UURAS – Viipurin portti maailman merille kertoo sanoin ja kuvin ajasta, paikasta ja elämänmuodoista, jotka Suomi menetti toisen maailmansodan seurauksena.

Teoksen kuvauksen kohteena on Viipurin merellinen kaupunginosa Uuras ja kaupungin merellinen portti Uuraan salmi ja saaristo, johon sijoittui Euroopan suurin puutavaran vientisatama.

Ennen toista maailmansotaa elämänmeno Viipurissa ja Uuraassa poikkesi huomattavalla tavalla muun Suomen elämästä, sitä leimasi *uudenajan henki, kansainvälisyys ja merikarjalainen meininki.* Aikanaan sanottiin, että ”Uuras on vihreän kullan Klondike”.

Teoksen runsaan ja poikkeuksellinen kuvituksen muodostavat Yrjö Lohkon ”Uurastajat” -niminen sataman ammatteja ja saariston elämänpiirin aherrusta esittävien värikuvien sarja sekä useista museoista hankittujen ja yksityisiltä saatujen Seppo Huunosen konservoimien historiallisten valokuvien kokoelma. Molemmat kirjan sisällöstä vastaavat taiteilijat ovat työuriensa aikana ansioituneet tieto- ja taidekirjojen teossa ja Uuraassa syntyneinä tuntevat evakkoperintönään hyvin kirjassa kuvatut asiat. Uuraan saariston ihmiset, muistot, murre ja mennyt aika saavat tässä teoksessa uuden elämän.

Teoksessa otetaan Karjala takaisin kuva ja kertomus kerrallaan.

UURAALAISET ry

ISBN 978-952-9352-72-2

KIRJAPAINO MARKPRINT OY, LAHTI

VIIPURIN PORTTI MAAILMAN MERILLE

UURAS

VIIPURIN PORTTI MAAILMAN MERILLE

UURAALAISET RY

UURAS

VIIPURIN PORTTI MAAILMAN MERILLE

KIRJAN ENSIPAINOKSESTA
ON NUMEROITU 200 KPL

UURAS

VIIPURIN PORTTI MAAILMAN MERILLE

Olkoon tämä teos merikarjalaisuuden muistomerkkinä
ajasta ja paikasta, kulttuurista, ja elämänmuodoista, jotka
Suomi menetti sotien 1939 - 1944 seurauksena.

UURAALAISET ry

Helsinki 2015

Kiitokset tekijöille ja tukijoille:
Uuraan saariston säätiö
Suojasäätiö
Juha Lankinen / Virtuaali Viipuri
Karjala -lehti
Karjalan kunnaat
Johannekselainen

Julkaisija:
Uuraalaiset ry
Pentti Salmelin

Suunnittelu:
Yrjö Lohko
Seppo Huunonen

Käsikirjoitus-, teksti- ja kuvatoimitus;
valokuvien konservointi:
Seppo Huunonen

Kannen suunnittelu, taitto ja typografia;
”Uurastajat” -maalaussarja/kuvitus:
Yrjö Lohko

Kirjatyöryhmä:
Pia Tilli
Sirkka Kaipainen
Merja Hanski

Sivuvalmistus ja painotyö:
Markprint, Lahti 2015

ISBN 978-952-93-5272-2

Kirjoittajat:

Kalle Ahokas
Raimo Hanski
Reino Hilamo
Seppo Huunonen
Vilho Huunonen
Jukka Illman
Oiva Jantunen
Pirkko Kanervo
Toivo Koskelainen
Arvo Kouki
Anna-Liisa Kuusisto
Juha Lankinen
Teppo Mikkola
Arvi Nyberg
Anni-Maija Nyman
Aarre Paakkanen
Elsa Peippo
Jarmo Peltonen
Keijo Pennanen
Alma Pullinen
Vilho Pyykkö
Eino Rapeli
Pentti Salmelin
Anne-Marie Starckjohann
Katri Tuuri

ESIPUHE

JUHLAKIRJA UURASTAJISTA

Merikarjalaisen kulttuuri- ja kotiseutuyhdistys Uuraalaiset ry:n perustamisesta tulee vuonna 2015 kuluneeksi 50 vuotta. Tapahtuman merkkipaaluksi yhdistys julkaisee tämän juhlakirjan, historia- ja kuvateoksen ”Uuras - Viipurin portti maailman merille”.

