

Uudeksi kaupungininsinööriksi saatiin erittäin pystyvä ja toimeenpaneva mies Bruno J. Stenberg, jonka aikana kunnallistekniikka joutui elämään voimakasta kehitystä.

Valtio oli alkanut suunnitella rautatien rakentamista Viipurista Koivistolle, minne jo oli rajalta päin rakennettu uusi rautatie. Oli tultu jo niin pitkälle, että ratapenger oli valmiina Maaskolan ratapihalta Kangasrannan esikaupunkia kiertäen Käremäen lahdelle mereltä johtavalle sillalle saakka, mistä tarkoitus oli jatkaa rataa Pappilanniemelle. Insinööri Stenberg sai kuitenkin asiat niin käännetyksi, että jo rakennettu penger annettiin kaupungille satamaradaksi ja Koivistolle ulottava rata siirrettiin kiertämään Käremäenlahtea sen kaakkoispuolitse. V. 1926 siitä sitten haarautettiin Kaislahdesta Uuraan salmelle saakka ulotettu sivurata.

Käremäen sillalta kaupunki jatkoi raiteen vetoa Havin rannoitse Eteläsatamaan, minne jo oli Viipurin rautatieasemalta Salakkalahden rantaa seuraten ja kaupungin nientä kiertäen rakennettu raiteet. Näin syntyi kiertorata asemalta Linnansalmen rantaa pitkin Eteläsatamaan ja sieltä kaakkoisia esikaupunkeja kiertäen takaisin Maaskolan ratapihalle.

Uuraaseen ulotetun radan varrelle Tapolanlahden koillisrannalle puhallettiin n. 300 m leveä lastausalue puutavaralle imemällä merenpohjasta hiekkaa täytemaaksi. Samalla rakennettiin aallonmurtajat Ryövälinniemeltä ja Suonionsaaresta toisiaan kohden jättäen laivaväylälle 80 m leveä aukko

niiden väliin. Väylää Uuraasta kaupunkiin syvennettiin ja levennettiin.

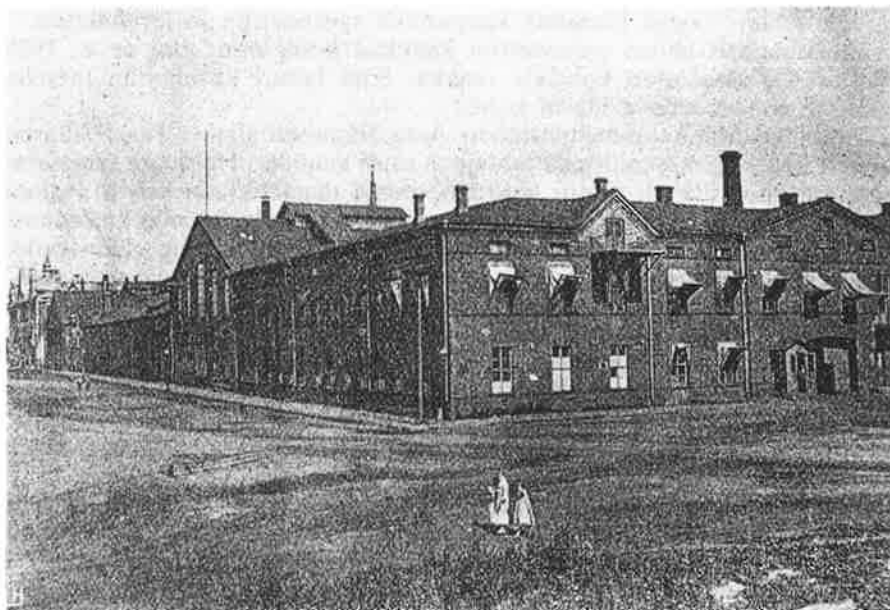
Eteläsataman laituri pidennettiin kaakkoa kohti niin, että se v. 1925 ulottui Karjalankadun kohdalle saakka. Siitä laituri käännettiin merelle päin 75 m ja edelleen Havia kohti.

Tässä tapahtui kaupungininsinööri Aatu Hännisen aikana Taavi Siltasen ollessa kaupungin teknillisenä johtajana suuri vahinko. Helsingin satamarakennusinsinööriltä oli tilattu lausunto, missä tämä tarkoin selvitti, miten laituri olisi rakennettava. Hän torjui sen, että laiturin tueksi olisi kustannusten säästämiseksi tyydyttävä riittävään kiviheittoon laiturin ulkosivulle. Tästä huolimatta koetettiin vain kiviheittoa lisäämällä selviytyä asiasta. Seuraus oli, että laituri kiepsahti nurin juuri siten, kuin helsinkiläinen asiantuntija oli ennustanut. Laituria sortui n. 140 m pituudelta. Sortuma aiheutti oikeudenkäyntejä, jossa rakentajat tuomittiin korvauksen maksamiseen, mutta kaupunginvaltuusto antoi kuitenkin velan anteeksi, ja laituri rakennettiin uudelleen asianmukaisesti jääden kuitenkin hieman kaarelle. Kaupungininsinööri joutui lähtemään. Laiturin korjaus valmistui syyskuussa v. 1935.

Insinööri Stenberg oli jo v. 1928 intrigoitu pois virastaan. Erityisesti eräs teknillisen lautakunnan jäsen halusi hänen paikalleen saada omia käskyjään tottelevan miehen. Nyt Hännisen lähdettyä v. 1933 valittiin uudeksi kaupungininsinööriksi seuraavana vuonna Arvo Eerikäinen, ja häntä seurasi viimeisenä dipl. insinööri Reino Vornanen v. 1940, joka joutui virkaa hoitamaan Talvi- ja Jatkosotien ajatkin aina vuoteen 1944 saakka.

Palattakoon satamista takaisin 1800-luvulle muuta tekniikan kehitystä seuraamaan. Siitä on mielenkiintoisesti kertonut arkkitehti Edvard Dippell pitäessään v. 1895 esitelmän Viipurin Teknillisessä klubissa. — Kaasulaitoksen perustaja Bandholtz perusti Viipuriin vähäisen naulatehtaan Papulaan alueelle, minne myöhemmin tuli Suomen 8:n Tarkka-ampujapataljoonan kasarmit. Sieltä se v. 1875 siirrettiin Perolle. V. 1864 alkoi toimintansa Viipurin Mekaaninen Versta myöskin Bandholtzin perustamana silloisen Aleksanterinkadun merenpuoliseen päähän, missä sen punatiiliset rakennukset palvelivat vielä meidän päivinä teollisuutta. Yritys siirtyi kapteeni Fr. Thesleffille, joka sitä laajensi ja sai oikeuden sijoittaa sinne valimon, joka aikaisemmin oli toiminut Horttanan kartanossa kunnallisneuvos C. Alfthanin omistamana, mutta paloi siellä. Valimo siirtyi sitten Viipurin Mekaaniselle Verstaalle, joka v. 1868 oli vuokrannut kaupungilta ranta-alueen ja perustanut sinne laivanveistämön. Vv. 1871—75 laajennettiin verstaista niin, että se insinööri G. Törnuddin aikana kasvoi erääksi Suomen suurimmista työllistäen yli 600 henkilöä. V. 1865 rakennettiin siellä ensimmäinen höyrylaiva Milga ja kahtena seuraavana vuonna laivat Kiiski ja Helmi. Kaikkiaan siellä rakennettiin 76 laivaa. Versta lopetettiin v. 1887, mutta seuraavana vuonna sen vuokrasi insinööri E.F. Gallén. Telakkaa suurennettiin ja se sai käyttövoimakseen sähkön. Siellä rakennettiin kaksi 3-potkurista höyrylaivaa. Työläisten luku oli 350.

V. 1862 tapaamme jälleen Bandholtzin uudenlaisen teollisuuden aloittajana. Tällä kertaa se merkitsi ensimmäisen höyrymyllyn rakennusta paikkakunnalle. Samalla vuosikymmenellä perustettiin Yhdysoluttehdas, johon Papulan olutpanimo yhdistettiin. Siihen liitettiin myös Pantsarlahden olut-



*Viipurin mekaaninen verstaas.*

panimo, niin että siitä tuli toiseksi suurin maassamme. Samoihin aikoihin otti eräs osakeyhtiö haltuunsa Havin kynttilä- ja saippuatehtaan, joka sinne oli siirretty Johanneksen pitäjän Kirjolasta, mutta se muutettiin luujauho- ja liimatehtaaksi v. 1879.

Siirryttäköön tämän jälkeen teollisuudesta rakentamiseen ja arkkitehtuuriin. Alettakoon v:sta 1860, jolloin kaupunki pääsi laajentumaan Vallin kaupunginosasta kaakkoon. Silloin todettiin, että v. 1862 tuli kaupungin arkkitehdiksi ammattiinsa hyvin koulutettu, etevä Johan E. Johansson. Se merkitsi uutta aikaa sitenkin, että vanha kaupungintalo puettiin uuteen hyvää makua todistavaan asuun. Hänen suunnittelemanaan nousi ns. Vanha Kansakoulu julkisivuun liittyvine pylväineen Aleksanterinkadun ja Torkkelinpuiston kulmatontille samoin kuin lukuisia puutaloja uusille asutusalueille. Hänen jälkeensä tuli kaupungin arkkitehdiksi Fr. Odenvall v. 1868. Samana vuonna rakennettiin ns. "Yhdyspankki" eli penkere Aleksanterinkadun jatkoksi Salakkalahden pohjukan yli yhdistämään keskikaupunkia jo rakenteilla olevan rautatien asemalle sekä katujakso edelleen rautatien toiselle puolelle muodostettavaa Papulan kaupunginosaa varten. Katuverkko ja korttelit toteutettiin B.O. Nymalmin selväpiirteisen, Patterinmäkeen ja Papulaan ulottuvan asemakaavan mukaan. Nopeimmin tulivat Patterinmäen juurelle suunnitellut pienet tontit rakennetuiksi. Rakentajat kuuluivat työväestöön tai muihin vähävaraisempiin, jotka kauan olivat kaivanneet heidän varallisuutensa edellyttämiä hartiapankin voimin rakennettavia tontteja. Uusi asemakaava ulottui myös ns. Pietarin esikaupungin yli, joka

tarkoitettiin uudelleen regleerattavaksi. Pientontit tulivatkin kaikki 1800-luvun päättyessä rakennetuiksi. Säädettiin myös uusi rakennusjärjestys. Viipurin väkiluku oli vahvassa kasvussa, joten tontit kävivät vilkkaasti kaupaksi.

Nymalmin asemakaavassa oli paloturvallisuus otettu huomioon jakamalla kaupunki 36 m levein, lehtipuurivein istutetuin kaduin lohkoihin. Porin ja Vaasan palot olivat herättäneet asemakaavoittajat taistelemaan tuhoisia kaupunkipaloja vastaan.

Kaupungin kunnallisten rakennusryhmien toteuttajaksi tuli kaupungin arkkitehti Brynolf Blomkvist. Muina arvokkaiden rakennusten suunnittelijoina olivat lääninarkkitehdit Ivar Aminoff, Jac. Ahrenberg ja F. A. Sjöström, uuden suuren kansakoulun suunnittelija, sekä Edv. Dippell, joka rakensi uuden punatiilisen korkean suippotornisen kirkon Torkkelinpuistosta merelle päin suuntautuvaan puistomaisemaan.

Rakennusteollisuudelle avautui uusi työsarka koulujen rakentamiseksi. Olihan Uudenportin kadulla ollut kymnaasi, joka oli kadulle antanut nimensäkin. 1700-luvulla oli saksa ollut kaupungin sivistyneiden kieli, mutta n. 1840-luvulta tuli kilpailijaksi ruotsi ja 1880-luvulle tultaessa suomi. Saksankielinen "Behmin koulu" oli 1850-luvulla rakennettu myöhemmälle Papulan kasarmialueelle, mutta ruotsinkieliset saivat v. 1854 uuden lyseorakennuksen Luostarinkadulle Hovioikeuden ja sen Presidentintalon taakse. Aluksi se oli ollut 2-kerroksinen, mutta koroitettu myöhemmin 3-kerroksiseksi. Ruotsalainen Tyttökoulu sai oman rakennuksensa v. 1885 Katariinan- ja Aleksanterinkadun kulmaan ja venäläiset koulut kohosivat tytöille v. 1884 sekä pojille vv. 1883—85, molemmat venäläisen katedraalin takaiseen, Aleksanterinkadulle ulottuvaan kortteliin. Tulihan siihen samaan kortteliin vielä venäläinen porvarikoulukin. Suurimman kouluryhmän muodostivat kuitenkin suomalaiset koulut: klassillinen lyseo pojille, joka sai rakennuksensa v. 1892, realikoulu v. 1896, tyttökoulu v. 1906, vanha ja uusi suomalainen Yhteiskoulu vv. 1903 ja 1912 sekä kivirakenteiset kansakoulut. Niistä vanhin arkk. Johanssonin hieno klassistinen v. 1868, suuri keskuskansakoulu sen naapurina, arkk. F.A. Sjöströmin suunnittelemana v. 1885, arkk. Blomkvistin Myllymäen aukiolla v. 1901, minne hän myös suuren Paloaseman rakensi, ja arkk. Uotilan kansakoulu Papulassa v. 1914. Blomkvistin töistä ei sovi unohtaa Pakkahuonetta satamassa, joka arvokkaana otti vastaan mereltä Viipuriin saapuneet. He saivat myös nähdä arkkitehti Ullbergin rakentaman upean Maakunta-arkiston Tervaniemen laella. On mahdotonta luetella kaikkia Viipurin arvokkaimpia julkisia rakennuksia, mutta tulkoon tässä vielä mainituksi uusi suuri Sotilassairaala v:lta 1932 Neitsytniemellä, Ullbergin Naistenklinikka Patterinmäellä v. 1937, Alvar Aallon kuuluisa kaupunginkirjasto v. 1935 ja arkk. Ypyän Kauppa- ja Merikoulu Pallokenttien päässä sekä kuuluisan Eliel Saarisen Rautatieasema v. 1913. Ullbergin Taidemuseo ja Piirustuskoulu tuli jo aikaisemmin mainituksi. Arkk. Uotilan uudet sairaalarakennukset eivät myöskään saa unohtua. Kaiken kaikkiaan rakennustekniikasta ei ollut puutetta.

Viipurin tekniikasta vastasi tietenkin teollisuus. 1800-luvun puolivälissä oli siellä sekä olutpanimoita että tupakkatehtaita. Alfhaneilla oli Havilla v.

1845 perustettu oluttehdas. Suurempi perustettiin Repolaan v. 1863, ja siihen yhdistettiin v. 1881 Papulan oluttehdas. Toisella sijalla oli ns. Bavaria panimo, jonka omistivat Tschusoff ja Sapetoff. Heillä oli myös viinanpolttimo. Tupakkatehtaita oli useampia, suurin kauppaneuvos F. Sergejeffillä. Sellaisia omistivat myös Klingenberg, Tichanoff ja Dippell. Tiilitehdas on joka kaupungissa välttämätön. Viipurissa sellainen oli kaakkoisissa esikaupungeissa, missä se antoi nimen koko Tiiliruukille ja jätti jälkeensä savenottokulppia, jotka täyttyivät vedellä. Savea jalostettiin myös Kaakelitehtaassa, paikalla, mihin meidän aikanamme sijoittuivat uuden kaupungin-sairaalaryhmän sisääntulorakennukset. Henkilökunnan lukumäärän mukaan toiseksi tehdaslaitokseksi tuli Valtionrautateiden konepaja. Toinen konepaja, "Viipurin konepaja", sijoittui viimeiseksi Aleksanterinkadun kaakkoissivun merenpuoleiseen päähän. Tuotannon bruttoarvolla mitaten nousivat tupakkatehtaat ensisijalle, seuraavina viina- ja oluttehtaat.

Tässä esitetty lyhyt katsaus Viipurin tekniikkaan osoittaa, ettei Viipuri ollut mikään tekniikan kaupunki. Sen elinvoimana oli ennen kaikkea kauppa ja merenkulku. Turkulainen professori Wexonius-Gyldenstolpe on aikanaan sanonutkin, että Viipuri on kautta aikojen ollut ensisijassa Marsin ja Mercuriuksen pyhäkkö. — Edellinen on aina tuhonnut ja repinyt, jälkimmäinen paikannut ja antanut Viipurille elinvoiman.



Alpo Salmela

## Vuosisadanvaihteen Viipuria lehtori A.K. Sumeliuksen päiväkirjan valossa\*

Meitä entisiä viipurilaisia on viime vuosina suorastaan hemmoteltu monien kotikaupunkiimme liittyvien historiallisten tutkimusten, kuvausten ja muistelmien muodossa, samalla kun maamme yleisistäkin oloista on ilmestynyt järeän luokan tutkimuksia, suurmiesten päiväkirjoja jne. Näin arkistoyhdistyksen vuosijuhlissa meidän on syytä kuitenkin muistaa, ettei kaikkea mielenkiintoista ja jälkipolville säilytettävää ole vielä saatu talteen ja ettei kaikkea jo tallessa olevaakaan ole julkaistu. Eräs tällainen Viipurinkin liittyvä julkaisematon aineisto on lehtori Arthur Konrad Sumeliuksen yksityisarkisto. Se on täällä Helsingissä valtionarkistossa. Se on ollut vuodesta 1958 tutkijain vapaasti käytettävissä, mutta jokseenkin rauhassa se on saanut arkiston makasiinissa levätä.

Lehtori Sumelius suoritti tärkeimmän osan elämäntyötään Viipurissa. Hän oli vv. 1881—90 Viipurin ruotsalaisen tyttökoulun ja vuodesta 1897 aina kuolemaansa saakka 1908 Viipurin suomalaisen reaalilyseon opettajana. Näin ollen ne asiat ja tapahtumat, joista tämä arkisto antaa tietoja tuolta ajalta, liittyvät tavalla tai toisella Viipuriin.

Kokoelma sisältää suuren määrän Sumeliuksen kirjeitä — paitsi vastaanotettuja myös hänen itsensä lähettämien kirjeiden täydellisiä konsepteja — edelleen hänen puheitaan, hänen sanomalehtikirjoituksiaan sekä koulutyöhön liittyviä arvostelukirjoja, joissa on luokkien oppilasluettelot ja oppilaille annetut arvosanat, eikä vain todistusten arvosanat, vaan myös tunnilla osaamisesta kerta kerralla muistiin merkityt numerot. Tärkeimmän osan arkistoa muodostavat kuitenkin päiväkirjat. Niihin lehtori Sumelius merkitsi tunnontarkasti kaikki huomionarvoiset tapahtumat ja tunnelmat päivittäin yli neljän vuosikymmenen ajalta.

Päiväkirjat alkavat eräänlaisina muistivihkoina jo vuodesta 1866, muuttuvat varsinaisiksi päiväkirjoiksi 1871 ja jatkuvat näin aina helmikuuhun 1908. Merkinnät on tehty pieniin vihkoihin, joita on kaikkiaan 717. Kun jokaisessa vihkossa on 48 sivua, on päiväkirjaa yhteensä noin 34.000 sivua. Käsiala on pientä, mutta kohtalaisen hyvin luettavaa, kieli ruotsia. Sanonta on yleensä tiivistä, mutta kuvatessaan omia tunnelmiaan Sumelius antaa kynän luistaa vapaasti, jolloin teksti on suorastaan nautittavaa lukea.

A.K. Sumelius oli lähtöisin hyvästä pappiskodista. Häntä elähdyttivät ylevät kansalliset ja altruistiset, lähimmäisen auttamisen aatteet. Hänellä oli oikeudenmukaisuutta ja täsmällisyyttä vaativa luonne. Mutta kun hän oli menettänyt isänsä jo 5-vuotiaana ja äitinsä 18-vuotiaana, hän joutui vailla

\*Esitelmä Viipurin arkistoyhdistys, Wiborgs arkivförening ry:n 10-vuotisjuhlassa 15.11.1986.

kodin tukea taistelemaan miltei epätoivoisesti alituisia rahahuolia ja elämän viettelyksiä vastaan. Henkilökohtaisen ongelmansa vuoksi hän joutui lopettamaan opetustyönsä Viipurin ruotsalaisessa tyttökoulussa. Lopulta hän kuitenkin voitti itsensä, muutti täydellisesti elintapansa, kantoi pystypäisensä, vaikka sisäistä katkeruutta tuntien menneisyyden taakan harteillaan, perusti oman kodin ja kierrelytään välillä opettajana muualla, sai historian, maantiedon ja suomen kielen lehtorin viran Viipurin suomalaisesta reaalityksestä. Sumeliuksen muistiinpanot hänen sisäisistä taisteluistaan ovat sen laatuksia, että ne eivät voi jättää lukijaa välinpitämättömäksi. Niissä olisi yllin kyllin ainesta psykologiseen tai henkilöhistorialliseen tutkimukseen tai romaaniin. Tässä piirissä emme kuitenkaan tahdo syventyä Sumeliukseen itseensä, koska meitä lähinnä kiinnostaa se, mitä hän on muistiin merkinnyt Viipurista ja viipurilaisista.

Usein sanotaan, että ensi vaikutelma on ratkaiseva. Niistä Sumelius kirjoitti sisarelleen 31.8.1881 näin:

”Klo 7 i.p. saavuin kirjajaan Viipuriin, jossa ennen pitkää havaitsin istuvani suuressa, viihtyisässä huoneessa, jonka ikkunat antoivat Vahtitorinikadulle — Illallisella tutustuin rouva Antelliin. Ehkä erehdyn, mutta minusta näytti, että hänessä oli jonkin verran jäljellä *Smolnan*-neitoa. — Eilen olin käynnillä rouva pormestarinna Emma Peranderin luona, joka näytti sangen ystävälliseltä mutta samalla kertaa tiukalta. Hän vapautti minut sisäänpääsykuulustelusta, josta olin kaikin puolin tyytyväinen.” (E.P. oli ruotsalaisen tyttökoulun johtajatar, kirjoittajan huomautus).

”Lopun päivää käytin tutustuakseni paikkakuntaan. Siihen on jo sen vuoksi syytä, koska Viipurin muodostavat useat niemet ja saarennot ja koska vettä on kaikkialla. Täytyy senvuoksi tunnustaa, että kaupunki sijaitsee luonnonkauniilla paikalla. Rakennustyyli on hyvin vaihteleva alkaen romaniilaistyyliin rakennetusta vanhasta linnasta aina nykyajan vaihteleviin luomuksiin, yksityistaloihin ja palatseihin ym. saakka. Kaksi ihanaa esplanadia, jotka vetävät vertoja jopa Tukholman kuninkaalliselle puutarhalle ja jotka on rakennettu vanhojen linnoitusvallien paikalle, kulkee keskeltä kaupungin halki. — Kaikkialla tapaa venäläisiä, kyltit ovat venäläisiä y.m. Suomen kielellä selviää kuitenkin useimmissa tapauksissa. — Kylpypaikat ovat kurjia, mutta luulen kuitenkin löytäväni sopivan.”

Tämän jälkeen on päiväkirjassa aina siellä täällä pikku tietoja Viipurista ja sen elämästä. Jo ensi päivinä Sumelius tutustui *Mon Repos'hon*, jonka kauneutta hän ylisti. Saamme lukea hänen kävelyretkistään valkeille ja Siikaniemeen, jossa usein järjestettiin kansanjuhla ja ilotulituksia. *Luistinata*, jossa ”musiikki pelasi”, oli jo silloin nuorison suosittu kokoontumipaikka, kuten seuraava päiväkirjakatkelma osoittaa 24.1.1882: ”Lumisadetta pitkän odotuksen perästä. Tytöt koulussa näyttivät tuskastuneilta, sillä he ajattelivat kaunista luistinrataansa, jota ei nyt voitaisi käyttää.” Saamme myös lukea, että *Huusniemi* oli tuohon aikaan hyvin suosittu retkeilykohde ja huvittelupaikka. Yleistä oli myös kokoontua *asemalle* Helsingin iltajunalle ostamaan tuoreet Helsingin lehdet, minkä jälkeen oli tapana jäädä asemaravintolaan juomaan teetä ja keskustelemaan tuttavien kanssa päivän tapahtumista. Nämä keskustelut olivatkin tärkeitä tiedon levittäjiä, koska sanomalehdet sensuurin vuoksi eivät suinkaan kirjoittaneet kaikesta siitä,

mistä sivistyneistö tahtoi silloin saada tietoja.

Sumelius oli myös ahkera *teatterissa kävijä*. Hän oli mukana teatteritalon vihkiäisissä lokak. 7. päivänä 1881, samoin katsomassa 9. p:nä ensimmäisiä esityksiä, jotka olivat "Lea", "Sotavanhuksen joulu" ja "Amalia ystäväme". Päiväkirjassaan hän vain lyhyesti toteaa, ettei hän ensinkään katunut mukana oloaan. Sumelius kertoo, että teatterilla oli Viipurissa aina hyvä yleisömenestys ja että esitykset olivat mainioita.

Päiväkirjassa vilisee sakeana viipurilaisten nimiä, henkilöitä, joita hän tapasi koulutyössään, ruokapaikassa, kadulla, asemalla tai joiden luona hän vieraili tai joiden kanssa hän oli raha-asioissa tekemisissä. Ensimmäisinä Viipuriin tulonsa jälkeen hän mainitsee toimittaja Akseli Antellin, jonka luo hän majoittui, vanhan koulutoverinsa, kirjakauppias Lagerspetzin, asessori Cloubergin. Myös ruotsalaisen lyseon rehtori Relander sekä asessori, sittemmin hovioikeuden presidentti ja senaattori D.W. Åkerman (Voipio) kuuluivat hänen tuttavapiiriinsä heti Viipurissa olonsa alkuaikoina.

Myös tavallisen kansan elämään Sumelius tutustui. Vaikeina alennuksensa kautena, jolloin hänen virkatoverinsa osoittivat hänelle ynseyttä, hän seurusteli alemman virkamiesluokan, kuten lääninhallituksen kanslistien ja rautatievirkamiesten kanssa. Heistä hän antaa varsin sympaattisen kuvan, vaikka häntä häiritsikin heidän henkinen tyhjyytensä. Vuonna 1883 (13.12) hän kirjoitti päiväkirjaansa mm. seuraavat lauseet: "Useimmat heistä eivät tee vapaa-aikoinaan mitään, eivät harrasta lukemista, vaan ryyppäävät, pelaavat ja palvovat Venusta. Kuitenkin ovat monet heistä toverillisia ja lämminsydämisinä, avulialta ja vieraanvaraisina, silloin kun he vaan voivat. Usein olen heidän seurassaan paljon paremmalla mielellä kuin jos olisin virkatovereitteni tai ylempiarvoisten joukossa. Minun on näet vaikea mukautua siihen, että minun pitäisi tehdä visiittejä ja istua illallispyödyssä. Kaikki nämä tilaisuudet ovat yhtä hengettömiä ja täydelleen toinen toisensa kaltaisia niin ulkoa kuin sisältä."

*Karjalaisia naisia* kuvatkoon seuraavat kaksi katkelmaa. Toinen niistä on kirjoitettu kohta Viipuriin tulon jälkeen 5.10. 1881: "Olen ollut kirjavan markkinaelämän katselijana. En tavannut yhtään kaunista maalaistyttöä. Ne naiset, joilla oli yllään kansallispuku, olivat vanhoja ja rumia." — Toinen katkelma taas on muistiin merkitty toukokuussa (16.5.) 1884 Joutsenossa: "Olisi mukava ryhtyä täällä tutkimaan kansatiedettä. Sillä täällä käyttävät vielä vanhat naimisissa olevat naiset *kansallispukuja*, jossa on musta hame ja vyötärö. Tukka kiinnitetään paperipallon ympärille ja niskassa on valkea huntu. Useita sellaisia pukuja näin viime sunnuntaina, kun naiset menivät kirkkoon. Mutta täkäläiset naiset ovat kasvoiltaan sangen rumia. Naiset ovat täällä erittäin siveellisiä, niin että aviottomat lapset ovat harvinaisia. Sellainen kevytmielisyys, joka lienee vallalla esim. Joensuun seuduilla ja muualla Viipurin läänissä, on täysin tuntematonta. Kunnia papistolle!"

Päiväkirja kertoo lyhyesti myös monista *pikku tapahtumista Viipurissa*. Kesällä 1882 Sumelius esim. kutsuttiin uimakoulun päättäjäisjuhlaan promoottoriksi ja juhlaesitelmän pitäjäksi. Vaikka Sumelius ei ollut urheilumies, sai hän kokoon esitelmän "Ruumiinharjoitusten merkityksestä".

Vuonna 1883 olivat *Aleksanteri III:n* kruunajaisjuhlallisuudet. Niistä on

päiväkirjassa seuraavat merkinnät:

27.5.1883. Kruunajaispäivä. Klo 3 iltapäivällä menen V.P.K:n kanssa Siikaniemeen, jossa pidetään kansanjuhlat. Tunnen itseni kauhean väsyneeksi ja hikoilen miltei lakkaamatta. Mutta mitä ei tekisi suuriruhtinansa puolesta!

28.5.1883. Iltapäivällä kävelyllä ollessani katselin, kuinka venäläisille ja suomalaisille sotilaille tarjoiltiin olutta tynnyreistä. Kruunajaisliput liehuvat jatkuvasti.

Pari vuotta myöhemmin valmisteltiin hallitsijan käyntiä:

6.3.1885. Tapasin palokunnan päällikön A. Norringin, joka on kutsunut V.P.K:n koolle sunnuntaiksi. Tulee esille kysymys kunniavartion järjestämisestä Aleksanteri III:lle, kun hän höyrylaivalla tulee Viipuriin ja sitten vaunuissa ajaa Katariinankatua ja Aleksanterinperspektiiviä pitkin rautatie-asemalle matkalla Lappeenrannan harjoitusleirille.

Valtiollista asemaamme kuvaa myös seuraava merkintä:

7.8.1882. Wadénin välityksellä minulle järjestyi tänään tilaisuus nähdä *Viipurin vanha linna* sisältä päin, johon monellakaan viipurilaisella ei ole ollut mahdollisuutta, sillä siinä on monta mutkaa matkassa ennenkuin saa tykistöhallitukselta luvan. Kovinkaan paljon en kyllä päässyt siitä selville, koska mukana ei ollut ketään, joka olisi selostanut.

Kauniin pienen välähdyksen kosmopoliittisen Viipurin oloista antaa seuraava muistiinpano vuodelta 1898:

13.11.1898. Vanha kenraalitar Rödinger, senaattorinrouva Hornborgin äiti, haudattiin, jolloin saksalaisten perheiden ikkunoissa nähtiin kaksi steariinikynttilää jokaisessa; vanha kaunis viipurilaistapa.

Jonkinlaisena yleisarviona Viipurista voitaneen pitää seuraavia merkintöjä vuodelta 1898 sen jälkeen, kun Sumelius oli välillä ollut muualla: 9.11.1898. Heti päivällisen jälkeen työskentelin lujasti 2 tuntia huomisia tunteja varten. — Oli sateista ja tuulista, pimeätä. Mutta miten taivaallista saada asua Viipurissa verrattuna esim. Lahteen, Savonlinnaan, Poriin tai Mikkeliin. Täällä on kaasu, sähkövalo, katuja, esplanadeja, seuraa. Mutta mitä on noissa muissa kaupungeissa. Tosin olisi Helsinki vieläkin elävöittävämpi, mutta vain erinomaisimmat otetaan sinne. — Turku on menettänyt viehätöksensä (Paljon sanottu Sumeliukselta, sillä Turku oli hänen koulukaupunkinsa!). Viipurin pohjalaisilla on juhlat ”Continentalissa”. Mutta eivät ne voine vetää vertoja niille juhlille, joita viipurilaiset viettivät aikoinaan?

On luonnollista, että varsin suuri osa Sumeliuksen päiväkirjamerkinnöistä on omistettu *koulutyölle*. Hän käytti paljon aikaa tuntiensa valmisteluun saadakseen ne oppilaiden kannalta niin mielenkiintoisiksi ja opettavaisiksi kuin suinkin mahdollista. Suuri oli hänen tyytyväisyytensä silloin, kun tunnit menivät hyvin, mutta mieli murheellisena ja itseään huonoksi opettajaksi syytellen hän tarttui kynään epäonnistumisten jälkeen.

Opetustyön tulokset Viipurin ruotsalaisessa tyttökoulussa näyttävät Sumeliuksen kohdalta hyviltä. Joskus häntä tosin moitittiin siitä, että hän antoi liian pitkiä läksyjä ja vaati siten tytöiltä liikaa. Ainakin kerran koulun johtajatar huomautti, että Sumelius esitti liian vapaamielisiä ajatuksia, jotka olivat ristiriidassa oppilaille uskonnotunneilla annetun opetuksen

kanssa. Mutta päiväkirja antaa sen kuvan, että tytöt pitivät Sumeliuksesta ja hän tytöistä:

9.3.1884: Aessori O. Löfgren kertoi, että hän on nähnyt kahden tuuman paksun vihkon, joka sisältää oppilaitteni runoja. Niissä on ylistetty minua ja kerrottu rakkaudesta minuun ja siitä, etten voinut ottaa vastaan kaikkien rakkautta vaan vain — Esterin. Nuo tytöt! Rakastettavia olentoja. Te olette lohtunani kaikissa vastoinkäymisissäni! Eli sanatarkasti:

”De flickorna! Älskliga varelser. I hållen mig  
tröstad för alla motgånger och vedervärdigheter!”

27.9.1884. Ivar Schröderillä oli tänään hyvin hauskaa oppilaitteni kanssa. He olivat saaneet jostakin käsiinsä yhden *visiittikortini* ja tahtoneet kaikki saada sellaisen. Voi noita tyttöjä, kuinka he ovat lapsellisia ja rakastettavia samalla kertaa!

21.2.1885. Kun klo 11 a.p. tulin kouluun, oli suuri joukko IV luokan oppilaita priimuksen Hilma Korven johdolla minua vastassa opettajainhuoneen ovella. He pyysivät minulta anteeksi torstaista käyttäytymistään. Yllätyin täydellisesti ja sanoin: ”Ei se mitään; minä lienen myös suotta kiihtynyt”; minkä jälkeen he iloisina ja onnellisina menivät taas luokkaansa. Tunsin itseni niin liikuttuneeksi, että kyöneleet pusertuivat hiljaa silmiini, sillä niin tahdikkaasti ja hienotunteisesti nuo nuoret reippaat tytöt toimivat. Kuinka voin unohtaa kiltit oppilaani, jotka rakkaudellaan ovat muodostuneet ainoaksi lohdutuksekseni vastoinkäymisissäni.

Melkoisesti toisenlaista oli poikien opettaminen Viipurin suomalaisessa reaalityseossa. Tässä koulussa Sumelius opetti paitsi pääainettaan historiaa myös suomen kieltä. Sen opetus suomenkielisessä koulussa oli hänelle, ruotsinkielisissä piireissä kasvaneelle, alituisen harmin aiheena. Vuonna 1898 hän kirjoittaa:

26.10.1898. Koulussa minun täytyi olla ankarana VI, osittain myös VII luokalle suomen tunneilla, joita en voi tehdä kyllin opettavaisiksi ja mielenkiintoisiksi. Ei ole helppoa opettaa *karjalaisille* Kalevalaa, kun ei ole ollut missään kosketuksessa kansaan ja runonlaulajiin.

Näin Sumelius kirjoitti, vaikka hän suomen opetuksessaan oli erityisesti kiinnostunut Kalevalasta. Eniten hän pelkäsi suomen kielioppia, jota hän ei omien sanojensa mukaan hallinnut. Oppilaatkin tunsivat Sumeliuksen heikkoudet ja yrittivät vähän väliä saada hänet kiinni vääristä korjauksista. Eniten Sumeliusta kuitenkin ärsytti se, että koulun rehtorikin sensuroi Sumeliuksen oppilaiden vihkoja ja osoitti niissä korjaamattomia virheitä.

Kurinpito poikakoulussa aiheutti jatkuvia ongelmia. Päiväkirja sisältää päivästä toiseen merkintöjä epämiellyttävistä tilanteista, kun poikia piti rangaista meluamisesta, lunttauksesta, opettajien kiusaamisesta, haulien heittelemisestä ja monesta muusta. Vuonna 1898 tuli ilmi suuri juopotteluja tappelujuttu, jossa annettiin ankaria rangaistuksia. Kostoksi eräässä asiassa annetuista rangaistuksista oppilaat olivat jutun ilmiantaneen naisopettajan kotioveen naulanneet värssyjä, jossa lueteltiin kaikki hänen naiselliset heikkoutensa. Ja monia muita kolttosia, useimmat tosin varsin viatonta laatua, Sumelius merkitsi muistiin niinkuin tämänkin:

1.12.1898: S. Komi sai seisoa, koska hän leikkasi kynsiään. *L. Relanderille* annoin yhden tunnin (jälki-istuntoa) nauramisesta tunnilla. — Eipä

aavistanut Sumelius, että hän siinä rankaisi itsenäisen Suomen tulevaa presidenttiä.

Tiukkuudestaan huolimatta Sumelius kuitenkin tahtoi poikien parasta. 27.2.1905 hän kirjoitti mm: VIII luokka lopettaa tänään työn klo 3 i.p. ja heillä on penkinpainajaiset Säiniöllä. Nämä kuusi oppilasta ovat olleet todella mallioppilaita. Toivottavasti heille käy hyvin.

Sumelius seurasi oppilaittensa vaiheita myös koulunkäynnin päättymisen jälkeen. Silloin kun joku heistä saavutti elämässään menestystä, Sumelius merkitsi sen muistiin ja usein vielä huomautti, että kysymyksessä oli hänen entinen oppilaansa. Niinpä näemme 23.5.1906 kohdalla päiväkirjassa merkinnän: Ylioppilas Toivo *Valtavuo* on saanut 500 markan palkinnon pro gradu-kirjoituksestaan.

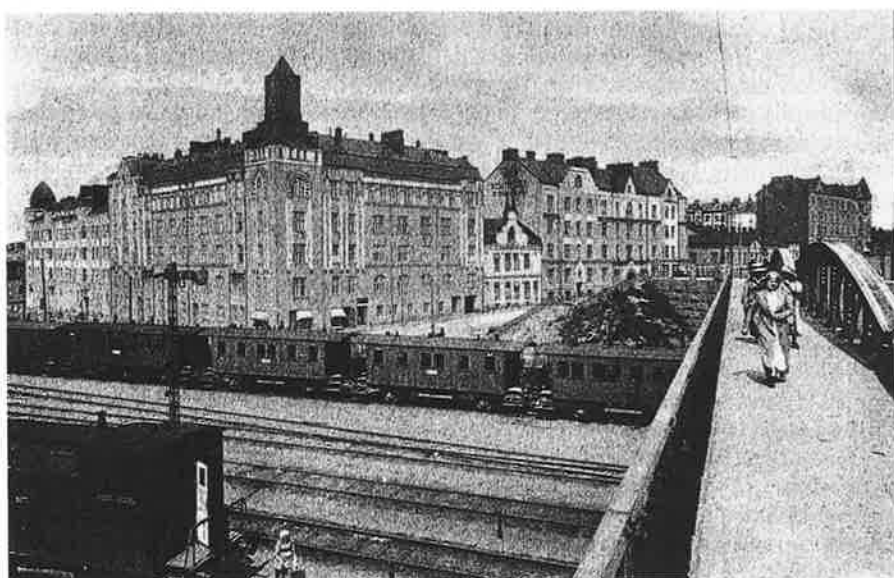
Näin olemmekin tulleet miltei nykyaikaan. Toivo Valtavuonhan suurin osa meistä muistaa opettajanamme, alias ”Mämminä”, ja Viipurin kaupunginvaltuuston viimeisenä puheenjohtajana sekä Viipurin asioiden tutkijana ja selvittäjänä senkin jälkeen. — Lehtori Sumelius puolestaan on antanut verrattoman lahjan tutkimukselle merkitsemällä tunnontarkasti muistiin tekonsa ja tunteensa värikkään elämänsä ajalta ja huolehtimalla sen kaiken säilymisestä myös tulevien polvien käyttöön.

Urpo Loukamo

## Viipurin Papula ja papulalaiset

### Papula

Jos kuljit pitkin keltaisten matalien puutalojen reunustamaa Eliaankatua, ohi mäenkumpareelle vuonna 1796 rakennetun vihreäkattoisen kreikkalais-katolisen Eliaankirkon tai tulit Rautatieasemalta Rautatienkatua ylös tai Pesosen talon suunnalta Äyräpäänkatua pitkin ja aikomuksesi oli jatkaa matkaa Papulaan tai sen takana olevalle laajalle maaseudulle, oli sinun ylitettävä Papulan rautakaarinen silta. Se muodosti tämän kaupunginosan eteläisen rajan. Sen yli kulkiessasi saatoit saada vastaasi nokisen savupilven, sillä silta oli rakennettu ylittämään Viipurin ratapihaa ja Kannakselle sekä Raja-Karjalaan johtavia rautateitä ja kaikki veturit olivat silloin höyryvetureita. Heti kun sillan puupinta loppui, alkoi leveä, alaspäin viettävä mukulakivikatu, Papulankatu, jonka molemmin puolin sijaitsivat tämän kaupunginosan edustavimmat rakennukset. Sillan korvassa, siinä missä Ala-Papulaan ja Loikkaseen eli Karjalan kaupunginosaan vievä "Loikkasen tie" alkoi, oli nelikerroksinen, punaisista tiilistä rakennettu rautatieläisten asuintalo "Kettula". Vasemmalla taasen kohosivat viisikerroksiset Kipinä-, Sampo- ja Forsten nimiset osaketalot Kirkkosaarenkadun ja Kauppaopistol-



*Näkymä Papulan rautatiesillalta.*



*Papulankatua, oikealla ortodoksinen sotilaskirkko, myöhemmin muutettu NMKY:n toimitaloksi.*

le johtavan Upseerinkadun varrella, joka Saimaankadun nimisenä päättyi matalalahtiseen Pentinrantaan. Sotilaallisia olivat nimeltään seuraavatkin vasemmalle johtavat poikkikadut. Oli lyhyt Majurinkatu sekä kansakoululle ja Wolffin puistoon vievä Tarkka-ampujankatu, mutta eipä ihmekään, sillä sijaitsihan Papulankadun oikealla puolella laaja Karjalan Kaartin kasarmi-alue, jonka edustalla oli pieni kaunis puistikko "Humoreskikioskeineen". Kioski oli saanut nimensä myöhemmin Ameriikkaan matkustaneesta huumorintajuisesta omistajastaan. Yötä päivää vartiosotamiehen valvonnassa olevan kasarminportin vieressä sijaitsi monien hyvien harrastusten koti, korkeatorninen NMKY:n talo. Sen päätehtävänä oli vetää nuoriso pois kadulta parempien harrastusten piiriin. Puinen rakennus oli alunperin rakennettu ensimmäisen maailmansodan aikana venäläiseksi varuskuntakirkoksi.

Mutta ennenkuin ehdit näinkään pitkälle, olit havainnut rautatieaseman puolella sijaitsevan kylpylaitoksen ja saunan kyltin sekä Vesi- ja Limonaa-ditehtaan vaatimattoman kilven; tämän nuorisoa kiehtovan teollisuuslaitoksen omisti aikoinaan akateemikko Tauno Nurmela eno Matti Kotonen. Aivan Upseerinkadun ja Papulankadun kulmassa olivat Osuusliike Torkkelin myymälä, Keron leipomo ja toisella puolella katutasoa alempana Laalon maitokauppa. Ratapihan liepeillä kilpaili Torkkelin kanssa Piirosen sekatarvakauppa. Papulankatua jälleen ylös noustessasi tutustuit ensiksi monipuoliseen Saksan paperi- ja lyhyttavaramyymälän akkunaan, sitten Ervingin kahvikaupan suuriin kahvimyllyn pyöriin (sen tilalle tuli 30-luvun loppupuolella Montosen hedelmäkauppa), kunnes kadun korkeimmalla kohdalla tuli vastaasi oikea kauppahuoneiden paljous: Tynkkysen liha- ja sekatarvakauppa.





*Nykyäänkin pystyssä oleva talo Majurin-  
kadulla.*



*Papulaa, vasemmalla kansakoulu.*



*Papulan näkötorni "Pilipuu".*

kauppa, Viipurin osuusliikkeen saman alan myymälät lisättynä maitokaupalla, Käpin suutarinverstas, Sotilaspukimo, Granbergin kiosk, Bisin talouskauppa ja Staufferin maitomyymälä sekä viimeisinä vuosina Sotilaspukimon paikalla kahvila-ruokala Majakka. Kun näin pitkälle ehdit, olitkin saapunut kuuluisien "Tilaus" -savukkeiden ja "Bismarck"-sikareiden kotiovelle, Sergejeffin tupakkatehtaan portille. Samalla tontilla oli vuosisadan alussa myös oluttehdas sekä kynttilävalimo. Katu laskeutui sitten Gustafsonin kioskin ja Bensini-aseman välistä Suomenvedenpohjan matalan, mutaisen ja kapean Papulan lahden ylittävälle sillalle, jolla varhain aamuisin tapasi maalaisia maito- ja perunakuormineen matkalla tarjoamaan Karjalan pääkaupungin rouville maalaistuotteita. Sillan takana oli rakastuneitten parien lemmenlehto, Papulan puisto urheilukenttineen, vesitorneineen, korkeine mäkinen ja mäellä "Pilipuu", omalaatuinen, teräsrunkoinen, kirjakauppias Victor Hovingin aloitteesta vuonna 1906 rakennettu näkötorni. Mäen alla vasemmalle kääntyttyään ja Kaksoiskioskin, poliisikamarin, Sunan kaupan ja vappujuhlien pitopaikan Huvikallion ohitettuaan haarautui tie, toisen haaran johtaessa Saimaan kanavalle ja toisen Imatralle, Tammissuolle, Taliin sekä edelleen itään päin.

Mutta siihen ei Papula suinkaan päättynyt. Edellä selostettu oli vain tämän kauniin kaupunginosan valtaväylän ympäristöä. Oli muun muassa vihannat rannat saarineen. Oli Myllysaari hedelmä- ja kukkaviljelyksineen ja puutarhakouluineen sekä jatkona toinen pienempi saari, jossa sijaitsi eläinlääkäri Bruunin huvila. Pohjoista rantaviivaa edelleen kuljettaessa tuli seuraavana Burjamin huvilan, sittemmin kauppakoulun kaunis puistikko, jo mainittu Pentinranta, jossa sijaitsivat Kusakoffin romu- ja lumpputiikkeen

Viiborg - Wilpuri

Utsigt från Papula berg - Näkåla Papulan vuorella.



Papulaa näkötornilta katsottuna.

varastot ja sitten tuli Wolffin puisto, satakielien konserttisali ja lukuisten intiaanileikkien ja seikkailujen satuviidakko. Tämän puiston porteilla olevat ”Pääsy kielletty” -julisteet eivät aiheuttaneet sanottavampaa hämminkiä, vaan papulalainen nuoriso käytti aluetta kaikkiin moninaisiin harrastuksiinsa, joita vain vihreintä varhaisuuttaan viettävällä joukolla voi olla. Vanhempien ihmisten kertoman mukaan olivat tämän alueen joskus omistaneet ja sen ympärille kiviaidan rakennuttaneet T. ja H. Milck, joilta konsuli Eugen Wolff sittemmin osti puiston, mutta ei liene koskaan asettunut sinne asumaan. Puistossa oli useita puisia asuinrakennuksia ja huviloita, joista edustavin oli palanut vuonna 1918.

Rantaviivaa päivänsäntien suuntaan jatkaessamme on seuraava mainittava paikka Milkin ranta ja Milkin saari. Nämä kaupungin omistukseen ensimmäisen maailmansodan jälkeen siirtyneet alueet toimivat jo 20-luvulla yleisenä uimapaikkana ja venerantana. Järjestystä siellä valvoi yli 80-vuotias persoonallisuus, Helena Grönroos. Hänen porvarillista nimeään ei monikaan muistanut, sillä kaikki kutsuivat häntä vain ”Tantaksi”. Milkin saaren vieressä oli toinenkin pienempi saari, ”Mummosaari”, jota yleisesti kutsuttiin ”Pirtusaareksi”, syystä, että se jossain vaiheessa oli ollut sprin salakuljettajien etappina. Saaressa oli pieni tornihuvila, joka aikoinaan oli Staufferin suvun omistuksessa. Milkin rannassa oli myös niin sanottu varakkaiden vanhainkoti ”De Gamlas Hem”. Milkin rannan hallitsevin rakennus oli kuitenkin suuri, mutta pahasti ränsistynyt Milkin huvila.

Mutta ei sovi unohtaa Papulan itäisiä osia. Siellä hieman kauempana keskustasta oli kunnalliskoti ja houruinhuone ja Ala-Papulassa paikkakunnan häpeäpilkku, kolkko, korkeamuurinen, ristikkoikkunainen lääninvankila, jonka liepeillä sijaitsi tunkio, kaupungin kaatopaikka ja Papulan poikien tutkimusretkien aina yllättäviä löytöjä tarjoava kohde. Tähänkään eivät Papulan erikoisuudet loppuneet. Olihan Papulan mäelle rakennettu maassamme sellainenkin harvinaisuus kuin bobsleigh-kelkkamäki, vauhdin hurman ja talvisen ilonpidon paratiisi Suksimäentien päässä ja tietysti suksimäki, oikea hyppymäki, josta tiekin sai nimensä. Suksimäentiellä oli muuten vuosisadan vaihteessa tulitikkutehdas. Huusniemen puistossa, joka oli sen verran kaukana, että sen Papulaan kuuluminen on melkein kyseenalaista, oli tennis- ja golfkentät, soittolava ja ravintola. Siinä läheisyydessä sijaitsi myös Markovillan taistelukoulu, entinen venäläinen pappisseminaari, pääsisäänkäytävää koristavine kenttätukkeineen sekä sen vieressä vanha, lastenkodiksi muutettu, pienoinen munkkiluostari. Saman tien varrella oli vielä lukuisten kauhukuvausten kohde ”kummitustalo”. Tämän kaksikerroksisen puutalon omisti aikoinaan joku Tolstoi, jonka jäljeltä se oli vuosikausia autiona, ikkunat laudoitettuina; tämä ja suhteellisen yksinäinen sijainti, vaikkakin aivan tien vieressä, saivat mielikuvituksen liikkeelle ja asettivat kummituksen hylättyyn rakennukseen. Melkein vastapäätä tien toisella puolella oli armeijan ampumarata.

Tästä esittelystä, johon on lisättävä vielä mm. sellaiset muistorikkaat ja idylliset ravintolat kuin Rantaravintola, entinen Keltainen paviljonki, Turistiravintola, Papulanpaviljonki ja Alppila, kaikki vesisillan tuntumassa, saa hämärän, hyvin hämärän kuvan siitä pienestä, rauhallisesta ja sopuisaa elämää viettäneestä yhdyskunnasta, jolle munkkiveljet jo satoja vuosia



*Papulan paviljonki.*

takaperin laatimissaan kartoissa antoivat nimen Papula. Eräiden selitysten mukaan nimi juontaa alkunsa latinankielestä, jossa papula tarkoittaa mäennyppylää ja kieltäähän ei saata, etteikö Papulan mäki olisi ollut tämän luonnonkauniin kaupunginosan keskeisimpiä ja tunnetuimpia paikkoja. Toisen selityksen mukaan nimi periytyy Papusen tilasta. Alueella asui aikoinaan jo 1500-luvulla useita Papunen ja Papula -nimisiä henkilöitä.

Tällaiselta Papula siis näytti vuosisadan alussa 20- ja 30-luvuilla. 1800-luvun lopulla oli maisema vallan toinen, melkein pä pelkkää puistoa ja huvila-aluetta. Maat olivat lähinnä saksalaisten sukujen omistuksessa, joista mainittakoon pietarilainen kirjapainonjohtaja Lindwall ja hänen vävynsä H. Schwarz, veljekset Theodor ja Johannes Mielck (Milkinranta, Milkin mäki, Milkin mylly) sekä pankinjohtaja Wilhelm Burjam (Burjamin huvila ja -puisto, sittemmin Kauppaopisto ja Burjamin ranta, jonne liikennöi höyryvene, sittemmin Pentinranta). Hieman myöhemmin, vuosisadan vaihteessa, ilmestyi Papulaan Newski Stearin AB:n kynttilä- ja saippuatehdas sekä oluttehdas, jonka vastapäätä ennen kasarmien rakentamista sijaitsi saksalainen Behmin koulu. Papulan Vesitehtaan (virvoitusjuomatehtaan) perustivat alunperin saksalaiset Josef Forster, Johannes Hintz ja Richard Oetzmänn, joilla oli samalla tontilla myös kotelo- ja kirjekuoritehdas. — Mutta se oli silloin joskus, aikana, johon meikäläisen muisti ei ylety.

Tässä ympäristössä kasvoi ja varttui ensimmäisen maailmansodan aikana ja sen päätyttyä maailmaan ilmestynyt nuoriso, joka parikymmentä vuotta sodan jälkeen näki kotiensa tuhoutuvan ja palavan toisessa sodassa, menettipä se koko kotiseutunsa ja osa siitä itsestäänkin jäi sodan jalkoihin,

sodan, joka rakensi ylitsepääsemättömän muurin, rautaesiripun Papulan ja nyt ympäri Suomea hajallaan olevien Papulan asukkaiden välille.

### **Papulalaiset**

Keskiluokka on yleensä hyvin epämääräinen käsite. Muuan ruotsalainen kirjailija on sanonut jotain sellaista, että keskiluokkaan kuuluvat ne, joilla on piano ja sivistystä, ne joilla on piano, mutta ei sivistystä ja ne, joilla on sivistystä, mutta ei pianoa sekä ne, joilla ei ole pianoa eikä sivistystä. Kun sanomme papulalaisia eläjiä keskiluokaksi tarkoitamme suurin piirtein samaa. Onhan aivan kunkin oma asia lukeutua keskiluokkaan. Papulalaiset, jos jätämme pois harvat huiput ylä- ja alapäästä, pitivät itseään keskiluokkana. Papulalaisia oli n. 3500. Perheen huoltajat olivat yleensä vakinaisessa työssä olevia pieneläjiä, rautatieläisiä, postilaisia, sotilashenkilöitä, vankilavirkailijoita, opettajia, pienyrittäjiä ja tietysti ammattityömiehiä. Vaikka vuoden 1918 tapahtumat olivatkin jättäneet moniin perheisiin katkeria muistoja, niin sulassa sovussa tuntuivat elävän silti suojeluskuntalaiset, entiset punakaartilaiset, kokoomuslaiset, edistysmieliset ja sosialistit. Jos riitaa syntyi, ei se yleensä johtunut politiikasta. Se sai alkunsa tavallisesti lasten leikeistä ja tappeluista muodostuen joskus äitien väliseksi toraksi ja viimeksi — tosin aniharvoin ja vain pakottavissa tilanteissa — säteili sanaharkka isiinkin. Tällaisen kahinan jälkeen saattoi mennä viikko pari niin, ettei ohi kuljettaessa sanottu päivää, mutta sitten jää suli, kauna unohtui ja asiat palasivat normaaleille raiteilleen.

Vaimot eivät olleet yleensä toimessa, vaan hoitivat kotejaan. Heistä muodostivat valtaosan suurimman ammattiryhmän, rautatieläisten, vaimot elikkä "valtiontalon akat", kuten sivulliset heitä pelkistetysti nimittivät, koska rautatieläiset asuivat pääasiallisesti suurissa valtion vuokrakasarmeissa. He olivat omalaatuinen kokoelma vaimoihmisiä ympäri maata, eri ikäisiä, herrasväelle haiskahtavia ja tyypillisiä työmiehen vaimoja. Eri puolilta maata, koska rautatieläiskunta on liikkuvaa ja siirtyvää sen mukaan, mihin milloinkin saa palkkaluokkaa tai kahta korkeamman nimityksen. Eri ikäisiä, koska joukossa oli jo pian eläkkeelle lähteviä ja rautatiellä vasta ensiaskeliaan ottavien vaimoja. Herrasväelle haiskahtaminen taasen saattoi johtua syntyperästä tai miehen virka-asemasta. Kirjurin vaimo oli jo melkein rouva ja muutenkin eri luokkaa kuin asemamiehen. Vaimon ei passannut olla ansiotyössä, sillä miehen työ oli pääasia ja se oli useinkin epäsäännöllistä vuorotyötä, joka vaati huoltoapua kodin piiristä. Vaimojen päätehtävänä olikin huolehtia miehestään ja melkein poikkeuksetta suuresta lapsilaumastaan. 6—9-lapsiset perheet eivät olleet harvinaisia. Ja hyvin he huolehtivatkin. Tekivät ruokaa ja valmistivat eväitä, paikkasivat ja parsivat, siivosivat, pölyttivät ja pesivät, kävivät marjassa ja sienessä, pilkkoivatpa halotkin, kun perheenpään oli saatava levätä yövuoron jälkeen tai ennen sitä. He venyttivät rautatieläisen pienen palkan ihmeellisesti kuukauden joka päivälle niin, että kovin suurta puutetta ei juuri ollut. Lapsetkin olivat siististi puettuja ja hyvin ruokitun näköisiä. — Rautatieläisillä oli eräs etu, luontaisetu, jota muilla ei ollut ja joka lienee aiheuttanut hieman kademieltä toisten keskuudessa. He saivat vapaalippuja juniin ja

voivat näin ollen matkustaa melkeinpä rajoituksetta. — Tämä etu jakoi rautatieläiset kahteen kastiin, niihin, jotka saivat lippunsa toiseen luokkaan ja niihin, jotka matkustivat kolmannessa luokassa. Vapaa-lippuoikeutta ehkä usein liioiteltiin, sillä matkustamisesta oli muitakin kustannuksia kuin matkaliput, eivätkä rautatieläiset matkustelleet sen enempää kuin muutkaan, mutta kieltämättä se asetti heidät hieman erikoisasemaan.

Papulalaiset eivät omistaneet huviloita tai kesämökkejä, ei autoja, ei moottoriveneitä, eivätkä tehneet ulkomaanmatkoja — eivätkä ne olleet silloin muotiakaan. Joka kodissa ei ollut edes radiota, puhelimesta puhumattakaan, mutta ei niitä siihen aikaan ollut niin runsaasti tosi herrasväelläkään. Oli kuitenkin siisti kyökin ja kamarin tai kyökin ja kaksi kamaria käsittävä hyyryasunto, joillakin ahkeran yrittämisen ja säästämisen tuloksena jopa oma pieni osake.

Kaupoissa asioitiin useissa tapauksissa vastakirjoilla ja kuukauden ensimmäisenä, jolloin oli tilipäivä, maksettiin koko kuukauden syömiset ja juomiset. Poikkeuksiakin oli, mutta ne vahvistivat vain sääntöä. Sunnuntaina pantiin päälle pyhävaatteet ja kokoonnuttiin kulmille tarinoimaan tai jos oli kesä, soudettiin saareen lepopäivää viettämään. Papula oli melkein joka puolelta vesien ympäröimä, saaria oli lukuisasti ja melkein jokainen perhe oli hankkinut itselleen oman soutuveneen. Elettiin rauhallista omaa elämää vaatimattomasti ja tuskinpa kukaan olisi enempää osannut kaivatakaan, ellei Papulassa olisi ollut myös eräitä ”suureläjiä”, jotka muistuttivat kapitalismin olemassaolosta. Tästä johtuen huomattiin myös omat puutteet, mutta kateus ei koskaan puhjennut täydelleen kukkaansa, sillä enemmistön elintaso oli sama. Oli niin paljon muuta elämälle väriä ja sisältöä antavaa. Ei eristäydytty puolin eikä toisin. Kun pieneläjät olivat enemmistönä, eivät varallisuuserot vaikuttaneet niin räikeiltä. Eniten torahenkeä ilmeni jo mainituissa rautatieläisten asuntokasarmeissa, joissa kaikki tunsivat toisensa, jakoivat pyykki- ja leipätupavuoronsa, jopa ”puuseensäkin” naapurin kanssa. Näitä rautatieläiskasarmeja oli useita, sillä aseman ja ratapihan läheisyydestä johtuen Papulassa asui paljon rautatiekirjureita, veturinkuljettajia ja -lämmittäjiä, konduktöörejä, junamiehiä ja asemamiehiä. Olihan Viipuri Suomen suurin risteysasema ja rautatiekeskus.

Viipuri oli kosmopoliittinen kaupunki ja niinpä Papulassakin asusti myös ruotsalaisia, venäläisiä ja jäänteinä joku saksalainenkin. Viipurin saksalaiset ja useimmat ruotsalaisetkin suvut olivat yleensä jo niin suomalaistuneita, että heidän olemassaoloon tuskin huomasi muuten kuin nimestä ja siitakin monet luopuivat vuosien 1906 ja 1935 suurissa nimensuomennoksissa. Venäläiset emigrantit sensijaan olivat tulleet vasta vallankumouksen jälkeen ja erottuivat selvästi katukuvasta. Heillä oli omat ruokansa, koulunsa ja kirkkonsa, oma rouvasväenyhdistyksensä ja ennen kaikkea selvimpänä tuntomerkkinä oma kielensä.

Papulalaisessa arkielämässä oli erikoispiirteitä kuten joka paikassa. Sotaväki, Karjalan Kaarti kasarmeineen, soittokuntineen, vartiokojuineen, paraateineen, manöövereineen, harmaine pukuineen, rautakorkosaappaineen ja marssilauluineen esiintyi muodossa tai toisessa kaikkialla. Oli kerjäläiset, jotka tunnettiin ja tiedettiin, oli suosikkikukkauppiaat, veitsenteroittajat, kahvipannuntinaajat, posetiivarit marakatteineen ja papukai-

joineen, tutut nokikolarit, kiertävät mustalaiset ja jopa sellainenkin erikaisuus kuin vanha, laiha ja kalpea verikauppiasmummo, joka läkkikannulla nouti verta Tammissuon teurastamolta ja kaupitteli sitä edelleen.

Moni perhe sai maitonsa suoraan maaseudulta aamulla ovensa taakse ja päivällä ilmestyivät savipotti-, peruna- ja olkikuormat pihoilte vilkkaaseen karjalaiseen kaupantekoon, johon osana liittyi melkein aina myös tinkiminen.

Silloin tällöin sattui Papulassa jotain kauheaaakin: joku teki itsemurhan, hukkui kalamatkalla, sai aviottoman lapsen tai tappeli juovuspäissään. Mutta näinhän tapahtuu kaikkina aikoina kaikkialla. Papulassa, missä melkein jokainen tunsi toisensa, tällaiset tapahtumat olivat kuitenkin kauan puheenaiheena, vaikka saattoi olla niin, ettei edes paikkakunnan valtaalehti Karjala kertonut asiasta mitään.

Elämä kulki rataansa nousuineen ja laskuineen. Lapset syntyivät ja kasvoivat, kävivät koulua, pääsivät ripille ja monet ylioppilaiksikin. Työmiehen pojista tuli virkamiehiä ja upseereita. Mentiin kihloihin, solmittiin avioliittoja. Vanhukset kuolivat, joku nuorempikin, mutta elämä jatkui, jatkui aina talvisotaan saakka. Syksyllä 1939 katosivat Papulan pojat rajoille asevelvollisina, reserviläisinä, nuorimmat vapaaehtoisina. Hieman sen jälkeen lähtivät äidit, vaimot ja siskot evakkoon. Papula tyhjeni, sortui ja paloi. Jäljelle jäivät vain muistot, joita ne, jotka sotaretkeltään palasivat jäljelle jääneeseen Suomeen, ovat yrittäneet vaalia.

Helsingissä on toiminut jo yli 30 vuotta Papulan Pojat -niminen yhdistys, jonka jäsenet kokoontuvat kerran vuodessa kaukana lapsuuden kodistaan ja nuoruuden leikkikenttöiltä muistelevaan menneitä, ilmestyyppä heillä oma äänenkannattajansakin "Pilipuun uutiset". Tähän yhdistykseen pääsevät jäseniksi myös tytöt, vaikkakin nimi on kovin maskuliininen.







LENNART PETERSON

11.11.1877—1.3.1938

*Lääkäri, hieno kulttuurihenkilö, joka lämpimällä hymyllään hallitsi taloaan ja lohdutti kärsiviä potilaitaan.*

Otto-I. Meurman

## Lääket. ja kirurgian tri Lennart Peterson sekä hänen sukunsa\*

Lienee melkein ainutlaatuista, että miesväki kutsui jotakin jäsentään "herttaiseksi." Näin kuitenkin tapahtui Viipurissa ylilääkäri Lennart Petersonin kohdalla, eikä aiheetta. Hän oli todella herttainen, ja aina altis, vaikkapa yöllä, saapumaan perheeseen, jossa lapsi tai muu perheenjäsen sairasti omaisten ollessa huolestuneita. Hän oli perhelääkäri, jonka puoleen käännuttiin, ja varmaankin hän muisti potilaan aikaisemmat sairaus- tai kehitysvaiheet. Hän oli ihanteellinen "lähimmäinen".

Lennart Peterson kuului vanhaan pietarsaarelaiseen merenkulkijasukuun. Hänen isoisänsä *Petter Niklas Pettersson* (s. 1807, k. 1842) oli kauppalaivan kapteeni avioliitossa Maria Lovisa Berguddin (s. 1814, k. 1892) kanssa. Petter Niklaksen elämä katkesi yllättävästi. Hän kuoli eräällä merimatkaltaan ja haudattiin mereen Tanskan rannikon ulkopuolella.

Petter Niklaksella oli lapsia, joista kolme kasvoi täysi-ikäisiksi. Nuorin heistä *Frans Gustaf* (s. 24.12.1842, k. 15.12.1907) ei koskaan nähnyt isäänsä.

Frans läpikävi Pietarsaaren koulun. Kun hänen äitinsä eli köyhissä olosuhteissa, täytyi pojankin koettaa ansaita jotakin. Niinpä Frans 12-vuotiaana ansaitsi rahaa kantamalla lankkuja satamassa, mistä hän sai kaksi ruplaa kuukaudessa. 13 vuoden ikäisenä hän palveli kajuuttavahtina parkkilaiva *Glorialla*. Hänen ensi matkansa suuntautui Cadiziin.

Palattuaan kotiin Pietarsaareen joutui Frans konstaapeliksi *Glorialle*. Arvoasteikko oli: kapteeni, perämies, konstaapeli, kirvesmies, matruusi, alimatrui, jungmanni, kokki ja kajuuttavahti. Alle 21-vuotiaana suoritti Frans Vaasan merenkulkukoulussa kaksi tutkintoa: perämiehen tutkinnon 28.4.1863 ja laivurintutkinnon 10.6.1863. Se oikeutti hänet purjehtimaan laivurina "pidemmilläkin matkoilla".

Frans purjehti sitten perämiehenä parkkilaiva *Rapidella* v. 1866. Mutta kun laivan kapteeni samana vuonna sairastui, jäi purjehduksen vastuu kokonaan Fransin niskoille ja hänestä tuli *Rapidin* kapteeni.

Laiva oli vienyt Pietarsaaresta Hulliin lankkukuorman ja sitten vienyt hiiliä *Shielsistä* Genovaan ja maissia *Romaniasta* Falmouthiin ja vielä kivihiihtä Lontoosta Rangooniin. Paluumatkalla se oli tuonut riisiä *Bremeniin* ja hiiliä *Cardiffistä* Havannaan. Sitten sieltä sokeria Falmouthiin ja hiiliä *Aleksandriaan*. V. 1868 vietiin puulasti Pietarsaaresta Hulliin, sieltä hiiliä ja koksia *Bombayhin* ja riisiä *Rangoonista* Falmouthiin. Edelleen

\* Tämän elämäkerran julkaiseminen on käynyt mahdolliseksi ainoastaan siten, että T:ri Lennart Petersonin tytär, fil.maisteri Inga Stenbäck on antanut käytettäväksi oheisen aineiston, joka tässä on käännetty suomen kielelle. Hänelle lankeaa siis meidän entisten viipurilaisten sydänlämmiin kiitoksemme siitä, että näin voimme tallentaa jälkipolville kullannarvoisia muistelmia meiltä riistetyin kulttuurikaupungin Viipurin elämästä.



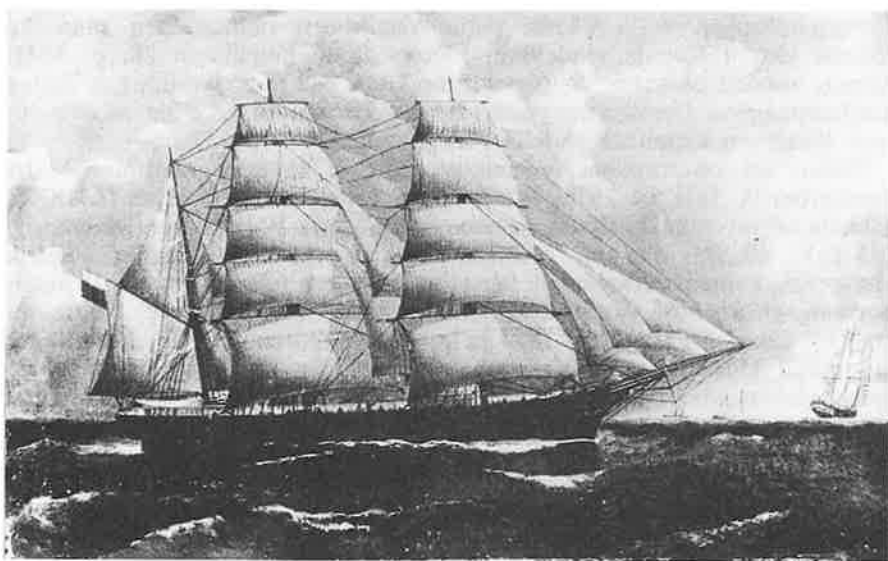
*Merikapteeni Frans Gustaf Peterson*  
1842—1907.



*Mathilda Peterson o.s. Sandström*  
1848—1927.

viljaa Kalkuttasta Marseilleen, josta sementtiä, tiiliä, kaakelia ja n. 70 matkustajaa Buenos Airekseen, pohjalastissa Jaavaan. Sitten Bataviasta ja Padangista kahvia, tinaa ja mausteita New Yorkiin, mistä petroolitynnnyreitä Triestiin, tyhjänä Trapaniin ja suolalastissa Tukholmaan. Sieltä saatiin 100 tynnyriä kalkkia, 10 puutarhapenkkiä laivan isännälle Malmin kauppahuoneelle Pietarsaaressa.

Frans oli jo kasvanut täydeksi mieheksi, joten elämänkumppanin kaipuu oli saanut sijan hänen sydämessään. Uudessakaarlepyyssä hän oli aikaisemmin juhannusaattona tavannut tytön, Mathilda (*Tilda*) *Sandströmin* (s. 1848, k. 1927), johon hänen silmänsä olivat kiintyneet. Kihlaus tapahtui 6.8.1868 viime hetkessä, sillä Fransin oli puoli tuntia myöhemmin lähdettävä Rapide-laivallaan merille. Tilda jäi kotirannalle. Jatkosta kertovat sitten kirjeet. Hän kirjoittaa pian Tildalle, että hänen silmänsä kyynelöityvät ajatellessaan, että heidän oli ollut erottava. Hän toivoo, että he voisivat tavata toisensa vuoden kuluttua. Kestänee kuitenkin neljä vuotta, ennen kuin hän voisi katkaista matkansa ja tulla kotikaupunkiin. Hullista syyskuun 6. p. 1868: "Minua ilahduttaa, että sormus sopii sinulle etkä ylenkatso sen pitämistä, mutta estääksemme semmoista tunnetta, että tulisit vinoksi vasemman käsivartesi painosta, ehdotan, että oikeaan käteesi pantaisiin toinen sormus — ehkä se jäähdyttäisi intoasi rangaista koululapsiasi, mutta kun heitä tukistat ja tyrkit, mitä valitan, niin älä käytä vasenta, mikä olisi haitallista, vaan heitä silmäyksesi sormukseen — olisipa mielenkiintoista nähdä sinut äkäisenä, olisi vaikuttava räpäys, nähdä sinut hehkuvin poskin lasten ankarana tuomarina.



*Parkkilaiva Rapide.*

Hullista syyskuun 20. p.: "Nyt on huonot ajat, ei saa rahtia Eurooppaan, vain Itä-Intiaan. Täytyy minun olla merillä 2—3 vuotta vielä. Merimiehen kohtaloon kuuluu, että hänet heitetään yhdeltä vieraalta rannikolta toiselle." — Frans oli lukenut Matildan kirjeet "monta sataa kertaa".

Hullista lokakuun 9. p.: Frans on onnellinen siitä, että Tilda kirjoittaa niin usein. — "Sinun ahkera kirjoittamisesi on minulle Helmi." — Muuten on Frans masentunut: "Rapide on alkanut lahoa." Hänestä tuntuu siltä, että "huono onni vaivaisi laivaa". Hän harkitsee laivan jättämistä, koska korjaukset tulisivat liian kalliiksi. — Matilda oli kuvitellut, että heistä tulisi rikkaita. Frans vastasi: "Emmehän me toivo rikkautta, vain mitä päiväksi tarvitaan ja että saisin vaeltaa sivullasi koko elämän ajan." Jos kaikki parin vuoden aikana menee hyvin, toivoo hän ansaitsevansa niin paljon, että he voivat mennä naimisiin. — "Toivon voivani tehdä sinut onnelliseksi, uskollinen tulen aina olemaan." Kirje loppuu muutamin rivein Lontoosta: "Lontoo on eräs maailman ihmetöitä kaikkine ihanuuksineen."

Hullista joulukuun 2. p. 1868. — Frans oli valmis lähtemään Bombayhin. Hänellä on laivan vuoksi ollut suuria menoja. "Merimiehen olkapäille on pantu raskas kohtalo: ei joulua kotona, mutta sitä hän ei voi auttaa. Matka Bombayhin tulee luultavasti kestäämään neljä kuukautta." Antaa osoitteen: Venäläinen parkkilaiva Rapide Bombayssä. Tältä kihlausajalta on säilynyt useita kirjeitä.

Fransilla oli vaikeuksia saada rahteja. "Kunniani kieltää minua ottamasta rahteja, jotka luultavasti merkitsisivät tappiota laivanvarustamolleni", kirjoitti Frans Intiasta. Kun Tildan kirje jossakin satamassa oli häntä odottamassa, oli hän onnellinen: "Olen lukenut kirjeesi satoja kertoja", mutta katkeruus Tildaa kohti oli sitä suurempi, ellei kirjettä ollut tullut.

Purjehdittuaan neljä vuotta ristiin rastiin eri mantereiden rannoilta toiselle saapui Rapide viimeinkin Pietarsaaren heinäkuun 28. p. 1872. Saman vuoden elokuun 15. p. vihittiin Tilda ja Frans avioliittoon Tildan kotikaupungissa Uusikaarlepyyssä. Jokseenkin näihin aikoihin alettiin nimeä Petterson kirjoittaa yhdellä t-kirjaimella.

Tildan isä oli monissa luottamustehtävissä käytetty raatimies Matts Sandström (s. 1818, k. 1876) ja äiti oli Mathilda Charlotta Hjelt (s. 1817). Tildalla oli myös kaksi siskoa: vanhempi oli Maria Wilhelmina (Majken, s. 1851, k. 1928), joka oli naimisissa lukkari ja kirjakauppias Fredrik Forsbergin kanssa. Aviopari oli lapseton. Forsberg julkaisi omassa kirjapainossaan sekakuoroja varten sävellyksiä nimellä "Vinterkvällar". Nuorempi sisar oli Charlotta (Lotti) s. 1854 ja kuoli naimattomana 1930. Hänellä oli muotiliike Uusikaarlepyyssä. Loppuvuotensa hän vietti sisarensa Tildan luona Helsingissä.

Tildan vanhemmat olivat vakaumuksellisia pietistejä eivätkä antaneet hänen käydä Pietarsaaren tyttökoulussa, koska se heidän mielestään olisi voinut tehdä tytön keimailevaksi. Sen sijaan Tilda sai ryhtyä opettamaan lapsia. Niiden joukossa oli kaksi pikkupoikaa: Helsingin yliopiston tuleva rehtori Ivar Heikel ja kuvanveistäjäksi antautuva Viktor Malmberg. Tilda opetti myös erään kotiapulaisryhmän lukemaan ja kirjoittamaan. Hän jatkoi opettamistaan avioitumiseensa saakka.

Tildasta tuli nyt Fransin matkatoveri Rapidelle. Hän kiinnostui huomioimaan kaikkea. Ahvenanmerellä kirjoitti hän päiväkirjaansa: Olen laskenut 72, 74, 76 ja jopa 82 purjehtijaa yhtäaikaaisesti näköpiirissä, niiden joukossa myös yhden höyrylaivan, ensimmäisen tällä matkalla näkemäni. Tämä matka suuntautui Hulliin, Shieldsiin ja Newcastleen. Seuraava matka alkoi Shieldsistä joulukuun 3. p:nä 1872 Intian ollessa päämääränä. Intiaan purjehdittiin pitkin Brasilian rannikkoa ja sieltä Hyväntoivonniemeä kohti. Tilda kuvaili vastaantulevia laivoja ja niiden keskinäistä keskustelua signaalilippujen avulla. Hän kirjoitti myös päivittäisistä toimista, kuten pyykistä ja porsas Sandyn teurastamisesta. Hän kertoi joulun ja pääsiäisen vietosta sekä Matildanpäivän serenadista. Marianpäivänä tarjottiin merimiehille kirsikkaviiniä. Kun päiväntasaaja ylitettiin, kirjoitti Tilda: "Vain yksi laiva sadasta pääsee linjan yli sateetta." Kun St. Helena sivuutettiin, tarjottiin "ukoilille" kahvia. Nähtiin erilaisia eläimiä, kampeloita, pyöriäisiä, merikäärmeitä, delfiinejä, kyyhkysia, kilpikonnia, lento- ja hyppykaloja ja tietenkin albatrosseja. Tilda kirjoitti tyynestä säästä, jotka jatkui viikosta toiseen, lähes kuukauden. Heinäkuussa 1873 saapui Rapide Bombayhin, mutta jo maaliskuussa oli Tilda todennut perunoiden loppuneen, leipäkin oli loppumaisillaan ja raikkain juomavesi oli 28-asteista. Intiaan tultaessa olisi Tilda halunnut suudella maitopulloa, sillä maitoa hän ei ollut nähnyt 170 päivään. Hän oli ollut laivalla vuoden ja 9 kuukautta.

Marraskuun 6. p:nä 1873 oli Rapidella palattu Bremerhaveniin. Tilda polvistui kajuutassaan ja kiitti Jumalaa suojeluksestaan matkan varrella. Bremerhavenissa sai kapteeni Peterson laivanvarustamoltaan käskyn siirtyä fregatti Ekvatorille käymättä välillä kotimaassa. 14. p. joulukuuta v. 1873 tuli uusi lähtö Shieldsistä Singaporeen.

Tilda kirjoitti huolellisesti muistiin erilaiset pienemmät ja suuremmat tapaukset: hän kylpi joka päivä tiinussa. Laivan kansi höylättiin ja maalattiin. Laivan koira Brion oli maalla kauhistunut, mutta laivalla onnellinen. Erään ukkosryöpyn aikana oli laivan nopeus 17 solmua. Oli totuttu kuumuuteen, niin että 32 Celsiusastetta tuntui kylmältä. — Tilda julkaisi viikkolehteä "Vapaavahti". Sen alkusanoina oli kronikka, missä hän kertoi matkan tapahtumista, minkä jälkeen seurasi jatkokertomuksia: "Minun pieni morsiameni", "Professorin 50:nes syntymäpäivä", "Oikea käteni" sekä sen lisäksi erilaisia arvoituksia. — Merimatkoilla opiskeli Tilda omin päin englantia. Hän saavutti kohtalaisen sanavaraston, mutta ei oikeata ääntämistä. Hän oli kirjeenvaihdossa englanniksi Guss Mattsonin äidin kanssa.

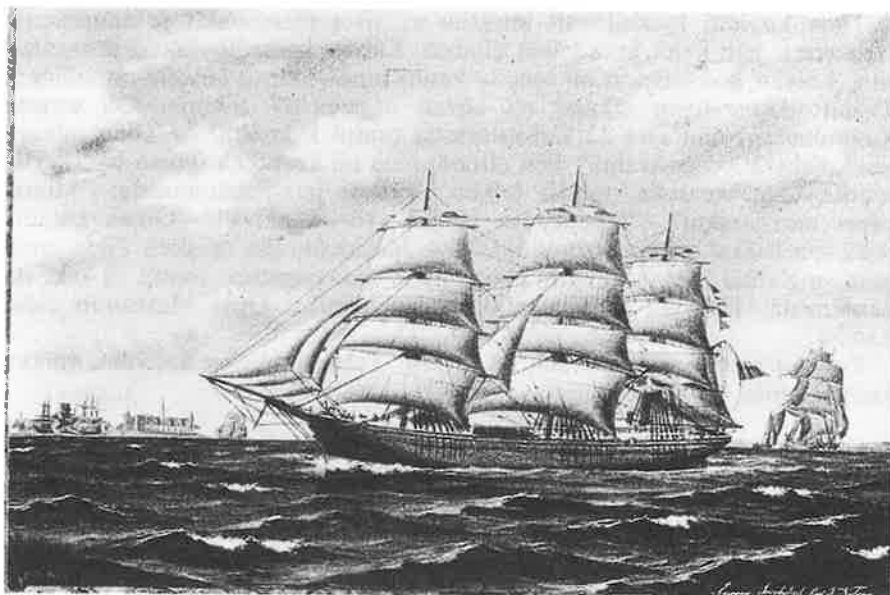
Eqvator saapui Singaporeen 28.4.1874. Tuloa juhliittiin kahvilla, vaikka kahvin hinta oli noussut.

Konsuli ja kauppaneuvos Otto August Malm (s. 1838, k. 1898) oli keskeinen hahmo Pietarsaaren historiassa. Hän jatkoi isänsä Petter Malmin liikettä ja tuli tunnetuksi suurten lahjoitustensa ansiosta. Otto Malm kuului siihen ryhmään, joka perusti Pietarsaaren Höyrylaiva Osakeyhtiön ja Yhdyspankin haarakonttorin. Hän oli osallisena monissa teollisuusyrityksissä. — Elokuussa 1874 Malmia kohtasi suuri suru. Hänen nuori vaimonsa Majlis menehtyi siipirataslaiva Österbottenin palossa Porin ulkopuolella. Eräs matkustaja näet tupakoi kannella ja heitti pois palavan tulitikun. Silmänräpäyksessä se sytytti kannella sijainneet paperipaalit. Koetettiin pelastaa konsuli Malmin puoliso ja rouva Margareta Wallenius, jotka olivat laivassa. Heidät pantiin soutuveneeseen, joka laskettiin veteen, mutta vene kierähti ympäri, ja he jäivät sen alle, eivätkä päässeet sieltä pois. Rouva Walleniuksen kolme poikaa pelastui, mutta tietojen mukaan hukkui 15 ihmistä. — Konsuli Malm ei koskaan toipunut surustaan. Hänen puolisonsa oli aikonut matkustaa maanteitse, mutta Malm oli ylipuhunut hänet valitsemaan vesitien.

Malm aikoi nyt vetäytyä aivan syrjään, mutta velvollisuuden tunne pakotti hänet jatkamaan toimintaansa. Hän kirjoitti kirjeen kapteeni Petersonille ja uskoi hänelle kaikki huolensa. Hän antoi Petersonille suuren arvon, piti häntä taitavana ja luotettavana laivanpäällikkönä, joka oli itse rehellisyys, lisäksi kaukonäköinen ja arvostelukykyinen. Malm tarvitsi apua liiketoimiensa hoidossa.

Oscar Nikula tekee selkoa Petersonin tulevista tehtävistä. Niihin kuuluisi kassan hoito ja päivittäisten maksujen suoritus sekä huolehtiminen kaikista höyrylaivayhtiön toimeenpanevalle johtajalle kuuluvista töistä kirjanpito niihin luettuna, kapteenien tilitysten tarkastus sekä heidän matka-ajoiltaan että kotiin paluultaan, sahojen tilinpidon tarkastus, osa kirjeenvaihtoa, ym. ym. Sen lisäksi halusi Malm luovuttaa hänelle procuran vekselien hoidossa.

Frans Peterson täytti Malmin toivomukset ja asettui Pietarsaaren sovi-tuin ehdoin. Tänä aikana syntyivät siellä pojat Gösta 1876 ja Lennart 1877. Mutta muutaman vuoden kuluttua meri veti hänet kuitenkin puoleensa, joskin purjelaivoille tuli yhä vaikeammaksi saada lastia ja niiden oli usein tyydyttävä vaikeastilastattaviin pumpuliin tai Amerikan honkaan (pitchepi-



*Fregatti Europa.*

ne). Esimerkiksi v. 1885 oli New Yorkin satamassa 222 alusta rahtia odottamassa, niiden joukossa kolme Malmin kauppahuoneen laivaa, mm. kapteeni Petersonin ohjaama Europa.

Kesällä 1881 lähti kapteeni Peterson pitkälle, monta kuukautta kestäväälle matkalle Europa-laivallaan. Tilda ja molemmat pojat Gösta ja Lennart olivat mukana. Äitinsä kanssa he lähtivät Ruotsin kautta Hulliin, missä isän laiva oli. Göteborgissa pojat ihailivat Kustaa II Aadolfin torilla olevaa muistopatsasta. Pieni Lennart seisoivat vaieten pitkäähkösti, sitten hän kysyi hiljaisesti: "Äiti, voinko sitten kun olen kuollut, saada tuollaisen?" "Vain suurille" miehille pystytetään muistopatsaita, "eikä ole varmaa, tuleeko sinusta suuri mies, mutta suokoon Jumala, että tulet *hyväksi* mieheksi". — "Ja sellainen hänestä tuli", kirjoitti Tilda kuvaukseensa.

Kapteeni Peterson oli varautunut poikien tuloon. Hän ehdotti miehistölleen, että jätettäisiin pois kiroilut ja riidat. "Kyllä niin, kapteeni", vastasi merimiehistä vanhin. "Kahden pienen lapsen kera saamme tänne laivalle heidän suojelusenkelinsä, ja niitä me varomme haavoittamasta." — Pojilla oli laivalla lastenhuoneensa kuvakirjoineen, piirustustarpeineen, pelit, rakennuspulikat ja pieni lastenpostilla sunnuntaihartauksia varten. — Joka sunnuntai pidettiin hartaushetki, kapteeni luki tekstin, Tilda soitti pianoa, kaikki lauloivat virsiä. Osallistuminen oli vapaaehtoista, mutta kaikki olivat mukana. — Sunnuntaisin leikkivät merimiehet poikien kanssa. Pian oli laivalle ilmestynyt leikkikalutehdas, missä merimiehet niitä tekivät. Rakensivat jopa kaksi niin isoa venettä, että pojat mahtuivat niihin. Pojat olivat merellä onnellisia. Tilda merkitsi: "Ruokahalu ja uni olivat sangen hyvät."



Matka suuntautui Englannin kanaalin kautta Atlantille, sieltä Afrikan länsirannikoitse Hyväntoivonniemeä kiertäen Jaavaan. Jaavasta lähdettiin New Yorkia kohti heinäkuun 20. pnä.

Tältä matkalta kirjoitti Tilda: "Suuri lentokala tuli eräänä päivänä lentäen suoraan kajuuttaan. Kukaan ei ihmettele, että se joutui saman tien paistinpannulle. — Juoksussaan iltapäivällä tuli kokonainen ryhmä pieniä mustekaloja lentäen laivan kannelle. Niillä ei ollut, kuten lentokaloilla, siipiä, mutta peräpäässä niillä oli suuri ohut evä, millä ne kohottautuivat vedestä. Päässä oli monia imuputkia tai tuntosarvia ja niistä valui musteenkaltaista verimassaa, joka värjäsi veden pytyssä aivan mustaksi. Kalan keho oli 2 1/2 tuuman pituinen, sinertävän läpinäkyvä ja siinä oli hylsy, mistä pää löysästi tunkeutui ulos. — Vahinko, ettei minulla ollut spriitä mukani. Pari sellaista omituista kalaa olisi kannattanut säilyttää."

Laivalla täytyi aina olla mukana suolatonta juomavettä, jonka käyttöä on tarkoin annosteltava. Kerranpa tavattiin eräs muhamettilainen laiva, jolla ei ollut enää yhtään juomavettä. Seuraus oli, että Petersonit antoivat sille omastaan. Tämä hyvä teko sai heti kiitoksensa, sillä tulikin aimo sade, joten Europan kaikki vesitankit voitiin täyttää.

"Kaksi viikkoa ennen Vivin syntymää sivuutti fregattimme Europa St. Helenan saaren. Olimme purjehtineet vauhdikkaasti 50 päivää Bataviasta. Sääli, että olimme viime yönä sivuuttaneet signaaliaseman. Jos se olisi tapahtunut päivällä, olisi tieto siitä, että olimme sivuuttaneet signaaliaseman, ollut kuukauden päästä Euroopassa, ehkä kotonakin... riippuen postin kulusta." — Myöhemmin hän jatkaa: "Iloinen tapahtumamme: saimme laivaan uuden matkustajan: Perheeseemme syntyi kolmas lapsi, tyttönen Atlannilla kl 11 a.p. syyskuun 22. p. 1881 isän toimiessa kättilönä. Annoimme hänelle nimeksi *Vivi Maria*. Kasteen suoritti myöhemmin pappi New Yorkissa. — Tilda totesi: Meillä on Jumala, joka auttaa ja pelastaa kuolemasta.

Ensimmäiset vuotensa Vivi purjehti vanhempiensa kanssa maan ympäri. Hänen ensi muistonsa oli neekeritär valkoisine hampaineen ja ponihevosia Austraaliassa. Hän oli silloin vuoden ja kolmen kuukauden ikäinen.

Seuraava matka alkoi Shieldsistä joulukuun 11 p. 1881 Europa-laivalla kohti Jaavaa. Mukana olivat siis kaikki kolme lasta. Joulua vietettiin joulukuusin ja -tähdin sekä syöden mm. lipeäkalaa ja torttuja. Tilda jatkoi: "Saamme kiittää pieniä matkustajiamme siitä, että meillä oli niin onnistunut jouluaatto kuin laajalla meren ulapalla saattoi toivoa."

Yöllä helmikuun 2. päivää vastaan Europa ylitti päiväntasaajan. Seurasi "parranajo", piiritanssi ja isänmaallinen Porilaisten marssi.

Tätä saattoi verrata vastaavaan tilaisuuteen tammikuussa 1874 Ekvatorilla. Tilanne mutkistui, kun vain muutamat merimiehet olivat aikaisemmin ylittäneet ekvaattorin ja toiset selittivät, ettei mitään "parturointia" suoritettaisi. Toinen puolue määräsi silloin, että "ellemme saa parturoida niitä, niin aiomme kuitenkin heitä vähän kostuttaa" ja aivan oikein tuli illalla sellainen linjakaste, että ukot sanoivat, ettei heillä ollut "yhtään kuivaa lankaa". Ne, jotka varovaisesti olivat pysyttäytyneet syrjässä toivoen säästyvänsä kylvystä, saivat osansa kun he yrittivät saada linjaryypyn, ja siten olivat kaikki kandidaatit onnellisesti täysin märkiä, paitsi konstaapeli,

joka varovasti pysytteli laivan peräpuolella, minne kukaan ei uskaltanut mennä vesipyytyineen. Paljon nauramisen ja "kulorumin" jälkeen tuntui siltä, että hän oli välttänyt kaiken vaaran, kun kaikki liottaminen oli loppunut. Ne äsken kastetut olivat saaneet kuivia vaatteita, minkä vuoksi oli varsin odottamatta tapahtunut yllätys konstaapelille saada päälaelleen pytyllisen vettä, juuri kun hän istui ja haaveili kuutamossa.