Yhdistyksemme tavoitteena on ollut, että Viipurin merellinen portti ja kaupungin ulkosatama Uuras jäisivät jälkipolville eläväksi historiatiedoksi ja merikarjalaisuuden muistomerkiksi.

Viipuri saaristoineen, kotiseutumme Uuras ja saariston elämä moninaisissa muodoissaan katosivat suomalaisesta todellisuudesta vuosien 1939-44 sotien seurauksena. Muistot jäivät, ne eivät katoa - eivät katoa mielestä myöskään valheet ja vääryys.

Teoksessamme on monipuolinen ja laaja joukko kirjoittajia, osa heistä on itse kuvaamansa kokeneita aikalaiskirjoittajia, osa taas erityisasiantuntijoita ja historioitsijoita, kuten tohtori Pirkko Kanervo, arkkitehti Juha Lankinen, laivahistorioitsija ja paikallistuntija Erkki Riimala ja ammattikalastukseen sisältyvien teknisten- ja järjestöllisten asioiden tuntija Jukka Illman.

Osa tämän teoksen spesiaalitietoa käsittelevistä teksteistä on julkaistu jo aikaisemmin toisaalla. Niitä on tarvittu ja ne on otettu mukaan niiden ainutlaatuisten tietojen perusteella - osa senkin vuoksi että kirjoista, joissa ne on aiemmin julkaistu ovat painokset jo loppuneet, tai myös sen vuoksi, että kirjoituksen laatija on jo siirtynyt ”ikikarjalaan”.

Uuraan saariston menneelle maailmalle ja sen monille kehityksenkin kautta kadonneille ammateille ja elämänmuodoille on haluttu antaa uusi elämä ja taltioida ne Suomen historiaan.

Toivotamme antoisia luku- ja katselukokemuksia kotiseutumme muistojen ja merikarjalaisen historian parissa.

UURAALAISET ry

SISÄLLYSLUETTELO

MEREN ANTAMA ELÄMÄ

Esipuhe: Juhlakirja uurastajista 1
Johdannoksi: Viipurin portti maailman merille 5
Viipurin kaupungin tiivistetty historia 8

UURAAN SAARISTON ALKUHISTORIA JA KEHITYS SUURSATAMAKSI

Uuras - kuin luotu satamaksi 14
Uuras viimeistä kertaa Johanneksen valtuustossa 15
Saimaan kanava - uusi aika ulkosatamalle 16
”Saarivaltakunnan” arvo mitattiin myös rahassa 18
Satamaa laajennetaan suursatamaksi 18
Sataman laajennus numeroina 22
Juna tulee saareen 25
Euroopan suurin puutavaran vientisatama 27
Uuraan satamayrityksiä 28
Laiva on lastattu - mutta miten se tehtiin 30
Kuka muistaa tai tietää mikä on pältsä? 37
Uuras 40
Ravansaari 44
”Orjalaiva” Tapolanlahdella 46
Pitkä lakkoaika ja lama - sitten maailmanlama 48
Luonto sääteli merenkulkua 54
Kevään odotusta ja ensimerkit 56
Saariston kevät 58
Kevättä rinnassa kesää kohti 60
Uuras – Maailmanportti 64
Uudet ammatit 70
Puot’ryki 72
Uuraan seutu vuosina 1920 - 1939 74
Lautatarhat tulessa 78
Palotoimenhoito Uuraassa 79
Viipurin saariston sotavoimaa 82
Turkinsaari 84

SAARISTOLAISELÄMÄÄ

Talveen varautuminen ruokakaapista katsottuna 88
Talvinen liikenne Uuraan saaristossa 90
Talvikalastuksesta Suomenlahdella 92
Ammattikalastus Viipurin ja Johanneksen merialueilla 96
Kieltolakiaika 1919 - 1932 102
Pirtua - pirtua 104
Häämenot ja hautajaiset entisaikaan Uuraassa 106
Kulttuurin ja vapaa-ajan uurastusta 110
Uuraan musiikkielämää 116
Uuraan teatteritoimintaa 120
”Housulakko ja saunapakko” - murrenäytelmä 122
’Ei niin tavallisia’ kanssaeläjiä 128
Kesät Uuraan Nokossa 130
Venäjän Itämeren laivasto vieraili Uuraan saaristossa 134
Tsaariperheen kohtaaminen 136