Tietenkin vietettiin Runebergin päivää Europa-laivalla. Tildasta oli hauskaa järjestää pieniä ohjelmia, mutta niiden piti olla kohottavia ja isänmaallisia.

Jaavaan saavuttiin huhtikuun 30 p. 1882. Sieltä matka jatkui Australiaan, missä oltiin lokakuussa 1882. Paljon oli siellä pojille uutta. Joulukuun 13 p. 1882 syntyi Petersoneille poika Sydneyssä, joka sai nimen *Bertel Sydney* (myöhemmin kutsuttiin Sidneyksi) ja joka oli ensimmäinen siellä syntynyt Venäjän alamainen.

Matkalla Jaavaan oli laiva Sunda-salmessa sivuuttanut Krakataosaaren. Kun sitten oltiin paluumatkalla, ei Krakataoa enää ollut olemassa, sillä elokuun 26. ja 27. p. 1883 oli siellä tapahtunut valtava maanjäristys, joka nielaisi koko saaren. Tuhansia ihmisiä hukkui. — Matkalta päästiin kuitenkin onnellisesti kotiin.

Nyt jäivät pojat Pietarsaareen. He viihtyivät siellä suuressa pihassaan, vaikka alussa tunsivatkin itsensä vähän suojattomiksi, eivätkä lähteneet sieltä minnekään.

Historia kiinnosti *Gösta* jo pienenä. Isoäiti olikin ilahtunut nähdessään hänen tutkivan Raamattua. Eipä tiennyt, että poika luki sieltä vain sotaisia tapahtumia. Kun Gösta tuli kouluikään, tuli hän oppilaaksi Pietarsaaren yhteiskouluun ja sieltä Oulun ruotsalaiseen lyseoon, mistä hän tuli ylioppilaaksi v. 1895.

Pääaineekseen Gösta valitsi historian ja ruotsinkielen. Sitten hän auskultoi näitä aineita Ruotsalaisessa Normaalilyseossa ja Uusikaarlepyyn seminaarissa, minkä jälkeen hänestä tuli kansakouluntarkastaja.

Göstan suuri harrastus oli purjehtiminen, sukuvika. Hänestä tuli Pietarsaaren Purjehdusseuran kommodori. Gösta hukkui Ykspihlajassa Kokkolan edustalla, kun hän koetti pelastaa purjeveneen kaaduttua mereen pudonnutta tätinsä miestä, uimataidotonta lukkari Forsbergiä. Tämä tapahtui 22.8.1902. — Gösta oli siis vain 26-vuotias, kun hänen elämänlankansa katkesi. — Tämä aiheutti sen, että koko Petersonien perhe muutti Helsinkiin, Frans ei kuitenkaan koskaan kotiutunut Helsinkiin.

Vartuttuaan 15-vuotiaaksi *Vivi* sai paikan Pietarsaaren Yhdyspankissa, missä hänen isänsä oli toisena johtajana. Sen jälkeen hänet lähetettiin vuodeksi Dresdeniin parantamaan saksankielen taitoaan. Tämä matka oli samalla palkinto hänen suuresta ahkeruudestaan. Avioituttuaan Chalmersin Teknillisessä Opistossa opiskelleen Aage Andreasenin kanssa hän asui monta vuotta Vaasassa, missä sai toimen Vaasan Villatehtaalla. Heille syntyi kolme lasta.

Neljänneksi Frans Gustafin perheeseen syntyi *Bertel Sydney* joulukuun puolivälissä 1882, Austraalian Sydneyssä. Hän opiskeli kauppatieteitä

Itävallassa ja Lontoossa ja toimi liikealalla eri toimistoissa. Niitä mainitaan viisi, Sören Berner ensimmäisenä ja Maritim viimeisenä, mutta hän tuli isännöitsijäksi Silfverberg & Wecksellin hattutehtaaseen.

Bertelin erikoisharrastus oli tietysti purjehdus, olihan hän Peterson! Hän oli useita vuosia Seglarförbundetin sihteeri ja HSS:än johtokunnan jäsen. Hän oli hyvä tyyliniekka ja "Frisk Bris" -lehden toimitussihteeri, vankka ystävä ja avulias.

Bertel avioitui Gerda Berglundin kanssa, mutta siitä tuli avioero, ja hän solmi uuden avioliiton Elsie Wibergin kanssa. Ensi avioliitosta syntyi kolme poikaa. Bertel kuoli 1951 lokakuun viimeisenä päivänä, siis 69-vuotiaana.

Veljeksistä nuorin *Arne* Walter syntyi Pietarsaareissa maaliskuun 17. pnä 1884 ja kuoli Helsingissä 26. pnä lokakuuta 1924. Hänestä tuli apteekkari Joensuuhun, missä hän avioitui ensimmäisen apteekkioppilaansa Annikki Turusen kanssa. Avioliitto jäi lapsettomaksi. — Arne oli jo poikasena kalastukseen innostunut. Palkkiona kaloista ja halkojen hakkaamisesta palvelijattaret antoivat hänen aina pitää kahvipannua liedellä. Käytyään keskikoulun Pietarsaareissa Arne sai paikan eräässä Helsingin apteekissa ja tuli farmaseutiksi. Yksityisoppilaana hän suoritti ylioppilastutkinnon, tuli proviisoriksi ja filosofian maisteriksi, pääaineina kemia ja kasvitiede. Hänen pro gradu -työnsä, joka koski raitalajeja, oli professori Elfvingin mukaan niin ansiokas, että sitä olisi voinut kehittää tohtorin väitöskirjaksi. Taloudellisten syiden takia tämä ajatus oli valitettavasti hylättävä. Arne työskenteli sitten Helsingin, Viipurin ja Pietarin aptekeissa. Enimmin häntä kiinnosti hänen oma työnsä. Hän oli luonnonystävä.

Seuraavat lapset syntyivät Pietarsaareissa. He olivat *Elly* Matilda, s. 1887 ja *Elsie*, s. 1894. Heidän elämänvaiheistaan tiedetään seuraavaa: *Elly* Matilda, fil.maisteri, oli syntynyt heinäkuun puolivälissä v. 1887. Hän jäi naimattomaksi, toimi ruotsin- ja saksankielen lehtorina pääasiassa Helsingissä Suomalaisessa Yhteiskoulussa ja Tyttönormaalilyseossa. Hän osallistui ruotsin- ja saksankielien harjoituskirjojen julkaisemiseen ja uusi suomenkielisisä kouluissa käytetyn ruotsinkielen oppikirjan. Sodan aikana Elly oli mukana viemässä lapsia meiltä Ruotsiin ja samoin heitä palauttamassa takaisin Suomeen.

Häntä kiinnosti matkustelu Euroopassa ja hän opiskeli Työväenopistossa ranskaa sekä kuunteli radiomusiikkia, jopa radion urheilu-uutisia. Hän kuoli Helsingissä kesäkuun puolivälissä v. 1976.

*Elsie* oli syntynyt helmikuun lopulla 1894. Häinkin oli naimaton ja asui yhdessä *Elly*-sisarensa kanssa. Heillä oli apunaan taloudenhoitaja. Paljon hän lueskeli romaaneja, mutta myös salapoliisijuttuja. Hänen harrastuksiinsa kuului klassillinen musiikki ja oopperat, mutta hän oli kiinnostunut myös urheilusta, tosin vain penkkiurheilijana seuraten voimistelua ja hiihtoa. Hänen elämänlankansa katkesi Helsingissä lokakuun lopulla v. 1977.

Näin on mainittu Fransin ja Tildan kaikki seitsemän lasta. Kaikki seitsemän sisarusta olivat yhdessä onnellisia, toisiinsa sydänjuurin kiintyneitä.

Elly on kertonyt perheen kodista Pietarsaassa, tässä osa siitä: Frans Peterson möi v. 1873 lapsuuskotinsa Satamakadulla, missä hän oli asunut äitinsä kanssa. Hän osti toisen talon Suurkadun ja Etelämalminkadun kulmassa. Sinne muutti myös hänen äitinsä. Talo (Suurkatu 8) oli kaunis. Se käsitti oikeastaan kolme taloa. Peterson vuokrasi niistä osan, mutta asui itsekin siellä. Pihalla oli leivintupa ja navetta, kaivo keskellä pihaa.

Suurkadulla lähellä Petersoneja asui konsuli, myöhemmin kauppaneuvos Otto Malm. Hänellä oli komea talo, johon kauppahuoneen toimistokin oli sijoitettu. Otto Malm oli pitkin elämänsä sairaalloinen ja syrjään vetäytynyt. Frans ja Tilda olivat usein kutsuttuja hänen luokseen, kun hänellä oli englantilaisia vieraita. Sinne mentäessä oli Tilda pukeutunut silkikileninkiin, mikä tytär Ellyn mielestä oli hauska, kun sai nähdä äitinsä niin hienona.

Otto Malmin 10 vuotta vanhempi veli Peter Herman oli kuuromykkä eikä koskaan voinut antautua käytännön toimintaan. Hän asui pienemmässä rakennuksessa Otto Malmin palatsin vierellä. Otto Malm kuoli v. 1898, Peter Herman v. 1899. Peter Hermanin kuoltua muutti Petersonin perhe hänen asuntoonsa. Se oli kaunis talo ja siinä nähtävästi neljä huonetta ja keittiö.

Kapteeni Peterson oli Pietarsaassa suuresti kunnioitettu ja yhteiskunnallisiin tehtäviin kytketty mies. Vuosina 1875—1880 ja 1892—1902 oli hän Pietarsaaren laivurién tukikassan hoitaja. Hänen johtaessaan kassaa muutettiin säännöt siten, että se antoi samat oikeudet kaikille jäsenilleen. Vuodesta 1892 hän toimi Yhdyspankin Pietarsaaren konttorin apulaisjohtajana vuoteen 1902 saakka, jolloin hän perheineen muutti Helsinkiin. V. 1893 sai Frans Peterson erään kirjakaupan omistukseensa. Sen hoitamisen otti hänen puolisonsa Tilda tehtäväkseen koko Pietarsaaren aikanaan. — Alma Söderhjelm mainitsee hänet Pietarsaassa jäsenenä taksoituslautakunnassa, kaupunginvaltuustossa ja rahatoimikamarissa.

Tildan vapaa-aika oli varsin rajoitettua. Kun hänen lankonsa Fredrik Forsberg oli sairaana, oli Tildan toimittava urkurina. Eräässä kirjeessä hän valittaa sitä, että papit olivat vaihtuneet ja käytettiin uusia virsiä. Sinä sunnuntaina oli pidetty kahdet jumalanpalvelukset.

Tildalla oli apulaisia taloustyössään. Petersoneilla oli kolme kotiapulaista. Petersonit pitivät sekä kesäisin maalla että talvisin kaupungissa Suurkadun ja Itämalminkadun kulmatontilla monta kanaa, yhdestä kolmeen lehmää ja joka vuosi uutta porsasta. Bertelillä oli omia ankoja. Lehmistä oli vaivaa. Ne eivät oppineet siirtymistä kaupungista maalle ja maalta kaupunkiin. Heti kun ilmaantui mahdollisuus, pakenivat ne edelliseen paikkaan. Kirjeessä kerrottiin, että parastaikaa niitettiin heiniä lehmille. ”Tänään istutetaan perunoita omalle maapalalle ja illalla vedetään vene ’Maj’ vajasta rantaan.”

Kesäisin perhe asui aluksi vuokralla Nissasössä. Myöhemmin Petersonit rakensivat Bergvikiin oman kesähuvilan sen suolavaraston hirsistä, joka Fransilla oli satamassa. Bergvikissä vietettiin v. 1897 hopeahäitä.

Sekä maalla että kaupungissa oli Petersoneilla tenniskenttä, samoin krokettikenttä. Pojilla oli polkupyörät. Tilda kirjoitti: ”Hän tuli veloisella.” Vivi olisi myös halunnut pyörällä, mutta se ei ollut ”naisellista”. Elly oli

kuusi vuotta sisarta Viviä nuorempi. Kun Elly tuli pyöräilyikään, olivat ajat muuttuneet ja tytötkin saivat pyöräillä.

Kesän loppupuolella teki Petersonin perhe hauskoja marjastusretkiä. Matkalla lauloivat kaikki. Tildan sisaren Majkenin mies Fredrik Forsberg oli paikkakunnan lauluyhdistyksen johtaja. Majken oli sopraano, Tildan ja Majkenin sisar Lotti oli alto, pojat lauloivat tenoria ja bassoa, Tilda lauloi sitä ääntä, mitä kulloinkin tarvittiin. Huviretkillä sunnuntaisin purjehdittiin vanhan kapteenin ohjaamina. Hänen suurin harrastuksensa oli kalastus. Lennart tai Arne olivat seurana, mutta enemmänkin soutajina. Naisväellä kotona oli sitten työnä puhdistaa ahvenet, joita heidän herransa olivat onkineet.

Kun Elsie täytti seitsemän vuotta, järjesti Tilda hauskan ohjelman, tinttamareskin, hälinähulluttelun, johon hän oli saanut aiheen jostain aikakauslehdessä. Ellyn ja kahden tytön tuli työntää kasvonsa näkyviin suurien, heidän vartaloitaan peittävien pahvilevyjen takaa. Tilda kirjoitti heille sopivia vuorosanoja. ”Tietysti oli Elsie kutsunut opettajattarensa hyvissä ajoin.” — Myöhemmin pyysi koulun rehtori tyttöjä esittämään tämän näytöksen koululla ja Tilda kirjoitti uusia vuorosanoja. ”Kaikki opettajat yhtä lukuunottamatta ja opettajattaret olivat mukana. Huvia lisäsivät leikit, kirjainarvoitukset, lausunta ja laulu sekä teenjuonti.”

Suuri tapahtuma oli retkeily, jota yhteiskoulun 4:s ja 5:s luokka harrastivat. Käytiin monilla tunnetuilla paikoilla kuten Kuddnäsissä, Oravaisissa, Jepualla ym. Ajettiin hevosilla, käveltiin, retkeiltiin veneellä ja tultiin junalla takaisin. ”Historialliset muistot selvintyivät.” Eri paikoilla pidettiin tervehdys- ja kiitospuheita.

Tilda oli eräiden kilttien rouvien kera ommellut lippuja, yhden kullekin luokalle, valkoisia värillisin reunuksin ja kunkin luokan roomalaisen numeron, viidennelle luokalle vihreätä, neljännelle tummanpunaista, kolmannelle vaaleansinistä, toiselle purppuraa, ensimmäiselle tummansinistä ja alkeisluokalle vaaleankeltaista. Opettajat ja opettajattaret saivat kukkavihkoja. Tilda piti kiitospuheen: ”Monta jaloa siementä on tällä retkellä kylvetty nuoriin sydämiin, saaden siunauksensa korkeudesta, siten kerran kantaakseen ihanan hedelmän.”

Tilda auttoi monissa juhlatilaisuuksissa soittaen pianolla tai kitaralla tanssimusiikkia. Itse hän ei koskaan tanssinut, paitsi kerran poloneesia Zacharias Topeliuksen kanssa. — Pietarsaaressa oli amatööriteatteriseura; kun se esitti laulukappaletta, hoiti Tilda säestyksen. Jos joku esiintyjistä horjahti tehtävässään, sovitti Tilda musiikin sen mukaan.

Pietarsaaren huipputapauksiin kuului Runeberginpäivän juhliminen Raatihuoneella. Sielläkin Tilda avusti tehtäväänään säestää solisteja. Mahdollisesti hänellä saattoi olla joku oma soolonumeronsa. — Vappua varten oli paljon valmisteltavaa. Juhla pidettiin satamassa juhlapaikalla. Tilda teki voileipiä.

Tildalla oli monia sosiaalisia intressejä, hän toimi Marttaliikkeessä ja merimieslähetyksessä. Rouvasväen yhdistykseen hän antoi arvokkaan oman panoksensa. Hänen valokuvansa riippuu yhä siellä seinällä Vanhojen kodissa.

Vähän ihmetyttää, oliko Tildan vaikeata yhdistää perimänsä ankarasti

pietistisen elämäkäsityksensä elämänmyönteiseen toiveeseensa tehdä ihmiset iloisiksi ja onnellisiksi, mutta ennen kaikkea antaa heille jotain arvokasta. Hänen tunnuslauseensa oli niin sanoakseni ”kaunista ja arvokasta”.

Päiväkirjamuistiinpanoissaan v. 1872 mainitsee Tilda käynnit Kööpenhaminan oopperassa. Hänen oli vaikeata myöntää itselleen, että he olivat pitäneet siitä. Hän kiitteli esitystä mutkikkaasti ja anteeksipyytäen. — Kun Vivi 19-vuotiaana kirjeessään kysyi, saisiko hän käydä teatterissa, vastasi Tilda, että täytyihän saada nauttia siitä, mikä edisti sivistystä.

Edellä ja mainittiin, että Petersonin perhe muutti Göstan hukuttua v. 1902 Helsinkiin.

Helsingissä uusi koti sijoittui Annankatu 8:aan, Fredrikinkatu 43:een, Lapinlahdenkatu 31:een ja Tehtaankatu 34 C:hen. Annankatu 8 oli kivitalo. Huoneisto oli pihan puolella ja siinä oli uunilämmitys. Tuleva näyttelijä Erik Lindström syntyi siellä Petersonien asuessa Annankadulla. Elsie leikki hänen sisarensa kanssa. — Fredrikinkadulla oli Petersoneilla valokuvan mukaan kaunis koti. Erään sanomalehtikirjoituksen mukaan toimi Tomtebo-niminen lastentarha 1930-luvulla tässä talossa. Huoneet olivat korkeita, ilmavia ja asuntoon mahtui 100 lasta. — Tehtaankadun talossa asui Leo Funtek, musiikkimaailmassa arvostettu mies.

Elly, Bertel ja Arne tulivat ylioppilaiksi Helsingissä. Elsie suoritti keskikoulun.

Vanha kapteeni Peterson kävi Helsingissä harvoin ulkona. Hänen reumatisminsa vaivasi häntä, ei hän myöskään ollut kotiutunut, hänen käyntinsä parturissa oli jo huomattava tapaus. Hän antoi merkillisiä selityksiä siitä, miten hän oli tullut sinne. Lopulta selvisi, että parturin huone oli aivan nurkan takana heidän kodistaan. Näin oli käynyt vanhalle kapteenille, joka oli purjehtinut ristiin rastiin maapallolla.

Fransilla oli tuttava Helsingissä: Felix von Schantz. Hän oli 28 vuotta Fransia nuorempi. Hän toimi opettajana. Hänen isänsä Fredrik Gustaf von Schantz oli ollut merikapteeni Kauppahuone Malmin palveluksessa. Felix von Schantzia kiinnostivat Pietarsaaren olosuhteet. Hän tuli usein vierailulle ja seurustelu hänen kanssaan tuotti paljon iloa vanhalle kapteeni Petersonille.

Lennartin opinnot tuottivat iloa kapteenille. Lennartin kirjat ja paperit lojuivat kapteeni Petersonin kirjoituspöydällä. Hän mittaili kirjapinon korkeutta ja iloitsi, kun se tentin jälkeen madaltui.

Vuosi vuodelta huononi vanhan kapteenin tila. Lennart koetti tehdä kaiken voitavansa, mutta joulukuun 15. p. 1907 nukahti Frans kuolon uneen. — Se oli ainoa kerta, jolloin sisar Elly näki veljensä Lennartin itkevän.

Palattakoon tämän jälkeen *Lennartin* elämäkertaan.

Pietarsaassa oli alkeiskoulu, mutta tullakseen ylioppilaaksi oli poikien jatkettava koulunkäyntiään Oulun ruotsalaisessa lyseossa. Pojat asuivat Oulussa pormestarin rouva Elfvingin luona, jonka tytär Ester myöhemmin meni naimisiin presidentti Ståhlbergin kanssa.

Koulussa annettiin viikottain arvosanoja käytöksestä, huomaavaisuudesta ja ahkeruudesta. — Arvosanat alkoivat ykkösestä ja kakkosesta sekä kohosivat yhdeksään ja kymmeneen. Syyslukukaudelta 1886 ja kevätlukukaudelta 1887 sai Lennart arvosanoja 10, 10 ja 9. Toisen kerran 10, 9 ja 9. Hämmästyttävää on, että vihkossa ilmaistun kaavan mukaan arvosana saattoi laskeutua välttävään 4 tai 3, jopa vielä hyväksyttäviin 2 ja 1. On tallella toinen isompi vihko, missä on vv. 1893—1897 kirjoitettuja runoja — Lennartin käsialaa.

Lennart oli oppinut pianonsoiton, joten hänen tehtäväkseen oli tullut virsien soittaminen aamurukouksissa. Hän oli musikaalinen, oli kouluaikana saanut ”stipendinä” kaksi kirjaa. — Hän, Gösta ja veljekset Wichman sekä kaksi tyttöä olivat muodostaneet laulukuoron.

Gösta suoritti ylioppilastutkinnon 1895 ja Lennart 1896. Lennartin ylioppilastutkinnon kysymykset ovat säilyneet. Äidinkielen aineeksi valitsi Lennart ”Kullervon surullisen kohtalon”. Pojat opiskelivat Helsingissä, Lennart lääketiedettä. Ylioppilaina Helsingissä kuuluivat he Akademiska Sångföreningeniin. Jäsenluettelossa 1893 oli Gösta I basso ja Lennart II tenori.

Kerran oli Lennart sangen alakuloinen Bergvikissä. Hän oli epäonnistunut kasviopin tentissä professori Elfvingille. Nyt istui hän Bergvikin rannalla vuoden kaarnalaivaa sisarelleen Ellylle. ”Minun ei olisi pitänyt alkaa opiskella”, sanoi Lennart. ”Minun olisi pitänyt sen sijaan ruveta laivanrakentajaksi.” Sisar Elly kertoi paljon myöhemmin, kuinka surullisia kaikki olimme. ”Me rakastimme kaikki Lennartia.” Mutta suru haihtui pian ja Lennart suoritti tenttinsä.

Lennart pääsi sitten amanuenssiksi Helsingin yleiseen sairaalaan sisätautien osastolle. Kuudessa vuodessa hän suoritti kandidaattitutkinnon. Hän oli opinnoissaan uupumaton. Ensimmäisen tenttinsä anatomiasa hän suoritti syyskuussa v. 1900. Jouduttaakseen opintojaan päätti Lennart lähteä opiskelemaan Berliiniin. Se näytti hänestä olevan ainoa keino valmistautua lääketieteen kandidaatiksi v:een 1902 mennessä. — Vanha kapteeni lähetti hänelle sinne joulurahoja.

Joulukuussa Tilda-äiti kirjoitti Viville Dresdeniin: ”Saimme eilen kirjeen Lennartilta. Hän on varsin tyytyväinen työhönsä Berliinissä ja toivoo siitä paljon hyötyä. Mutta laihaksi näyttää hänen ruokailunsa menneen, eikä hän suo itselleen mukavuuksia.”

Vivi oli eräässä kirjeessään Lennart-veljelleen valittanut sitä, että hänen toverinsa tulisivat lähtemään koteihinsa jouluksi, mutta ei hän. Nyt lähetti Lennart hänelle kangasta, jota oli tuonut Suomesta, ja kertoi, että hän saatuaan joulurahoja aikoi jouluaattona pistäytyä hetkeksi Vivin luo, mutta sitten oli hänen lähdeävä ”lukemaan pääkallon luita”.

Toinen poiminta Lennartin kirjeistä: ”Keisarista puheen ollen on hän pystyttänyt puistokujaan mahtavia kuvapatsaita esi-isistään niin kaukaa menneisyydestä kuin mahdollista. Patsaskuja, Siegesallé, näyttää tosi mahdavalta, mutta hänen rakkaat alamaisensa pitivät sitä liiallisena pöyhkeilynä, niin että eräänä yönä oli aika monelta näistä ukoista nenä lyöty rikki.”

Kun Lennartin odotettiin palaavan Saksasta kotiin, kirjoitti Tilda Viville: ”Odotamme tänään tietoa, että Lennart on onnellisesti tullut meren yli



*Elsa Maria Hammar.*

Stettinistä. Minä lähetän hänelle talvilakin, sillä sellaista ei hänellä ole Helsingissä.”

Toisesta talviasuun kuuluvasta asusta on sisar-Elly kirjoittanut, että hän oli aika ylpeä nähdessään eräänä vuonna veljekset heidän tullessaan Pietarsaaren nahka sisäänpäin käännettyissä turkeissa, jotka Pietarsaaren paras vaatturi oli ommellut.

Lennart oli 26.12.1907 avioitunut sairaanhoitaja *Elsa (Ella) Maria Hammarin* (s. elokuussa 1877, k. tammikuussa 1954) kanssa. He olivat sairaalassa tutustuneet toisiinsa. Ella oli luonteeltaan iloinen ihminen. Kun hänen luokseen kokoontui naisvieraita, kuten usein tapahtui, kuului huoneistosta heleää naurua.

Ellan isä oli Tammisaaren pormestari *Carl Jakob Hammar* (s. 1845, k. 1892) ja äiti *Sigrid Adolfin* Wadman (s. 1843, k. 1919) tämän toisessa avioliitossa. Lennartilla ja Ellalla oli vain yksi lapsi, v. 1909 syntynyt tytär maisteri *Inga*, joka avioitui v. 1941 arkkitehti *Birger Erik Stenbäckin* (s. 1907, k. 1981) kanssa. Heillä on kaksi lasta: *Sten-Erik* ja *Yrsa Martina*.

Tultuaan laillistetuksi lääkäriksi 1907 Peterson oli apulaislääkärinä Helsingissä Marian sairaalan kirurgisella osastolla, vt. ylilääkärinä samassa sairaalassa, vt. kaupunginsairaalan ja synnytyslaitoksen lääkärinä Pietarsaareissa, vt. apulaislääkärinä Helsingin yleisen sairaalan kirurgisella osastolla sekä rautatielääkärinä Pietarsaareissa kuin myös lyhyesti muun muassa Forssassa, Savonlinnassa ja Loviisassa. — V. 1914 hän sitten tuli Viipurin läänin sairaalan I alilääkäriksi, ja niin hän vakiintui lopullisesti viipurilaiseksi, kaupunginsairaalan ylilääkärinä v:sta 1927 sekä lääninsairaalan ylilääkärinä vv. 1934—1938.



Vuonna 1919 yritettiin saada hänet ylilääkäriksi Sortavalan, kuten seuraava kirje osoittaa:

Korkeasti kunnioitettu Herra Tohtori Lennart Peterson

Teidän harvinaisen taitavuuden ja lääkärintutsumukseen liittyvän lämpimän intressinne johdosta, sekä Teidän suuren työnhaluunne ja kykyynne viitaten uskallamme me Sortavalan kaupungin kansalaiset, naiset ja miehet, lausua rehellisimmät toivomuksemme, että Te Herra Tohtori, hakisitte haettavaksi tiedotettua ylilääkärin virkaa Sortavalan kaupungin yleisessä sairaalassa.

Sortavalassa, tammikuun 8.  
pnä 1919  
Suurimmalla kunnioituksella  
30 allekirjoitettua nimeä

Lennart Peterson oli, kuten kaikki hänen tuttavansa tiesivät, erittäin helläluonteinen. Siitä esimerkkinä eräs tapaus:

Petersonit asuivat Viipurissa myöhäisvuosinaan arkkitehti C.A. Gyldeénin suunnittelemassa Eden-nimisessä, v. 1912 valmistuneessa rakennuksessa Waasankadun varrella. Heillä oli parhaillaan eräitä matkustavia vieraita juhlaillallisilla ja isäntä piti heille puhetta. Silloin ilmoitettiin, että kadulla oven vierellä oli potilas autossa ja tahtoi saada lääkärin apua. Rouva Peterson antoi sanoa, että talossa parhaillaan oli vieraita, ja Lennart sanoi, että toinen lääkäri sairaalassa voisi suorittaa leikkauksen. Mutta potilas ei halunnut sitä. Niinpä Peterson jätti vieraansa 3/4 tunniksi, teki leikkauksen ja palasi vieraidensa luo. Hänellä oli myöskin joka illaksi tilattu sama ajuri, joka vei hänet paikasta toiseen. Siten hän perhelääkärinä saattoi valvoa monien perheiden terveystilannetta. Lääninsairaalaan kävellessään oli hänelle seuranaan tavallisesti oma puolisonsa. Juseliuksen yksityissairaalaan pistäytyminen oli aivan vaivatonta, koska se sijaitsi "Edenissä", siis samassa talossa, missä Petersonit itsekkin asuivat. Myöhemmin Peterson osti itselleen auton, ensimmäisiä Viipurissa.

Viipurissa oli kaupungin sairaala sijainnut Kannaksenkadun ja Kalevankadun välisessä viimeisessä korttelissa, missä sillä oli useita yksikerroksisia puurakennuksia. Synnytyslaitoksella oli oma rakennuksensa Kullervonkadun ja Juteininkadun kulmassa. Se oli puurakennus, jolla oli tiilinen alakerta. Kaupungin sairaalalle rakennettiin v. 1926 punatiiliset uudet rakennukset kaupunginarkkitehti Paavo Uotilan suunnitelmien mukaan entiselle kaakelitehtaan tontille uuteen suureen kortteliin Kalevanosan kaakkoispäähän. Siihen kuului kolmikerroksinen punatiilinen hallintorakennus sen eteen suunnitellun Hirviaukion varrella, talousrakennus koillis-sivulla ja sairaalasiipi edellisten yhtymäkulmasta suoraan lounaissuuntaan. Patterinmäen juurelle sairaala sai tontilleen arkkitehti Keinäsen piirtämän tuberkuloosisairaalan. Näinä vuosina oli Lennart Peterson kaupunginsairaalan ylilääkäri.



*Lääninsairaalan rakennuksia Kannaksenkadun varrella (valok. Museovirasto).*

Viipurin lääninsairaala käsitti 200 m pituisen ja n. 125 m levyisen suorakaiteisen korttelin Kannaksen- ja Suonionkatujen välissä. Alkuna sairaalalle siellä oli ollut Kristian Adrian Ladon v. 1766 laatiman testamentin perusteella rakennettu ja v. 1792 avattu kaksikerroksinen aumakattoinen kivistä rakennettu vaivais- eli köyhäinhuone. Tähän oli sitten myöhemmin rakennettu jatkona pienen välin jättäen Vilkkeenkatuun asti ulottuva sairaalarakennus sekä korttelin itäkulmaan monikerroksinen talousrakennus. Suuria korjauksia tehtiin vuosina 1918—1931 ja se olikin varsin uudenaikainen sairaala.

Viipurin Lääninsairaalan kirurgista toimintaa johti professori Peder Waldemar Granberg vuosina 1897—1934. 1880-luvun tienoilla oli ylilääkäri saanut assistentin, oli myös saatu erityinen leikkaussali. Sairaalan paikkaluku nousi 150:een. — Lääninsairaallalla oli myös puutarha. Granberg oli istuttanut sinne sadoittain syreenipensaita.

Granberg kunnioitti Petersonin tietoja ja taitoja, mutta kadehti häntä Petersonin saavuttaman suosion takia. Niinpä kun hänelle itselle piti suorittaa pieni, mutta vaarallinen leikkaus, ei hän kääntynyt Petersonin puoleen, vaan antoi sen paljon kokemattomamman apulaislääkärin tehtäväksi. — Kerran kun oltiin Granbergin kanssa valmistamassa leikkausta, kysyi potilas, kuka sen suorittaa. Granbergin tiedustellessa: ”kuinka nii”, potilas vastasi: ”No kun se Petterssonni kuuluu olevan tämän talon paras leikkaaja.”

Valtion sairaaloille tuli vuoden 1900 maissa määräys yli kaksi vuotta sairaalassa maanneitten potilaiden siirtämisestä kunnalliskoteihin eli vai-vaistaloihin, joita ne ainakin Karjalassa silloin olivat. Tuolle listalle joutui nuori tyttökin Maire Heikkonen. Hän makasi osastolla neljä vuotta. — Olimme kaikki pahoillamme siitä määräyksestä ja osastolääkärit kehottivat

minua puhumaan Mairen puolesta professori Granbergille, mutta sehän ei olisi auttanut, siksi piilottelin Mairea aina ison kierroksen aikana siihen asti, kunnes ylilääkäri Peterson tuli pelastajaksemme. — Ylilääkäri tutustui Mairen tapaukseen ja suoritti hänelle suurleikkauksen (märkivä lonkkaniveltulehdus). Hänellä oli kalleimpana aarteenaan ylilääkäri Petersonilta saamansa kiitoskortti virkkaamastaan villakoirasta. — Mainittakoon tässä yhteydessä, että osastojen oli pienellä työvoimallaan korjattava pesusta tulleet liinavaatteet, napit, nauhat ym., parsittava sukat jne. Kun Maire huolsi sidetarvevarastomme lisäksi kaiken tämän, vastasi hän yhtä työntekijää osastolla. Olinkin vastapalveluksi ottanut Mairen kesämökille ja siten yrittänyt maksella vanhoja velkojani. (Viipurin lääninsairaalan sairaanhoitajattare Sivi Sännälän, ent. Koskinen, kertomaa).

Kuten professori Elfvingin muistelmista selviää, oli professori Granberg sekä mieleltään että kieleltään ruotsalainen. Tästä johtui, että ruotsi oli käytössä myös niillä osastoilla, joilla ei ollut sitä taitavia hoitajia, — luonnollisesti myös julisteissa, kuten ”Tala sakta”, ”Stäng dörren” jne. — Ylihoitaja Meeri Manelius kertoo em. asiasta seuraavaa: Professori Granbergin jäätyä eläkkeelle toimi ylilääkärinä Petersonin virkaan tuloon asti tohtori Aarne Pelkonen. Ylihoitaja Manelius oli kysynyt tri Pelkoselta: ”Eikö anneta maalarin peittää seinillä olevat ruotsalaiset kirjoitukset?” Niin sitten tehtiinkin.

Ylilääkäri Peterson ei ollut monta kuukautta ollut ylilääkärinä, kun hän eräänä päivänä kertoi ylihoitaja Maneliukselle tahtovansa, että sairaskertomukset kirjoitetaan suomeksi. Siihen asti oli kukin saanut kirjoittaa ne miten halusi. Myöskin virkakirjeet kirjoitettiin nyt suomeksi. — Lienee tapahtunut v. 1934.

Sivi Sännälä kirjoittaa muistelmissaan ylilääkäri Petersonin 60-vuotispäiviltä seuraavaa: Ylilääkäri Peterson oli sekä ihmisenä että esimiehenä aivan omaa luokkaansa. Harvalla sairaanhoitajalla on tilaisuus elämänsä varrella toimia hänenlaisensa esimiehen alaisuudessa. Emme koskaan kuulleet hänen sanovan kovaa sanaa alaisillensa, puhumattakaan potilaista. — Muistui mieleeni pari tapausta ylilääkäri Petersonin 60-vuotispäiviltä. — Kun ylilääkäri tuli päivällä sairaalaan — paraatiovesta — olimme me hoitajat kunniakujassa leikkaussalin oven luona ja lauloimme sydämemme lämmöllä: ”Maan ja taivahan, kaiken unhoitan, sinua vain tahdon muistaa.” Potilaita edusti ed. mainittu Maire-tyttönen.

Samassa tilaisuudessa — juhlahahvilla — puhui tri Pelkonen ylilääkärille sanoen mm: ”Lempeällä katseellaan ja hymyllään hän hallitsee talonsa.” Lääninsairaalan ylilääkärit Granberg ja Peterson olivat toistensa vastakohia. Edellinen oli puheissaan karkea ja kiroileva, jälkimmäinen aina herrasmies. Peterson otti aina nuorien lääkärien laatimat sairaskertomukset kotiinsa tutkittaviksi, läpikävi ne ja keskusteli sitten ryhmässä laatijoiden kanssa niistä, mikä tietenkin oli alkaville lääkäreille sangen kehittävää.

Lääninsairaala antoi sen ylilääkärille aineistoa monenlaisten tautien tutkimiseen ja kokemuksiä niiden parantamismenetelmiin. Niinpä Petersonkin joutui lääkärityönsä ohella tekemään tiedettä, mistä tuloksena oli suuri määrä julkaisuja sekä koti- että ulkomaisissa aikakauslehdissä: tutkimuksia ensin vuosina 1905—1915 ja sitten 12 vuoden tauon jälkeen taas vuodesta

1927 alkaen kuolemaansa saakka. Nämä tutkimukset kohdistuivat pääosin vatsaontelon kirurgiaan ja useat niistä käsittelivät haimasairauksia. Niitä painatettiin Finska Läkaresällskapet Handlingareissa ainakin 11 ja puoli tusinaa Zentralblatt für Chirurgiessa sekä Journal of the American Medical Associationissa kolmasti.

Väitellessään tohtoriksi Peterson oli jo 56-vuotias mies, ylivertaisen ammattitaidon ja kokemuksen omaava ylilääkäri sekä eräs maamme arvostetuimmista kirurgeista. Niinpä ohutsuolikirurgiaa koskettelevasta 540-sivuisesta väitöskirjasta sanottiinkin, että aineiston runsaus ja sen perinpohjainen käsittely ylittivät kaiken muun, mitä maassamme siihen mennessä alalta oli julkaistu.

Ihmisen harrastukset heijastuvat hänen luonteessaankin. Lennart Petersonin pääharrastus oli *purjehtiminen*. Vuoden kahdestatoista kuukaudesta hän ahersi 10 lääkärin tehtävissä, mutta kahtena häntä ei voinut tavoittaa. Toinen niistä kuului virkaan lomana ja siitä sai hän palkan, mutta toisen hän sai lisäksi pyynnöstään ja se oli niinollen palkaton. Täten vapaaksi saamina kuukausina hän purjehti. Ne olivat hänelle lepoa ja iloa tuottavia. Olisipa ollut omituista, ellei usean laivurisukupolven vesaan olisi purjehdusinto tarttunut. Silloin saivat lääkärin huolet häipyä hänen mielestään. Hän keräsi voimia syksyllä jatkuvaan lääkärintyöhön. Suolaiset tuulet Suomen rannikolla Itämerellä, Viron, Latvian ja Liettuan rannoilla sekä Saksan koillisrannikolla tuottivat hänelle iloa, karaisivat miestä ja säilyttivät hänen terveytensä.

Matka saattoi jatkua kauemmaksikin, Juutinrauman kautta eteenpäin, kerran Götan kanavaakin pitkin. Kanavassa saattoi purjehtia vain, jos oli myötätuulta, muuten oli käytettävä moottoria, mutta kun se teki lakon, täytyi venettä hinata. Niinpä tytär Ingakin sai pyynnöstään köyden vyötärönsä ympärille. Päästiin Göteborgiin. Paluu kotimaahan tapahtui Juutinrauman kautta.

Näillä pitkänmatkan purjehduksilla oli perhekin usein mukana, samoin matruusina palveleva säkkijärveläinen Anton Kaukiainen, jota Lennart kovasti arvosti. Veneitä oli kaksi, niistä pienempää käytettiin kilpapurjehduksissa. Sellainen pidettiin Pietarissa v. 1910. Rannalle oli pystytetty teltta purjehtijoiden kokous- ja ruokailupaikaksi. Tuolloin osallistuttiin Keisarillisen Jokipurjehdusseuran kilpapurjehdukseen. Lennartilla oli mukanaan veljensä Bertel. Purjeveneinä oli "Ulk", amerikkalainen viitonen.

Tukholmaan mentäessä kuului asiaan suorittaa Vaxholmin kohdalla lipputervehdys. Siellä vahdissa ollut sotilas ei kerran huomannut tulijaa, eikä vastannut tervehdykseen. Seuraus oli, että siitä tuli Viipuriin kirjallinen anteeksipyyntö.

Eräs veneistä, "Mariella", tuhoutui telakkapalossa 29.5.1924. Se järkytti Petersonia niin, että hän käveli koko yön edestakaisin huoneessaan. Purjehdukseen koko sydämellään innostuneena hän mm. kirjoitti tästä harrastuksestaan "Frisk Bris" -nimiseen lehteen.

Lennartin harrastuksiin kuului myös valokuvaus, jonka kohteena olivat Viipurin rakennukset. Hänellä oli diapositiivisarjojakin. — Samoin kiinnosti kasvien prässäys häntä.

Aika vieri. — Päivä kallistui iltapuoleen ja Elämän kaunis satu lähestyi loppuaan. — Tuli kutsumaton vieras, Tuonen Viikatemies, lupaa kysymättä, vei isän kodistaan, jonne jäi Kalman kolkko henki. — Sairaalaan jäi Lennart Petersonista maalattu muotokuva ja hänen suuri tieteellinen kirjastonsa lahjoitettiin Viipurin kaupungille.

Lennart Peterson ei saanut tulla vanhaksi. Hän oli 60-vuotias, ei mikään eläkeläinen. Mutta ihminen ei saa itse määrätä elämänsä pituutta. — Se on Kohtalon jumalatar, joka kysymättä, sokeana, leikkaa poikki elämämme langan. Kohtalo oli Petersonille tyly. Hän, joka oli monelle palauttanut terveyden ja lieventänyt kivut, menehtyi itse vaikeaan sairauteen.

Ihminen voi elävästi vaikuttaa vain omaan aikakauteensa, siihen, mitä hän aikalaisilleen merkitsi, mitä hän oli heidän silmissään. Peterson sai heiltä todistukseensa korkeimman arvosanan, kuten tähän seuraavaan kappaleeseen on jäljennetty.

Lienee erittäin harvinaista, että Lääkintöhallitus sanoman Petersonin kuolemasta levittyä lähetti hänen puolisolleen näin kuuluvan surunvalittelun:

Lääkintöhallitus, joka Ylilääkäri Lennart Petersonin eilen tapahtuneen kuoleman kautta on menettänyt huomattavimman Ylilääkäriinsä, sairashuoltolaitoksen ja nuorten lääkäreiden kasvattajan sekä sen edistämisestä lämpimästi kiinnostuneen lääkärin, joka korkeassa kutsumuksessaan oli innokkaasti toimiva ja harvinaisen kouluuntunut, oikeamielinen sekä inhimillinen persoonallisuus, pyytää täten lausua syvän osanottonsa siihen suureen menetykseen ja suruun, mikä on kohdannut Teidän perhettänne.

Vt. Pääjohtaja  
Herman Lavonius,  
Lääkintäneuvos E.J. Horelli

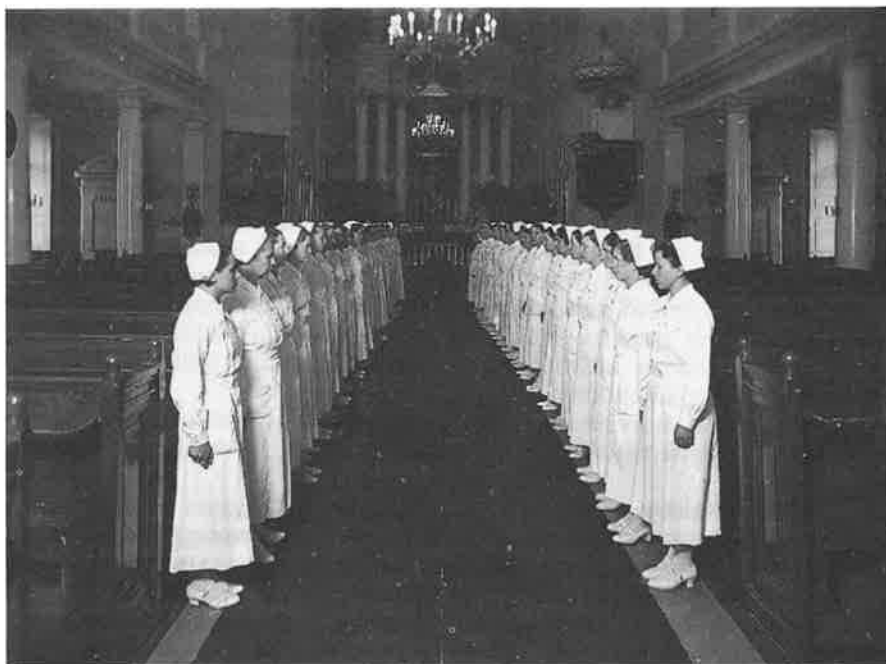
Lennart Petersonin kuolinsanoman levittyä julkaistiin seuraava muistopuhe:

Me uuramme tänään muistokiveen Lennart Petersonin kuolinsäkeet. — Kun hän marraskuussa täytti 60 vuotta, saatoimme kunnioittaa häntä pitkän matkan purjehtijana. On sen vuoksi vaikeata käsittää, ettei hän enää kohota "Gavotten" mastoon viiriään ja että hänen varma otteensa peräsimen tangossa on ainiaaksi lamaantunut.

Kun tieto Lennart Petersonin kuolemasta oli saatu sairaalaan, ei siellä ollut monta kyneletöntä silmäparia. — Jotta arkku olisi voitu siirtää huomaamattomasti kirkkoon, tapahtui se varhain aamulla, kun kaupunki vielä nukkui.

Päivällä siunaustilaisuudessa hoitajat seisoivat kunniavartiossa. Kun jokaisella oli kädessä kukkaseppele, oli kukkakuja juhlallinen näky. Kirkko oli ääriään myöten täynnä, poliisi esti tungeksivia, edessä sijainnut torikin oli täynnä Karjalan kansaa, joka oli saapunut saattamaan hyvää lääkäriään.

Ylilääkäri Peterson oli esimies, jota eivät hänen alaisensa tule koskaan unhoittamaan. Silloin tällöin johtavat heidän askeleensa Helsingissä hautausmaalle, missä hänen leposijansa on.



*Sairaanhoitajattarien kunniakuja tri Lennart Petersonin hautajaisissa.*

#### Doktor Lennart Peterson In Memoriam

Sällan en stjerna i rymden  
beskrivit en vackrare bana,  
sällan en människasandel  
oss fullheten så låtit ana,  
som den, vid vars minne vi dröja —  
som mänska och läkare stor.

Mottag vår tack och beundran —  
kärlekens gärning, den lever.  
Må ljusa och eviga makter  
enas att vilan förljuva,  
signe den sådd, som skall spira,  
bringa de sörjande tröst!

(Tyyni Halminen-Levitzky)

Lennart Petersonin valtimoissa virtasi sukupolvien meriväen veri, mikä ehdottomasti kutsui matkailemaan syvillä ulapoilla. Olipa kerran pieni piltti, joka aikanaan näki kotimaan rannikon häipyvän ja joka lapsen silmineen turhaan koki tähyillä taivaanrannan taa. Muutamien maailman-ympäripurjehdusten jälkeen isän ohjaamalla pietarsaarelaisella fregatti

"Europalla" oli tuleva purjehtija valmis alkamaan purjehtijanuransa, samoin kuin sen ajan sukupolville kuului. Ensi purjeena pyyheliina, sitten ehkä kaksi. Ja vene kasvoi raskaspainolastisesta avoveneestä purjeveneeksi tavoitellen soutuvenettä suurempia mittoja. Lennart Peterson kasvoi kansalaiseksi ja rakennutti suurempia veneitä. Purjehdusinto jäi häneen pysyvästi, silloinkin kun hän sai suurempia tehtäviä hoidettavakseen. Kilpapurjehduksissa hän oli oikeamielinen, niin voitoissa kuin tappioissa.

Hänen palkintokokoelmaansa olivat esimerkiksi "Hasard", "Reserv", "Hobby" ja nopea "Mariella" kasvattaneet. Myöhempinä vuosina hän keskittyi pitempiin matkoihin elegantilla "Gavotte" -veneellään, joka herätti huomiota Itämeren rannikkokaupungeissa. Aina hän valmistautui huolellisesti näihin matkoihin ja asettamaansa päämäärään. Hänen hautajaisiansa kunnioittivat monet purjehdusseurat, ensi sijassa Pietarsaaren ja Viipurin, sekä sama tuuli, mikä johdatti "Mariellaa" ennen suurta telakkapaloa. Suurenmoinen oli "Gavotten" viimeinen luovinta Äransgrundin majakan luona: ukkossalama antoi loppulaukauksen.

"Frisk Bris" -lehden joulunumerossa v. 1939 — siis tri Petersonin kuoleman jälkeen — oli kertomus "Gavotten" viimeisestä risteilystä Itämerellä. Lokikirjan mukaan se kuului seuraavasti:

Hitaasti työntyy "Gavotte" eteenpäin. — Äransgrundin majakkalaiva on aivan tyynen puolella kl 21.50. — Tuuli on N, joten suuntautuminen Pörtöhön on edullisempaa kuin Helsinkiin. — Pian meillä on reipastuttava NO. Genua vaihdetaan, sillä taivaanranta NW:ssä näyttää rumalta. Näkymä Söderskäriin on niin huono, ettei majakanvaloa näy. Sen suunnan saaristossa on alkanut tihkua sadetta, mikä lisääntyy huomattavasti, kun saavutaan kotipoijulle kl 9.30. — Tyyntä — tuskin on purjeet laskettu, kun ukkonen tervehtii kotiin tulijaa mahtavasti. Äkkinäisesti kova jyrähdys, tuntuu kuin se nostaisi kaiken ilmaan! Salama iski maahan n. 200 m päässä meistä! — Suurenmoinen loppulaukaus!

Kun Lennart Peterson, joka kuoli talvella 1938, näin lopetti lokikirjansa, ei hän aavistanut, että tämä komea merkintä lokikirjaan samalla merkitsi loppua hänen purjehduksilleen. Se oli luonnon kunnialaukaus luonnonystävälle, joka kehdesta hautaan pysyi uskollisena rakkaalle urheilulle ja sen houkutuksille.

Yhtyen "Frisk Bris" -lehden mainintaan v. 1939 voi lisätä, että aurinko laskeutui epämääräiseksi ajaksi Isänmaalle ja purjehdusurheilullemme.

Lennart Petersonin elämäankaari kohosi korkealle. Hänen työnsä oli ollut siunauksellista taistelua sairauksia ja tauteja vastaan. Se oli ollut lämpöä säteilevää lähimmäisen rakkautta, täysin vapaa itsekkyydestä tai eduista ja kunnianhimosta, esikuvallista, henkisesti "vaskea vahvempaa". Hän on aikalaistensa sydämiin pystyttänyt muistopatsaan.

Ken hyvin on tehnyt kaikki työnsä,  
saa rauhassa nukkua kaikki yönsä,  
ja viimein, kun täältä elostaan lähti,  
syttyi taivaalle tuikkiva tähti!

(O-I M)



*LAURI VÄLKE*  
*18.4.1895—30.7.1970*  
*omakuva, öljyvärimaalaus*



Otto-I. Meurman

## Lauri Välke, kuvataiteilija

Pitkällä elämänpolullani minulla on ollut onni saada vuosikymmenten ajoiksi mitä parhaimpia matka- ja työkumppaneita aivan omitta ansioittani. Eräs heistä on ollut Lauri Välke, minua viisi vuotta nuorempi viipurilainen taiteilija. Kohdistettakoon seuraavassa katse häneen.

Lauri Välke, sydänystäväni, oli syntynyt Helsingissä 18.4.1895, missä hän myös kuoli 30.7.1970. Silti hän ei ollut helsinkiläinen, vaan ennen kaikkea mitä viipurilaisin, sillä koko hänen nuoruutensa ja miehuutensa tuottoisimmat vuodet hän asui Viipurissa. Sydänjuurillaan hän oli kasvanut kiinni Viipuriin.

Laurin isä Karl August Hildén oli seppä Valtionrautateiden pajassa Helsingissä, mistä hän vuonna 1900 muutti vastaavaan työhön Viipuriin. Hän oli syntynyt Urjalassa v. 1858. Suuressa nimien suomentamisessa hän otti v. 1906 nimekseen Välke. Hän kuoli Viipurissa 1925. Laurin äiti Anna Elisabeth Arenius oli syntynyt Sahalahdella v. 1862 ja hän kuoli Viipurissa 1929.

Keskeytettyään lyseon Lauri Välke jatkoi lukujaan vanhemman veljensä Yrjön johdolla ja suoritti keskikoulun kurssin matematiikassa, suomenkielessä ja historiassa. Kun hänellä oli ilmeiset taiteelliset lahjat ja taide häntä kiinnosti, niin hän hakeutui Viipurin Taideystävien Piirustuskouluun opiskellen siellä vuosina 1912—1917.

Piirustuskoulun pääopettajana ja rehtorina toimi viipurilaisten hyvin tuntema ja kunnioittama taidemaalari Rurik Lindqvist. Hän oli mitä syvällisin kulttuuripersoonallisuus, joka pystyi koko olemuksellaan vaikuttamaan oppilaisiinsa. Hänen koulussaan Lauri Välke kasvoi taidemaalariksi. Elämänsuunta oli ratkaistu.

Pääosa Lauri Vélkkeen varhaiskauden töistä syntyi kesäisillä maalausmatkoilla. Vuosina 1919, 1920 ja 1922 hän kävi Kolilla ja vuonna 1921 Porvoossa. Näinä vuosina hän maalasi öljymaalauksensa leveällä siveltimellä voimakkain ja kirkkain värein. Kolin mahtava luonto näyttää antaneen hänelle erityistä voimakkuutta. Se näkyy mm. öljyväritauluista ”Mäkrävaa-ra”, joka on maalattu paksuin värein käyttämällä palettiveistä siveltimen sijasta, sekä ”Kuollut ja elävä mänty”. Nämä olivat esillä Taiteenystävien näyttelyssä maaliskuulla 1921.

Kesällä 1921 Välke teki retken Porvooseen yhdessä arkkitehti Juhani Vikstedtin (sittemmin Viiste) kanssa. Porvoohan on sangen pittoreski kaupunki, se kun on voinut säilyttää vanhaa puusta rakennettua kaupunkia sitä edelleenkin vaalien. Porvoonjoen punamullalla maalatut ranta-aitat ovat saaneet kuvaajikseen monia taiteilijoitamme, ja pikkukaupunkiolemuksen kuvaaminen kiinnosti tietysti Vélkettäkin. Tuloksia saatiin nähdä kotikaupungissa Vélkkeen ensimmäisessä yksityisnäyttelyssä Hotelli Viborgin huoneistossa v. 1922. Pitkä artikkeli Karjala-lehdessä antoi siitä sangen



*Lauri Välke,  
Mäkrävaara Kolilla  
(öljyvärimaalaus).*

myönteisen arvostelun. Erityisesti öljyväriyöt saivat kiitosta. Porvooiheisista töistä mainittiin "Porvoon kirkko ja ranta" sekä "Porvoolainen piha". Välkkeen töissä nähtiin näkemyksen voimakkuuta, sommittelua ja tekniikkaa. Viipurin etevin arkkitehti Uno Ullberg kuvaili "Viborgs Nyheterissä" julkaisemassaan artikkelissa Välkkeen voimakasta persoonallisuutta ja omalaatuista tekniikkaa.

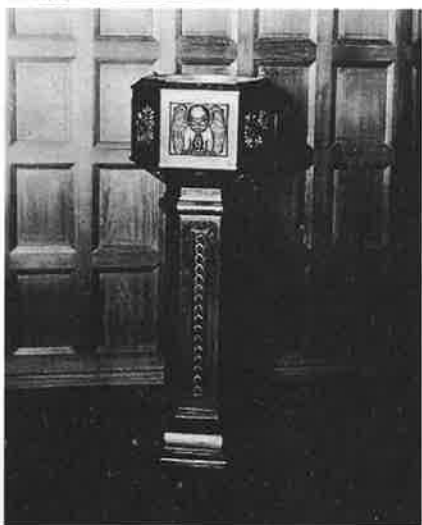
Taiteilijan elämä ei suinkaan ole ruusuilla tanssimista. Hän ei yleensä ajattele jokapäiväisen elämän taloudellista puolta, niin ratkaisevaa kun se kuitenkin jokaisen kohdalla onkin. Tästä asiasta on Lauri Välke syksyllä v. 1921 kirjoittanut sisarelleen pitkässä kirjeessään sanoen: "Sellaista se on, että ne ostaisivat, joilla ei ole millä ostaa ja päinvastoin. Miten liekin sattunut niin, että kaikki köyhät ovat sattuneet minun työskentelyni hyväksyjäpiiriksi."

Kesällä 1923 Lauri Välke teki matkan Tanskaan ja Ruotsiin. Matkan jälkeen hän rupesi maalaamaan tummemmin värein luopuen leveästä siveltimestä ja paksusta maalikerroksesta. Kesällä 1925 Välke matkusti maalaamaan Tallinnaan. Samana vuonna hän piti ensimmäisen näyttelynsä Helsingissä yhdessä Oskari Hirvikallion kanssa. Näyttelyn vaatimaton menestys oli ehkä pettymys Lauri Välkkeelle, sillä pian sen jälkeen hän luopui öljymaalauksesta lähes kahdeksikymmeneksi vuodeksi keskittyen kirkkomaalaukseen.

Uransa alkuvuosina Lauri Välke teki maalaamisen ohessa myös muita töitä: Viipuriin asemakaava-arkkitehdiksi elokuussa v. 1918 sijoittunut O-I. Meurman tarvitsi pienoismallien tekijää. Se ei tietenkään ollut taidemaalarin työtä, vaikka siinäkin tarvittiin taidetta tajuavan silmää. Välke antautui siihenkin innolla, olihan esim. Viipurin Linnan veistäminen puuhun mitta-kaavassa 1:2000 jonkinlaista kuvanveistoa, ja Välke halusi kilpailla itsensä kanssa. Niinpä hän n. 3-senttisestä pystysyisestä pulikasta teki Stadionin katsomon pulpettikaton tuskin millin paksuiseksi, valoa vasten läpikuultavaksi samalla kovertaen niin, että kattoa etusivulla kannattavat pylväätkin muodostuivat pulikan pystysyistä, eikä paikoilleen liimatuista tikuista.



*Pitkärannan kirkkokuuoneen  
laipion koristemaalaus.*



*Pitkärannan kirkkokuuoneen kastemalja.*



*Raudun kirkon koristemaalauksia.*

Hänen tekemistään pienoismalleista sai Uuraansaaren malli Barcelonan kansainvälisessä asemakaavanäyttelyssä kultaisen Grand Prix'n. Mitali varmaan hukkui talvisodassa palaneen kaupungintalon tuhkaan.

Kun Göteborgissa v. 1923 järjestettiin suuri kansainvälinen asemakaava-konferenssi näyttelyineen, lähetti Viipurikin sinne osastonsa, mihin liitettiin koko kaupunkia esikaupunkineen esittävä pienoismalli mittakaavassa 1:2000. Siinä nähtiin esikaupungit uudelleen asemakaavoitettuna kuviteltuine yleisine rakennuksineen, linna ja kirkot sekä olemassa olevat yleiset rakennukset omine muotoineen, uudet kuvitellut upeine torneineen.

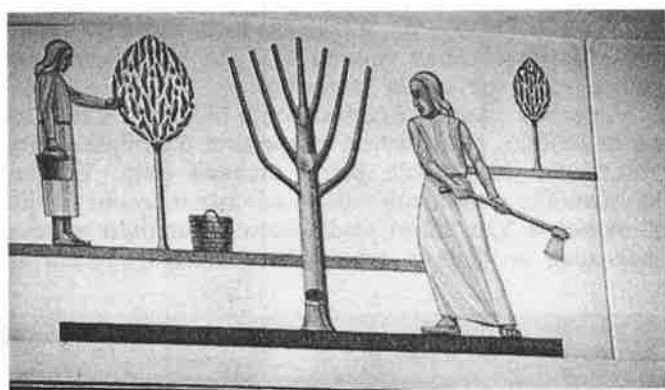
1920-luvun puolessa välissä alkoi Lauri Välkkeen pitkäaikainen työ kirkkojen restauroijana, koristelijana ja suurten seinämaalausten tekijänä. Ensimmäisissä suurissa töissään Pitkärannan ja Raudun kirkkojen maalaus-



*Lauri Välkkeen Evankelistat Viipurin tuomiokirkon kuoriholveissa.*



*Lähikuvat edellisistä.*



*Pielisjärven myöhemmin tuhoutuneen kirkon koristemaalauksia.*

koristelussa (1926—27) Välke tyytyi pääasiassa rikkaaseen ornamenttikoristeluun. Pitkärannan kirkkoon hän teki myös veistoskoristelua. Hackmanin hautakappeliin Sorvalin hautausmaalle Välke teki vuonna 1928 puuveistokset. Seuraavana vuonna Välke teki yhden merkittävimmistä töistään koristellensa Viipurin tuomiokirkon kuorin evankelistasymbolein ja ornamenttein käyttäen seccotekniikkaa. Seuraavissa töissään Lappeen kirkon (1930), Viipurin seurakuntasalin (1930) ja Viipurin maalaiskunnantalon (1933) seinämaalauksissa ja friiseissä Välke alkoi maalata ornamenttiikan ohessa henkilöhahmoja.

Monissa töissä Välke toimi yhteistyössä viipurilaisten arkkitehtien Jalmari Lankisen ja Juhani Viisteen kanssa restauroiden kunnostettavien kirkkojen maalauksia, maalaten uusia kuvia ja suunnitellen kirkkojen sisä- ja ulkoverityksiä. Tällaisia rakennuksia olivat mm Säkijärven kirkko, Joensuun siunauskappeli, Jaalan kirkko ja Jääskén kirkko. Nastolan kirkon saarnatuolin hän koristeli evankelistaveistoksin ja maalasi urkukaiteeseen 12 henkilöhahmoa. Sotia edeltävän kauden laajin työ Vélkkeellä oli Lieksan Pielisjärven kirkon laajojen seinäpintojen täyttäminen raamattuaiheisin maalauksin (1935—36). Koiviston kirkon sivuikkunoihin hän laati suurikokoiset lasimaalaukset vuonna 1937, ja Virolahden kirkon seinämaalaukset tulivat valmiiksi ennen talvisotaa.

Viipurissa Lauri Vélke tunnettiin ahkerasti kulttuurielämään osallistuvana henkilönä, jolla omasta puolestaan oli siihen annettavaa. Hän oli aulis auttamaan järjestelyitä ja oli mukana esim. Torkkelin Killassa. Hänen käytännöllisyytensä tuli silloin selvästi näkyviin. Taiteilijana ja historiaan kiintyneenä hän halusi vaalia kotikaupunkinsa olemusta, sen historiallista maisemaa ja vanhoja rakennuksia. Niinpä hänestä tuli Viipurin muinais-



*Nilsin kirkon koristemaalauksia.*

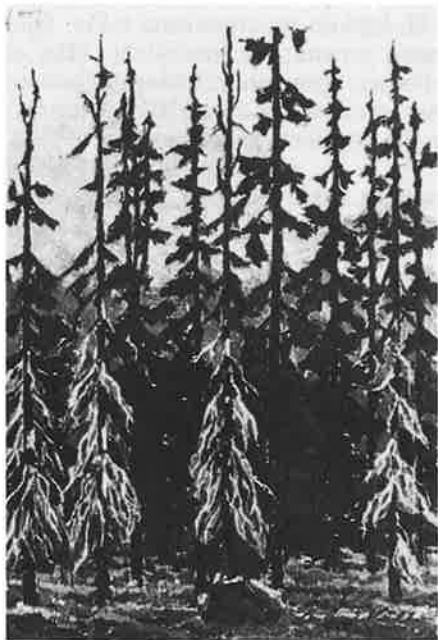
muistojen valvoja v. 1937, kun tämän maassamme ainutlaatuisen toimen ensimmäinen haltija oli siirtynyt Helsinkiin. Hän hoiti tätä tehtävää Viipurin ja koko Karjalan menetykseen saakka.

Talvisodassa tuhoutui useita kirkkoja, joissa oli Lauri Välkkeen maalauksia ja koristeita. Sota hävitti myös monia maalauksia ja piirroksia. Vuonna 1940 Välke oli restauroimassa Kaksikerran kirkon saarnastuolia. Jatkosodan aikana Välke palasi Viipuriin, jossa hän piirsi useita piirroksia sodassa kärsineestä kaupungista. Sodan loputtua Välke asui ensin vuoden Hattulassa, josta hän muutti 1945 Hämeenlinnaan. Hämeenlinnassa hän alkoi kahdenkymmenen vuoden tauon jälkeen maalata taas öljymaalauksia. Vuonna 1947 Välke piti Hämeenlinnassa taidenäyttelyn.

Vuonna 1950 Lauri Välke muutti Helsinkiin. Samaan aikaan hän alkoi työskennellä Pihtiputaan kirkon suurten seinämaalauksen parissa. Seuraavan kymmenen vuoden aikana Välke maalasi suuret seinämaalaukset seitsemään kirkkoon.

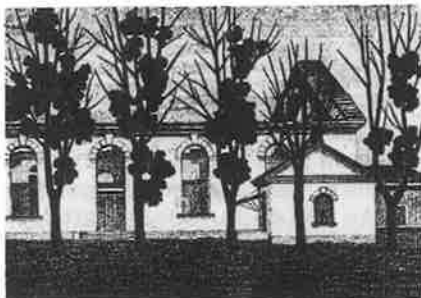
Näissä suurissa töissä Lauri Välke löysi oman herkän ja monumentaalisen tyylinsä, joka on ehkä kauneimmillaan Polvijärven kirkon sinisävyisissä maalauksissa ja Sotkamon kirkon seinämaalauksen sommittelussa. Muita suuria töitä olivat Nivalan kirkon seinämaalaukset, Sieppijärven kirkon koko takaseinän peittävä alttaritaulu, Kontiolahden kirkon seinämaalaukset sekä Kauvatsan kirkon seinämaalaukset.

1960-luvulla Lauri Välke jatkoi piirtämistä ja maalausta ja siirsi litografialle vanhoja Viipurissa piirtämiään kuvia. Vuonna 1965 Lauri Välke sai valtion taiteilijaeläkkeen ja samana vuonna hänelle myönnettiin Pro Finlandia-mitali. Lauri Välke kuoli Helsingissä 30.7.1970.



*Lauri Välkkeen maalaukset Kuusikko Ylläksen tunturilla ja Kesäilta.*





*Viipurin maaseurakunnan talvisodassa palanut kirkko (kivipainos).*



*Lauri Välke, Notkiskeleva puunukke.*

Työtoverina, lähimmäisenä ja ihmisenä Lauri Välke oli mitä ihailtavinta. Hän oli todella lämminsydäminen, rakastettava *ystävä!* Paljon onnellisia hetkiä jäi tämän kirjoittajalta saamatta Helsinkiin muuttamiseni takia. Hän oli kulttuuripersoonallisuus, johon häneen tutustuneet mieltäytyivät. Hän ei mitään pyytänyt, mutta hän antoi! Sellainen ihminen elämänpolullamme tavattuna rikastuttaa toistenkin maallista vaellusta. *Lauri Välke*, muistosi elää ystäväsi sydämissä kunnioitettuna ja hartaasti vaalittuna!

Tietoja edelläolevaan tekstiin on koonnut arkkit. Immo Teperi.

### **Lauri Välke**

Henkilötietoja:

Lauri Jeremias Välke, ent. Hildén s. 18.4.1895 Helsingissä, k. 30.7.1970 Helsingissä

Vanhemmat: Seppä Karl August Hildén s. 5.10.1858 Urjalassa, k. 1925 Viipurissa, Anna Elisabeth o.s. Arenius s. 16.9.1862 Sahalahdella, k. 1928 Viipurissa

Vihitty: 1929 Elina Liljamaa s. 9.6.1905

Lapset: Anna Heikinheimo s. 1930, Eeva Palmu s. 1931

Opinnot: Kävi lyseota kaksi luokkaa, jonka jälkeen koulunkäynti jäi kesken hänen saatuaan ehdot, joita ei suorittanut.

Opiskeli Viipurin piirustuskoulussa vuosina 1912—17.



### **Kirkkotyöt 1920- ja 1930-luvulla**

- Pitkärannan kirkon ornamentti- ja puuveistoskoristelu noin 1926—27.
- Raudun kirkon ornamenttimaalaukset noin 1926.
- Hackmanin hautakappelin puuveistokset Sorvalin hautausmaalle Viipurissa 1928.
- Viipurin tuomiokirkon kalkkimaalaukset 1929.
- Lappeen kirkon restaurointi, värisuunnitelma ja seinämaalaukset 1930.
- Viipurin seurakuntasalin ornamentit ja apostolien kuvat todennäköisesti 1930 talon valmistuttua.
- Talikkalan eli Viipurin Mikaelin kirkon seinämaalaukset ja koristeet 1932.
- Viipurin maalaiskunnantalon salin friisi 1933.
- Ilomantsin kirkon maalausten restaurointi 1933.
- Säkkijärven kirkon väriyysuunnitelma ja todennäköisesti myös maalausten restaurointia 1933.
- Kaukolan kirkon alttaritaulu 1934.
- Joensuun siunauskappelin sisäpäätyfasaadin maalauskoristelu 1935 (arkkitehti J. Viiste).
- Nastolan kirkon saarnastuolin evankelistaveistokset ja urkukaiteen 12 henkilöhahmoa.
- Lieksan (Pielisjärven) kirkon seinämaalaukset 1935—36. Kirkko paloi 1979.
- Jaalan kirkon maalausten restaurointi 1936.
- Koiviston kirkon (arkkit. Stenbäck) sivuikkunoiden suurikokoiset lasimaalaukset Pietari ja Paavali sekä kirkon sisäväritys ja saarnastuolin kaunistus 1937.
- Jääskén kirkon väritys ja koristelu 1938—39.
- Virolahden kirkon seinämaalaukset 1939. (Välkkeen lasimaalaukset kirkossa ovat vuodelta 1965).

### **1940-luku**

- talojen väriyysuunnitelmat Hämeenlinnaan ja Nokialle.
- Turun linnan Brahe-salin ja kustavilaisten huoneiden entisöinti.
- Kaksikerran kirkon saarnastuolin entisöinti.
- Alavuden kirkon maalausten restaurointi.
- Muhoksen kirkon maalausten restaurointi.

### **Suuret kirkkomaalaukset 1950- ja 1960-luvulla**

- Pihtiputaan kirkon seinämaalaukset 1949—50.
- Nivalan kirkon seinämaalaukset 1952.
- Sotkamon kirkon seinämaalaukset 1954—55.
- Sieppijärven kirkon iso, koko takaseinän peittävä alttaritaulu 1955—56.
- Kontiolahden kirkon seinämaalaukset 1956.
- Polvijärven kirkon seinämaalaukset 1959.
- Kauvatsan kirkon seinämaalaukset 1960—61.
- Virolahden kirkon lasimaalaukset 1965.

Tapio Koskimies

## Neuvostoliiton lentokoneiden aiheuttamista rajaselkkauksista Kannaksella vuosina 1937—1939

### 1. Johdannoksi

Suomen itsenäistymisen jälkeen itäraja oli pitkään varsin rauhaton, vallitsihan Suomen ja Neuvostoliiton välillä muodollisesti sotatilakin Tarton rauhansopimukseen 1920 saakka. Sen jälkeenkään ei koko 1920- ja 1930-lukujen aikana itärajalla vallinnut "normaaleja" tai edes asiallisia rajasuhteita. Eri syistä johtuneita rajaselkkauksia tapahtui jatkuvasti.

1920-lukua värittivät ns. heimosotaretkien aiheuttamat selkkaukset ja kireät välit Neuvostoliiton kanssa. Lisäksi voidaan mainita mittavat pakolaisongelmat sekä salakuljetus. 1930-luvun alussa tuhansia suomalaisia ns. pulapakolaisia meni luvattomasti Neuvostoliittoon työnhakuun.

1930-luvulla rajaselkkauksia aiheutui suomalaisista kalastajista Itä-Suomenlahdella ja Laatokalla, lukuisista ampumavälikohtauksista maarajalla sekä ennen muuta venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksista.

Kaikenlaisia rajaselkkauksia tapahtui eniten Kannaksella. Tähän on useita syitä. Kannas oli muuhun itärajaan verrattuna tiheään asuttua seutua, jossa oli suhteellisen kehittynyt tieverkko, jopa neljä pitkittäissuuntaista rautatietä ja useita lentokenttiä. Kannas oli vanhastaan Suomen ja Venäjän välisen vuorovaikutuksen tärkein väylä ja säilytti tämän merkityksensä 1920- ja 1930-luvuillakin. Kannaksen sotilaallinen ja strateginen merkitys oli suuri sekä Suomelle että Neuvostoliitolle. Suomen puolustukselle Kannas oli valtakunnan tärkein alue. Neuvostoliitolle Kannaksen merkitystä korosti Leningradin miljoonakaupungin läheisyys. Kummallakin maalla oli runsaasti sotilaallista voimaa Kannaksella.

Kannaksella rajavartiostoinnista vastasi Kannaksen rajavartiosto (Kan.R.). Sen mahdollisuudet tehtävästään suoriutumiseen olivat 1930-luvun puoliväliin saakka kyseenalaiset. Syynä tähän oli muista itärajan rajavartiostoista poikkeava asema ja henkilöstörakenne. Kan.R toimi siviiliorganisaationa vuoteen 1936 saakka, jolloin sen asema saatiin yhdenmukaiseksi muiden rajavartiostojen kanssa. Muu rajavartiolaitos oli ollut sotilaallisesti järjestettynä jo perustamisestaan 1919 lähtien. Huomattava osa Kan.R:n rajavartijoista oli vielä 1930-luvullakin Venäjän vallan aikaisen Kannaksen tullipoliisin entisiä tullivartijoita, joilla ei ollut sotilaskoulutusta eikä aseenkäyttötaitoa. Kan.R sai ilmatorjuntaan soveliaista aseistusta vasta 1930-luvun puolivälissä.

## 2. Lentokoneiden alueloukkaukset

1930-luvulla sanomalehtiä lukeva yleisö tiesi Suomen ja Neuvostoliiton välisistä rajaselkkauksista parhaiten venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset, joita esiintyi ensin Kannaksella ja sitten myös Laatokan Karjalassa ja Pohjois-Suomessa. Lehdistö tarttui hyvin hanakasti jokaiseen ilmi tulleen tapaukseen ja myös viranomaiset antoivat auliisti lehdille tietoja.

Venäläisten lisäksi rajaseuduilla lenteli ajoittain myös suomalaisia koneita. Ensin mainitut kuitenkin aiheuttivat huomattavasti useammin selkkauksia, jotka lisäksi olivat luonteeltaan vakavampia. Suomalaisten lentokoneiden lentoja rajaseuduilla, varsinkin Kannaksella oli voimakkaasti rajoitettu eikä niistä aiheutunut merkittäviä rajarauhan rikkomuksia. Kannas samoin kuin lähes koko Viipurin lääni oli vuodesta 1925 lähtien siviilikoneille lentokiellossa lukuunottamatta kapeita ilmakäytäviä eräillä reiteillä. Myös sotilaslentokoneiden liikkumista Kannaksella oli rajoitettu ja rajoituksia tiukennettiin 1930-luvun mittaan mm. väärinkäsitysten välttämiseksi.

Venäläisten lentokoneiden alueloukkaukset ovat ennen muuta 1930-luvun ilmiö, minkä osittain selittää sotilasilmailun voimakas kasvu tuolla vuosikymmenellä useimmissa maissa. 1920-luvullakin sattui eräitä tapauksia, mutta niillä ei ollut sanottavampaa poliittista merkitystä. Merkillä pantavaa kuitenkin on, että ulkoministeriön tietoon tulleista 14 tapauksesta vuosilta 1921—1929 peräti 10 sattui Karjalan Kannaksella.

Alueloukkauksilla näyttää olleen selvä yhteys Suomen ja Neuvostoliiton poliittisten suhteiden yleiseen kehitykseen. Nämä suhteet eivät tunnetusti olleet sydämelliset 1920- ja 1930-luvuilla. 1930-luvun mittaan keskinäinen epäluottamus vain syveni samalla kun kansainvälinen kehitys kulki kohti kriisiä. Pari lämpimämpää kautta voidaan erottaa: hyökkäämättömyyssopimuksen (1932) jälkeiset kuukaudet sekä ulkoministeri Holstin vierailu Moskovassa 1937 ja sitä seurannut noin puolen vuoden jakso.

Tässä artikkelissa tarkastellaan ajanjaksoa vuoden 1937 alusta talvisodan alkamiseen saakka eli lähtökohtana on Holstin vierailun aikainen ns. suojasää Suomen ja Neuvostoliiton suhteissa.

Tärkeimpänä lähdeaineistona ovat olleet rajavartio- ja sotilasviranomaisten sekä ulkoasiainministeriön arkistot. Lisäksi on tutkittu ajan sanomalehtiä sekä myöhempiä tutkimuksia.

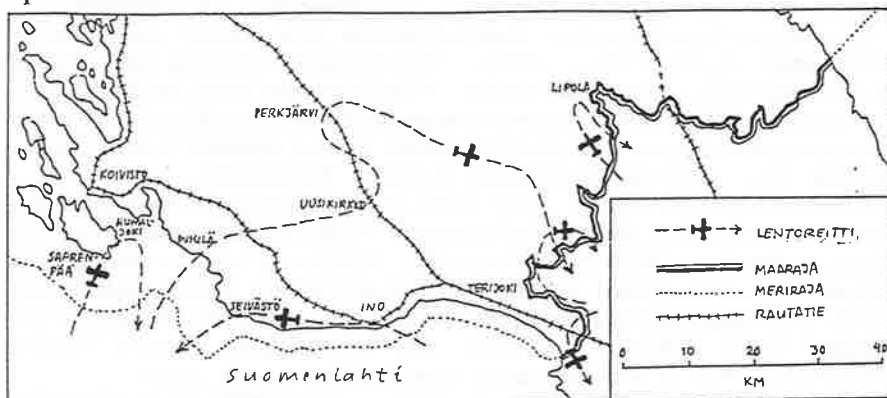
## 3. Vuosi 1937: puolen vuoden suojasää

Alkuvuoden 1937 aikana Suomen ja Neuvostoliiton suhteita sävytti ns. suojasää, mikä kuvaa maiden suhteissa vuosikausia vallinneen 'pakkaskauden' jälkeistä lämpenemistä, vaikka kysymys ei ollutkaan mistään kesähelteistä. Tämä toiveikas kausi näkyi myös rajoilla: selkkauksia oli selvästi tavanomaista vähemmän.

Suojasää ei kuitenkaan johtanut sellaisiin näkyviin ilmauksiin suomalais-neuvostoliittolaisten suhteiden paranemisesta, joita Moskova oli odottanut ja venäläiset alkoivat palailla entisiin äänenpainoihin Suomesta puhuessaan. Jonkinlaisena päätepiirteenä koko suojasäälle Neuvostoliitto näyttää pitäneen saksalaisen sukellusvenelaivueen vierailua Helsingissä elokuun alkupuolella 1937.

Vajaan viikon kuluttua sukellusvenelaivueen lähdöstä peräti yhdeksän venäläistä lentokonetta tunkeutui Suomen ilmatilaan Kannaksen etelärannikolla, Seivästön majakan luona. Koska rajanylitys ei ollut kovin syvä, UM:n poliittisen osaston päällikkö Paavo Pajula katsoi, ettei se antanut aihetta suoranaiseen protestointiin. Huomautus asiasta kuitenkin tehtiin, mutta Neuvostoliitto ei reagoinut siihen mitenkään.

21.9.1937 koettiin todellinen rajaloukkausten suma, joka pakotti ulkoasiainhallinnon tiukkasävyisiin vastalauseisiin, osaksi lehdistökirjoittelunkin vuoksi. Venäläisiä lentokoneita tunkeutui pareittain Suomen ilmatilaan eri kohdissa Kannaksen maarajaa.<sup>1</sup> Rajaloukkauksia tapahtui niin monessa paikassa ja lyhyin väliajoin, että viranomaisten on ollut vaikea päätellä, mitkä havainnot ovat liittyneet mihinkin rajaloukkaukseen. Vielä vaikeampaa se on jälkikäteen asiakirjalähteiden perusteella, mutta oheiseen karttaan on piirretty suurin osa niistä lennoista, joita voidaan pitää varmoina tapauksina.



*Venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia 21.9.1937.*

Kaikki tuona päivänä tapahtuneet rajaloukkaukset ajoittuivat iltapäivään, näkyvyys oli hyvä ja useista Kan.R:n vartioista ehdittiin avata tuli venäläiskoneita kohti, joistakin jopa konekiväärillä, mutta ilman näkyviä tuloksia. Tällä kertaa lentokorkeuskaan ei yleensä ollut liian suuri, mutta tottumattomuus nopeasti liikkuvien ilmamaalien ammuntaan aiheutti kehon osumatarkkuuden. Sama puute näytti olevan rajan toisellakin puolella, sillä parissa kohdassa myös venäläiset rajavartijat avasivat tulen Suomen puolelta palaavia omia koneitaan kohti, mutta yhtä huonolla menestyksellä.<sup>2</sup> Pari kuukautta myöhemmin Suomen puolelle loikannut venäläinen rajavartija kertoi, että heillä oli käsky ampua kaikkia näköpiiriin tulevia lentokoneita, joita ei ollut ilmoitettu omiksi. 21.9. venäläiset kenttävartiot eivät olleet saaneet tällaista ennakkoilmoitusta ja avasivat käskyn mukaisesti tulen omia koneitaan vastaan, kuitenkin osumatta.<sup>3</sup>

Lennot eivät yhtä lukuunottamatta ulottuneet kovinkaan syvälle Suomen alueelle ja olivat kestoltaan lyhytaikaisia. Niitä voidaankin pitää pelkkänä kiusantekona ja hännäksenä, paitsi yhtä lentoa, joka havaittiin Saarenpäässä ja Koiviston salmella. Sattui niin sopivasti, että itse Rannikkotykistöryk-

mentti 2:n komentaja eversti A.E. Lyytinen upseeriseurueineen havaitsi rajaloukkaajan Saarenpään yllä. Puhelinsoitoilla saatiin pian varmistus, ettei omia koneita silloin ollut lähelläkään Koivistoa. Saarenpäässä oli RT 2:n linnake, johon juuri oltiin rakentamassa uusia tuliasemia 254 mm tykeille. Kannaksen puolustuksesta vastannut Armeijakunnan esikunta arvelikin, että nämä rakennustyöt olivat venäläislentäjän mielenkiinnon kohteina, koska tiedettiin olevan mahdollista valokuvata pilvien läpi infrapunamenetelmällä.<sup>4</sup> Lisäksi Saarenpään linnakkeeseen siirrettiin syksyn 1937 aikana Humaljoen patterista kaksi 152 mm tykkiä.<sup>5</sup>

Lennoista yksi ulottui varsin kauas rajasta, lähes Kannaksen keskiosiin, Perkjärvelle saakka. Koneita oli kaksi ja lentoreitti ylitti useita valmiita tai keskeneräisiä linnoitustymaita. Inkilän alueen massiivisista betonikorsuista, joita Pioneeripataljoona rakensi, viimeinen eli kuudes valmistui 1937. On selvää, että noin suuren (halkaisija n. 35 m) bunkkerin rakennustymaa on näkynyt hyvin muutaman sadan metrin korkeudessa lentäneisiin koneisiin. Inkilän jälkeen koneet ovat suunnanneet lentonsa linjalle Riesjärvi — Vammeljärvi — Suulajärvi, jolla oli vuosina 1931—1932 suoritettu laajoja kenttävarustustöitä ja vuosina 1935—1936 rakennettu panssariesteitä. Paluumatkalla rajalle koneet lensivät vielä Kivennavan alueen panssariesteiden yli. Mikäli koneissa oli ilmakuvakameroita, kuvasato on todennäköisesti ollut sangen tyydyttävä. Loikkaritietojen mukaan venäläiskoneiden tehtävänä oli valokuvata Suomen puoleista maastoa.<sup>6</sup>

Rajaloukkauksia ryhdyttiin heti tutkimaan ja silminnäkijöitä kuulusteltiin. Ainakin Kannaksen rajavartiosto, Etsivän keskuspoliisin Terijoen alaosasto, Muolaan piirin nimismies ja Rannikkotyöstörykmentti 2 suorittivat tutkimuksia paikan päällä, ja tutkimusaineistoa lähetettiin ulkoministeriölle jatkotoimenpiteitä varten. Myös Rajavartiostojen esikunta ja Yleisesikunta toimittivat kokoamiaan tietoja UM:lle.

Jo ennen kuin rajaloukkauksista ehdittiin jättää virallinen vastalause, Helsingissä oleva Neuvostoliiton vt. asiainhoitaja Austrin kävi — ilmeisesti Suomelta tulevaa protestia ennakoiden — ulkoministeriössä väittämässä, että 21.9. ”eräät suomalaiset tiedustelukoneet” olisivat ylittäneet rajan Kannaksella; näitä torjumaan oli hänen mukaansa lähetetty Leningradista kolme konetta, jotka ”tulivat sattumalta ylittäneeksi rajan”.<sup>7</sup> Austrin sovelsi tilanteeseen neuvostodiplomatian vanhaa, hyväksi havaittua taktiikkaa: keksityillä syytöksillä pakotetaan vastapuoli jo valmiiksi puolustuskannalle. Samana päivänä — 25.9. — ulkoministeriöstä lähetettiin Moskovan lähetystölle ohjeet vastalauseenootin jättämisestä neuvostohallitukselle. Niissä rajaloukkausten todettiin olevan ”uusi ja entistä selvempi todistus siitä välinpitämättömyydestä, jota Neuvostoliiton lentäjät yhä edelleen osoittavat Suomen alueellista koskemattomuutta kohtaan”.<sup>8</sup>

Ennen kuin nootti ehdittiin jättää, Neuvostoliiton raja-asiamies ennätti esittämään vastalauseensa sen johdosta, että suomalaiset olisivat ampuneet konekiväärillä Neuvostoliiton puolella lentäneitä lentokoneita 21.9. Suomen nootti jätettiin 29.9., mihin mennessä Neuvostoliitto siis oli esittänyt jo kaksi vastasyystöstä suomalaisia vastaan. Näin se pystyi ohjaamaan keskustelun tai pikemminkin kinastelun kulkua, sillä suomalaiset eivät koskaan jättäneet vastaamatta Neuvostoliiton esittämiin protesteihin, vaan aivan

selvissäkin tapauksissa olivat valmiit näkemään paljon vaivaa voidakseen kumota vastapuolen perusteettomat väitteet.

Kannaksen raja-asiamies E.A. Muurman sai UM:ltä ohjeet vastata Neuvostoliiton raja-asiamiehelle kategorisesti: ”Suomalaiset viranomaiset eivät 21.9. kuten yhtä vähän koskaan aikaisemminkaan ole ampuneet Neuvostoliiton alueella lentäneitä lentokoneita.” Viralliseen vastalause-noottiin saatiin odottaa neuvostohallituksen vastausta yli kaksi kuukautta, sillä vasta 4.12.1937 ulkoasiainkansankomissariaatti vastasi. Suomen nootti torjuttiin ”todellisuutta vastaamattomana” ja syytettiin suomalaiskoneita rajanylityksistä. Samalla torjuttiin Suomen ehdotus keskinäisestä sopimuksesta, joka olisi ehkäissyt luvattomat ylilennot. Moskovan mielestä riitti, kun suomalaislentäjille annettiin kyllin ankarat määräykset olla ylittämättä Neuvostoliiton rajoja!<sup>9</sup>

Yleisesikunta vahvisti UM:lle, ettei yksikään Suomen ilmavoimien kone ollut 21.9.1937 lentänyt linjan Koivisto — Käkisalmi itäpuolella.<sup>10</sup> Tämän mukainen uusi nootti jätettiin 4.1.1938, mutta Neuvostoliitto vastasi kuukauden kuluttua syyttäen edelleen suomalaisia koneita rajaloukkauksista 21.9.1937. Tällainen jääräpäisyys harmitti suomalaisia, ja Neuvostoliiton vastausnootti torjuttiin jälleen uudella nootilla. Siihen venäläiset eivät enää vaivautuneet vastaamaan. He olivat jo saavuttaneet tavoitteensa: mitään ei ollut myönnetty, vaan vastasyytöksillä suomalaiset oli pakotettu puolustus-kannalle ja lopulta hedelmättömään kinasteluun, johon molemmat osapuolet kyllästyivät. Vanha totuus osoitti taas voimansa: hyökkäys on paras puolustus.

Syyskuun 21. päivän rajaloukkaukset herättivät lehdistössä suunnatonta huomiota. Varsinkin porvarillinen lehdistö oli kuohuksissaan tapauksesta, kun taas sosiaalidemokraatit suhtautuivat maltillisen pidättyvästi. Suomen Sosialidemokraatti saikin pian aiheen syyttää ”joitakin lehtiä” aiheella hekumoinnista.<sup>11</sup> Suurimpien lehtien sävy oli ankaran tuomitseva: ”Törkeä rajaloukkausten sarja eilen Kannaksella”, ”Röyhkeät rajaloukkaukset itärajallamme jatkuvat”, ”hämmästyttävän röyhkeä ja suunnitelmallinen rajarauhan loukkaus”, ”Elva ryska plan har kränkt gränsfreden”, ”De ryska planen flögo halvvägs till Viborg”<sup>12</sup>. Kaikkein jyrkintä kielenkäyttö oli IKL:n Ajan Suunnassa, jonka puolueelle tapaus oli mitä tervetullein: syyppääksi rajaloukkauksiin osoitettiin muutta mutkitta maalaisliiton ja ”marxilaisten” hallitus. Otsikolla ”Rengin palkka” Ajan Suunta tiivisti koko ongelman ytimen: ”Venäläinen kumartaa sitä, joka häntä potkaisee, mutta potkaisee sitä, joka häntä kumartaa!”<sup>13</sup> Uuden Suomen mukaan tapaus osoitti ”sietämätöntä ylimielisyyttä ja julkeutta” venäläisten taholta, ja lehti vaatikin Kannaksen ilmatorjunnan vahvistamista.<sup>14</sup>

Tapaus nostatti Suomen sanomalehdistössä niin suuren kohun, että se levisi ulkomaillekin. Ruotsissa Svenska Dagbladet antoi tapaukselle näkyvää huomiota etusivullaan, ja Saksan päälehti ja NSDAP:n pää-äänenkantaja Völkischer Beobachter kirjoitti asiasta niinikään varsin näkyvästi kiinnittäen huomiota ”bolševistien jatkuviin ja järjestelmällisiin rajaloukkauksiin”.<sup>15</sup> Saksan vallanpitäjille tämänkaltaiset uutiset tietysti olivat mieluisaa julkaistavaa. Sen sijaan Lontoon The Timesille ja Pariisin Le Temps’ille tapaus oli vain pikku uutinen.