KARJALA TAKAISIN - VAIKKA KUVA KERRALLAAN

Muistikuvia ja mielenmaisemia 139
Ammatinharjoittajia ja viranhaltijoita 142
Talot, pihat ja rannat rakkaat 146
Saariston kylien kouluja 147
Saarenneidot ja Uuraanmiehet 148
Karjalanmurre takaisin vaikka sana kerrallaan 151
Me muistamme aina ajan sen 155

UURAS KOHTALON KOURISSA JA SOTIEN MELSKEISSÄ

Itsenäistyneessä Suomessa syttyi sisällissota 156
Traagisen Talvisodan tragikoominen alkunäytös 162
Uuraan alue talvisodassa – enteitä Vysotsk’sta 169
Uuras otetaan takaisin ja menetetään jälleen 172
Kirkkomme kohtalo 174
Viimeinen laiva Uuraasta 176

Kartat:
- Viipuri-Koivisto 180-181
- Tsaarivallan aikainen linnoituskartta 182-183

Uuraalaiset ry 50 vuotta 185
Lähdeluettelot 188

MEREN ANTAMA ELÄMÄ

Elsa Grashorn:

Saarten yli kiiri kuumeisen elämän pauhu,
salmella lastaavien valtamerilaivojen äänet ja työn melske,
ihmisten puheet kaikenmaailman kielillä.
Kaikkien valtakuntien liput laivojen mastoissa.
Koko maailma ihmeineen ja kaukaisine lumoineen
virtasi luo salmen välkkyvissä tummissa aalloissa,
josta saaret joivat elinmehunsa -
se oli meren antama elämä.

Osa runosta "Laiva on lastattu - Uuraan salmella"

Johdannoksi:

Viipurin portti maailman merille

Seppo Huunonen:

Suomen Viipuri oli kulttuurikaupunki, jossa vanha ja uusi kohtasivat. Viipuri oli maan toiseksi suurin kaupunki, asukkaita vuonna 1939 noin 86.000 - Suomen ainoa Hansakaupunki - jossa kotikielenä puhuttiin suomea, venäjää ja saksaa, sekä niitten sekoitusta "rootelssia".

Viipurin linnan ensimmäiset peruskivet muurattiin ruotsalaisten maahamme suorittaman kolmannen ristiretken aikana. Viipurin luonnollisena kaupunkielementtinä on aina ollut meri ja turvanaan sillä on ollut edessään oleva saaristo.

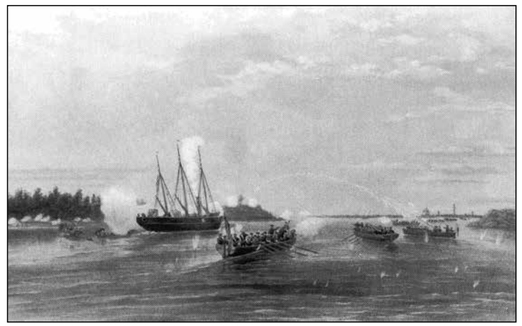
Historian kirjoitusten mukaan Uuras on Pietari I:n Viipurin suojaksi rakennuttama linnoitus. Se näytteli huomattavaa osaa Kustaa III:n aikoihin "Viipurin kujanjuoksussa". Armon vuonna 1790, 3 pnä heinäkuuta istui kuningas Kustaa III nojatuolissa Tuppuran kupeessa olevan pienen saaren kalliolla seuraamassa tunnettua maaottelua purjehduksen alalla Ruotsi-Suomen ja Venäjänmaan laivastojen välillä. Saari saikin nimeksensä Kuningassaari. Tämän maaottelun voitti muuten Ruotsi-Suomen laivasto, vaikka menettikin mm. 7 linjalaivaa ja noin 6000 miestä, niistä suurimman osan vangeiksi Venäjälle.

Viipurin kaupungin ulkosatamana Uuras joutui jo varhain viipurilaisten toimintakentäksi. Vieraat tavoittelivat isäntävaltaa lastauspaikoilla ja ranta-alueilla. Ruotsi-Suomen hallitus otti jo v. 1789 pakkoluovutuksella talonpoikien omistamia salmen rantoja ja myi sekä vuokrasi niitä Viipurin kaupungille ja yksityisille liikemiehille. Näin kaupunki hankki itselleen erinäisiä lastauspaikkoja mm. salmen Uuraan puoleiselta rannalta. Näistä omistuksista jouduttiin sittemmin käymään pitkällisiä oikeusjuttuja.