Kotimaassa rajaloukkaukset kirvoittivat monenlaista lehtikirjoittelua, kuten Uuden Suomen Ollin pakinan, joka tulkinnee hyvin osuvasti kansalaisten käsityksiä asiasta: ” — — eteviä olemme neuvostolentäjät. Mutta yksi paikka on maailmassa sellainen, että siinä tulemme yhtäkkiä hölmöiksi. Ilmansuunnat sekaisin, kartat sekaisin, ohjaus sekaisin. Olemme nyt sillä paikalla. Se paikka on Suomen raja. — —”<sup>16</sup>

On ymmärrettävää, että Kannaksen rajapitäjien väestö alkoi tuntea olonsa turvattomaksi huomattaessaan, miten venäläiset sotilaslentokoneet yhä useammin lentelivät syvällä Suomen ilmatilassa eikä niille voitu mitään. Niitä ei saatu ammutuiksi alas, puhumattakaan, että omia hävittäjäkoneita olisi nähty niitä torjumassa. Rajaloukkausten jälkeisenä päivänä, 22.9.1937 Terijoella kokoontui joukko paikallisia vaikuttajia, jotka päättivät ryhtyä suoraan toimintaan valtiovallan painostamiseksi. Kansalaiskokouksessa, joka pidettiin sunnuntai-iltana 26.9.1937 Terijoen Seurahuoneella, oli noin 500 ihmistä lähipitäjistä. Kokouksen puheenjohtajana toimi hankkeen puuhamies, terijokelainen rehtori Matti Salokas, joka valittiin myös ”kysymystä vireillä pitävän” toimikunnan puheenjohtajaksi; muiksi jäseniksi nimettiin Terijoelta voimistelunopettaja K. Tikka ja liikemies A.J. Aunio, Terijoen pitäjän Ollilasta maanviljelijä E. Kääpä sekä Uudeltakirkolta pastori T. Vapalahti.<sup>17</sup> Kokouksessa käytettiin kolmisenkymmentä puheenvuoroa ja laadittiin julkilausuma, joka sähkötettiin tasavallan presidentille vielä samana iltana. Julkilausumassa tuotiin esille rajaseudun väestön ”syvä huolestuminen” ja ”suuri mielenlevottomuus” jatkuvista rajaloukkauksista.<sup>18</sup> Valtiovallalta pyydettiin kiireellisiä toimenpiteitä Kannaksen rajavartiointiin tehostamiseksi ennen muuta ilmatorjunnan osalta. Hallituksen edustajana tilaisuudessa oli pääministerin sihteeri Arvo Inkilä, mutta hänen puhettaan häirittiin ”alas”- ja ”ulos”- huudoin sekä muuten meluamalla. Tilaisuus päättyi yhteisesti laulettuun Kannaksen lauluun. Samana päivänä myös Terijoen kunnanvaltuusto päätti yksimielisesti lähettää presidentille samanhenkisen sähkeen kuin kokous.

Päälehdet selostivat näkyvästi kansalaiskokousta ja antoivat siellä esitetyille vaatimuksille tukensa. Kuitenkin myös kritiikkiä esiintyi: maalaisliiton pää-äänenkannattaja Maakansa hyväksyi kyllä kokouksen, muttei vireillä olevia hankkeita vastaavanlaisten kokousten järjestämiseksi muuallakin maassa, koska ne lehden mielestä olivat vain ”ikl:n sisä- ja ulkopoliittisia havitteluja”.<sup>19</sup> IKL:n lehdistö asettiikin kaikkein voimakkaimmin tukemaan tällaisten yleisten kansalaiskokousten järjestämistä eri puolilla maata. On mahdollista, että Terijoen kokous ja muutkin vastaavanlaiset hankkeet olivat IKL:n yritys herättää uudelleen henkiin 1930-luvun alun joukkoliikehdintää. Pari viikkoa rajaloukkausten jälkeen Lapualla järjestettiin peräti 1200 ihmisen joukkokokous, joka julisti, ”ettei punainen lippu tule liehumaan vapaan Etelä-Pohjanmaan lakeuden yllä”.<sup>20</sup> IKL:n lehdistö tuki kaikin voimin Terijoen kokousta ja muitakin vastaavia suunnitelmia: ”Ryssien viimeisin, häikäilemättömyydessään vertojaan etsivä rajaloukkaus on saanut vastauksen Kannaksen kansalta — —”<sup>21</sup>. Näyttää kuitenkin siltä, ettei rajaloukkausten ympärille onnistuttu nostattamaan mitään laajempaa joukkoliikehdintää, koska ne koskettivat konkreettisesti lopulta melko rajoitettua aluetta. Kommunismin vaara, jonka varaan 1930-luvun

alun Lapuan liike suurelta osalta rakentui, voitiin kokea huomattavasti kollektiivisempänä uhkana.

Terijoen kokouksessa valittu toimikunta ei jäänyt toimeettomaksi: kuu-kautta myöhemmin lähetettiin Helsinkiin "Kannaksen komitea" rehtori Salokkaan johdolla. Lähetystössä olivat mm. Terijoen ja Kivennavan kunnanvaltuustojen puheenjohtajat sekä edustajia kaikista puolueista. Kannaksen lähetystä saattoi Terijoen asemalla runsas yleisöjoukko ja JP 1:n soittokunta; se kävi Helsingissä 27.—28.10.1937 pääministerin, valtiovarainministerin, rajavartiostojen päällikön ja kaikkien eduskuntaryhmien puheilla. Lentokoneiden rajanylitysten ja samanaikaisten kalastajien pidätysten ohella lähetystö valitti myös meluhaitoista: "— — saamme usein viikkokaupalla yötä päivää kuulla heidän taukoamattoman tykkitulensa jylinää, joka vie meiltä joskus yöunenkin ja tärisyttää asuntojemme perustuksia".<sup>22</sup>

Lähetystöllä ei ollut välitöntä vaikutusta ajamaansa asiaan. Se esitti, että paikallisen väestön ja Kannaksen rajavartioston välille tulisi rajaloukkausasioissa saada aikaan läheisempää yhteistyötä. Hankaluutena oli se, että siviiliväestö ei erottanut omia ja vieraita lentokoneita toisistaan. Rajavartiosto esitti, että paikallisille poliisiviranomaisille ilmoitettaisiin etukäteen omien koneiden lennoista sekä että siviiliväestöä kuulutuksin kehoitettaisiin ilmoittamaan kaikista vähänkin epäselvistä tapauksista. Myös palkkioiden maksamista tuli Kan.R:n mielestä harkita.<sup>23</sup>

Kannaksen rajavartioston ilmavalvonta- ja ilmatorjuntavalmiutta suunniteltiin vuonna 1936 parannettavaksi joidenkin vartiorakennusten katolle rakennettavilla lavoilla. Alkukesästä 1937 Kan.R palasi uudestaan aiheeseen kuultuaan, että Armeijakunnan esikunta voisi järjestää rahoituksen, koska lavat voitaisiin liittää AKE:n suunnittelemaan laajempaan ilmavalvontaverkostoon. Niinpä Kan.R esitti rakennettavaksi yhdeksän lavaa, joihin sijoitettaisiin kiinteästi konekiväärin ilmatorjuntajalustat.<sup>24</sup> Näin toiminta hälytyksen tullessa nopeutuisi.

Tarvittavat rahat saatiin lopulta puolustusministeriöltä ja lavojen rakentamiseen päästiin syyskuussa 1937.

Vaikka ilmavalvontamahdollisuudet paranivat, varsinaiseen ilmatorjuntaan käytettävä kalusto oli Kannaksen rajavartiostossa edelleen varsin puutteellista. Elokuussa 1937 Kan.R:lla oli 20 konepistoolia, 16 pikakivääriä ja 12 konekivääriä eli yhteensä 48 sarjatuliasetta.<sup>25</sup> Konepistooleja ei voitu käyttää ilmatorjuntaan niiden lyhyen kantaman vuoksi, jolloin jäljelle jäivät pikakiväärin ja konekiväärin. Nekin olivat tavanomaista jalkaväen mallia, mutta osaan niistä oli vuosien mittaan saatu it-tähtäimiä ja -jalustoja. Edellämäinittuja lavoja rakennettiin juuri niihin kenttävartiioihin, joissa oli it-apulaittein varustettu konekivääri.

Kehnon it-kaluston ohella oli ongelmana rajavartijoiden huono osumataarkkuus liikkuvaan ilmamaaliin. Tämän puutteen poistamiseksi Kannaksen rajavartiosto järjesti kesäkuussa 1936 ensimmäisen it-kurssin miehistölle. Kurssiin, joka kesti runsaan viikon, sisältyi mm. venäläisten lentokoneiden tyyppien opettelua sekä konekivääriammuntaa ilmapalloihin. Toisella kursilla ammuttiin jo liikkuviin maaleihin. Syksyllä 1936 rakennettiin Laatokan rannalle it-ampumarata ja seuraavina vuosina voitiin järjestää ampumaleirejä it-joukkojen leirialueella Muurilassa sekä harjoituksia Jääkäripataljoon-



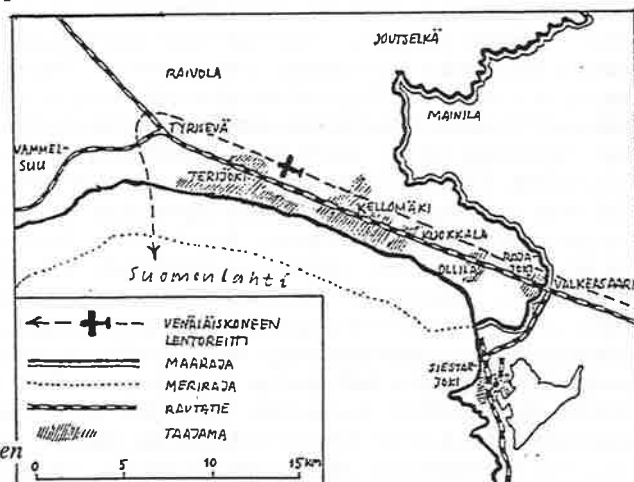
na 1:n ampumaradalla Terijoella.

Ilmatorjuntakoulutukseen oli edelleen varsin niukasti patruunoita. Esim. konekivääriampujaksi koulutettava varusmies sai vuoden aikana ampua 435 patruunaa, joista it-ammunnassa vain 44, sekä kk-mies ja kk-aliupseeri vain kuusi patruunaa 275:stä. Vastaavasti pikakivääriampujaksi koulutetta ampuu it-ammunnassa 44 patruunaa yhteensä 251:stä ja pk-mies kuusi 125:stä.<sup>26</sup> Kannaksen rajavartiosto pitikin it-ampumakoulutukseen varattuja patruunamääriä aivan liian pieninä, että koulutettavat olisivat voineet esim. oppia valojuovapatruunoiden avulla ohjaamaan tulta maaliin.

Pitkään oli ongelmana myös se, miten antaa rajan yli tulleele vieraalle lentokoneelle merkkejä luvattomasta rajanylityksestä.

Vuoden 1934 määräysten mukaan rajanylittäjää kohti ei saanut avata tulta ennen kuin oli annettu kansainvälinen laskeutumismääräys (päivällä kolme keltaista tai mustaa savumerkkiä 10 sekunnin välein, yöllä kolme vihreää valorakenttia 10 sekunnin välein). Rajavartiostoilla ja joukko-osastoilla oli tähän tarkoitukseen välineistöä hyvin kirjavasti: joillakin oli eri värisiä valoraketteja ja savuja, toisilla taas ei mitään, jolloin tulenavaus jäi epämääräisten merkinantoyritysten jälkeen tapauskohtaisesti harkittavaksi. Rajaloukkausten lisääntyessä Armeijakunnan esikunta vaatikin Yleisesikunnalta joko asianmukaisia merkinantovälineitä tai sitten lupaa tulenavaukseen ilman varoitusta.<sup>27</sup> Ilmavoimien suorittamien kokeilujen jälkeen YE tilasi helmikuussa 1938 kiireellisesti Saksasta keltaisia, mustia ja vihreitä valopistoolin patruunoita, joista osa toimitettiin rajavartiolaitokselle.

Syyskuun rajaloukkausten jälkeen Kannaksen rajoilla todettiin loppuvuoden 1937 aikana enää yksi varmana pidetty rajanylitys. Koivistonsaaren eteläpäässä Saarenpään linnakkeen yllä havaittiin 7.10. 1937 venäläinen lentokone, jonka otaksuttiin olleen valokuvaamassa linnakkeen uusien tuliasemien rakentamista. Lentoasema 5:stä Suur-Merijoelta (Viipurinlahden länsirannalla) lähetettiin hävittäjä karkottamaan venäläiskonetta, mutta se ei ehtinyt ajoissa paikalle.



Venäläisen lentokoneen rajaloukkaus 11.2.1938.

#### 4. Vuosi 1938: jännitys lisääntyy

Seuraavan kerran neuvostoilmavoimien edustaja vieraili Suomen ilmatilassa 11.2.1938 Terijoen seuduilla. Konetta, joka tuli keskellä kirkasta päivää, ammuttiin Rajajoen siltavartiosta, mutta osumatta, vaikka lentokorkeus oli vain n. 300 metriä.<sup>28</sup> Kannaksen rajavartiosto ilmoitti tapauksesta heti Helsinkiin.

UM käski Moskovan lähetystön vielä samana päivänä jättämään tapauksesta kirjallisen protestin, jossa vaadittiin myös tehokkaita toimenpiteitä rajaloukkausten ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Neuvostoliiton vastausta saatiin odotella lähes kahdeksan kuukautta. Syyskuussa 1938 Neuvostoliitto myönsi, että kyseinen lentokone oli "erehdyttyään orientoinnissa valitettavasti todellakin loukannut rajaa".<sup>29</sup> Tällainen tiheään asuttujen seutujen yllä tapahtunut venäläisen lentokoneen lento ei voinut jäädä huomaamatta julkiselta sanaltakaan. Porvarillisissa lehdissä rajaloukkauksesta oli isoja otsikoita, mutta Suomen Sosialidemokraatissa tapausta käsiteltiin jälleen selvästi maltillisemmin ja neutraalimmin kuin porvarillisissa lehdistössä.

20.2.1938 joukko venäläisiä lentokoneita lenteli aivan rajanpinnassa, mutta omalla puolellaan. Tämä aiheutti Suomen puolella ilmahälytyksen ns. rajajoukoissa eli Kan.R:ssa ja lähinnä rajaa sijaitsevista puolustusvoimien yksiköissä. Vaikka hälytyksen toimeenpano koko rajan pituudelta tällä kertaa sujui kitkattomasti ja nopeasti, Armeijakunnan esikuntaa ärsytti venäläisten käyttäytyminen, jota se Yleisesikunnalle antamassaan raportissa piti "rajajoukkojemme harkittuna hännäämiseenä".<sup>30</sup>

Tässä vaiheessa Terijoen Ollilan kylässä kokoontui joukko kansalaisia. He lähettivät sisäministeri Kekkoselle adressin, jossa kiinnitettiin huomiota juuri tuon alueen joutumiseen jatkuvasti venäläisten koneiden rajaloukkausten kohteeksi. Alueelle vaadittiin lisää ilmatorjuntaa ja vartiointin tehostamista.<sup>31</sup> Rajavartiostojen esikunta ehdotti sisäministeri Urho Kekkosen kehotuksesta sotaväen päällikölle mahdollisuutta, että Kannakselle sijoitettuja joukko-osastoja voitaisiin käyttää avuksi rajavartiointiin, mikäli rajaloukkaukset edelleen jatkuvat.<sup>32</sup>

Armeijalta ei kuitenkaan saatu suoranaista apua rajavartiointin tehostamiseen, joten ryhdyttiin toimenpiteisiin tehokkaamman ilmatorjunta-aseistuksen saamiseksi Kannaksen rajavartiostolle. Sisäministeriö ja sen rajavartioksiain osasto (eli Rajavartiostojen esikunta) pyysivät 12 ilmatorjuntakonekivääriä lainaksi puolustusvoimilta. Puolustusvoimilta ei kuitenkaan liennyt pyydettyjä aseita, mutta Pl.M:n määräyksestä ne saatiin suojeluskuntajärjestöltä, joka lain mukaan oli osa puolustusvoimia. Konekiväärit tulivat Viipurin ja Sortavalan suojeluskuntapiireihin kuuluvista Valkjärven, Käki-salmen, Hiitolan, Elisenvaaran, Jaakkiman ja Sortavalan suojeluskunnilta, ja ne luovutettiin Kannaksen rajavartiostolle 6.5.1938.<sup>33</sup> Kyseinen ase on kotimainen konstruktio, kahdesta Maxim-tyyppisestä konekivääristä koostuva ilmatorjuntakonekivääri m/1930. Ilmatorjunta-aseena se oli selvästi tehokkaampi ja tulivoimaisempi kuin tavalliset konekiväärit ja pikakiväärit: pystysuora kantama 600 metriä ja tulinopeus 1800 laukausta minuutissa. Uudet konekiväärit sijoitettiin vartioihin heinäkuussa 1938, siten että painopiste tuli Suomenlahden ja Joutselän väliselle raja-osalle, missä eniten tapahtui neuvostokoneiden rajaloukkauksia. Tuolla parinkymmenen kilo-

metrin matkalla oli heinäkuusta 1938 lähtien seitsemän it-konekivääriä, neljä tavallista konekivääriä, neljä pikakivääriä, seitsemän konepistoolia, 152 sotilaskivääriä ja 38 Parabellum-pistoolia.<sup>34</sup> Käsiaseiden osalta tulivoimaa oli siis jo kohtuullisesti, mutta 600 metriä korkeammalla lentäviin maaleihin ei noilla aseilla voitu yltää. Ilmatorjuntatykkien hankkimisesta Kannaksen rajavartiostolle ei edes vakavassa mielessä keskusteltu, vaikka joissakin IKL:n sanomalehdissä sellainenkin ajatus oli esitetty.

Kan.R:n saamat it-konekiväärit kiinnitettiin syksyllä 1937 rakennettuihin lavoihin kaikessa hiljaisuudessa. Neuvostoliiton puolelle näkyviin lavoihin rakennettiin irroitettavat näkösuojat ja lisäksi määrättiin, ettei kellekään sivullisille saanut puhua uusista aseista. Kutakin 12 asetta varten vyötettiin valmiiksi 1300 patruunaa, joista joka kymmenes oli valojuovapatruuna. It-konekiväärien sijoittamista varten rakennettiin lisäksi kesällä 1938 neljä uutta lavaa vartioiden katoille puolustusministeriön myöntämällä määrärahalta.

Keväällä 1935 sotaväen päällikkö Hugo Österman oli määrännyt Suur-Merijoella sijaitsevan Lentoasema 5:n pitämään jatkuvasti yhden hävittäjä-koneen lähtövalmiina rajaloukkausten torjuntaa varten.

Maaliskuussa 1938 Ilmavoimien esikunta uudisti tämän käskyn, vaikka kuluneina kolmena vuotena ei ollut kertaakaan onnistuttu pääsemään ilmataisteluun maahantunkeutujia vastaan. Joitakin kertoja Fokker oli lähtenyt Suur-Merijoelta, mutta ehtinyt rajalle vasta, kun venäläiset olivat jo aikoja sitten poistuneet omalle puolelleen. Lentorykmentti 1<sup>35</sup> sai nyt käskyn pitää edelleen yhden Fokker C.VE:n — ja rykmentin saatua uusia Fokker CX -koneita yhden niistä — hälytysvalmiina. Sekä Ilmavoimien esikunnassa että Suur-Merijoella tiedettiin hyvin, ettei oma hävittäjä mitenkään voisi ehtiä rajaloukkausta torjumaan, mutta koneen lähettäminen rajaseudulle myöhästyneenäkin antaisi siviiliväestölle sen kuvan, että ilmavoimat ”valppaasti torjuvat venäläisten rajanylitykset”. Kysymys oli siis ennen kaikkea näytösluontoisesta eleestä.

## 5. Ns. syyskuun kriisin vaikutukset

Kun Saksa syyskuussa 1938 kiristi Keski-Euroopan poliittista tilannetta vaatimalla avoimin sodanuhkauksin Tšekkoslovakialta ns. sudeettialueita, jännitys säteili Pohjois-Eurooppaan saakka. Seurasi ketjureaktion tavoin sarja varustautumistoimenpiteitä Keski-Euroopassa ja pian myös Pohjolas-  
sa.

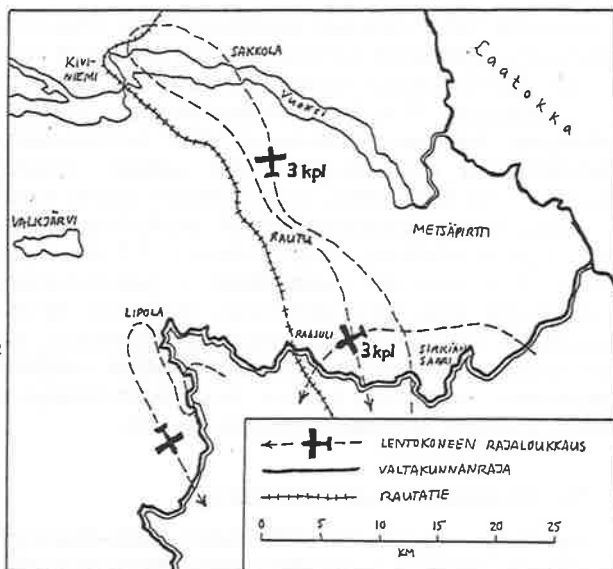
Ulkoministeriössä aloitettiin ympärivuorokautinen päivystys. Puolustusvalmiutta Kannaksella ja suojattoman, demilitarisoidun Ahvenanmaan suunnalla kohotettiin Neuvostoliiton uhan vuoksi. Varsinkin Ahvenanmaan joutumista yllätyshyökkäyksellä venäläisten käsiin pelättiin, koska vakava kriisi näytti todennäköiseltä.

Kannaksella valmiuden kohottaminen oli aloitettu jo aikaisemmin. Jo 15.9. Armeijakunnan esikuntapäällikkö eversti Takkula määräsi Käkisalmen sotilaspäi-  
riin upseerit hälytysvalmiuteen ja 26.9. lähtien sotilaspäi-  
riin esikunnassa oli jatkuva upseeripäivystys.<sup>36</sup> Samana päivänä myös Kannak-  
sen rajavartiosten esikunnassa aloitettiin ympärivuorokautinen upseeripäi-

vystys. Muutamia päiviä aikaisemmin sotaväen päällikkö käski miehittää reserviläisillä Suomenlahden rannikopuolustuksen lohkot lisäten kuitenkin käskyyn, että kysymyksessä oli sotaharjoitus.<sup>37</sup> Suomenlahden ulkosaaret jätettiin toimenpiteiden ulkopuolelle.

Neuvostoliiton Itämeren laivaston liikkeitä seurattiin tarkasti. Kun sen todettiin 27.—29.9. purjehtivan Suursaaren eteläpuolitse suoraan länteen kurssilla, joka näytti suuntautuvan kohti Ahvenanmaata, koettiin koko kriisin uhkaavimmat hetket. Osterman antoi 28.9. puhelimitse käskyn Jääkäripataljoona 3:n siirtämisestä yön 30.9./1.10. aikana suojajoukkovahvuudessa Mikkelistä Kannakselle varustustöihin ja harjoituksiin.<sup>38</sup> Seuraavana päivänä hän käski Koriolla olevan Pioneeripataljoonan perustamaan ja siirtämään kolme suojavahvuista pioneerijoukkuetta Kannakselle.<sup>39</sup> Nämä siirrot suoritettiin mahdollisimman huomiota herättämättä; JP 3 otti vastaan yhden rajalohkon Kivennavalla.

*Venäläisten lentokoneiden  
rajaloukkaukset  
16.9.1938.*



Syyskuun kireä tilanne näkyi Kannaksen rajalla myös venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksina. 16.9.1938 eli päivää myöhemmin kuin Suomen puoleisella Kannaksella oli ryhdytty ensimmäisiin valmiuden kohottamistoimenpiteisiin, Neuvostoliiton lentokoneet syyllistyivät peräti kolmeen rajanylitykseen saman päivän aikana. Huomiota herättävin oli tapaus, jossa kolme venäläiskonetta tuli suoraan rajan yli ja lensi aina Vuoksen pohjoispuolelle Sakkolaan saakka ja samaa reittiä takaisin. Lento kesti yli puoli tuntia ja rajanylityksen syvyys oli 31 kilometriä.

Useimpia venäläiskoneita vastaan avattiin tuli monessakin eri paikassa, mutta kun koneiden lentokorkeus oli 2000—2500 metriä, tulitus oli tehotonta. Lisäksi tulenavaus yleensä myöhästyi, koska määräysten mukaan tuli ensin valoraketteja ampumalla ilmoittaa lentokoneelle rajanylityksestä ja käskä sitä laskeutumaan.

Vasta sen jälkeen kun oli todettu, ettei tunkeilija noudattanut ohjeita, voitiin avata tuli. Joissakin kenttävartioissa oli konekiväärejäkin, mutta ennen kuin ne ehdittiin saada ampumakuntoon, maali oli jo tipotieassään. Kaikissa vartioissa ei ollut myöskään valoraketteja, jolloin eräässä vartiossa rajavartijat koettivat nenäliinaa heiluttamalla komentaa venäläiskoneita poistumaan Suomen ilmatilasta.<sup>40</sup>

Kannaksen rajavartioston ilmoitettua rajaloukkauksista puhelimitse ulko-ministeriölle tämä käski Moskovon lähetystä jättämään heti kirjallisen vastalauseen, jossa tuli vaatia selitystä ja tehokkaita toimenpiteitä vastaavien tapausten toistumisen ehkäisemiseksi.<sup>41</sup>

Neuvostoliiton vastaus saatiin vasta neljän kuukauden kuluttua. Sen mukaan ”huoellisissa tutkimuksissa” ei ollut todettu venäläiskoneiden tuona päivänä lentäneen Kannaksen rajalinjan yläpuolella. Vastaus ei tyydyttänyt suomalaisia, vaan asiasta puhuttiin Moskovassa vielä loppuke-sällä 1939.

Suomalaisia ärsytti venäläisten ylimielinen asenne rajaloukkauksiin: useimmiten aivan kiistattomiakaan rajanylityksiä ei myönnetty, ja joissakin tapauksissa rajaloukkausta seliteltiin suunnistautumisvirheillä, rikkoutuneil-la kompassailla, sääoloilla yms. Syyskuun 16. päivän rajaloukkaukset kiistettiin kategorisesti, vaikka suomalaisten mielestä ne olivat täysin selviä tapauksia: sääolosuhteet ja näkyvyys olivat erinomaiset ja silminnäkijäto-distajiakin oli satamäärin.

Näyttää todennäköiseltä, että mainitut lennot olivat ajankohdan poliitti-seen kriisiin liittyneitä tiedustelulentoja. Kriisitalanteissa tiedustelun tarve kasvaa ja tuolloin lentotiedustelu oli venäläisille nopea ja lähes riskitön tapa hankkia tuoreita tietoja Suomen puolelta. Syyskuun 16. päivän lennoista varsinkin Vuoksen yli ulottunut suuntautui silmiin pistävästi sotilaallisiin kohteisiin. Koneiden lentoreitille sattuivat sekä Kiviniemen ja Sakkolan kantalinnoituslaitteet että osa Raudun alueen panssariesteistä ja kenttäva-rustuksista. Yksi lento osui sopivasti Lipolan varustustyömaiden kohdalle. Lentojen huoellisesta ennakkosuunnittelusta kielii myös se seikka, että koneet yleensä osasivat kiertää ne Kannaksen rajavartioston vartiot, joihin oli sijoitettu it-tähtäimin varustettuja konekiväärejä tai varsinaisia ilmator-juntakonekiväärejä.

Sanomalehdissä suurimmat otsikot olivat odotetusti IKL:n lehdissä. Puolueelle tällaiset tapaukset olivat jopa hyödyllisiä, tarjosivathan ne valmista arsenaalia hyökkäilylle hallituksen ’voimatonta’ ulkopoliitiikkaa vastaan. Ajan Suunta esitti epäilyjä, että kyseessä olivat suunnitelmalliset valokuvauslennot ja vaati varsinaisten ilmatorjuntajoukkojen sijoittamista ainakin väliaikaisesti Kannakselle.<sup>42</sup> Myös muissa lehdissä lennoista julkais-tiin näkyviä uutisia, joissakin jopa karttapiirroksia. Kun rajanylitykset tällä tavoin tulivat suuren yleisön tietoisuuteen, niillä oli kiistämätön psykologi-nen vaikutus,<sup>43</sup> mihin esim. Ilta-Sanomat vittasi pääkirjoituksessaan 17.9.1938: tällaiset tapaukset eivät lisänneet Suomen luottamusta naapurin ilmoittamaan rauhan ja sovinnon pyrkimykseen.<sup>44</sup> Pikemminkin niiden kielteinen vaikutus monikertaistui Suomen lehdistön kirjoittaessa tapauksis-ta näkyviä juttuja, mikä antoi Neuvostoliitolle lisää aihetta protestoida suomalaislehtien ’neuvostovastaisuutta’.

Samana päivänä kun Moskovan lähettiläs ministeri Yrjö-Koskinen jätti 16.9. tehtyjä rajaloukkauksia koskevan nootin, neuvostoliittolainen sotilas-lentokone tuli Suomen ilmatilaan Seiskarin saaren luoteispuolella Itä-Suomenlahdella. Itse rajanylitys oli sinänsä vähäinen ja lieenee liittynyt Neuvostoliiton Itämeren laivaston liikehtimiseen lännemmäksi Keski-Euroopan kiristyvän tilanteen vuoksi, mutta siitäkin tehtiin Moskovassa huomautus. Samaan rajaloukkausten sarjaan voidaan laskea myös Lavansaaren yllä 23.9.1938 havaitut lennot. Saaren yli lensi ensin viiden koneen muodostelma ja vähän myöhemmin vielä kahden koneen partio.

Vaikka kriisin alkuvaiheessa koettiin lukuisia Neuvostoliiton lentokoneiden rajaloukkauksia, niitä ei sattunut kriisin ollessa pahimmillaan 27.—28.9. Syitä tähän voidaan vain arvailla. Syyskuun loppupäivinä Neuvostoliiton huomio tällä ilmansuunnalla oli Itämeren keskiosissa, minne sen laivasto-osasto oli purjehtinut ja minne myös saksalainen laivasto-osasto oli siirtynyt. Edellä kerrotut rajaloukkaukset olivat tapahtuneet ennen neuvostolaivaston poistumista Suomenlahden pohjukasta väljemmille vesille. Kriisin kulminaation aikoihin Neuvostoliitto pyrki välttämään selkkauksia Suomen rajoilla mahdollisimman pitkälle, koska se valmistautui ennen muuta Saksan varalta.

18.10.1938 Armeijakunnan esikunta katsoi Neuvostoliiton toiminnan maa- ja merirajoilla siinä määrin ”tasaantuneen”, että myös maarajalla voitiin palata normaaliin elämänmenoon: jääkäripataljoonien voimin tehostettu tähytyspalvelus lopetettiin 19.10.1938. Samana päivänä Jääkäripataljoona 3 lähti takaisin varuskuntaansa Mikkeliin ja Pioneeripataljoonan muodostamat kolme pioneerijoukkuetta palasivat Korialle 18.—20.10.1938.

Syyskuun 1938 jälkeen Kannaksella ei todettu enää loppuvuoden aikana uusia lentokoneiden rajaloukkauksia. Näin päästiin aina helmikuulle 1939 saakka, jolloin taas alkoi tapahtua. Neuvostolentäjien pysymisellä omalla puolellaan rajaa saattoi olla yhteyttä loppuvuoden 1938 jatkuneisiin ns. Jartsev-neuvotteluihin. Kun suomalaiset näissä neuvotteluissa ottivat esille juuri rajaselkkaukset, on mahdollista, että pidättymällä rajaloukkauksista jonkin aikaa neuvostoliitto koetti saada suomalaiset suopeammiksi ehdotuksilleen. Kun neuvottelut sitten vuodenvaihteessa 1938/1939 keskeytyivät tuloksettomina, venäläiskoneiden ei nähtävästi enää tarvinnut niin tarkoin varoa Suomen rajaa.

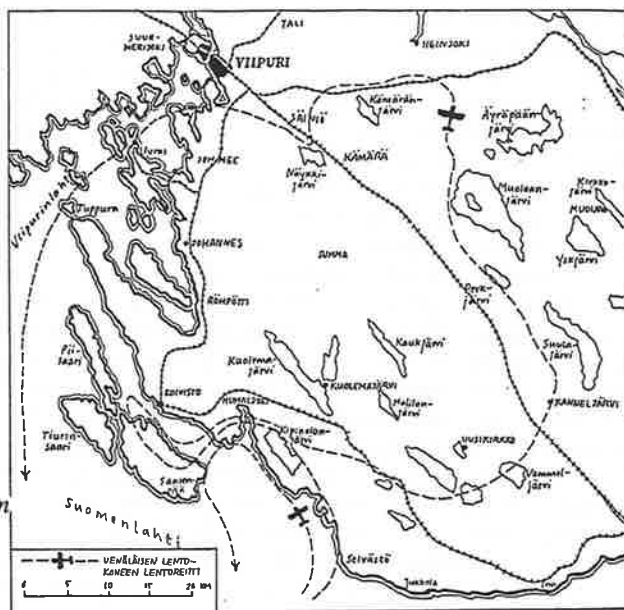
## 6. Vuosi 1939: kohti kriisiä

21.2.1939 Kannaksella koettiin kaksi venäläisten lentokoneiden suorittamaa Suomen ilmatilan loukkausta. Toinen oli suhteellisen vähäinen, mutta toista voidaan ilman epäilyksiä pitää koko vuosikymmenen pahimpana Suomen puolueettomuuden loukkauksena.

Vähän ennen puoltapäivää 21.2. venäläinen MBR-2 -mallinen lentovene kävi Humaljoen, Saarenpään ja Koiviston yllä.<sup>45</sup> Kyseessä oli selvä tiedustelulento, joka kohdistui Humaljoen ja Saarenpään tykkiasemiin.

Pian saatiin kuitenkin muuta ajateltavaa, sillä jo klo 12.20 samanlainen lentokone tuli taas Suomen puolelle, tällä kertaa Seivästön niemen kohdalla. Sieltä se jatkoi rantaa seuraillen Humaljoen kautta Koivistolle, jossa

*Venäläisten lentokoneiden  
alueloukkaukset  
21.2.1939.*



Sanomalehdissä tapaus nostatti luonnollisesti valtavan kohun. Kaikki suurimmat lehdet kirjoittivat rajaloukkauksesta entistä jyrkemmin äänen painoin: ”nöyryyttävä rajanloukkaus — —, röyhkeydessään ainutlaatuinen — —, mitä häikäilemättömin rajanylitys — —”, ”Kaksi törkeää rajanloukkausta eilen Kannaksella”, ”Röyhkeä rajanylitys”, ”Julkea rajanloukkaus Kannaksella”, ”Röyhkeä rajaloukkaus eilen”<sup>48</sup>. Suomen Sosialidemokraatin mukaan ”ulkomaalainen lentokone risteili” Kannaksella, mutta tekstistä puuttuvat porvarillisille lehdille ominaiset jyrkät tuomiot.<sup>49</sup> Useimpia lehtiä tuntui järkyttäneen erityisesti venäläiskoneen pääsy niin lähelle Viipuria. Käkisalmen Sanomat, joka pyrki tuomaan esille kannakselaisen väestön tuntemuksia, ihmetteli viranomaisten saamattomuutta venäläisten rajalouk-

kausten torjumisessa ja totesi Kannaksen alueen ilmatorjunnan olleen taas "yhtä avutonta ja tehotonta kuin aikaisemminkin".<sup>50</sup>

Eräät lehdet kiinnittivät myös huomiota koneen lentoreittiin. Uusi Suomi tiesi venäläiskoneen valokuvanneen "eräitä viime kesänä rakennettuja sotilaallisia laitteita".<sup>51</sup> Helsingin Sanomat puolestaan saattoi rauhoittaa lukijoitaan: lehti haastatteli Armeijakunnan komentajaa kenraaliluutnantti Harald Öhqvistiä, joka sanoi, ettei koneen lentoreitillä ollut "mitään erikoista valokuvattavaa" ja lisäsi varmemmaksi vakuudeksi, etteivät mahdolliset kuvat pilvisen sään vuoksi olisi onnistuneetkaan.<sup>52</sup>

Öhqvistin lausunto oli tarkoituksellisen vähättelevä, mikä on ymmärrettävää. Uusi Suomi oli luultavasti oikeassa epäillessään venäläiskoneen valokuvanneen sotilaallisia kohteita. Kysymyksessä oli mitä ilmeisin tiedustelulentto, joka kohdistui juuri niille alueille, joilla paraikaa suoritettiin linnoitustöitä. Lisäksi kone lensi erittäin matalalla, vain 50—300 metrin korkeudella, mikä mahdollisti hyvin valokuvauksen pilviselläkin säällä. Lisäksi Neuvostoliitossa oli jo tuohon aikaan palveluskäytössä infrapunakameroita heikkoja näkyvyysolosuhteita varten. Myös Humaljoen ja Saarenpään patterit saattoivat reitille.

Ulkoministeriö sai sotilas- ja rajavartioviranomaisilta selvitykset alueloukkauksesta ja Moskovon lähetystölle lähetettiin ohjeet nootin jättämisestä: lähetystölle ilmoitettiin, että kyseessä oli tiedustelulentto linnoitustyökohteisiin, mutta tätä seikkaa ei tullut sisällyttää itse noottiin.<sup>53</sup> Ennen kuin nootti ehdittiin jättää, ulkoministeri Erkko teki Neuvostoliiton suurlähettiläälle Vladimir Derevjanskille asiasta suullisen demarchén 4.3.1939. Derevjanski vastasi jo 6.3. esittäen hallituksensa anteeksipyyntön. Hän sanoi, että oli toimeenpantu kiireellinen tutkimus, joka oli osoittanut ylilennon tapahtuneen. Koneen ohjaaja oli ilmoittanut, ettei kompassi ollut toiminut magneettisten häiriöiden vuoksi. Kun Derevjanskin mukaan neuvostohallitus valitti tapahtunutta, asian käsittely diplomaattisella tasolla loppui siihen.

Rajaloukkaus oli niin huomiota herättävä, että jopa oikeudellisten toimenpiteiden mahdollisuutta tutkittiin, ei tosin rajanylittäjää, vaan suomalaisia viranomaisia vastaan, jotka eivät olleet estäneet rajaloukkausta. Sotaylioikeuden sotaviskaali vaati Rajavartiostojen esikuntaa toimittamaan tutkimukset siitä, "onko joku rajavartiolaitoksessa palveleva henkilö syyppä siihen, ettei kerrotunlaisia rajanylittämiä ole saatu rajavartiolaitoksen toimesta estetyiksi".<sup>54</sup> Hän huomautti, että rajavartiolaitoksesta annetun lain mukaan laitoksen tehtävänä oli estää tällaiset rajaloukkaukset.

Rv.E. sai Kannaksen rajavartiostolta seikkaperäisen selvityksen Kan.R:n toimenpiteistä venäläisen lentokoneen lennon aikana. Rajavartioston paperit olivat kuitenkin puhtaat: alueloukkaus kokonaisuudessaan oli tapahtunut Kannaksen rajavartioston toimipiirin ulkopuolella. Toimipiiri tosin ulottui lännessä Seivästön niemeen saakka, mutta siellä ei ollut pysyvää vartioasemaa. Alueloukkauksen tapahtuessa siellä oli kalastajien valvontaa varten perustettu tilapäinen vartio, jolla ei ollut minkäänlaista ilmatorjuntaan soveltuvaa aseistusta. Seivästön vartio havaitsi kyllä koneen ja suoritti hälytyksen, mutta ennen kuin jäällä partioineet rajavartijat ehtivät juosta rantaan ja lähimpään (osuuskaupan) puhelimeen, kone oli jo nähty muualakin ja hälytykset suoritettu.<sup>55</sup> Kun venäläiskoneen lento sen jälkeen ei



enää ulottunut lähellekään Kan.R:n toimialuetta, rajavartiostolla ei tietenkään voinut olla mitään mahdollisuutta estää alueloukkausta. Näin Sotayli-oikeuden syyttäjä haukkui aivan väärää puuta, vaikka syyllisiä olisi ollut yhtä turha etsiä muualtakaan. Rajavartiolaitoksen tehtävä oli vartioida Neuvostoliiton vastaisia maarajoja, ei valtakunnan ilmatilaa. Yleistä ilmatilan valvontaa taas ei liene suoranaisesti määrätty millekään viranomaiselle.

Venäläiskoneen alueloukkauksella oli nopeuttava vaikutus Kannaksen ilmapuolustuksen parantamiseen. Maaliskuun lopulla 1939 ilmavoimien esikunta määräsi, että Lentorykmentti 1:lle (Suur-Merijoki) luovutetaan Ilmailuvarikolta kolme vasta hankittua Fokker D 21 -konetta Kannaksen ilmapuolustuksen tehostamiseksi. Ilmavoimien komentajan kenraalimajuri J.F. Lundqvistin käskystä niiden tuli olla jatkuvasti hälytysvalmiina.<sup>56</sup> Suomen vähäiseen ensi linjan taistelukonemäärään verrattuna kolmen koneen sijoittaminen pelkästään hälytystehtävään pois koulutuskäytöstä oli verrattain radikaali toimenpide ja kuvastaa hyvin sitä hermostuneisuutta, minkä helmikuun alueloukkaus aiheutti vastuullisten viranomaisten keskuudessa. Lehtihaastattelussa Armeijakunnan komentaja kenraaliluutnantti Harald Öhqvist väläytti jopa sitä mahdollisuutta, että kokonainen hävittäjälaihue voitaisiin sijoittaa Kannakselle.<sup>57</sup> Tähän eivät käytettävissä olleet voimavarat kuitenkaan riittäneet.

Kannaksen rajavartiostolle hankittiin lisää ampumatarvikkeita ilmatorjuntaa varten. Kun Rajavartiostojen esikunta maaliskuussa 1939 tilasi rajavartiostoille konekivääreihin 5300 valjuovapatruunaa, niistä peräti 5000 meni Kan.R:lle. Kannaksen rajavartiostolla oli keväällä 1938 saadut 12 kaksois-it-konekivääriä, mutta lisäksi Kannaksen alueella oli muutakin ilmatorjunta-aseistusta, nimittäin armeijan joukko-osastoilla. Suurin osa siitä oli Viipurissa, missä sijaitsi Ilmatorjuntarykmentti 2. Viipurissa oli kymmenen 76 mm ja neljä 40 mm it-tykkiä sekä 18 it-konekivääriä.<sup>58</sup> Lisäksi Jääkäripataljoona 4:llä Kiviniemessä oli neljä 20 mm Oerlikon-tykkiä. Ilmatorjuntakonekiväärejä oli Kannaksen rajavartioston ohella Viipurissa ITR 2:lla, Suur-Merijoella LentoR 1:llä sekä joillakin Kannaksen alueen suojeluskunnilla. It-aseistusta siis oli, mutta se oli rajaloukkausten torjuntaa ajatellen epätarkoituksenmukaisesti jakautunut: käytännössä ilmatorjuntaa oli rajan pinnassa, mutta sen jälkeen vasta Viipurissa.

Yleisesikunnan operatiivisen osaston ilmavoimatoimisto (Op.3) havahtui helmikuisen alueloukkauksen jälkeen miettimään perusteellisesti Kannaksen rauhanaikaisen ilmapuolustuksen järjestelyä. Jo maaliskuun puolivälissä 1939 toimistossa saatiin valmiiksi alustava mietintö Kannaksen ilmavalvonnan ja ilmatorjunnan tehostamisesta. Mietinnössä kiinnitettiin huomiota kolmeen epäkohtaan: a) ilmapuolustuksen riittämätön syvyys maarajalla, b) ilmapuolustuksen aukot Suomenlahden ja Laatokan rannoilla, c) ilmapuolustuksen puuttuminen Keski-Kannakselta.<sup>59</sup>

Suomenlahden ja Laatokan rannikoiden valvonta Kan.R:n toimipiirin ulkopuolella kuului merivartiolaitokselle, mutta sen vartioilla ei ollut minkäänlaista ilmatorjunta-aseistusta. Vartioita oli myös liian vähän tehokkaaseen ilmavalvontaan tai -torjuntaan. Keski-Kannaksella ei ollut Kiviniemen ja Valkjärven varuskuntia, leirillä sattumoisin olevia joukko-osastoja ja paikallisia suojeluskuntia lukuunottamatta mitään it- ja iv-elimiä. Varus-

kunnat oli helppo kiertää ja suojeluskuntia ei tietenkään voitu saada ajoissa hälytetyiksi. Tässä suhteessa helmikuinen alueloukkaus osoitti kouriin tuntuvasti puutteet: kone sai lennellä kaikessa rauhassa ilman, että edes tiedettiin, missä se kulloinkin liikkui.

Yleisesikunnan mielestä ei ollut mahdollista päästä niin aukottomaan ja tehokkaaseen it-järjestelmään, että se voisi kokonaan estää rajaloukkaukset. Siihen ei olisi ollut taloudellisia mahdollisuuksia. Tärkeämpänä YE pitikin sitä, että ilmavalvontaverkkoa kehittämällä kaikki rajaloukkaukset havaittaisiin ja rajaloukkauksen tehneen koneen liikkeitä voitaisiin jatkuvasti seurata. Tästä taas viestiyhteyksiä tehostamalla voitaisiin kehittää järjestelmä, jolla omat hävittäjät ohjattaisiin tunkeilijaa torjumaan.

Yleisesikunta esitti sisäministeriölle, että Suomenlahden rannikolle tuli perustaa viisi iv-asemaa, Laatokan rannalle kolme ja Keski-Kannakselle kahdeksan. Nämä asemat olisi varustettava kukin it-konekiväärillä, vieläpä mieluiten raskaalla 13 mm it-kk:llä, jonka tehokas ampumaetäisyys ulottui 1000—1200 metriin saakka. Näiden iv- ja it-asemien vakinaista miehittämistä varten YE ehdotti perustettavaksi Kan.R:n yhteyteen ilmatorjuntakonekiväärikomppanian, jonka vahvuus olisi 167 miestä.<sup>60</sup> Kuitenkaan it-kk-komppaniaa ei perustettu Kannaksen rajavartiostoon. Se olisi merkinnyt Kan.R:n vahvuuteen yli 40 %:n lisäystä ja vastaavasti niin huomattavaa menojen kasvua, ettei sisäministeriö vakuuttavista perusteluista huolimatta ollut siihen valmis. Sisäministeriön penseys Kannaksen rajavartioston ja yleensäkin rajavartiolaitoksen toimintaedellytysten parantamiselle oli aikaisemmin ilmennyt iv- ja it-lavojen rakentamisasiassa. Niihinkin saatiin lupulta varoja puolustusministeriöltä.

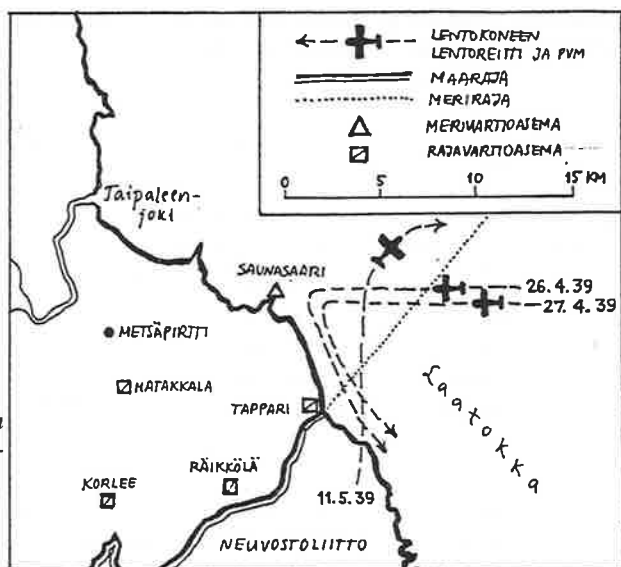
Missä määrin Yleisesikunnan ehdotus Kan.R:n lisähenkilöstöstä johti tuloksiin? Huhtikuuhun mennessä saatiin kuusi uutta miehistövakanssia, muttei yhtään aliupseeria tai upseeria.<sup>61</sup> Tämä on tietysti mitättömän vähän verrattuna 167 miehen komppaniaan, jota oli suurimmalla sotilaallisella asiantuntemuksella ehdotettu.

Toinen havaittava muutos oli ehkä Pl.M:n aloitteen seurausta. Kan.R:n todellinen vahvuus ei koskaan ollut lähelläkään sen määrävahvuutta, mutta keväällä 1939 tätä eroa näkyy osittain kurotun umpeen. Kaiken kaikkiaan rajavartiosto tosiasiallisesti vahvistui tammikuusta kesäkuuhun 27 miehellä, minkä jälkeen Kan.R:n vahvuus 1.6.1939 oli 363 miestä määrävahvuuden ollessa 380.<sup>62</sup>

Helmikuun rajaloukkauksen jälkeen kului taas jonkin aikaa ilman uusia tapauksia. Huhtikuun alussa venäläinen lentokone kävi Suomen puolella Rajajoen sillan lähellä kaartaen kahdesti Suomen alueelle, tosin vain muutaman sadan metrin verran. Tämän seurauksena rajavartiostojen päällikkö W.E. Tuompo antoi Kan.R:lle uusia ohjeita. Tuompo viittasi Suomen ja Neuvostoliiton kauppaneuvottelujen katkeamiseen ”todennäköisesti yleiseurooppalaisesta muuttuneesta tilanteesta johtuen” ja arveli, että venäläiset tulevat jatkamaan rajaloukkauksia tarkoituksenaan ”provosoida esiin kahnauksia” maiden välille. Kan.R:n tuli toimia erittäin varovasti ja välttää kaikkea, mistä vastapuoli voisi saada aihetta kahnauksiin. Niinpä lentokoneiden rajaloukkausten osalta tulenavaus oli kielletty vähänkään epävarmoissa tapauksissa.<sup>63</sup> Euroopan muuttuneella tilanteella Tuompo

tarkoitti Saksan suorittamia Tšekkoslovakian lopullista likvidointia 15.3.1939 ja Memelin alueen kiristämistä Liettualta 22.3.1939. Se kiristi jännitystä Keski-Euroopassa ja heijastui väistämättä myös Pohjolaan. Saksan jatkuva eteneminen hermostutti Moskovaa, joka tunsikin olevansa pakotettu varmistamaan lähialueensa, kuten syksyllä 1939 ilmeni.

Huhtikuun lopulla ja toukokuun alkupuolella Neuvostoliiton lentokoneet syyllistyivät kolmeen rajanylitykseen samalla alueella Laatokan länsirannalla, Tapparin rajavartioaseman ja Saunasaaren merivartioaseman edustalla. Moskovan lähetystö sai taas UM:ltä ohjeet ”kiinnittää ulkokomissariaatin huomiota” tapauksiin.<sup>64</sup> Tämä ’huomion kiinnittäminen’ oli noottina selvästi lievempi kuin vastalauseen esittäminen, jota harrastettiin vakavampien rajaloukkausten kohdalla. Toukokuun lopulla Neuvostoliitto myönsi neuvostokoneen ylittäneen rajan ”muutamilla metreillä”. Pari viikkoa edellisen tapauksen jälkeen Tapparin vartio havaitsi jälleen venäläisen koneen Suomen aluevesien yllä, mutta sitä ei ehditty ampua.



*Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Laatokalla 26.4.—11.5.1939.*

Samana päivänä, kun venäläiskone kävi Suomen puolella Laatokalla eli 11.5.1939, toinen lenteli Terijoen pitäjän Ollilan ja Kuokkalan kylien yläpuolella. Kone havaittiin Ollilan maantievartiosta, joka oli asetettu kesäajaksi lähinnä Rajajoelle suuntautuvaa turistiliikennettä valvomaan.

Vain muutamia päiviä myöhemmin nähtiin venäläinen lentokone jälleen Suomen ilmatilassa, tällä kertaa Joutselän itäpuolella, josta se kiersi Neuvostoliiton kautta ilmestyäkseen uudelleen näkyviin Kauksamon kohdalla lähellä Lipolaa. Vajaan viikon kuluttua venäläinen MBR-2 -mallinen lentovene lensi pitkin rantaviivaa Kannaksen etelärannikolla parinkymmenen kilometrin matkan. Näistä molemmista alueloukkauksista jätettiin Moskovassa vastalause, mutta Neuvostoliitto taas kerran kiisti kaiken.<sup>65</sup>

Kannaksen etelärannikolla lentänyttä lentovenettä kohti ehdittiin avata tuli Jukkolasta ja Seivästöltä, mutta osumatta. Lisäksi ehdittiin soittaa Armeijakunnan esikuntaan Viipuriin, AKE hälytti Lentorykmentti 1:n Suur-Merijoella. Sieltä lähti hävittäjä Koiviston kautta rajaloukkauksen tapahtumapaikalle, mutta tietenkin liian myöhään ehtiäkseen ajoissa perille. Psykologisesti oman hävittäjän saapuminen paikalle — vaikka myöhästyneenäkin — saattoi kuitenkin olla siviiliväestön mielialojen kannalta hyödyllistä.

Huhtikuun alussa Armeijakunnan esikunta antoi uudet määräykset Kannaksen rauhanaikaisesta ilmapuolustuksesta. Siinä määriteltiin omien koneiden lentorajoitukset ja menettelytavat ”venäläisen tai jonkin tuntemattoman lentokoneen” ilmaantuessa Suomen alueelle. Ilmapuolustusvelvollisiksi määrättiin kaikki Kannaksen joukko-osastot, suojeluskuntajärjestön alue- ja paikallispäälliköt, Kannaksen rajavartiosto komppanioineen ja vartiointeen sekä merivartiolaitoksen Teikarsaaren, Koiviston, Inon ja Saunasaa- ren vartioasemat, kaikkiaan 109 erillistä yksikköä. Näiden tuli heti rajan ylityksen todettuaan tehdä siitä ilmoitus AKE:aan hätäpuheluna ja lisäksi lähimmille muille ilmapuolustusvelvollisille.<sup>66</sup>

2 100 2404/29

**ILMAVARTIOViestiLOMAKE**

Pvm.                      No.                     

Lähettiläjä (lunnus)                      Vastaanottoja (lunnus)                      Viestitys päättyi klo                     

| Lukumäärä        | Havainto                | Lenlosuunta | Hav. aika (minuutti) |
|------------------|-------------------------|-------------|----------------------|
| 1 1 kone         | 1 1-moott.              |             |                      |
| 2 2-3 koneita    | 2 2 tai us. moott.      |             |                      |
| 3 4-9 koneita    | 3 kuuluu suuntaa        |             |                      |
| 4 yli 10 koneita | 4 näkyy purj. valot     |             |                      |
| 9 epämäär.       | 9 moottoriluku epämäär. | 9 epämäär.  |                      |

1723—38      Viestin alaja (vastaanottoja)                      (Nimimerkki)

*Ilmavartioviestilomake, jonka avulla ilmoitukset vieraista lentokoneista muunnettiin numerokielelle.*

Suomen alueelle tuleva ”vieras lentäjä” oli AKE:n käskyn mukaan mahdollisuuksien mukaan aseenkäytöllä pakotettava laskeutumaan, mutta sitä ennen oli annettava kansainvälinen laskeutumismääräys. Ennen tulen-avausta oli kuitenkin varmistauduttava, ettei kysymyksessä ole oma kone. Määräyksissä toistui aiemminkin esiintynyt käsky vieraan koneen pakottamisesta laskeutumaan, vaikka 1930-luvun lopulla hävittäjäkoneet ja maatie-

dustelukoneet eivät enää pystyneet laskeutumaan mille tahansa pellolle tai niitylle 1920-luvun koneiden tapaan. Sen sijaan meritiedustelukoneet, joita melko runsaasti esiintyi varsinkin Suomenlahdella, olivat joko lentoveneitä tai ns. vesitasoja eli pystyivät laskeutumaan veteen.

Tässä vaiheessa voidaan tarkastella lähemmin venäläisten lentokoneiden lentoreittejä Kannaksella. Kannaksen lentokentistä suurin osa oli rakennettu sotilaskäyttöön, joten ne tulivat kysymykseen mahdollisina tiedustelu-kohteina miehittämättöminäkin. Ns. Tšekkoslovakian kriisin aikana syyskuussa 1938 todettu kolmen venäläiskoneen ryhmälento varsin kauas rajasta aina Sakkolaan saakka sattuu sangen sopivasti juuri Sakkolassa olevan lentokentän kohdalle. Lisäksi matkan varrella oli muutakin mielenkiintoista, kuten linnoituslaitteita ja -työmaita. Helmikuussa 1939 tapahtunut venäläisen koneen rohkea lentely pitkin ja poikin Kannasta näyttää niinkään sivunneen ainakin Heinjoen Raulammin lentokenttää ja menneen melko läheltä Viipurinlahden rannalla ollutta Turkinsaaren vesilentoasemaa. Näkyvimmat muutokset Kannaksen puolustusvalmiudessa 1937—1939 tulivat linnoitustöistä sekä rannikkopatterien vahvistamisesta ja uusien rakentamisesta. Vuosina 1936—1939 rakennettiin Laatokan länsirannikolle Kaarnajoelle kokonainen uusi patteri, joka kuului Rannikkotykistörykmentti 3:een. Patteri varustettiin neljällä 152 mm tykillä, mutta se ei ole voinut olla neuvostolentäjien tiedustelukohteena, sillä venäläiset eivät saaneet sen sijaintia selville vielä talvisodankaan aikana, johon patteri osallistui erittäin menestyksekkäästi.<sup>67</sup> Kaarnajoki sijaitsee aivan Taipaleen linnakkeen lähellä.

Viipurinlahdella sijainneet Tuppuran ja Ravansaaren patterit olivat helmikuussa 1939 Kannaksella lentäneen venäläisen meritiedustelukoneen lentoreitillä. Samalle lentoreitille sattui myös erittäin tärkeä Uuraan ulkosaatama.

Venäläisten lentäjien erityisenä mielenkiinnon kohteena näyttivät olevan suomalaisten suorittamat linnoitustyöt Kannaksella. Vuosina 1937—1939 täydennettiin jo 1930-luvun alkupuolella pääpuolustusasemaksi valittua vyöhykettä, joka sittemmin talvisodan aikana tunnettiin Mannerheim-linjana. Kantalinnoitustöiden painopiste oli Summankylän alueella, jota strategisesti tärkeän merkityksensä vuoksi asiantuntijapiireissä kutsuttiin ”Karjalan portiksi”.<sup>68</sup> Se oli pääpuolustuslinjan arin ja vaarallisin kohta ja haluttiin siksi linnoittaa mahdollisimman lujasti. Myös Summasta itä-koilliseen, Leipäsuon—Muolaanjärven alueella sekä Muolaanjärven ja Äyräpäänjärven välisellä kannaksella ja Äyräpäänjärvestä Vuokseen johtavalla Salmenkaidan alueella suoritettiin erittäin suurisuuntaisia linnoitustöitä. Rakennettavat linnoituslaitteet olivat massiivisia betonikorsuja, jotka useimmiten olivat montakymmentä metriä halkaisijoiltaan. On selvää, että tällaiset rakennustyömaat olivat varsin otollisia lentotiedustelun kohteita.

Samaan aikaan, kun pääpuolustuslinjalle rakennettiin rautabetonista suuria linnakkeita ja korsuja, lähempänä rajaa tehtiin kenttävarustustöitä vihollisen hidastamiseksi ennen pääpuolustuslinjaa.

Vuosina 1937—1939 näitä töitä tehtiin myös pääpuolustuslinjan yhteydessä, mm. Inkilän ja Summan kohdalla.<sup>69</sup> Työ oli panssariesteiden pystyttämistä, piikkilankaesteiden vetämistä ja kenttävarustettujen asemien kaiva-

mista eli sekin näkyi hyvin ilmasta käsin. Vuosien 1937—1939 rajaloukkauslennoista varsinkin syyskuussa 1937, syyskuussa 1938 ja helmikuussa 1939 tapahtuneet olivat sellaisia, että voitiin päätellä linnoitustöiden olleen ainakin yhtenä tiedustelun kohteena. Lisäksi monien muiden, lähempänä rajaa sattuneiden rajanylityslentojen reiteillä oli pienempiä kenttävarustustyömaita. Myös rannikkopatterien lähiympäristöjä vahvistettiin lähipuolustusasemilla ja piikkilankaesteillä.

Vuosien 1937—1939 rajaloukkauksille oli ominaista se, että niitä tapahtui vuosittain entistä enemmän, ja toisaalta niiden ulottuminen entistä syvemmälle Suomen alueelle. Kun 1930-luvun alkupuoliskolla neuvostolentäjät vielä varoivat lentämästä kauemmas rajasta, vuosina 1937—1939 venäläiskoneita nähtiin risteilemässä kymmenien kilometrien päässä rajalta. Uskaltautui pa yksi neuvostolentäjä lentämään aivan Viipurin porteille saakka. Neuvostoviranomaisten linja rajanylitysten selittelyssä oli suunnilleen sama kuin ennenkin: joissakin tapauksissa rajaloukkaus myönnettiin, mutta syyksi selitettiin suunnistusvirhe, huonot sääolosuhteet tms. Useimmat aivan selvätkin rajanylitykset kiistettiin tai ei edes vaivauduttu vastaamaan Suomen vastalauseisiin. Tällainen ylimielisyys ei tietenkään ollut omiaan lisäämään suomalaisten luottamusta naapurin aikeisiin ja rauhantahtoon. Erityisen kielteisellä tavalla Neuvostoliiton käyttäytyminen vaikutti suomalaisen lehdistön ja lehtiä lukevan yleisön mielipiteisiin. Lehtikirjoittelun sävy jyrkkeni sitä mukaan kuin rajaloukkaukset kävivät häikäilemättömämiksi, ja tästä taas neuvostoviranomaiset saivat aiheen syyttää Suomen lehtiä 'neuvostovastaisuudesta'.

Suomi paransi rajaloukkausten vuoksi vähitellen Kannaksen ilmapuolustusta, mutta se ei suoranaisesti kyennyt estämään tai torjumaan Neuvostoliiton lentokoneiden tunkeutumista syvälle Suomen ilmatilaan. Kannaksen puolustuksesta vastaavat viranomaiset ymmärsivät, ettei Suomella ollut taloudellisia mahdollisuuksia niin kattavan ilmapuolustusjärjestelmän kehittämiseksi, että rajaloukkaukset olisi voitu kokonaan torjua. Olemassa olevalta järjestelmästä toivottiin enemmän tehokkuutta — ns. yleisen mielipiteenkin vuoksi. Oli kiusallista, ettei Kannaksen keskiosiin saakka lentäneelle venäläiskoneelle voitu mitään. Voidaan kuitenkin arvioida, että ilmatorjunta-aseistuksen saaminen Kannaksen rajavartioston vartioasemille ainakin jossain määrin sai neuvostolentäjät varovaisemmiksi.

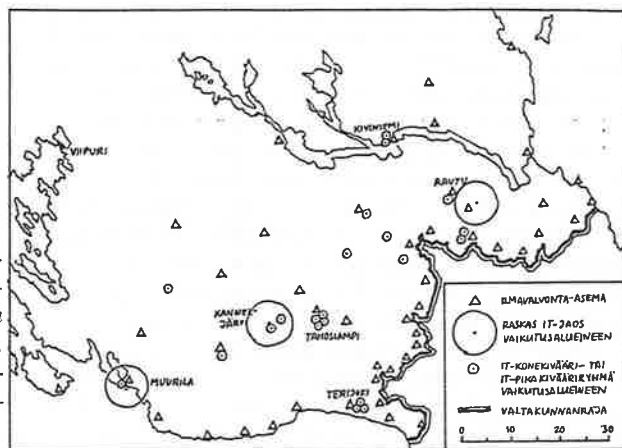
Vapaaehtoisten linnoitustöiden alkaminen Kannaksella kesäkuun alussa 1939 sai sotilasjohdon varautumaan muiden turvallisuustoimien ohella myös venäläisten tiedustelulentojen lisääntymiseen. Jo 22.5. Yleisesikunnan operatiivisen osaston päällikkö eversti A.F. Airo esitti Sotaväen päällikölle toimenpiteitä Kannaksen ilmapuolustuksen tehostamiseksi linnoitustöiden ajaksi.<sup>70</sup>

Kenraaliluutnantti Österman antoi 30.5.1939 Armeijakunnan esikunnalle käskyn lisätä ilmatorjunta-aseistusta sekä rajaloukkausten torjuntaan varattavien hävittäjien määrää.<sup>71</sup> Lentorykmentti 1 joutui edelleen pitämään kolme hävittäjää lähtövalmiina Suur-Merijoella. Lisäksi Lentorykmentti 2:n oli leiriharjoitustensa aikoina 5.6.—22.7. ja 4.—29.9. pidettävä 2—3 hävittäjää Käkisalmen lentokentällä valmiudessa.

Myös ilmavalvontaa lisättiin heti vapaaehtoisten linnoitustöiden alettua.

Linnoittajat itse perustivat kuusi iv.-asemaa, joiden lisäksi tulivat käyttöön rannikkotykistörykmenttien, jääkäripataljoonien ja Kannaksen rajavartioston perustamat iv.-asemat, yhteensä 30 kappaletta.

*Kannaksen ilmavalvonta-  
asemat ja ilmatorjunta-  
aseistus vaikutusalueineen  
15.6.1939 lähtien (Kan.  
R:n kenttävartioiden it-  
aseita ei ole erikseen mer-  
kitty).*



Oheiseen karttaan on merkitty perustetut iv.-asemat sekä myös it-aseistus, joka oli käyttövalmiina 15.6.1939 mennessä. Se käsitti lähinnä it-konekivääri- ja it-pikakivääriryhmiä, mutta ITR 2 toi alueelle myös kolme raskasta it-jaosta. Ilmavalvonnan ja -torjunnan lisäksi venäläisten rajanylittäjien torjuntaan oli käytettävissä myös 5–6 hävittäjää suurimman osan kesää.

Näillä toimilla Kannakselle luotiin ennennäkemättömän tiheä ilmavalvonta- ja ilmatorjuntaverkosto, millä voitiin taata ainakin se, etteivät venäläiskoneet voisi lennellä Suomen ilmatilassa tulematta huomatuiksi kuten joskus aikaisemmin oli tapahtunut. Torjuntaa ajatellen hankaluutena oli kuitenkin edelleen se, ettei tulenavausta saanut suorittaa ennen kuin oli annettu kansainvälisten määräysten mukaiset merkit rajan ylittäjälle. AKE pyysikin Sotaväen päälliköltä 2.6.1939 lupaa tulenavaukseen ilman varoituksia vedoten myös siihen, ettei joukoilla ollut määräysten mukaisia merkinantovälineitä eli värillisiä savuja.<sup>72</sup> Tällaista lupaa ei kuitenkaan saatu. Kansainvälinen sopimus laskeutumismääräyksistä oli jo vuodelta 1919, jolloin lentokoneiden nopeudet olivat tuskin puolta siitä, mitä ne olivat 1939. Määräysten mukaisten merkkien antaminen kesti 20 sekuntia, missä ajassa keskiverto hävittäjäkone ehti lentää pari kilometrin matkan eli pois näköetäisyydeltä.

Kesäkuun alussa venäläinen hävittäjäkone kävi Suomen puolella Seivästön kohdalla, mutta kääntyi saman tien takaisin oltuaan pari kolme kilometriä rajan väärällä puolella. Viikkoa myöhemmin samalla alueella vieraili jälleen venäläinen kone, tällä kertaa hidas MBR-2 -tyyppinen lentovene, joka kävi kahdeksan kilometriä Suomen puolella. Laskeutumismerkit ehdittiin antaa ja koneen palatessa Jukkolan vartio tulitti sitä konekiväärillä. Venäläiskoneeseen saatiin osumiakin, mutta se pysyi ilmassa.<sup>73</sup>

Ulkoministeriö laati neuvostohallitukselle vastalausenoitin, jossa maltillisesti ainoastaan ”kiinnitettiin huomiota” tapaukseen. Ulkoasiainkansankomissariaatti vastasi siihen puolitoista kuukautta myöhemmin ja odotetusti kiisti kaiken vedoten ”huoollisiin tutkimuksiin”.<sup>74</sup> Ulkoministeriö ei katsonut aiheelliseksi jatkaa kinastelua venäläisten kanssa.

Heinäkuun aikana todettiin Kannaksella ainakin kaksi varmaa neuvostolentäjien rajanylitystä, joista toiseen osallistui yksi ja toiseen neljä konetta. Koneita kohti ehdittiin avata tuli, mutta ilman osumia. Yhtä tuloksettomia olivat UM:n huomautukset Neuvostoliitolle.

Heinäkuun rajaloukkausten yhteydessä ei hälytetty Suur-Merijoella ja Käkisalmissa olleita valmiushävittäjiä, koska rajanylitykset olivat verrattain vähäisiä eivätkä omat koneet olisi ehtineet paikalle ajoissa. Juhannuksena hävittäjien lähtövalmiutta testattiin Lentorykmentti 1:ssä. Hälytyksen antohetkestä siihen, kun koneet olivat ilmassa, kului 15.5 minuuttia. Tulos ei tyydyttänyt LentoR 1:n komentajaa eversti Y. Opasta, vaan hän vaati pääsemistä liikkeelle alle 10 minuutissa.<sup>75</sup>

Kului kolmisen viikkoa ilman yhtään rajaloukkausta Kannaksella, kunnes 19.8. nähtiin lyhyin välein kaksi venäläistä sotilaslentokonetta Suomenlahden rannikolla Seivästön ja Inon välillä sekä Keski-Kannaksella Valkjärven lähellä. Jälkimmäistä konetta häätämään lähetettiin Suur-Merijoelta LentoR 1:stä yksi hävittäjä, joka lensi suoraan Valkjärvelle ’kovat piipuissa’, mutta venäläiskone oli jo ehtinyt poistua rajan taakse. Lähtö Suur-Merijoelta oli taas liian hidas, venäläiskone meni pois Suomen ilmatilasta klo 9.10, mutta LentoR 1:n Fokker pääsi ilmaan vasta klo 9.23. Fokker D-21 oli ilmavoimien suorituskykyisin hävittäjäkone (suurin nopeus 430 km/h, aseistus neljä konekivääriä), mutta kun se lensi 70 kilometrin matkan Valkjärvelle ehkä 10 minuutissa, se myöhästyi ainakin parikymmentä minuuttia.

Miksi sitten rajaloukkausten torjuntaan tarkoitettuja nopeita hävittäjiä ei sijoitettu lähemmäksi rajaa, jolloin ne olisivat ehtineet venäläiskoneiden kimppuun ajoissa?

Koneita varten olisi tarvittu lentokenttä asianmukaisine varusteineen ja huoltohenkilöstöineen. Lentokenttiä taas ei uskallettu rakentaa lähellekään (itä-)rajaa, koska ne kriisitilanteessa olisivat olleet houkutteleva maali viholliselle. Kannaksella lähinnä rajaa oli Käkisalmen lentokenttä, mutta sitäkin pidettiin liian vaarallisena paikkana pysyvän laivueen sijoittamiselle ja se oli tyhjillään lukuunottamatta lyhytaikaisia harjoituksia. Kesä-heinäkuussa 1939 LentoR 2, jonka kalusto pääasiassa oli juuri Fokker D-21, oli Käkisalmen kentällä, mutta nyt puheena olevan tapauksen aikana (19.8.) rykmentti oli taas kotikentällään Utissa. Käkisalmen kentältä olisi Valkjärvelle ollut hieman lyhyempi matka kuin Suur-Merijoelta (50 kilometriä) mutta todennäköisesti sieltäkin lähetetty kone olisi myöhästynyt.

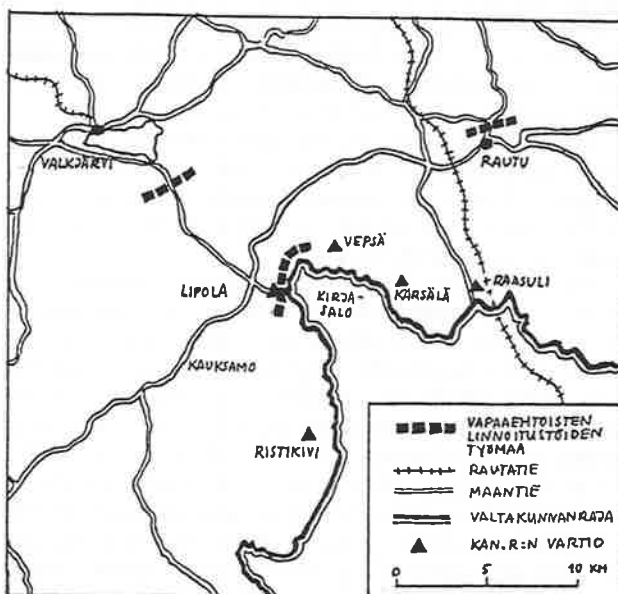
19.8.1939 sattuneista rajaloukkauksista laadittiin UM:ssä noottiluonnos, mutta ulkoministeri Erkko päätti jättää ”nykyisissä olosuhteissa” lähetettämättä sen.<sup>76</sup> Nootti olisi ollut muutamien edellisten tavoin sanamuodoiltaan varovainen, mutta poliittisen tilanteen äkillinen muuttuminen Hitler-Stalin-paktin (23.8.1939) seurauksena sai ulkopoliittisen johdon entistä varovaisemmaksi suhteissa Neuvostoliittoon.

Pari päivää edellisten rajanylitysten jälkeen nähtiin Johanneksen seuduil-



la 30—40 kilometriä Viipurista etelään vieras lentokone ja sitä vastaan lähetettiin Suur-Merijoelta kaksi hävittäjää, mutta ne eivät löytäneet tunkeilijaa. Mistään erehdyksestä tuskin saattoi olla kysymys, sillä havainnon teki omasta koneestaan LentoR 1:n luutnantti Bremer, joka lensi sattumalta samalla alueella, mutta ei hitaammalla koneellaan pystynyt seuraamaan vierasta lentokonetta, kun se kääntyi takaisin etelään päin.<sup>77</sup>

Vielä elokuun lopulla havaittiin Keski-Kannaksella vieras lentokone, mutta havaintojen epämääräisyyden vuoksi vastatoimiin ei ryhdytty. Syyskuussa todettiin Kannaksella vain yksi venäläisen lentokoneen rajaloukkaus, kun 19.9. kaksi konetta lensi Raasulin ja Lipolan välisen alueen yli. Koneet ylittivät neljä Kan.R:n vartiota, jotka kaikki avasivat niitä kohtia tulen, mutta ilmeisesti osumatta, koska lentokorkeus oli 2000—3000 metriä.



*Valkjärven-Lipolan-Raudun alue syksyllä 1939.*

Kesän ja alkusyksyn 1939 rajaloukkauksista useimmat eivät selvästikään kohdistuneet Kannaksella käynnissä oleviin vapaaehtoisin linnoitustöihin, vaikka juuri niihin kohdistuvaa ilmatiedustelua oli ennalta uumoiltu.

Sen vuoksi myös Kannaksen ilmapuolustusta oli kesän alussa vahvistettu. Oikeastaan vain kolmen tapauksen kohdalla saattoi olla kysymyksessä vapaaehtoisin linnoitustöihin kohdistunut ilmatiedustelu. Vepsä—Valkjärven alueella 19.8. lentäneen venäläiskoneen lentoreitti viittaa melko selvästi Lipolan ja Valkjärven työmaiden herättämään mielenkiintoon. 29.8. tehtiin alueilla Kauksamo—Vepsä—Rautu epämääräisiä kuulohavaintoja vieraasta lentokoneesta. Tässäkin tapauksessa tuntuu uskottavalta, että kysymyksessä oli venäläinen kone, joka lensi Lipolan ja Raudun työmaiden kautta. Samaa on sanottava niistä kahdesta venäläiskoneesta, jotka 19.9. lensivät Raasulin—Rärsälän—Vepsän—Lipolan—Ristikiven reittiä ja jouluivat suomalaisten kiukkuisen tulituksen kohteiksi.

Linnoitustyöt epäilemättä kiinnostivat venäläisiä. Se, että ilmeisesti vain kolme lentoa voidaan vaivattomasti yhdistää niihin, tuntuisi siten viittaavan joko ilmatiedustelun vaikeutumiseen tai tietojen hankkimiseen muilla keinoin. Kun Suomi oli tehostanut Kannaksen ilmapuolustusta, yhä useampi rajan yli tullut neuvostokone joutui suomalaisten tulitukseen. Vaikka yhtään rajanylittäjää ei saatu ammutuksi alas, vastatoimien tehostuminen saattoi kuitenkin jossain määrin hillitä rajaloukkauksia.

## 7. YH:n aika

Loka- marraskuussa 1939 eli ns. YH:n aikana koettiin Kannaksella venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia ennennäkemättömän paljon. Niiden kohdalla on nähtävissä selvä yhteys Moskovassa käytyihin neuvotteluihin: niillä yritettiin vaikuttaa Suomen poliittisen johdon käyttäytymiseen, saada suomalaiset taipumaan Neuvostoliiton vaatimuksiin. Venäläisten ei uskottu kuitenkaan hyökkäävän ja rajaloukkauksia pidettiin vain yhtenä osana Neuvostoliiton aloittamaa 'hermosotaa', joka sisälsi myös muunlaista painostusta sekä ankaraa propagandaa.

Loka-marraskuun aikana lentokoneilla suoritettujen rajaloukkaukset voidaan jakaa neljään jaksoon, jotka noudattelevat Moskovassa neuvottelujen kulkua. Kolme ensimmäistä rajaloukkausten aaltoa liittyivät Moskovassa neuvottelujen vaiheisiin ja neljäs Puna-armeijan hyökkäysvalmisteluihin neuvottelujen katkettua.

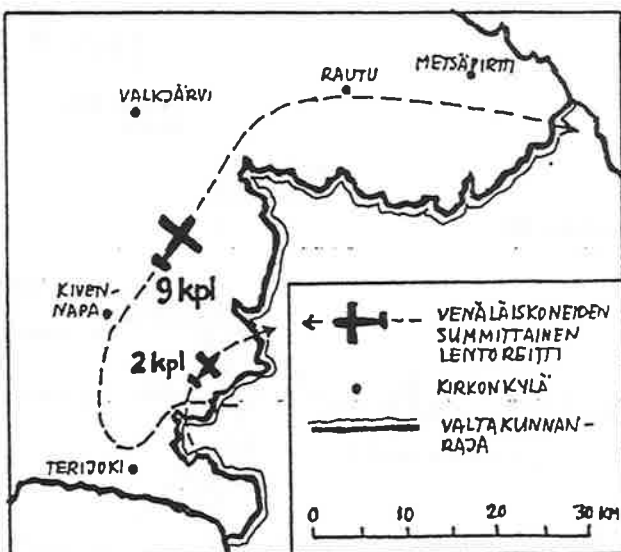
Neuvostoliitto esitti Suomelle kutsun lähettää neuvottelijoita Moskovaan 5.10., mutta suomalaiset onnistuivat pitkittämään neuvottelujen aloittamista niin, että ensimmäinen neuvottelu alkoi vasta 12.10. Sitä edelsi 9.10. Kannaksella järjestetty sarja lentokoneiden rajaloukkauksia ja myös Laatokan pohjoispuolella nähtiin samanaikaisesti venäläisiä koneita Suomen puolella. Yksi Kannaksen tapauksista sattui aivan rajan pinnassa, kun kolme venäläiskonetta kävi Myllymäen vartion yllä. Toinen oli jo huomattavasti vakavampi, kun rajan yli tulleista kolmesta koneesta yksi kävi aina Kivennavalla ja Perkjärvellä saakka eli lähes 40 kilometrin päässä rajasta.

Kolmas samana päivänä havaittu rajaloukkaus tapahtui Koivistolla, Saarenpään linnakkeen yläpuolella. Vaikka kaikkien näiden koneiden lentoreiteillä oli sotilaallisia kohteita, lentojen tarkoitus vaikuttaa — yhdessä Laatokan pohjoispuolen vastaavien rajaloukkausten kanssa — ennen muuta poliittiselta: Paasikivi avustajineen oli juuri lähdössä Moskovaan. Neuvostoliitto oli vähän aikaisemmin käyttänyt lentokoneiden alueloukkauksia tehokkaana painostuskeinona Viroa vastaan, sielläkin neuvottelujen pohjustukseksi.

Edellä mainittujen rajanylitysten tapahtuessa suojajoukkojen keskitykset olivat juuri päättymässä. Voidaan arvioida, että neuvostolentokoneiden uhittelevat rajaloukkaukset osaltaan saivat poliittisen ja sotilaallisen johdon entistä vakuuttuneemmiksi osittaisen liikekannallepanon välttämättömyydestä. YH:n ensimmäisen vaiheen keskityskuljetukset alkoivat 11.10.

13.-14.10. Neuvostoliitto järjesti Kannaksella uusia demonstraatioita. Ensin kaksi punaisten ilmavoimien konetta suoritti rajalla Mustapohjan kohdalla koukkauksen Suomen puolelle ja vain puolta tuntia myöhemmin peräti yhdeksän koneen laivue lensi pitkin Suomen puoleista rajaseutua

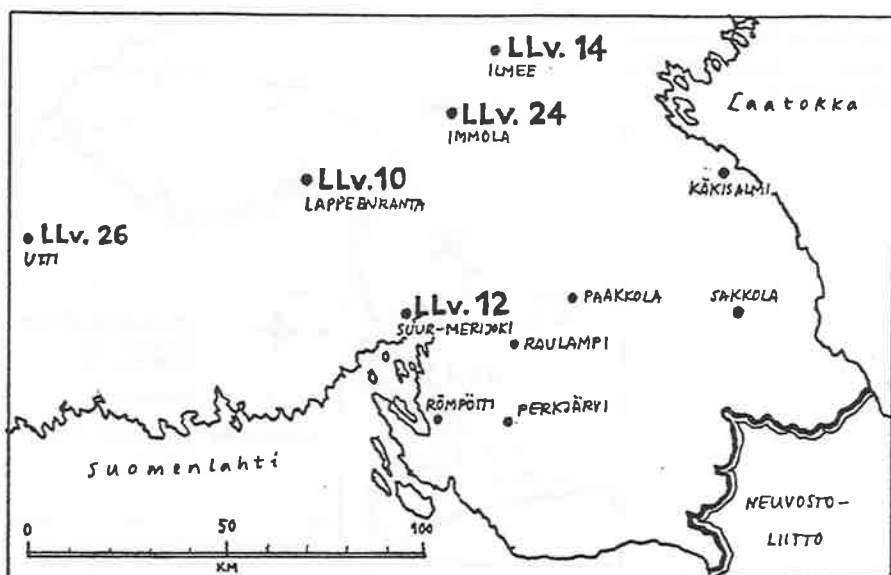
Venäläisten lentokoneiden  
rajaloukkaukset Kannak-  
sella 13.10.39.



Joutselän, Terijoen, Kivennavan ja Raudun kautta aina Metsäpiirttiin saakka.<sup>78</sup> Laivueen lentoreitti kulki koko matkan suojajoukkojen asemien yläpuolella, mutta missään kohdassa niiden lentoa ei edes pystytty häiritsemään, puhumattakaan sen estämisestä. Koneet lensivät keskimäärin 4000 metrin korkeudessa, minne suojajoukkojen it-konekiväärin eivät läheskään kantaneet. Varsinaisia ilmatorjuntayksiköjä taas ei ollut lähellä rajaa, koska ne oli varattu ensisijaisesti rintamantakaisten kohteiden suojaamiseen ilmahyökkäyksiltä. Lähin oli Kiviniemen siltaa suojaava 22. Kev.It.Ptri.<sup>79</sup> Vielä seuraavanakin päivänä eli 14.10. kolmen venäläiskoneen parvi vieraili Kannaksella Suomen ilmatilassa: koneet tulivat Laatokalta ja lensivät noin 20 kilometrin matkan Suomen puolella ennen kuin kääntyivät rajan yli Neuvostoliiton puolelle.

Neuvostoliitto syyllistyi Moskovan neuvottelujen ensimmäisen vaiheen edellä ja aikana pelkästään Kannaksella ainakin kuusi kertaa rajaloukkauksiin, joihin osallistui ainakin 23 lentokonetta. Lisäksi samanaikaisesti tapahtui rajaloukkauksia muuallakin Suomessa, kuten Laatokan-Karjalassa, Kainuussa ja Petsamossa.<sup>80</sup> Kysymyksessä oli siten selvä kampanja, joka noudatti samaa mallia kuin Viron kohdalla muutama viikko aikaisemmin. Siellä se yhdessä muiden painostustoimien kanssa tehosikin nopeasti, ja virolaiset suostuivat Neuvostoliiton vaatimaan tukikohtasopimukseen. Suomalaiset sen sijaan ensin suorittivat liikekannallepanon ja vasta sitten ryhtyivät neuvottelemaan.

Liikekannallepanossa perustettiin myös ilmavoimien sekä ilmatorjunta- ja ilmavalvontajoukkojen sodanajan yksiköt. Paras osa ilmavoimista kuten maavoimistakin keskitettiin Kannaksen puolustukseen. Lentorykmentti 1 perusti Lentoryhmän, jonka esikunta sijoitettiin Imatralle. Sen neljästä lentolaivuesteesta kolme varattiin Kannaksen suunnalle: LLv. 10 tuli toimimaan Lappeenrannasta, LLv. 12 Suur-Merijoen ja LLv. 14 Ilmeelta



Kannaksella toimivien lentolaivueiden sijoitus ja käytettävissä olleet kentät lokakuussa 1939.

(Imatran koillispuolella) käsin.<sup>81</sup> Lentoryhmän käytössä oli lähinnä yhteistoimintakoneita, kun taas Lentorykmentti 2 oli hävittäjärykmentti. Sen esikunta ja LLv. 24 sijoitettiin YH:n alussa Immolaan, ja vain LLv. 26 jätettiin rykmentin rauhanaikaiselle sijoituspaikalle Uttiin. Ilmavoimien muut osat toimivat etelärannikolla, Laatokan pohjoispuolella ja Sisä-Suomessa. Myöhemmin lokakuussa, kun maavoimien keskityskuljetukset oli suoritettu, LLv. 26 siirrettiin Rönkönen ja Raulammin kentille torjumaan venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia Länsi-Kannaksella. Vastaava tehtävä Itä-Kannaksella oli LLv. 24:llä.

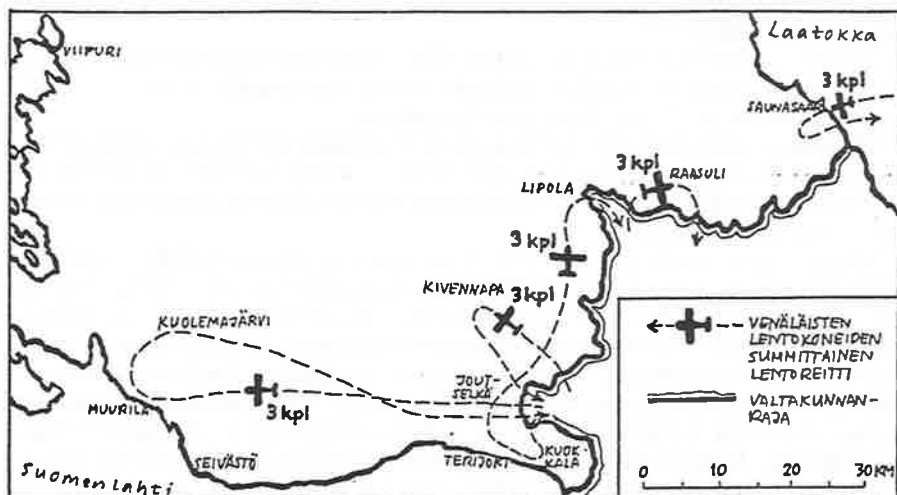
Moskovan neuvottelujen ensimmäisen kierroksen päätyttyä 14.10.1939 ja suomalaisten neuvottelijoiden palattua saamaan uusia ohjeita kului muutamia päiviä ilman venäläisten rajaloukkauksia Kannaksella. Näyttää siltä kuin Neuvostoliitto olisi päättänyt hetkeksi hengähtää ja katsoa, miten suomalaiset reagoisivat esitettyihin vaatimuksiin ja suoritettuun sotilaalliseen painostukseen. Rajaloukkausten äkillinen loppuminen ihmettytti Kan.A:n esikunnan tiedustelutoimistoa niin, että se huolestuneena kyseli syitä ”ko. ilmiöön” Yleisesikunnalta asti.<sup>82</sup> Tilanne palautui kuitenkin pian ”normaaliksi”, sillä 19.10. Neuvostoliiton lentokoneet jälleen joukoittain lentelivät Suomen puoleisella Kannaksella.

Aamupäivällä 19.10. havaittiin Raasulin kohdalla kolmen venäläiskoneen pienehkö rajanylitys, joka tapahtui melko korkealla — viidessä kilometrisä. Samaan aikaan toinen kolmen koneen partio ylitti rajan etelämpänä, suunnilleen Mainilan kohdalla, koukkasi Kuokkalan ja Terijoen kautta sekä lenteli lähellä rajaa pohjoiseen päin aina Lipolaan saakka. Parin tunnin kuluttua jälleen kolme venäläiskonetta syöksyi Suomen ilmatilaan, tällä

kertaa Myllymäen kohdalla Joutselän koillispuolella. Ne lensivät lähes Kivennavalle saakka ja palasivat takaisin Joutselän kohdalta vasta runsaan varttitunnin kuluttua.

Eikä tässä vielä kaikki: edellisen partion ollessa vielä Suomen puolella jo seuraava kolmen koneen ryhmä tuli Joutselässä rajan yli ja suuntasi lentonsa suoraan länteen päin. Venäläiskoneet lensivät aivan avoimesti Uudellekirkolle ja Muurilaan saakka, ennen kuin kääntyivät takaisin ja palasivat Uudenkirkon ja Haapalan kautta lentäen omalle puolelleen. Tämä alueloukkaus, joka oli YH:n aikana sattuneista siihen asti häikäilemättömin, ulottui peräti 60 kilometrin päähän rajalta ja kesti 45 minuuttia.<sup>83</sup> Vielä myöhemmin samana päivänä venäläinen kolmen koneen partio kävi Laatokalta käsin Saunasaaren merivartioaseman yllä muutaman kilometrin päässä Suomen puolella ja palasi samaa reittiä takaisin.

19.10.1939 tapahtuneilla ainakin viidellä rajaloukkaustapauksella Kannaksella oli epäilemättä sekä poliittinen että sotilaallinen tarkoitus. Niillä haluttiin vaikuttaa Suomen poliittiseen ja sotilaalliseen johtoon, joka paraikaa kuumeisesti pohti suhtautumistaan Neuvostoliiton esittämiin vaatimuksiin. Toisaalta nuo lennot varmasti palvelivat myös sotilaallisia tiedustelutarkoituksia, varsinkin Kuolemajärven-Muurilan alueelle suuntautunut. Pääpuolustusaseman eteläisin osa päättyi juuri Muurilan-Inkilän seudulle ja kulki Kuolemajärven kautta. Muiden lentojen reiteillä suojajoukot olivat asemissa ja kenttävarustustöissä.



Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Kannaksella 19.10.1939.

Lentolaivue 24, joka liikekannallepanossa sijoitettiin Immolan kentälle, sai 19.10. kolme kertaa hälytyksen rajaloukkausten torjuntaan Kannakselle, mutta jokaisella kerralla venäläiskoneet olivat jo ehtineet poistua suomalaisten hävittäjien saapuessa paikalle.<sup>84</sup> Tästä seurasi, että Ilmapuolustuksen esikunta määräsi 21.10. siirrettäväksi LLv. 26:sta Bristol Bulldog-hävittäjiä Kannakselle Raulammen kentälle torjumaan rajaloukkauksia.

Kuusi BU-konetta siirrettiinkin 22.10. Raulammen lentokentälle.<sup>85</sup> Jäljelle jäänyt osa LLv. 26:sta eli seitsemän Fokker D-21 -konetta henkilöstöineen siirtyi seuraavana päivänä Immolaan. Näin hävittäjävoimien painopiste siirtyi entistä selvemmin Kannakselle. Venäläisten lentokoneiden rajaloukkausten torjumiseksi Lentorykmentti 2 käski lisäksi LLv. 24:n suorittamaan hyvällä säällä klo 10—15 muutaman koneen voimin jatkuvaa partiointia linjalla Pölläkkälä—Äyräpää—Summa—Kuolemajärvi—Suomenlahti eli pääpuolustuslinjan tuntumassa.<sup>86</sup> Näin omat koneet saataisiin nopeammin paikalle, kun venäläiskoneita seuraavan kerran ilmaantuisi niin syvälle Suomen ilmatilaan.

Suomen hallitus ei ryhtynyt välittömiin diplomaattisiin toimenpiteisiin Neuvostoliiton rajaloukkausten vuoksi, vaikka sotilasviranomaiset toimittivatkin jokaisesta tapauksesta heti tiedot ulkoministeriölle. Ymmärrettävästi syynä tähän pidättyvyyteen oli erittäin poikkeuksellinen ja arka ulkopoliittinen tilanne. Moskovan neuvottelujen ensimmäisen vaiheen päättyessä ulkoministeriö antoi kuitenkin Moskovan lähetystölle ohjeet ottaa rajaloukkaustapaukset esille. Jo vähän aikaisemmin omaksutun käytännön mukaisesti ei esitetty suoranaista vastalauseetta, vaan tyydyttiin ”kiinnittämään huomiota” näihin tapauksiin.<sup>87</sup> Nootissa valiteltiin erityisesti rajaloukkausten ajoittumista juuri Moskovan neuvottelujen yhteyteen.

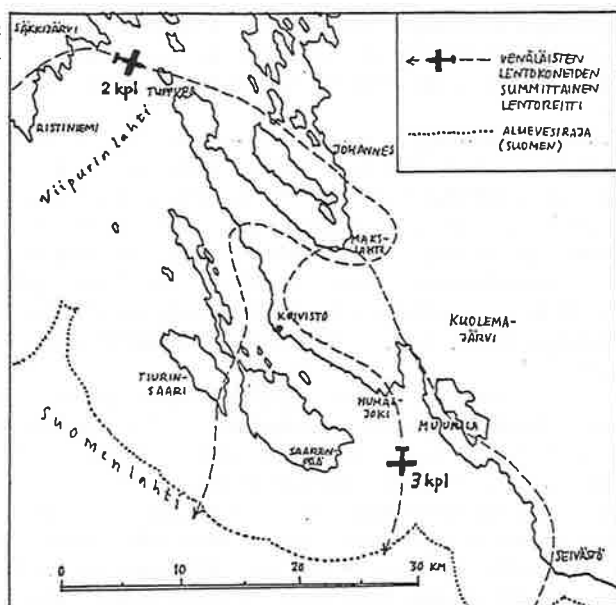
Lisäksi Paasikivi otti toisen neuvottelukierroksen alussa asian puheeksi, jolloin hänen muistelmiensa mukaan Stalin jopa myönsi rajaloukkaukset tiedustelulennoiksi, mutta puolusteli niitä vetoamalla siihen, etteivät olot olleet ”säännölliset”.<sup>88</sup>

Tämän jälkeen Kannaksella saatiin olla venäläisiltä lentokoneilta rauhasa yli kolme viikkoa, vaikka rajaloukkauksia tapahtuikin muualla, 26.10. etelärannikolla ja 29.10. Laatokan-Karjalassa.

Moskovan neuvottelujen kolmannen ja viimeisen kierroksen edellä lentokoneiden rajaloukkauksia ei sattunut rajoilla. Vasta kun neuvottelut olivat katkenneet tuloksettomina ja suomalaiset valmistautuivat palaamaan takaisin, alkoi taas tapahtua.

Vähän ennen puoltapäivää 11.11. lensi kaksi venäläistä MBR-2 -lentovenettä Seiskarin yli ja iltapäivällä yksi Lavansaaren yli. Näitä lentoja vakavampi rajaloukkaus tapahtui kuitenkin mantereella, missä puolenpäivän aikaan kolmen pommikoneen muodostelma lensi Suomenlahdella käsin Seivästön yli Kannakselle. Koneet jatkoivat Seivästöltä Kuolemajärvelle ja Makslahteen saakka, jossa kääntyivät kaakkoon. Sen jälkeen ne kaarsivat melko matalalla lentäen Humaljoen rannikkolinnakkeen yli takaisin Suomenlahdelle. Koneita tulitettiin kivääreillä, pikakivääreillä ja konekivääreillä ainakin Humaljoelta ja Koivistolta, missä paikallinen suojeluskuntaosasto ehätti avaamaan tulen.<sup>89</sup> Erillinen Pataljoona 7 oli pääpuolustusasemassa Suomenlahden rannikolla; sen 3. komppania havaitsi ajoissa venäläiskoneet, mutta ei uskaltanut avata tulta it-tähtäimin varustetuilla pikakivääreillään, koska koneissa ei havaittu minkäänlaisia kansallisuustunnuksia.<sup>90</sup> Koneiden lentokorkeus oli vain 250 metriä, mikä olisi ollut ko. aseille hyvin sopiva ampumaetäisyys. Koivistolta ja Humaljoelta koneita kohti ammuttiin konekivääreillä, pikakiväärillä ja sadoilla sotilaskivääreillä yhteensä n. 1000 patruunaa, mutta turhaan.

Venäläisten lentokoneiden  
rajaloukkaukset Länsi-  
Kannaksella 11.-12.11.  
1939.



Enin osa 12.11. havaituista rajaloukkauksista tapahtui Länsi-Kannaksella ja Itä-Suomenlahdella. Samanaikaisesti maarajalla lentäneiden koneiden kanssa joukko muita neuvostolentäjiä oli liikkeellä Suomenlahdella. Lavan-saaren-Seiskarin merialueilla todettiin runsaan tunnin aikana kolme raja-loukkaustapausta, joissa ensin kolme, sitten kaksi ja lopulta peräti viisi Neuvostoliiton lentokonetta tunkeutui Suomen ilmatilaan.<sup>91</sup> Myös Suursaa-ren ja Tytärsaaren sekä Kotkan seuduilla venäläisten lentotoiminta samoi-hin aikoihin oli vilkasta.

Etelä-Suomen rannikolla 12.11. suoritetuista tiedustelulennoista yksi ulottui Kannakselle saakka. Kaksi venäläistä pommikonetta ilmaantui vähän ennen puoltapäivää Porvoon saaristoon ja lähti lentämään pitkin rannikkoa itään. Tämä avoin tiedusteluretki suuntautui reittiä Lapträsk—Loviisa—Pirlaks—Orrengrund—Kaunissaari—Kuutsalo—Virolahti—Risti-niemi—Säckijärvi seuraten Viipurinlahdelle, jossa koneet kääntyivät Jo-hanneksen ja Kuolemajärven suuntaan ja pujahtivat lopulta Koiviston salmen ja Tiurinsaaren kautta merelle.<sup>92</sup> Koneita tulitettiin monessa paikas-sa Kannaksen alueella. Esim. Koiviston alalohkoon kuuluneelta Tiurinsaa-ren linnakkeelta ne saivat vastaansa neljän konekiväärin ja 100 miehen kiväärin tulituksen, minkä seurauksena toisesta koneesta irtosi toinen laskuteline.<sup>93</sup>

Vaikka suomalaisia hävittäjiä oli 12.11. liikkeellä Kannaksella, ne eivät ehtineet paikalle hätistelemään vieraita koneita. Yksi syy tähän oli se, että venäläiset luultavasti kuuntelivat lentolaivueiden radioliikennettä ja huoma-tessaan AB-aseman alkavan toimia kääntyivät heti merelle päin, koska se merkitsi suomalaishävittäjien saaneen hälytyksen.<sup>94</sup> Jo aikaisemminkin oli havaittu venäläiskoneiden varovan tulemaista Kannaksen alueelle silloin kun

suomalaishävittäjiä oli ilmassa. Useimmat rajaloukkauksiin syyllistyneet venäläiskoneet olivat lentoveneitä tai pommikoneita, jotka eivät olisi ilmataistelussa pärjänneet suomalaisten melko suorituskykyisille Fokkereille.

Tähän samaan vaiheeseen eli Moskovan neuvottelujen katkeamisen jälkitunnelmiin voitaneen laskea vielä 14.11. ja 17.11. sattuneet vähäisemmät rajanylitykset. 14.11. iltapäivällä kaksi Neuvostoliiton pommikoneetta ylitti Laatokan länsirannalla rajan, lensi Saunasaaren kautta lähelle Konevitsaa ja kääntyi siellä takaisin päin. Paluumatkallaan ne vielä lensivät Yläpäänniemessä olevan linnakkeen yli. Tähän liittyi sellainen huolestuttava ilmiö, että linnakkeen yli lentäessään koneet muodostivat savua, mikä oli linnakkeen it-elimille ilmoitettu omakonetunnus, joten koneita ei tulitettu.<sup>95</sup>

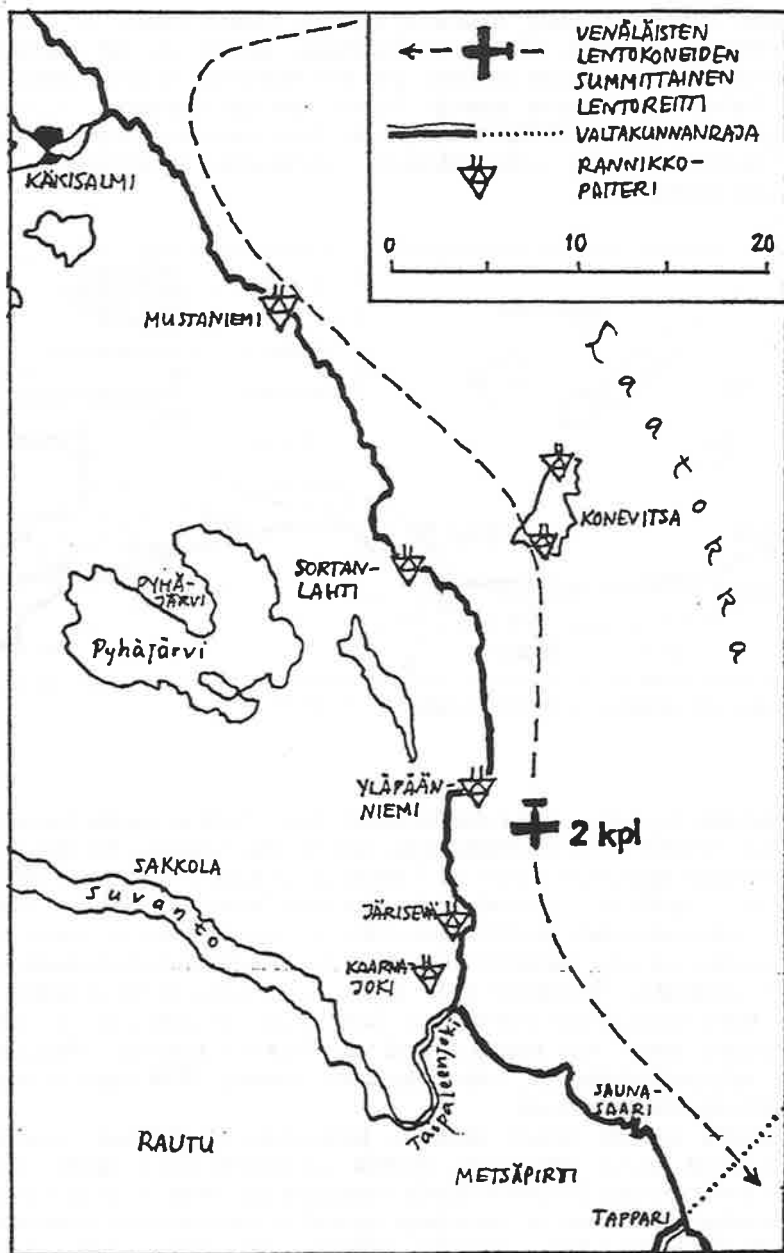
17.11. todettiin kolme rajaloukkausta: ensin yksi venäläinen lentovene kävi lähellä Koiviston Saarenpään rannikkolinnaketta. Linnakkeessa oli 152 mm Canet-tykkeitä, joita olisi voitu käyttää myös ilmatorjuntaan, mutta niitä ei ehditty saada ampumakuntoon. Myöhemmin samana päivänä yksi venäläiskone lensi kaksi kertaa Kannaksen etelärannikolla pitkin rantaviivaa ja sitä tulitettiinkin parista kohdasta, mutta tuloksetta.

Ulkoministeriö sai jatkuvasti sotilasviranomaisilta sekä puhelimitse että kirjallisesti tietoja venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksista, mutta sen jälkeen kun Paasikivi oli Moskovan neuvottelujen toisella kierroksella 23.10. puhunut niistä Stalinille, Suomi ei tehnyt asiasta uusia nootteja. Neuvottelujen katkeamisen jälkeen poliittinen tilanne oli arka ja epäselvä eikä Neuvostoliittoa haluttu ärsyttää puuttamalla rajaloukkausten tapaisiin kysymyksiin. Pikemminkin niitä oltiin taipuvaisia pitämään provokaatioina ja sen vuoksi korostettiin järkkymättömän rauhallista suhtautumista venäläisiin. Rajaloukkaustapauksista ei myöskään annettu sanomalehdille mitään tietoja, mutta kun niistä kuitenkin väistämättä levisi huhuja, ulkoministeriö katsoi parhaaksi STT:n välityksellä selittää lehtien päätoimittajille tämän salailun syitä: UM selitti rajanylitysten ”ilmeisenä tarkoituksena” olevan suomalaisten mielialoihin vaikuttaminen, minkä vuoksi niitä ei ollut tarkoituksenmukaista saattaa julkisuuteen.<sup>96</sup>

Tähän ’hermosota’-teoriaan UM viittasi myös Suomen lähetystöjen päälliköille antamassaan selvityksessä, joskin siinä tuotiin esille myös sotilaallinen tiedustelu toisena selityksenä rajaloukkauksille.<sup>97</sup> Moskovan lähetystölle lähetettiin lisäksi 25.11. luettelo, jonka Päämajan tiedusteluelimet olivat laatineet tärkeimmistä rajaloukkauksista ajalla 9.10.—20.11.1939. Lähetystölle ei kuitenkaan annettu ohjeita uusien noottien jättämiseksi, vaan luettelo lähetettiin vain tiedoksi.<sup>98</sup>

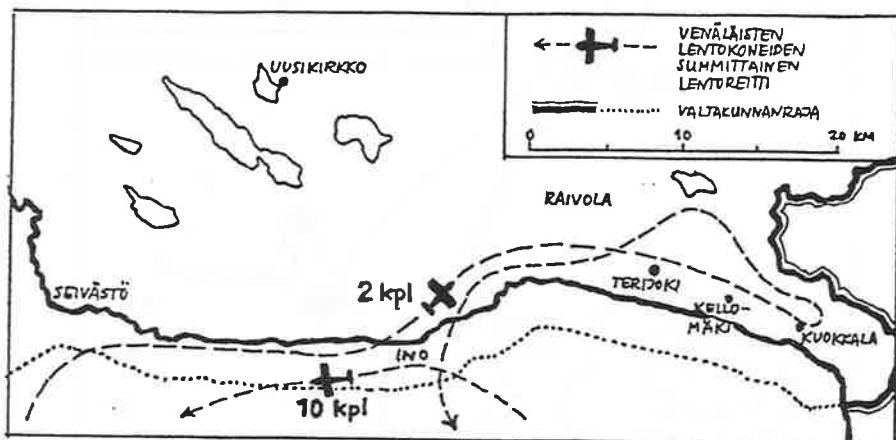
Vielä viimeisellä viikolla ennen Mainilan laukauksia Kannaksen maa- ja merirajoilla sattui muutamia venäläisten lentokoneiden rajaloukkauksia, jotka kuitenkin eivät olleet niin suurisuuntaisia kuin eräät aikaisemmat. 21.11. nähtiin kaksi MBR-2 -lentovenettä Lavansaaren yllä ja yksi meritiedustelukone Narvin saaren yläpuolella sekä vielä yksi tarkemmin määrittelmätön venäläiskone Laatokan puolella Saunasaaren kohdalla. Seuraavan päivän aikana Kannaksella todettiin kaksi rajaloukkaustapausta. Ensin kaksi konetta ilmaantui Laatokalta Käkisalmen lähelle ja kääntyi sieltä





Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaus Laatokan länsirannikolla  
22.11.1939.

kaakkoon lentäen useiden rannikkopatterien kautta rajalle ja edelleen Neuvostoliiton puolelle. Tämä alueloukkaus ulottui yli 60 kilometrin päähän rajasta ja lentoreitti osoittaa, että kysymyksessä oli selvä tiedustelulento. Vähän myöhemmin nähtiin toisella puolen Kannasta, Koiviston Saarenpään edustalla venäläinen lentokone, joka kuitenkin kääntyi takaisin vähän ennen linnaketta, todennäköisesti suomalaisten aloittaman kiivaan tulituksen vuoksi.<sup>99</sup>



*Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset 23.11.1939.*

Seuraavana päivänä sattui kaksi rajaloukkausta. Vähän ennen puoltapäivää kaksi venäläistä SB-pommikonetta tuli Suomenlahdelta Seinästäille ja lensi rannikon tuntumassa Inon ja Vammeljoen kautta Terijoen Kuokkalaan saakka, sieltä ne palasivat Terijoen kautta Vammeljoelle ja edelleen merelle. Samanaikaisesti mereltä käsin lähestyi Inoa 10 koneen laivue, joka ei kuitenkaan lentänyt mantereelle saakka, mutta havaintojen mukaan kävi Suomen ilmatilassa. Edellinen lento pitkin Kannaksen etelärannikkoa oli selvästi tehty tiedustelutarkoituksessa. Sen sijaan jälkimmäisen laivuelennon kohdalla lieenee ollut kysymyksessä vain Suomen rajoihin kohdistunut yleinen välinpitämättömyys, joka loka-marraskuussa 1939 näyttää olleen neuvostolentäjille tyypillistä.

Viimeisellä viikolla ennen Mainilan laukauksia tapahtuneet rajaloukkaukset olivat edellä selostettuja lentoja lukuunottamatta melko lieviä. Mistään niistä ei tehty Neuvostoliitolle vastalauseita, mikä osoittaa Suomen viranomaisten varovaista ja maltillista asennetta kiristyneessä tilanteessa. Viimeisiä rajaloukkauksia voitaneen selittää sillä, että noihin aikoihin Neuvostoliitto suoritti suuria hyökkäysjoukkojen keskityksiä, jolloin oli liikkeellä myös tavallista enemmän lentovoimien yksiköjä. Viikkoa ennen hyökkäystä suoritettut rohkeat tiedustelulennot syväälle Suomen alueelle palvelivat operaatiosuunnitelmien viimeistelyä.

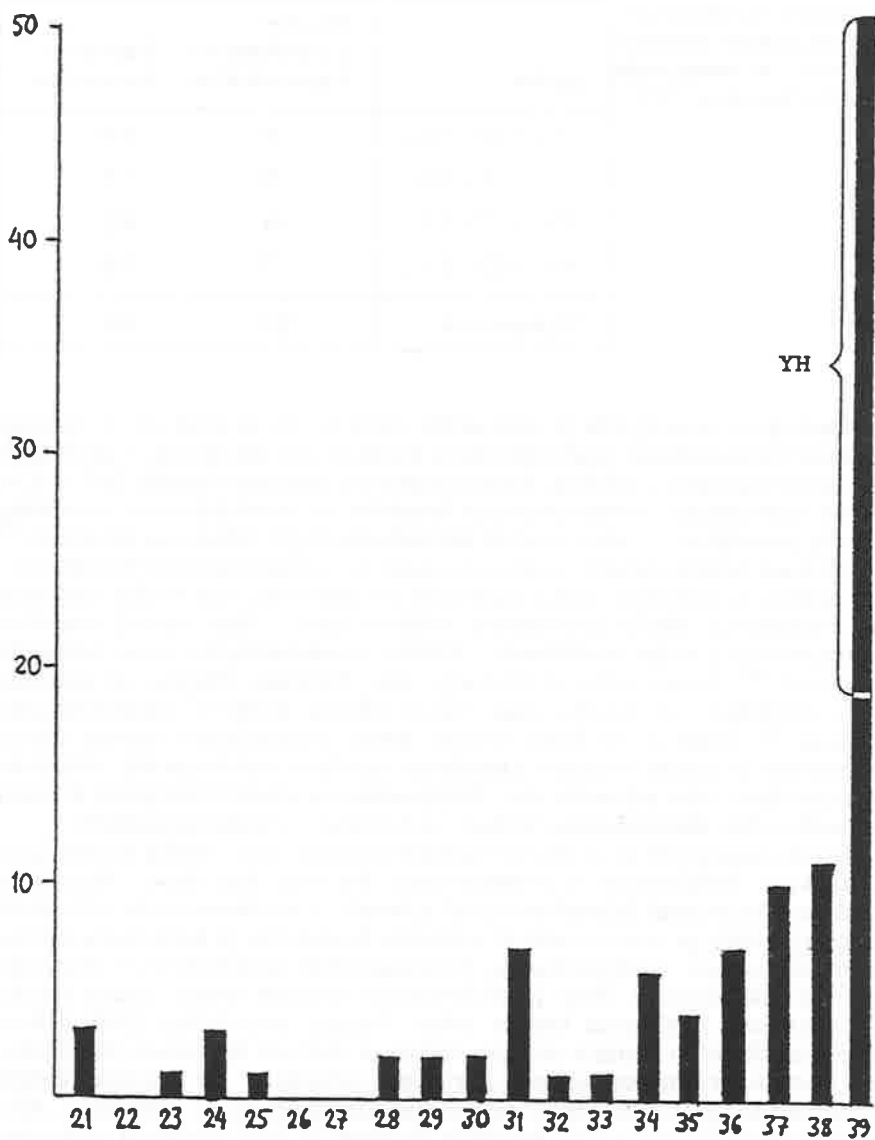
*Venäläisten lentokoneiden  
rajaloukkaukset Kannak-  
sen maa- ja merirajoilla  
loka-marraskuussa 1939.*

| Aika       | Raja-<br>loukkaus-<br>tapauksia | Lento-<br>koneita |
|------------|---------------------------------|-------------------|
| 9.-14.10.  | 6                               | 23                |
| 19.10.     | 5                               | 15                |
| 11.-17.11. | 14                              | 25                |
| 21.-23.11. | 7                               | 19                |
| Yhteensä   | 32                              | 82                |

Kannaksen maarajoilla ja lähimmillä merirajoilla ei enää 23.11. jälkeen todettu lentokoneiden rajaloukkauksia ennen sodan alkamista, ei myöskään Mainilan laukausten jälkeen. Rajaloukkaus oli ilmeisesti lähellä 26.11.1939, mutta suomalaisen hävittäjäpartion läsnäolo sai venäläiskoneet pysymään omalla puolellaan — näin ainakin suomalaislentäjät tulkitsivat tilanteen.<sup>100</sup>

Lukuisat lentokoneiden rajaloukkaukset ja tiedustelulennot hermostuttivat sotilasviranomaisia, jotka kuitenkin ymmärsivät, että niiden tarkoitus oli tiedustelun ohella provosoida välikohtauksia. Sen vuoksi lentoihin suhtauduttiin erittäin maltillisesti. Vaikka venäläiskoneita usein tulitettiin ankarasti,<sup>101</sup> yhtään niistä ei ammuttu alas. Kenraali Ohquist on sanonut, ettei hävittäjiä tai it-tulta olisi YH:n aikana käytetty venäläiskoneita vastaan.<sup>102</sup> Tämä ei ole koko totuus, mutta mahdollisesti voiman käyttö rajoitettiin minimiin sellaisen kiusallisen tilanteen välttämiseksi, että joku neuvostokone olisi ammuttu alas. Rajajoukkojen sotapäiväkirjoissa kuvatut tunkeilijoiden alasampumisyrietykset vaikuttavat totuudenmukaisilta.

Hävittäjäpartiointi ei ulottunut lähellekään maarajaa eivätkä partiot liene kertaakaan kohdanneet neuvostokoneita Suomen ilmatilassa. Rajaloukkausten aiheuttamat hälytykset olivat toisaalta sekä ilmavoimille että myös ilmatorjunnalle ja -valvonnalle erinomaista koulutusta ja harjoitusta tulevia koitoksia varten. Tarkasteltaessa Neuvostoliiton lentokoneiden alueloukkausten jakautumista 1920- ja 1930-luvuille voidaan todeta niiden jyrkkä lisääntyminen 1930-luvun loppua kohti. Huippu saavutettiin 1939. Silloin ylitettiin edellisten vuosien määrät, vaikka ei otettaisi huomioon ylimääräisten kertausharjoitusten aikana sattuneita tapauksia. Ne voidaan katsoa tapahtuneiksi poikkeusoloissa, koska liikekannallepano oli suoritettu. Alueloukkausten lisääntyminen heijastaa Suomen ja Neuvostoliiton suhteiden kehitystä kohti yhteentörmäystä. Sitä ei kuitenkaan voitane käyttää todisteena talvisodan väistämättömyydelle. Rajaselkkaukset ovat maiden poliittisten suhteiden seuraus, eivät syy.



Venäläisten lentokoneiden rajaloukkaukset Kannaksen maa- ja merirajoilla 1921-1939.

## Lähdeviitteet

- 1 Kan.R 86/sal/22.9.1937. Kan.R, T 22268/3. Sota-arkisto (SArk).
- 2 Kan.R:n puh.sanoma Rajavartiostojen esikunnalle (Rv.E) 21.9.1937. Rv.E, T 16377/4. SArk.
- 3 Armeijakunnan esikunnassa (AKE) laadittu muistio "NKVD-joukot" 30.10.1937. Tsto II/AKE, T 12063/6. SArk.
- 4 AKE 483/II/218 sal/11.10.1937. Tsto II/AKE, T 12064. SArk.
- 5 Arimo: Suomen linnoittamisen historia 1918—1944, s. 75.
- 6 AKE:n muistio "NKVD-joukot" 30.10.1937. Tsto II/AKE, T 12063/6. SArk.
- 7 Muistio 5.10.1937. Ulkoministeriö 12 G1:20.
- 8 UM 10740/25.9.1937. UM 12 G1:20.
- 9 Moskovan lähetystö 2056/9.12.1937. UM 12 G1:20. Suomen ehdotus sisälsi sen, että Neuvostoliiton puoleiselle rajaseudulle olisi määrätty samankaltainen lentorajoitusvyöhyke, jollainen oli voimassa Suomen puolella rajaa.
- 10 Yleisesikunnan tilastotoimisto (YE Til.tsto) 1771/V/13.12.1937. UM 12 G1:20.
- 11 Suomen Sosialidemokraatti 26.9.1937 (pääkirj.).
- 12 Uusi Suomi, Ajan Suunta, Helsingin Sanomat, Svenska Pressen, Hufvudstadsbladet 22.—23.9.1937.
- 13 Ajan Suunta 22.9.1937 (pääkirj.).
- 14 Uusi Suomi 25.9.1937 (pääkirj.).
- 15 Völkischer Beobachter 28.9.1937.
- 16 Uusi Suomi 24.9.1937.
- 17 Kan.R:n I joukkueen toimintakertomus syyskuulta 1937. Kan.R, T 22268/10. SArk.
- 18 Uusi Suomi 27.9.1937.
- 19 Maakansa 28.9.1937 (pääkirj.).
- 20 Suomi: Talvisodan tausta, s. 94.
- 21 Uusi Aura 28.9.1937 (pääkirj.).
- 22 Valtioneuvoston kanslia 597/27.10.1937. Rv.E, T 16377/5. SArk.
- 23 Kan.R 2374/Ia/12.11.1937. Rv.E, T 16377/5. SArk.
- 24 Kan.R 1218/ /29.5.1937. Rv.E, T 16377/5. SArk.
- 25 Kan.R 1748/V/16.8.1937. Rv.E, T 16377/3. SArk.
- 26 Rv.E 806/IIIb/13.4.1937. Rv.E, T 16377/2. SArk.
- 27 AKE 415/III/245 sal/1.11.1937. Tsto III/AKE, T 12674. SArk.
- 28 Kan.R:n puh.sanoma Rv.E:lle 11.2.1938. Rv.E, T 16379/4. SArk.
- 29 Moskovan lähetystö 1544/6.9.1938. UM 12 G1:20.
- 30 AKE 87/II/218 sal/22.8.1938. Tsto II/AKE, T 12064. SArk.
- 31 Terijoen Ollilan kylän adressi sisäasiainministerille 10.3.1938. Rv.E, T 16379/5. SArk.
- 32 Rv.E 368/I/16.2.1938. Rv.E, T 16379/5. SArk.
- 33 Rv.E 140/IIIb/sal/25.4.1938 ja Suojeluskuntain Yliesikunta (Sk.Y) 815/38.IIIa/198 sal/25.4.1938. Kan.R, T 22268/4. SArk.
- 34 Kan.R 71/sal/1.6.1938 ja 82/sal/12.7.1938. Kan.R, T 22268/4. SArk.
- 35 Ilmavoimien organisaatiouudistuksessa vuoden 1938 alussa Suur-Merijoen Lentotasema 5 muutettiin Lentorykmentti 1:ksi.
- 36 Käkisalmen sotilaspiiri 327/III/301b sal/5.11.1938 liitt. Puolustusministeriön (Pl.M) liikkeenalleanotoimisto, T 10592/14. SArk.
- 37 Sotaväen päällikön puh.sanoma 1/23.9.1938. Pl.M lkp.tsto, T 10592/14. SArk.
- 38 Sotaväen päällikön puh.sanoma 9/J.3/28.9.1938. Pl.M lkp.tsto, T 10592/14. SArk.
- 39 Sotaväen päällikön puh.sanoma 11/J.3/29.9.1938. Pl.M lkp.tsto, T 10592/14. SArk.
- 40 Kan.R 2212/Ia/19.9.1938. Rv.E, T 16379/4. SArk.
- 41 UM:n salasähteet 97—98/17.9.1938. UM 12 G1:20.
- 42 Ajan Suunta 17.9.1938.
- 43 Suomi, mts. 265.
- 44 Iita-Sanomat 17.9.1938.

- 45 AKE 99/II/218 sal/23.2.1939. Tsto II/AKE, T 12067. SArk.
- 46 Luutn Paloheimon (Kan.R) muistio: "SNTL:n lentokoneen alueloukkausta 21.2.1939 koskevan tutkimuksen tulokset". UM 12 G1:21.
- 47 Kan.R 564/Ia/28.2.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 48 Karjala, Uusi Suomi, Helsingin Sanomat, Ajan Suunta, Maakansa 22.2.1939.
- 49 Suomen Sosialidemokraatti 22.2.1939.
- 50 Käkisalmen Sanomat 28.2.1939.
- 51 Uusi Suomi 22.2.1939.
- 52 Helsingin Sanomat 23.2.1939.
- 53 UM 3400/sal/28.2.1939. UM 12 G1:21.
- 54 Sotaylioikeuden sotaviskaali 11V/23.2.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 55 Kan.R 599/Ia/4.3.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 56 Ilmavoimien esikunta (Ilm.VE) 110/II/2a sal/27.3.1939. Tsto II/Ilm.VE, T 19277/8. SArk.
- 57 Helsingin Sanomat 23.2.1939.
- 58 Ilm.VE 36/XII/9 sal/8.2.1939. YE:n ilmavoiatoimisto (ilmav.tsto), P 23/3. SArk.
- 59 Rv.E 128/A3/I/henk/24.3.1939. Rv.E, T 22636/37. SArk.
- 60 Pl.M 196/39.J 1.sal/24.4.1939 liitt. YE Ilmav.tsto, P 23/3. SArk.
- 61 Kan.R:n vahvuusilmoitus 1.4.1939. Kan.R, T 22268/12. SArk.
- 62 Kan.R:n vahvuusilmoitus 1.6.1939. Kan.R, T 22268/12. SArk.
- 63 Rv.E 138/I/henk/4.4.1939. Kan.R, T 22268/12. SArk.
- 64 UM 6642/2.5.1939. UM 12 G1:21. VA.
- 65 Moskovan lähetystö 796/12.7.1939. UM 12 G1:21.
- 66 AKE 100/III/245 sal/6.4.1939: Käsky ilmapuolustuksen järjestelystä Karjalan Kannaksella rauhan aikana. Tsto III/AKE, T 12676. SArk.
- 67 Arimo, mts. 70.
- 68 Arimo, mts. 97.
- 69 Arimo, mts. 118—120.
- 70 YE Ilmav.tsto 126/Op.3/sal/22.5.1939. Tsto III/AKE, T 12677. SArk.
- 71 Pl.M K1.298/sal/30.5.1939. Tsto III/AKE, T 12677. SArk.
- 72 AKE 205/III/245 sal/2.6.1939. Tsto III/AKE, T 12677. SArk.
- 73 Kan.R:n puh.sanoma Rv.E:lle 10.6.1939. Rv.E, T 16380/2. SArk.
- 74 Moskovan lähetystö 906/8.8.1939. UM 12 G1:21.
- 75 Lentorykmentti 1 (LentoR 1) 190/I/8 sal/23.6.1939. LentoR 1, T 20608/16. SArk.
- 76 Rv.E:n kirjelmään 1452/I/24.8.1939 UM:ssä tehdyt reunamerkinnot. UM 12 G1:21.
- 77 AKE:n selonteko "Alueloukkaukset 1.1.1939 alkaen". Tsto II/AKE, T 12063/21. SArk.
- 78 Ev.luutn Inkalan puh.sanoma UM:lle 13.10.1939. UM 109 A 8. Ulkoministeriön arkisto (UMA); 4.Rajakomppanian sotapäiväkirja 10.10.—5.12.1939. Spk 2806. SArk; Valkjärven suojeluskunnan sotapäiväkirja 6.10.1939—25.4.1940. Spk 3164. SArk.
- 79 Talvisodan historia 1, s. 139.
- 80 Ilmapuolustuksen esikunta (Ip.E) 178/II/6b sal/15.11.1939. LentoR 2, T 13430. SArk.
- 81 Talvisodan historia 1, s. 132, 135.
- 82 Kannaksen Armeijan esikunta (Kan.AE) 99/II/4 sal/20.10.1939. Tsto II/Kan.AE, P 525/13. SArk.
- 83 YE Til.tsto 1997/UA/sal/21.11.1939. UM 109 A 8.
- 84 Talvisodan historia 1, s. 134.
- 85 LentoR 2:n sotapäiväkirja 12.10.1939—19.2.1940. Spk 2339. SArk.
- 86 LentoR 2:n käsky n:o 2/2.11.1939. LentoR 2, T 13430. SArk.
- 87 UM:n salasähke Moskovan lähetystölle 185/14.10.1939. UM 109 A 8.
- 88 Paasikivi: Toimintani Moskovassa ja Suomessa 1939—1941. I Talvisota, s. 64—65.
- 89 Koiviston suojeluskunnan sotapäiväkirja 6.10.1939—4.5.1940. Spk 2207. SArk.
- 90 Erillinen Pataljoona 7:n 3.komppanian sotapäiväkirja 7.10.1939—28.5.1940. Spk 447. SArk.
- 91 Päämajan Tilastotoimisto 1997/U2/sal/21.11.1939. UM 109 A 8.
- 92 Päämajan Tiedusteluosaston tilannekatsaus 4/sal/25.11.1939. Ip.E, T 10721. SArk.

- 93 Koiviston Alalohkon sotapäiväkirja 20.10.1939—24.2.1940. Spk 2206. SArk.
- 94 LentoR 2 131/II/3 sal/26.11.1939. LentoR2, T 13430. SArk.
- 95 Merivoimien esikunnan tiedusteluilmoitus 14/sal/24.11.1939. Ip.E, T 10721. SArk.
- 96 UM:n muistio 13.11.1939. UM 109 A 8.
- 97 UM:n poliittisia tiedotuksia 65/sal/23.11.1939. UM 109 A 8.
- 98 UM 14416/sal/25.11.1939. UM 109 A 8.
- 99 Koiviston Alalohkon sotapäiväkirja 20.10.1939—24.2.1940. Spk 2206. SArk.
- 100 LentoR 2 131/II/3 sal/26.11.1939. LentoR, T 13430. SArk.
- 101 Konevitsan linnake ampui 22.11.1939 läheltä lentäneitä venäläiskoneita kohti 152 mm tykeillä jopa shrapnelleja. Konevitsan linnakkeen sotapäiväkirja 5.11.1939—18.3.1940. Spk 2209. SArk.
- 102 Seppälä: Mainilan laukaukset. Muistelmia ja muistiinpanoja tapahtumista Karjalan Kannaksella syksyllä 1939, s. 51—52.

Erkki Kuujo

## Nevan kauttakulun katkeaminen v. 1938

Edellä julkaisemassaan artikkelissa on Tapio Koskimies osoittanut varsin selvästi, kuinka juuri vuonna 1938 voimistuivat venäläisten lentokoneiden ylilennot Suomen puolella Kannasta. Neuvostoliiton kiristynyt asenne Suomea kohtaan tuli näkyviin myös siinä tavassa, millä se suhtautui suomalaisten laivojen kauttakulkuun Nevalla.

Tarton rauhansopimuksessa 14.10.1920 oli periaatteessa sovittu suomalaisten laivojen kauttakulusta Nevalla. Sopimuksen 17. artikla kuuluikin seuraavasti: "Venäjä sitoutuu myöntämään suomalaisille kauppa- ja tavara-aluksille esteettömän kulun Nevalla Suomenlahden ja Laatokan välillä samoilla ehdoilla kuin venäläisillekin aluksille. Ensinmainitut alukset eivät kuitenkaan saa kuljettaa sotatavaraa eikä sotilasomaisuutta. — Sopimusvaltat suostuvat, siinä tapauksessa että jompikumpi sopimusvaltio sitä vaatii, viimeistään yhden vuoden kuluessa vaatimuksen esittämisestä ryhtymään neuvotteluihin tämän artiklan määräyksiä täydentävän yksityiskohtaisen sopimuksen aikaansaamiseksi. Tämä ei kuitenkaan saa estää tässä myönnetyn oikeuden käyttämistä."<sup>1</sup>

Kauttakulkusopimus saatiinkin valmistetuksi 5.6.1923. Se sisälsi yksityiskohtaiset määräykset, miten suomalaisten laivojen tuli menetellä. Kulkiessaan Suomenlahdelta Laatokalle alusten oli poikettava Kronstadtissa ja päinvastaiseen suuntaan kulkiessaan Pähkinälinnassa, missä lastiruumat, kamerat ja radiolennättimet sinetöitiin.<sup>2</sup>

Esimerkiksi v. 1928, jolloin liikenne oli vilkkaimmillaan, kulki Nevan kautta 701 suomalaisalusta vetomäärältään 150 646 rekisteritonnia. Vienti — miltei yksinomaan puutavaraa — oli moninkertainen tuontiin verrattuna. Pulavuosien aikana monet Laatokan rantamilla sijainneet sahat lopettivat toimintansa, mikä johti viennin supistumiseen. Lisäksi Pitkärannan teollisuuskeskus pääsi v. 1932 maamme rautatieverkoston yhteyteen. Laivaliikenteen kiusana olivat Laatokan lounaisosan mataluus, Nevan kapeus ja Leningradin lukuisat sillat. Näistä aiheutuneita onnettomuuksia olenkin käsitellyt teoksessani *Laivat Laatokalla* s. 58—59.

Aluksi olivat suomalaiset laivat vaadittuihin maksuihin nähden samassa asemassa kuin venäläiset. Esim. v. 1928 kannettiin luotsimaksua kolme kopeekkaa jokaista nettorekisteritonnia ja luotsipiiriä kohden, tullilaitokselle saattomaksua 30 ruplaa alukselta sekä laivan koon mukaan ankkurimaksua; laiva- ja majakkamaksua ei kannettu. Lokakuussa 1928 ryhdyttiin kantamaan yli sadan rekisteritonnin vetoisilta aluksilta uutta maksua, joka oli 20 kultakopeekkaa jokaiselta bruttorekisteritonnilta kultakin matkalta. Pietarin pääkonsulinvirasto totesi v. 1929, että "liikennettä hidastuttivat erinäiset venäläiset satamajärjestys- ja tullimuodollisuudet". Näitä muodollisuuksia tehosti 1930-luvulla venäläisten karsaus koko kauttakulkua kohtaan, johon ainakin pääkonsuli Johan Nykoppin mielestä oli suurin syy halu



estää ulkomaalaisia kapteeneja näkemästä, kuinka Nevan varsilla suurilla telakoilla rakennettiin sota-aluksia. Vaikeudet kohtasivat etenkin Laatokalle palaavia laivoja. Milloin oli pelastusvene liian pieni, milloin liian suuri. Joskus määrättiin alusten syväys niin alhaiseksi, että vain pienimmät laivat saattoivat kulkea Nevaa ylöspäin, toisinaan sanottiin kääntösiltojen koneistojen olevan epäkunnossa.<sup>3</sup>

Erityisen raskaita syytöksiä venäläisten aiheuttamista hankaluuksista ja mielivallasta esitellään Pitkärannan Laiva Oy:n Aare Kauhlon promemoriassa v:lta 1938: mm. laivalle saapunut vartiomies saattoi ennen lähtöä mennä useaksi tunniksi noutamaan eväitä; v:sta 1932 alkaen laivat eivät saaneet ankkuroida Kronstadtin luona; v:sta 1936 alkaen vaadittiin 24 tuntia ennen lähetetty sähköilmoitus saapumisesta lähtöpaikalle, kerran laiva saapui ennenkuin 24 tuntia oli kulunut ja vaikka sekä luotsi että vartiomiehistö olivat paikalla, laiva ei saanut jatkaa matkaansa, ei edes odottaa venäläisen majakkalaivan luona noiden 24 tunnin umpeenkulumista, vaan käännytettiin se takaisin Koivistolle, mistä sen oli jälleen tehtävä uusi lähtö 24 tunnin etukäteisilmoituksin.<sup>4</sup>

Alkuvuodesta 1938 Neuvostoliitto ryhtyi vaatimaan Suomen Pietarin pääkonsulaatin lakkauttamista, kun se itse oli sulkemassa Viipurin konsulinviraston. Suomalaiset yrittivät puolustaa virastoaan: erityisesti Nevan kauttakulku, mm. haaksirikkojen selvittely, vaati sen olemassaoloa. Suomalaisen yritykset eivät onnistuneet, vaan pääkonsulaatti oli suljettava toukokuussa. Jo maaliskuussa huhuttiin Nevan kauttakulkuliikenteen tulevasta katkaisemisesta, koska Moskovasta Helsinkiin v. 1938 lähetettyjen salasäheiden joukossa on seuraava 28.3. "Narkomindel selittää huhut perättömiksi (Nevan kauttakulkuliikenne)."<sup>5</sup>

Keskikesällä 1938 venäläiset miltei kokonaan keskeyttivät Nevan liikenteen. Pitkärannan Laiva Oy:n Tarmo kävi vielä alkukesästä pari kertaa Koivistolla, mutta sitten se Koivistolta Nevalle pyrkiessään käännytettiin Leningradissa, joskin se Koivistolla käytyään vielä pääsi Laatokalle, missä se 26.7.1938 alkaen yksinomaan oli. Kun saman yhtiön hinaajahöyry Pohjola mukanaan glaubersuolalastissa ollut proomu saapui 28.7. Koivistolta Nevalle matkalla kohti Laatokkaa, niin venäläiset tarkastajat olisivat päästäneet ainoastaan hinaajan Nevalle. Kun hinaajalla ilman proomua ei ollut mitään asiaa matkan jatkamiseen, palasivat ne maksettuaan n. 8 000 mk tarkastus- ja kauttakulkumaksua Koivistolle.<sup>6</sup>

Suomalaiset koettivat saada aikaan paluun entiseen järjestelmään. Jo heinäkuun lopulla 1938 Suomen v.a. asiainhoitaja jätti Neuvostoliiton ulkoasiainkomissaarille vastalauseenootin "niiden kauttakulkua vaikeuttavien toimenpiteiden johdosta, jotka paikalliset neuvostoviranomaiset olivat kohdistaneet Nevalle liikennöiviin suomalaisiin aluksiin". Myös vt. ulkoasiainministeri Väinö Tanner kiinnitti neuvostoliittolaisen Boris Jartsevin huomion tämän neuvotellessa Helsingissä 5.8.1938. Elokuun 19. pnä 1938 Suomen Moskovaan lähettiläs A.S. Yrjö-Koskinen keskusteli apulaisulkooasiainkomissaari Potemkinin kanssa mm. tästä ongelmasta ja totesi mm., että tuona vuonna oli tässä asiassa jo osoitettu neuvostohallitukselle neljä noottia. Potemkin selitti, että Suomen hallituksen valitukset oli jätetty eri alojen asiantuntijoista muodostetun erikoisvaliokunnan käsiteltäviksi, jonka

lausuntoa odotettiin lähiaikoina valmistuvaksi. Ministeri huomautti, että Nevan sopimus ei ole irtisanottavissa, koska se perustui Tarton rauhansopimukseen. — Asiaan ei kuitenkaan tullut muutosta.<sup>7</sup>

Vuoden kuluttua ministeri Idman raportoi keskusteluaan Molotovin kanssa 4.8.1939 mm. seuraavasti: "Kun pidin mahdollisena etten enää tapaa Molotovia, sanoin haluavani puhua hänelle eräistä muistakin seikoista, jotka ovat tehneet Suomessa ikävän vaikutuksen ja jotka eivät ole omiaan edistämään hyvää naapuruussuhdetta. Selostin hänelle Nevan kauttakulkua koskevan sopimuksen sisältöä ja mainitsin, että venäläiset viranomaiset tekevät nykyisin rauhansopimuksessa ja eräissä myöhemmissäkin sopimuksissa meille varattujen oikeuksien tosiasiallisen käyttämisen mahdottomaksi. Molotov, joka ei nähtävästi tuntenut asiaa, vastasi, ettei venäläisillä ole mitään halua antaa suomalaisten laivojen kulkea Nevalla, kun Venäjää 'tahrataan lialla Suomessa' (ts. sanomalehtien kirjoittelu ja esitetään filmiä Tshekan vainoamana). Selitin asian uudestaan ja lausuin toivomuksen, että hän itse henkilökohtaisesti syvennyisi siihen. Ainakin tällaiset puhtaasti käytännölliset asiat olisi koetettava saada järjestykseen. Olin huomaavina, että Molotov teki erään muistiinpanon edessään olevalle paperille."<sup>8</sup>

Ulkoasiainministeri Erkkö ei kuitenkaan halunnut unohtaa Laatokan liikenteen katkaisemista. Väinö Tanner kertoo muistelmissaan, kuinka suomalaislähetystön lähtiessä toisen kerran Moskovaan 31.10.1939 aamulla Erkkö antoi Tannerille käsikirjeen, jossa hän Tannerille toteaa: "Jos Sinulla riittää aikaa, olisi ehkä hyvä jos voisit keskustella siellä seuraavista kysymyksistä: a) kauppasopimus (Yrjö-Koskisella paperit), b) yliloikkaarit ja niiden palautus, c) kalastusolot, d) Nevan kauttakulku."<sup>9</sup>

On paljon kirjoitettu siitä, ettei Erkkö uskonut Neuvostoliiton aikomuksiin tarvittaessa ottaa haluamansa alueet sotatoimin. Tunnetusti erityisesti J.K. Paasikivi piti Erkon politiikkaa taitamattomana. Tässä yhteydessä kiinnitän huomiota siihen, että J.K. Paasikivi ja ulkoasiainministeriön poliittisen osaston päällikkö Aaro Pakaslahti muistelmissaan korostavat sitä, että Erkkö piti venäläisten uhkausta "bluffina".<sup>10</sup>

En ole kirjallisuudessa nähnyt mainittavan sitä, että "bluffi"-sanaa lienee ensiksi käyttänyt Suomen Moskovan lähettiläs A.S. Yrjö-Koskinen. Kun Molotov esitti 5.10. Yrjö-Koskiselle Neuvostoliiton neuvottelukutsun, lähti lähetystöstä Helsinkiin kaksi salasähköä N:ot 257 ja 258, jotka on painettu mm. Suomen sinivalkoisessa kirjassa I. Seuraavana päivänä Yrjö-Koskinen lähetti Erkolle vielä yhden salasähkeen (N:o 264), joka jaettiin säännönmukaisesti myös kansliapäällikkö Tapio Voionmaalle ja poliittisen osaston päällikölle Pakaslahdelle ja joka kuuluu seuraavasti: "Käsitykseni: neuvostohallituksen esityksessä bluffia. Kuinka paljon, en uskalla sanoa." Tiedot ensimmäisen lähetystön Helsinkiin palattua pidetyistä neuvotteluista osoittavat, että läsnäollut Yrjö-Koskinen olisi tuolloin luopunut arvelustaan,<sup>11</sup> mutta hänen aikaisempi sähkönsä lienee osaltaan vaikuttanut Erkon mielipiteisiin.

### Lähdeviitteet: \*

- 1 Suomen sopimukset vieraitten valtioiden kanssa 1921 (Hki 1932) N:o 1.
- 2 Suomen asetuskokoelma 1923 N:o 177; Erkki Kuujo, Laivat Laatokalla (Lappeenranta 1987) s. 56.
- 3 Kuujo, mt. s. 60
- 4 UM, 5 Ga Leningrad, Pääkonsulinviraston perustaminen ja lakkauttaminen.
- 5 Juhani Suomi, Talvisodan tausta (Hki 1973) s. 156—157, 170—171 ja siinä mainitut lähteet; Jukka Nevakivi, Ulkoasiainhallinnon historia 1918—1956 (Hki 1988) s. 135.
- 6 Kuujo, mt. s. 60—61 ja siinä mainitut lähteet.
- 7 UM 12 L Venäjä 1928; Väinö Tanner, Olin ulkoministerinä talvisodan aikana (Hki 1950) s. 22; Suomi, mt. s. 200—201, 257—259, 262, 300—301.
- 8 UM, 5 C 18 rap. 56 (min. Idman).
- 9 Väinö Tanner, Kahden maailmansodan välissä. Muistelmia 20- ja 30-luvuilta (Hki 1966) s. 248—249.
- 10 J.K. Paasikivi, Toimintani Moskovassa ja Suomessa 1939—41 I (Porvoo 1958) etenkin s. 58; Aaro Pakaslahti, Talvisodan poliittinen näytelmä (Porvoo 1970) s. 163. Vrt. myös Heikki Ylikangas, Käännekohtat Suomen historiassa (Juva 1986) s. 192.
- 11 UM, Salasäkkeet v. 1939; Paasikivi, mt. s. 59—60.

## Muuan rajatapahtuma

Termiä "rajatapahtuma" käytetään tarkoittamaan asiaa, joka aiheuttaa tai voi aiheuttaa virallisia selvittelyjä maiden rajaviranomaisten kesken. Tällaisia tapahtumia on sattunut Suomen ja Neuvostoliiton välisellä rajalla hyvinkin useasti ennen Talvisotaa ja erityisesti 1930-luvulla. Varsin levotonta oli itärajalla Vapaussodan jälkeinen aika aina Tarton rauhansopimukseen eli vuoteen 1920 saakka, jolloin maiden välinen raja vahvistettiin. Vuonna 1922 solmittu rajarauhasopimus rauhoitti rajaa edelleen. Tämä sopimus koski vain Laatokan ja Jäämeren välistä rajanosaa. Karjalan Kannasta varten luotiin 1928 raja-asiamiesjärjestelmä.

Maiden välillä sovittua rajaa ei kuitenkaan kunnioitettu riittävästi kummallakaan puolella. Tässä suhteessa voidaan huomata perusero, jonka mukaan Suomen puolella rajaselkkauksia aiheuttivat lähinnä yksityiset kansalaiset lähinnä ns. rajaloikkaarit, mutta Neuvostoliiton puolella viranomaiset eli rajavartiolaitos ja puna-armeija.

Käsite "itäraja" sai vähitellen melkoisen mystillistä sisältöä. Ihmisten mielissä itäraja ei ollut vain kahden eri valtion välinen raja, vaan myös kahden täysin erilaisen maailman kohtalonomainen ja pelottava linja. Tämän linjan virallisia ylityspaikkojakaan ei ollut kuin yksi ja se oli Rajajoen ylittävä rautatiesilta Terijoen itäpuolella. Koko muu itäraja oli suljettu.

Neuvostoliiton puolella oltiin lisäksi pikkumaisen tarkkoja rajaviivan ylittämisen suhteen. Yhden metrin 20 cm:n ylitys aiheutti jo noottien vaihtoa valtioiden välillä ja vieläkin lyhempi — ehkä vain muutamia senttimetrejä — oli se matka, jonka rajavartija Jussi Huhtamäki joutui menemään Raasulissa 1938 rajan keskiviivan yli kiertäessään rajalle kaatunutta koivua. Tämä kiertäminen aiheutti hänelle hengen menetyksen venäläisten rajavartijain avattua tulen väijytysasemasta. Saattaa hyvin arvata, että ihmisten mielissä oli huikea ero itä- ja länsirajan välillä.

Rajarauhasopimuksen mukaan rajavartiostojen kokonaisvahvuus kummallakin puolella rajaa Laatokan ja Jäämeren välillä sai olla enintään 2500 miestä. Näin ollen on ymmärrettävää, ettei rajan vartiointi voinut olla kovinkaan tehokasta. Rajan ylittäminen vartijain huomaamatta ei siis ollut varsin vaikeaa.

Rajavartioinnin suoritus tapahtui käytännössä siten, että vartiosta läksi kaksimiehininen partio, useimmiten koira mukana, kulkemaan pitkin rajaa jalan tai talvella hiihtäen ennalta määrättyyn paikkaan, jonne naapurivartiosta tuli vastaan sikäläinen partio. Talvella oli mahdollista nähdä suksien jäljistä, oliko rajan ylitystä tapahtunut. Vartiointia tehostettiin myös rakentamalla tähystystorneja, joita pyrittiin mahdollisuuksien mukaan naamiomaan. Torneja lienee ollut Neuvostoliiton puolella lukumääräisesti enemmän kuin Suomen puolella.

Raja oli jaettu Suomen puolella piireihin, joiden vartioinnista huolehtivat vastaavat rajavartiostot komentajiensa johdolla, jotka samalla toimivat oman rajanosansa komendantteina. Komentajalla oli apunaan esikunta. Rajavartiostoja oli itärajalla kaikkiaan viisi, nimittäin Kannaksen, Salmin, Joensuun, Kainuun ja Lapin rajavartiostot. Rajavartioinnin ylimpänä elimenä oli rajavartiostojen esikunta, jonka johdossa oli rajavartiostojen päällikkö.

Kun rajalla sattui tapahtumia, niin ensimmäinen selvitysaste oli tarkastuskomisioni, jollainen oli kunkin rajavartiopiirin alueella ja jonka muodostivat jäsen ja puheenjohtaja kummaltakin puolelta. Jos asia ei selvinnyt tässä asteessa, se siirtyi rajakomitealle, joka toimi piirien yläpuolella ja johon kuului myös jäsen ja puheenjohtaja kummaltakin puolelta. Jos komiteassakaan ei päästy asiasta yksimielisyyteen, viimeisin aste oli diplomaattikäsittely.

Omalla kohdallani sattui rajatapahtuma kesällä 1938 Lapin rajavartioston alueella. Ennenkuin selostan tarkemmin itse tapahtumaa, on paikallaan kertoa jotain tapahtuman taustasta. Olin siihen aikaan Metsäntutkimuslaitoksen palveluksessa suorittamassa vuosina 1936—38 toimeenpantua valtakunnan metsien II arviointia. Tämä tapahtui maastotöiden osalta siten, että nelimiehiset arviointiryhmät metsänhoitajan johdolla kulkivat kompassin mukaan lounais-koillisuunnassa valtakunnan länsirajalta itärajalle tai päinvastoin. Linjalla suoritettiin erilaisia sekä puuston että maaston mittauksia. Ryhmänjohtajalla oli isohko karttalaukku kupeellaan. Selässä oli joka miehellä iso reppu, jossa oli kaikki se, mitä asianomainen kesän aikana katsoi tarvitsevana.

Heinäkuun lopulla 1938 olimme etenemässä lounaasta käsin linjaa, minkä oli määrä kohdata valtakunnan raja Kuusamon kunnassa jonkin verran jylhän kauniin Paanajärven pohjoispuolella. Ohjeiden mukaisesti olin ottanut jo 17.7.38 puhelinyhteyden Kuusamon rajakomppanian päällikköön kapt. Salmeloon ja ilmoittanut hänelle, että valtakunnan metsien arviointiryhmä tulee johdollani n. puolentoista viikon kuluttua tavoittamaan valtakunnan rajan Latvajärven itäpuolella. Samalla pyysin häneltä rajavartiosotilaan mukaan toteamaan tämän saapumisemme rajalle. Komppanianpäällikkö sanoi, että miehet hänellä ovat nyt niin vähissä, ettei hän voi luvata ketään meidän matkaamme. Sensijaan hän varoitti meitä rajalle tullessamme menemästä raja-aukealle.

Yön 27—28.7.38 vietimme Latvajärven rannalla olevassa kämpässä, jota myös rajavartiosotilaat käyttivät yöpymispaikkanaan. Jatkaessamme aamulla matkaamme rajalle päin jätimme reppumme kämpälle. Matkaa oli jäljellä enää melko vähän, joten jo klo 10.20 tulimme rajalle. Emme menneet raja-aukiolle, vaan katselimme metsän reunasta rajaviivalle päin ja havaitsimme, että keskelle raja-aukkoa oli rakennettu korkea poroaita. Eräs miehistä heitti kompassin tukena käyttämänsä kepin rajalle päin. Se lensi pari metriä aidan toiselle puolelle.

Siinä seisoeassamme emme kuulleet mitään ääniä emmekä nähneet mitään liikettä vastapuolelta. Niin läksimme rajalta takaisin päin Latvajärven kämpälle, josta otimme reput ja jatkoimme matkaa Paanajärvelle, jossa majoituimme Mäntyniemen taloon.

Tässä kohden sallittaneen hiukan poiketa pääaiheesta ja kertoa, että jouduttuani puheisiin Gallen-Kallelasta Rajalan talon n. 60-vuotiaan isännän kanssa kävi ilmi, että hän oli ollut poikasena taiteilijan mallina tämän maalatessa 1892 tauluaan ”Paimenpoika Paanajärveltä”. Isäntä kertoi, että maalaaminen tapahtui useana päivänä, jolloin auringon oli oltava laskussa aina samaan aikaan. Maalaaminen kesti kaikkiaan noin 20 tuntia aina tunti pari kerrallaan. Otin isännästä muistoksi valokuvan.

Seuraavana päivänä teimme eräiden turistien mukana moottoriveneretken Paanajärven itäpäähän, jossa oli rajavartioasema ja rajalla oleva rajapaalu n:o 802. Tällä kohdalla, josta Oulankajoki lähtee Paanajärvestä Neuvostoliiton puolelle, oli edellisellä päivänä (27.7.38) sattunut myös rajatapahtuma, josta enemmän tuonnempana.

Paanajärvi on jyrkkä- ja korkearantainen (Ruskeakallio, pystysuoraa n. 52 m) jylhän kaunis, kapea ja syvä järvi. Se ei enää kuulu Suomen rajojen sisäpuolelle. Matkattuamme moottoriveneellä jälleen järven länsipäähän jatkoimme matkaa kuorma- ja linja-auton yhdistelmällä ns. ”sekajunalla” Kuusamon kirkonkylään, josta edelleen postiautolla Suomussalmelle.

Täältä Suomussalmen pitäjältä Kiantajärven pohjoispäästä Ruhtinansalmelta aloitimme seuraavan linjamme rajalta kohti lounasta. Olimme tällöin 78 km etelämpänä kuin edellisellä arvioimislinjalla, sillä olimme jättäneet kaksi linjaa väliin toisten ryhmien kuljettavaksi. Tällä kertaa aloittaessamme linjaa meillä oli rajavartiosotilas mukanaamme.

Näin kuljimme linjaa mittauksia tehden neljä päivää ja saavuimme 5.8.38 yöksi Suomussalmen — Piispanjärven maantien varteen Hautalan taloon. Istuskelimme tavan mukaan talon pirtin penkeillä ja odottelimme emännän valmistamaa ilta-ateriaa. Siinä rupatellessamme aukeni pirtin ulko-ovi ja sisään työntyi rajavartioluutnantti ylikersantin seurassa. Heti nähtyään meidät luutnantti U. Leskinen, kuten hän nimekseen ilmoitti, huudahti: ”No tavoitimmehan me Teidät viimeinkin. Olemme ajaneet Teitä takaa kaksi päivää.”

Kun kummastelin, miksi moinen takaa-ajo, luutnantti sanoi saaneensa tehtäväkseen kuulustella meitä rajalla 28.7.38 sattuneen välikohtauksen vuoksi. Kuulustelu pidettiin, jolloin selostin asiat niin kuin olen ne edellä kertonut. Seuraavana päivänä allekirjoitimme puhtaaksi kirjoitetun pöytäkirjan Suomussalmen kirkolla. Sen jälkeen en ole asiasta kuullut mitään. Saadakseni nyt myöhemmin selville, mistä asiasta oikein oli kyse ja miten asia oli kehittynyt eteenpäin, ryhdyin tutkimaan rajavartiostojen esikunnan virallisia asiapapereita, joita säilytetään Sota-arkistossa ja osin myös Ulkoasiainministeriön (UM) arkistossa.

Papereiden mukaan asia läksi liikkeelle UM:n kirjeestä Rajavartiostojen esikunnalle 2.8.38. Tässä kirjelmässä UM:n poliittisen osaston v.t. päällikkö Aaro Pakaslahti kertoo, että NL:n lähetystösihteeri Jartsev (tunnettu herra Talvisodan alkuneuvotteluista) kävi hänen luonaan ja ilmoitti: ”Rajapylvään n:o 802 kohdalla 28.7.38 eräs siviilipukuinen suomalainen upseeri kulki rajan yli n. 25 metriä. Neuvostoliiton vartiosto vaati häntä pysähtymään, upseeri ei totellut, vaan alkoi juosta takaisin, jolloin venäläiset ampuivat, upseeri kaatui maahan, mutta Suomen puolelta tuli muita siviilipukuisia henkilöitä, jotka kantoivat hänet rajan yli.” Herra Jartsev

esitti vastalauseen ja vaati ryhdyttäväksi toimenpiteisiin syyllisten selville saamiseksi. Pakaslahti tiedusteli, mihin perustuu väite, että mainittu siviilipuvussa ollut henkilö olisi ollut upseeri. Tähän Jartsev vastasi, ettei hän sitä tiedä.

Tämän kirjelmän johdosta Kainuun rajavartiosto suoritti edellä kuvatun kuulustelun, koska olimme nyt sen alueella.

Kirjeenvaihto itänaapurin kanssa tästä asiasta ei kuitenkaan päättynyt tähän, vaan UM:ltä tuli Rajavartiostojen esikunnalle 9.8.38 uusi kirje, jossa Aaro Pakaslahti raportoi: Jartsev kävi uudestaan luonani 9.8.38 ja ilmoitti saaneensa 1.8.38 osittain vääriä tietoja, mikä johtuu sähkeen sisältämisestä epäselvyyksistä. Hän halusi oikaista asiain kulun. Rajan ylitti kaksi henkilöä, joista toinen oli suomalaisen upseerin univormussa ja toinen oli siviili. Ammuttaessa upseeripukuinen kaatui maahan ja siviilipukuinen kantoi hänet nopeasti rajan yli Suomen puolelle.

UM ilmoitti NL:lle 29.8.38 päivätyn kirjeluonnoksen mukaan, että suoritettujen tutkimusten perusteella Suomen puolella ei ole sattunut mitään sellaista, josta NL on herra Jartsevin välityksellä UM:lle ilmoittanut. Tästä huolimatta IV paikallisen tarkastuskomissionin suomalainen valtuuskunta on kuitenkin ehdottanut NL:n vastaavalle valtuuskunnalle komissionin kokousta yhteisen selvityksen hankkimiseksi siitä, mistä NL:n taholta esitetty väitös olisi voinut johtua.

Asian käsittely ei kuitenkaan edistynyt, sillä IV tarkastuskomissionin suomalainen puheenjohtaja evl. O. Willamo ei saanut usean kerran yritettyään aikaan valtuuskuntien yhteistä kokousta. Venäläiset näet pitkitivät asiaa erilaisilla tekosyillä. Tästä syystä evl. Willamo alisti asian 19.11.38 Suomen ja NL:n yhteiselle Rajakomitealle. Tämäkään ei vienyt asiaa eteenpäin, sillä sitä ei enää myöhemminkään käsitelty, vaan se jäi unhoon. Ehkä venäläiset olivat saaneet uteliaisuutensa tyydytyksi sen suhteen, että mitä mittauksia rajan pinnassa oli suoritettu rajapaalun n:o 802 kohdalla.

Herää kysymys, minkä vuoksi venäläisten täytyi käyttää tietojen hankkimiseksi näin hankalia ja lapsellisia keinoja. Olisi kai tietoa saatu suoraan kysymälläkin. Tämä lienee ollut venäläisillä yleinen tapa, koska rajavartiostotilaat osasivat meille heti sanoa, että väitteen tarkoituksena oli halu saada tietää, mikä mittausryhmä rajan läheisyydessä liikkui. Eräs seikka on kuitenkin jäänyt arvoitukseksi, nimittäin kysymys siitä, miten venäläinen rajavartiosto sai selville käyntimme rajalla. Emmehän nähneet ketään rajan toisella puolella emmekä kuulleet mitään ääniä sieltä. Kaksikin eri mahdollisuutta voi tulla kysymykseen asian selvittämiseksi.

On voinut käydä niin, että näinkin pitkällä autiolla rajalla on sattumalta paikalle osunut venäläinen partio, joka on, kuultuaan jotain ääntä Suomen puolelta, kätkeytynyt maastoon ja seurannut meidän toimiamme. Myös voi olla mahdollista, että venäläisillä on ollut näköetäisyydellä hyvin kätkeytyä puiden tasalle rakennettuja tähytyslavoja, joista käsin he ovat kiikarilla katselleet rajatapahtumia. Upseeripuku selittyyne sillä, että minulla oli näyttävä karttalaukku ja sen ajan tyylin mukaiset, jossain määrin sotilasmalliset pussihousut. Myöskään meillä ei ollut kantamuksia selässä. Venäläisten mukaan karttalaukku oli pettämätön upseerin merkki, seikka mikä

todettiin sittemmin Talvisodassakin.

Jatkoksi edellä kuvatulle tapahtumalle voidaan kertoa aiemmin mainitsemani vastaavanlainen selkkaus, mikä sattui edellisenä iltana samoilla seuduilla. Venäläisten ilmoituksissa puhutaan kummankin tapauksen yhteydessä rajapaalusta n:o 802, vaikka tapahtumapaikkojen väliä on n. 16 km linnuntietä mitaten. Tässä jälkimmäisessä tapauksessa venäläiset väittivät, että sotilaspukuinen 6-henkinen seurue oli ylittänyt rajan kohdassa, josta Oulankajoki lähtee Paanajärvestä ja jossa rajapaalu 802 juuri sijaitsee. Suomalaisen toimittaman kuulustelun pöytäkirja selvitti, että kyseisenä aikana 5 rajavartiosotilasta ja rajavartioluutnantin rouva olivat olleet ongella rajapaalun läheisyydessä, mutta koko ajan tiukasti Suomen puolella.

Kun rajaviranomaiset kävivät elokuun 10. päivänä tutkimassa tätä 27.7.38 tapahtuneeksi väitettyä rajaloukkausta paikan päällä, aiheutti tämä venäläisten taholta uuden rajaloukkausilmoituksen. He näet väittivät nyt, että edellä mainittuna päivänä (10.8.) lähestyi rajalle Suomen puolelta kuusi henkilöä, joista yksi oli siviilipuvussa ja toiset viisi sotilaspuvussa ja aseistettuina. Kaksi sotilashenkilöä pistooleilla varustautuneina tuli NL:n puolelle 8 metriä. He tarkastelivat viiden minuutin ajan NL:n aluetta ja sen jälkeen palasivat Suomen puolelle. Loput 4 henkilöä pitivät aseitaan valmiina toimintaan NL:n suuntaan.

Tämän jälkeen asian selvittämiseksi sovittiin, että kummankin puolen rajakomissionit tapaavat toisensa rajapaalun n:o 802 kohdalla 17.8.38 klo 15. Rajakomppanian päällikkö tuli sovittulle paikalle ja odotti, mutta vastapuolelta ei ketään ilmestynyt kohtauspaikalle. Asiaa selvittelevässä Lapin rajavartioston päällikön kirjelmässä rajavartiostojen päällikölle todetaan lopuksi kuivasti, että tästäkin käynnistä rajalla saattaa aiheutua jälleen uusi ilmoitus rajaloukkauksesta.

Joka tapauksessa katsottiin, että on pakko kieltää toistaiseksi sekä yksityisiltä että rajavartioston henkilökunnalta käynti kyseenä olevassa paikassa, vaikka se onkin selvästi Suomen puolella.

Kun edellä kuvattujen kaltaisia tapahtumia sattui tuon tuostakin pitkin itärajaa, ei voi tulla juuri muuhun tulokseen kuin, että venäläisten taholta näitä järjestettiin ehdoin tahdoin. Näin syntyi rajalle pakostakin kireä ilmapiiri, mikä esti kaiken ystävällismielisen kanssakäymisen.

#### **Lähdeaineisto:**

Markus Tapio Koskimies, Rajarauha Karjalan Kannaksen maa- ja merirajoilla 1930-luvulla. Pro gradu tutkielma Helsingin yliopiston Historian laitos 1984.

Rajavartiostojen esikunnan arkisto Sota-arkistossa Ad 5/220 KD 38—29941.

Ulkoasiainministeriön arkisto 12 G 1 Rajavälikohtaukset.







AARNO PILTZ  
23.7.1922—12.9.1986

Otto-I. Meurman\* & Martti Piltz

## Aarno Piltz karjalaisen karttakokoelman luoja ja Viipurin pienoismallin ideoijana

Aarno Piltz oli syntyperäinen helsinkiläinen, mutta hänen sukunsa siteet Karjalan Kannakseen olivat elävät. Piltzin suku on lähtöisin Böömistä ja sen jäsenet olivat lasimestareita. Nykyisen Tšekkoslovakian alueella heillä tiettävästi vielä viime sotavuosiin saakka on ollut lasitehdas. Se on yhteiskunnallistettu ja kadonnut kirjoista. Suku on säilynyt Itävallan kansalaisina aina tämän vuosisadan alkuun. Pietari Suuren rakennuttaessa Pietarin kaupunkia siirtyi keskieurooppalaisia ammattitaitoisia arkkitehtejä, rakentajia, taiteilijoita ja käden taitajia tänne pohjoiseen. Heidän mukanaan ensimmäisten lasinpuhaltajien joukossa oli myös Piltz. Joseph Piltzin tullessa ei lasitehtaita, ”hyttejä”, ollut Pietarin liepeillä kuin 2 tai 3. Tiedetään, että hän, roomalaiskatolinen, vihittiin vuonna 1747 avioliittoon Pietarissa luterilaisen Debora Howaldtin kanssa.

Tutkittaessa lasitehtaiden perustamista Pietarin ja Nevan liepeillä ja Karjalan Kannaksella todetaan, että ensimmäiset lasitehtaat Suomen puolella rakennettiin Johanneksen pitäjän Kukkolaan ja Rokkalaan. Jälkimmäisen maatilan olivat viipurilaiset porvarit Johan Lund ja Johan Oudar saaneet omistukseensa v. 1741 ja he ryhtyivät rakentamaan sinne lasitehdasta, josta Piltzeille muodostui tukipiste Suomessa. Perinteiseen lasimiestapaan Piltzitkin kiertelivät ilmeisesti eri tehtailla. Toinen suvun kannalta merkittävä tehdas oli Inkerinmaalle perustettu Lempaalan Korkiamäessä sijainnut Glashütte Rozalvino. Lasiteollisuus jatkui Rokkalassa aina toiseen maailmansotaan saakka. Rokkala siirtyi omistajalta toiselle ja 1899 ”Rokkala glasindustri ab:lle”, jolla se oli v. 1914 asti. Yhtiön mentyä silloin vararikkoon joutui tehdas Johanneksen kunnalle. Mainitun ”Glasindustri Ab:n” aikana valmistettiin tehtaalla peililasejakin ja yhtiö kohosi Pohjois-Euroopan suurimmaksi lasin tuottajaksi. Viime vuosisadan loppupuolella Piltzien suku jätti lasinteon ja Aarno Piltzin isoisä, Kannaksen kuuluvoimamies ”Peltsi Ukko”, siirtyi maanviljelijäksi ja maakaupan pitäjäksi Kivennavan Ahjärven kylään. Kesät Ahjärven mummolassa olivat jääneet lähtemättömästi Aarno Piltzin mieleen maanpäällisenä paratiisina. Ilmeisesti juuri lapsuuden ajan miellyttävät muistot ovat ohjanneet hänet vaalimaan karjalaisen ja viipurilaisen kulttuurin arvoa.

Aarno Piltz syntyi Helsingissä 23.7.1922. Kotoaan hän sai kiinnostuksen kuvataiteisiin, musiikkiin ja urheiluun. Koti tarjosi taloudellisen turvan ja

\*Otto-I. Meurman on kirjoittanut kaksi ensimmäistä ja viimeistä kappaletta.

kielitaidon lisäksi perusteet kansainväliseen ajatteluun, joka myöhemmin leimasi hänen työtehtäviään ja harrastuksiaan.

Koulutukseltaan hän oli metsänhoitaja. Työtehtävissään hän toimi aluksi metsätyökalualalla myyntitehtävissä, myöhemmin Metsä- ja Uittoväline Oy:n toimitusjohtajana. Lukuisilla ulkomaanmatkoilla edustamiensa tuotteiden päämiesten luona hän hankki ensimmäiset karttansa. Kuusikymmenluvun alussa hän kiinnostui tiedotusalaista. Hän oli Rauma-Repola Oy:n ensimmäinen tiedotuspäällikkö, sen jälkeen Taloustieto ry:n toimitusjohtaja ja toimi vuodesta 1974 eläkkeelle siirtymiseensä saakka Muoviyhdistys ry:n toimitusjohtajana.

Työtehtävät johtivat hänet moniin luottamustehtäviin, mm. Suomen Työn Liiton hallitukseen, Suomen Efta-ryhmän sihteeriksi, Taloudellisen tiedon vuoden toiminnanjohtajaksi sekä eri yhtiöiden, järjestöjen ja komiteoiden asiantuntijaksi. Piltz oli perustamassa Liikemetsänhoitajat ry:tä, toimi puheenjohtajana Tiedotusmiehet ry:ssä ja tiedotusalan eurooppalaisen keskusjärjestön CERP:in varapresidenttinä.

Opiskeluaikanaan Piltz toimi aktiivisesti ylioppilaspolitiikassa. Hän oli uudistamassa oman tiedekuntansa — maa- ja metsätaloudellisen — puukaupallista tutkintoa. Akateemisissa puhekilpailuissa hän menestyi ja oli siitä alkaen elämänsä loppuun asti suosittu juhlapuhuja. Ylioppilaslehden hallituksen puheenjohtajana hän oli 1940-luvun loppuvuosina.

Yhteiskunnalliseen keskusteluun hän osallistui ahkerasti puhumalla ja kirjoittamalla. Insinööriutisissa julkaistiin hänen pakinoitaan nimimerkillä "Sponsor". Omalla nimellä hän julkaisi muutamia kirjoja ja runsaasti artikkeleita sekä ammatti- että harrastusaihepiireistä.



*Aarno Piltz Kanneljärven kansanopiston, jonka hallituksen puheenjohtaja hän oli v:sta 1968, Kalevala-juhlassa v. 1980.*

Piltzin suku on tullut Keski-Euroopasta Inkerin kautta Karjalan Kannakselle, Kivennavalle. Tästä juontui Aarno Piltzin innostus karjalaisuuteen. Hän toimi koko sodan jälkeisen ajan karjalaisyhteisöissä. Viipurilainen osakunta ja erityisesti toiminta sen kuraattorina johtivat hänet laaja-alaiseen karjalaistoimintaan. Vuodesta 1952 kuolemaansa saakka hän oli Karjalaisen Kulttuurin Edistämissäätiön hallituksen jäsen. Harvat ovat ne karjalaisriennot, joissa hän ei ollut mukana.

Karjalaisuusaate on ollut yhdistävänä tekijänä hänen kaikissa harrastuksissaan.

Keräilijänä Aarno Piltz oli laaja-alainen. Hänellä on kokoelmissaan aseita, rahoja, mitaleja, postikortteja, kirjoja, ensipäivän kuoria, postimerkkejä, lehtileike- ja materiaaliarkistoja sekä esineistöä moottoripyöräurheilun alkutaipaleelta, sukututkimuksesta, Wiipurilaisesta Osakunnasta, karjalaisesta kulttuurityöstä, ornitologiasta, rintamapalveluksesta, Pakilan (Pakinkylän) ja Kivennavan Ahjärven kylän historiasta ja lasinvalmistuksesta. Lisäksi on kansatieteellistä esineistöä, josta kuriositeettina mainittakoon kaksi vanhaa aittaa.

Merkittävimpiä kokoelmia ovat postimerkit. Kokoelmia on useampia, mutta hänen oma alueensa oli aihefilatelistina metsätalous. Harrastus johti hänet Aihefilatelistit ry:n puheenjohtajaksi ja kunniajäseneksi sekä Filatelistiiton hallitukseen. Hänelle myönnettiin Pro Philatelia -mitali.

Sukututkimuksen alueelta hän sai valmiiksi juuri ennen kuolemaansa böömiläisen lasinpuhaltajasuku Piltzin systemaattisen sukutaulun. Se ulottuu vuoteen 1747. Sota-ajan kokemuksistaan hänellä oli tekeillä kirja, mutta se ei ehtinyt valmistua.

Aarno Piltzin mielenkiinto karttoihin oli peräisin jo koulua ajoilta, jolloin helsinkiläisen koulunuorison parissa yleistyi suunnistusharrastus. Hän oli innokas suunnistaja sekä kilpailijana että ratamestarina. Kotipaikalleen Pakilaan hän perusti koulupoikana rekisteröimättömän yhdistyksenkin edistämään tätä harrastusta. Luettelomattomana hänen kokoelmissaan on runsaasti 1930- ja 1940-luvulla käytössä olleita suunnistuskarttoja.

Talvisodan aikana hän oli linnoitustöissä Etelä-Karjalan alueella. Tällöin hän sai käytännössä opetella kartoitusta maasto-olosuhteissa. Jatkosodassa hän toimi tulenjohtajana. Kaarituliaseiden tulenjohto perustuu työskentelyyn karttatasolla. Osumatarkkuus edellyttää kartan ja maaston yhteensopivuutta. Myös metsätieteen opinnot lisäsivät karttakokemuksia.

Tätä jo varhaisen nuoruuden aikana saatua kokemusta kartoista ja niiden käytöstä voidaan pitää karttaharrastusten perustana. Kun tähän nuoruuden innostukseen yhdistyi laaja näkemys Karjalan historiasta, monipuolinen kielitaito, mm. latina, vilkas kansainvälinen kanssakäyminen muiden harrastusten ja työtehtävien takia ja jo runsas kokemus erilaisten kokoelmien rakentamisesta, mm. karjalaisen nimistön ja perinteen keräämisestä sekä omista bibliofiilisistä ja filateelisistä kokoelmista, voidaan sanoa hänellä olleen mitä parhaimmat edellytykset aloittaa vanhojen karttojen keräily laajamittaisena harrastuksena 1950- ja 1960-lukujen vaihteessa.

Aarno Piltzin vanhojen karttojen harrastuksesta voidaan todeta kolme huippukohtaa: "Chartarum Amici" -klubin perustaminen pari vuosikym-

mentä sitten, International Map Collectors Society, jonka kunniajäseneksi hänet kutsuttiin 1986, ja sen Helsingin symposiumin järjestely syyskuussa 1985 sekä artikkelikokoelma Karjalan karttakuvasta. Artikkelit on julkaistu Karjala-lehdessä vuonna 1986. Artikkeleja on 33 kappaletta, joten se lieenee laajin suomenkielinen esitys maamme kartografian historiasta. Artikkelisarja ei ehtinyt täysin valmistua, eikä se vastannut kirjoittajan kartografisia tavoitteita. Se syntyi lähes kokonaisuudessaan sairaalassa, jossa lähdeaineisto vain poikkeuksellisesti oli saatavilla. Artikkelisarja on kuitenkin osoitus harvinaisesta asiantuntemuksesta ja hänelle tyypillisestä taisteluhengestä: työtä oikean asian eteen tehdään viimeiseen saakka. Viimeinen artikkeli ilmestyi päivää ennen hänen kuolemaansa.

Kokoelman ensimmäiset kartat Piltz hankki 1950-luvun puolivälissä. Pääosa kartoista on hankittu 1960-luvun alkuvuosina. Kun kokoelman perusidea oli kirkastunut, on hankinta ollut sen tietoista kehittämistä. Hankinnat ovat jatkuneet ainakin vuoteen 1985. Karttakokoelman tueksi on syntynyt myös varsin huomattava historiallisen kartografian kirjasto.

Aarno Piltziä kiinnosti kartografian historia yleensä, mutta ennen kaikkea hän perehtyi syvällisesti Karjalan karttakuvan kehitykseen. Hän julkaisi ja piti lukuisia esitelmiä tästä aiheesta. Hänen kartografinen mielenkiintonsa kohdistui erityisesti Karjalan Kannaksen ja Laatokan kuvausten kehitykseen 1600- ja 1700-luvun vaihteessa.

Piltz laati kokoelmastaan luettelon, jossa on 154 nimikettä. Niiden lisäksi on luettelomattomia karttoja kolmisen sataa. Hänelle kokonaisuus ja sen liittyminen muihin harrastuksiin, karjalaisuuteen, kansainvälisiin kontakteihin, järjestötoimintaan ja erityisesti "Chartarum Amicin" innoittavaan yhteisöön, karttojen ja karttakirjallisuuden tutkimiseen sekä kirjoittamiseen oli tärkeä. Postuumisti etsittäessä kokoelmasta hänelle läheisimpiä karttoja voidaan ehkä mainita seuraavat kartat ryhmiteltynä viiteen ryhmään: ensimmäiset hankinnat, kotona esillä olleet kartat, Laatokka harha-teillä, kartan oikeellisuus ja mieltymys paradokseihin.

Kokoelman ensimmäiset hankinnat olivat Gerardus Mercatorin "Svecia et Norvegia cum confinijis" vuodelta 1602 ja Mattheus Seutterin "Synopsis Plagae Septentrionalis..." 1700-luvun puolivälistä. Muistitiedon mukaan nämä kartat on hankittu 1950-luvun puolivälissä Keski-Euroopasta, luultavasti Saksan liittotasavallasta. Hankinta on ollut melko sattumanvaraista, koska kokoelman ideakaan ei ollut kiteytynyt. Seutterin kartassa Aarno Piltziä grafiikan harrastajana on varmasti puhutellut kartussissa oleva kuningatar Ulrika Eleonoran kuva. Kokoelman myöhempää kehitystä ajatellen molemmat kartat ovat olleet tärkeitä kokonaisuuden kannalta. Ne ovat olleet hankinnastaan saakka esillä hänen kotonaan.

Aarno Piltz harrasti piirtämistä kouluajoista saakka, joten on luonnollista, että kartat kiinnostivat häntä graafisina taideteoksina. Useissa yhteyksissä esitelmissään ja kirjoituksissaan hän korosti vanhojen karttojen esteettisiä arvoja. Vanhat kartat ovat myös mielenkiintoisia kartografien käsialänäytteinä. Kotiinsa jatkuvasti tutkittaviksi hän oli halunnut ripustaa yllä mainittujen Mercatorin ja Seutterin lisäksi 11 muuta karttaa.

Karjalan karttakuvalle ratkaisevan tärkeä vaihe on ollut Karjalan Kannaksen löytyminen eli Laatokan asettuminen oikealle paikalleen. Aarno

Piltzin oman kartografisen mielenkiinnon kohteena on ollut selvittää Laatokan tuloa kartalle ja monia sekaannuksia Valkoisen meren, Valkoisen järven, Laatokan, Äänisen, Vienan meren ja muidenkin vesistöjen kesken. Euroopan periferiassa taru ja tosi olivat kartantekijöille yhtä arvokkaita ja tarjoavat tutkijalle vieläkin monia tulkinnan mahdollisuuksia.

Aarno Piltz keskittyi Laatokkaa koskevissa kirjoituksissaan yleensä kolmeen kartantekijään: L.J. Waeghenaeriin, Hessel Gerritziin ja Andreas Bureukseen. Näistä hän erityisesti tuntui arvostavan Hessel Gerritziä, "jonka historiallinen teko oli tuoda kartalle Laatokka-järvi" (Piltzin IM-COS-85 esitelmästä).

Laajassa karttakirjoitustensa sarjassa Aarno Piltz jatkuvasti palaa tee-moihin, miksi kartta on tehty, mihin sitä voi käyttää ja miten se on palvellut tehtävässään. Esimerkkinä kartasta, joka kiinnosti häntä monestakin näkökulmasta, on Hermelinin "Charta öfwer Storfurstendömet Finland". Karjalan karttakuvan kannalta Hermelinin atlas on tärkeä virstanpylväs myös Pohjois-Karjalan alueella. Mielenkiintoinen se on myös siksi, että se on ensimmäinen virkakäyttöä laajempaan levitykseen tehty kartta Ruotsista ja Suomesta.

Karttakuvan kehitys ei ole ollut itsestään selvä jatkumo. Ajoittain inhimillisen tiedon uusimmat saavutukset ovat osoittautuneet kovin köykäisiksi, kun niitä tutkitaan pitkällä aikavälillä.



*Viipurin pienoismallin toisen vaiheen allekirjoitus 17.6.1986. Kuvassa vasemmalta Matti E. Kohvakka, Aarno Piltz ja Lasse Andersson.*

Viimeisimpiä Aarno Piltzin kokoelman hankintoja ja suuren mielenkiinnon kohde on "Militärgeographische Angaben über das Europäische Russland, Gebiet Leningrad". Kartasto on Saksan Maavoimien esikunnan laatima karttasarja, jota täydentävät tekstikirjat ja valokuvavihkot strategisista kohteista.

Me, entiset viipurilaiset, säilytämme sydämessämme Aarnolle ikuisen kiitollisuuden siitä, että hän antoi meille takaisin Suomelta ryöstetyn rakkaan kotikaupunkimme Viipurin, jonka suuri naapurimme meiltä otti jo ennestään laajan valtakuntansa suurentamiseksi. Aarno Piltz esitti ajatuksen ja pani vireille Viipurin pienoismallityön, joka jälkipolville, tosin pienessä mittakaavassa, mutta elävästi tallentaa Viipurin. Mallin tuli ulottua P. Annan Kruunusta Patterinmäelle asti. Suunnitelman toteuttamiseksi tarvittiin laajojen kansalaispiirien tuki. Hän velvoitti Wiipuri-Museon säätiön, Pamausseuran ja monet muut yhteisöt keräämään ja lahjoittamaan rahaa pienoismallin rakentamiseen. Varojen keräystä hän jatkoi aivan viime hetkiinsä saakka. Tiedämme, että tämä mitä kouriintuntuvammin edisti pienoismallin tekoa niin, että se jo ulottuu Patterinmäen reunalle saakka.

Viipuri oli Aarno Piltzille rakas henkinen kotikaupunki.

## Soturin haudalla

Arpas lankes, uhrikuolohon  
päätyi taival tiellä kohtalon.  
Kaiken annoit.  
Sankarmaine seppeleesi on.

Kirkkaan kilven taisteluista toit,  
miehuudellas muistomerkin loit  
vaskenvankan.  
Kuolonkalkin kansas eestä joit.

Hiljaa, hiljaa tuonenkello lyö.  
Kesken katkes sulta kaikki työ.  
Turhaa kaipuu.  
Suurt' ei koskaan peitä unhon yö.

Siemen kuolee, siitä uusi puu  
versoo, jälleen kaikki uudistuu.  
Kuolon lunnain  
kansan huomenkoitto kirkastuu.

V. Erkamo  
(talvelta 1939—40)



# Suomen kansalle Etelän mies

On Pohjolassa kaukana se kansa,  
ma jota palvon, veljet, suuruuttansa  
se tuskin tiesi, vaikka ainainen  
on sankarsatu  
sen purren latu.  
On, veljet, vielä aika ihmeiden!

Oon paljon nähnyt, lukenut ja kuullut,  
mut mitään moista en ma koskaan luullut,  
en, tapaavani päältä tämän maan.  
Se kansa siellä!  
Oi, elon tiellä  
sun laistas kohdannut en milloinkaan.

Maan karun, köyhän, mutta ihmeen kauniin  
se vainioiksi raivas, työntyi korpiin  
ja sinne voimin väsymättömin  
loi kaupunkinsa  
ja kulttuurinsa,  
mit kiitetty on sanoin korkeimmin.

On hengenvoima siinä suurenmoinen:  
jos sitkeyttä tarvitaan, ei toinen  
sen lailla pysty voittoon nousemaan.  
On itsenäinen  
ja päättäväinen  
ja orjaks alistu ei milloinkaan.

Kun vainon aika äsken maalle koitti,  
kun myrsky nousi, sotatorvet soitti  
niin kansa taisteli kuin yksi mies  
ja vaaran torjui  
jo vaikka horjui,  
se vapauden arvon kyllä ties.

Niin vuosisadasta se vuosisataan  
on vasten vaaraa seissyt, sortajataan,  
ja työtä tehnyt, luonut taistellen.  
Ei koskaan laata  
sen usko saata  
maan oman, vapaan, rakkaan onnehen.

Se kansa kantaa kohlut katkerimmat  
ja uhrin antaa kaikkein raskahimmat  
niin tyynin mielin, nöyrään kärsien  
kuin suurin meistä.  
Oi, eikö teistä  
sen poika tahtois olla jokainen!

Mä katson kauas, kauas aikaan uuteen,  
mi kansat mittaa, nostaa aateluuteen  
tai arvoluokkaan laskee halvimpaan.  
On silloin kansa  
tää maineessansa  
se arvioitiin kaikkein korkeimpaan.  
Ja jumalat kun kerran juhlistansa  
juo maljan kunniaksi kalleimpansa,  
siis vapauden, jalon, totuuden,  
niin silloin varmaan  
tuon maljan parhaan  
saa Suomen kansa, kansa kultainen.

V. Erkamo  
(keväällä 1940)

## Takaisin Karjalaan

Riimikkö talvelta 1941—42

Karjalaan, Karjalaan,  
kankahille laulamaan,  
katsomaan vaaroiltaan  
suloisia seutujaan.  
Sinne vaan ainiaan  
mieli paloi muistoissaan.

Viipuriin, Edeniin,  
kultaisehen kaupunkiin,  
kaipailtiin, toivottiin,  
ikävissä itkettiin,  
arveltiin: sinne niin  
jäi se päiviin ikuisiin.

Mutta ei! Ennalleen  
aika saattoi muuttuneen.  
Rannoilleen, valleilleen  
soturit nous lippuineen.  
Linnoineen, kaikkineen  
meill on Viipur uudelleen.

Monrepoon kartanoon  
karjalainen kulkekoon,  
puistikkoon astukoon,  
lähtehelle langetkoon!  
Rukoilkoon, luottakoon  
Jumalaansa, Kohtaloon!

Ripeään hyörimään,  
rensseleitä täyttämään,  
Kärstilään lähdetään  
huomenissa viimeistään!  
— Ehditään Kynttilään,  
tullaan vaikka Espilään.

V. Erkamo