Viipurin seudut ovat kautta historiansa olleet idän ja lännen rajamaastoa ja siitä on seurannut sekä hyviä, että vähemmän hyviä asioita ja aikoja. Viipurin lahti oli karikkoinen ja saaristo vaikeakulkuinen. Aikanaan se tarjosi merirosvoukselle ja kaapparitoiminnalle hyvät edellytykset, joita ei jätetty käyttämättä. Uuraan saaren Ryövälinniemi on saanut nimensä tämän ammattikunnan mukaan. Laivaväylä mereltä Viipuriin kulki Uuraan salmen kautta. Salmi ja sen eteläpuolella oleva vesialue muodostivat laajan ja suojaisan satama-alueen, luonnon luomina aallonmurtajina Uuraansaaren Ryövälinniemi ja Suonionsaaren Kirkkoniemi.

Uuraan sotahistoriallinen merkitys on kuitenkin varsin vaatimaton. Krimin sodan aikana ulottui eräs silloin käydyn taistelun välikohtaus kuitenkin myös Uuraaseen.

Englantilaisen laivasto-osaston risteillessä rannikollamme saapuivat brittiläinen fregatti Arrofant ja korvetti Ma-



Taistelu Uuraan salmessa 13.07.1855;
Henry B. King'in litografia.

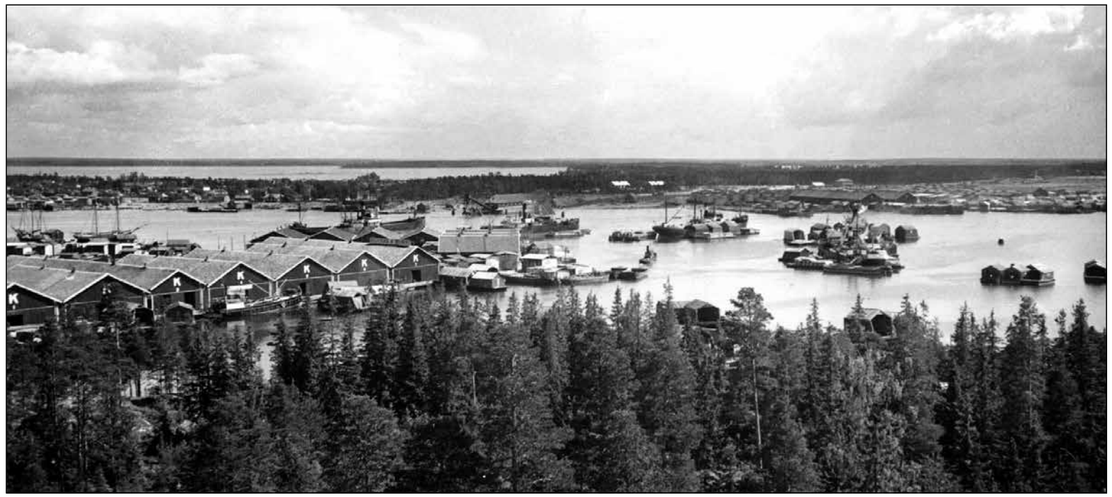
gicien 13. päivänä heinäkuuta 1855 Uuraaseen, missä ne pysähtyivät Ryövälinniemen ja Kirkkoniemen edustalle. Laivoista lähetettiin tykkiveneen johtamana noin 700 miehen vahvuinen kommandojoukko, joka parkasseilla soutaen eteni Uuraan salmen läpi, tunkeutuen venäläisten vastarinnasta ja tykkitulesta huolimatta Turkinsaaren lähelle. Taistelua kesti usean tunnin ajan, kunnes englantilaiset myöhään illalla vaurioita kärsittyään vetäytyivät takaisin laivoilleen. Paikkakunnalle hyökkäys tuotti vain vähäisiä vahinkoja. Ravansaaren puolella syttyi pari taloa ja jokunen lautavarasto palamaan. Uuraan kylän vahingoista ei mainita mitään. Tapahtuma aiheutti kuitenkin synkän jälkinäytöksen. Englantilaisten hyökätessä oli heidän edellään kulkenut pieni kalastajavene, säkki purjeenaan. Siinä oli joku paikkakuntalainen, jonka arvailtiin luotsina opastaneen vihollisia. Mies häipyi taistelun aikana, mutta venäläiset pääsivät myöhemmin hänen jäljilleen. Kun sitten oli saatu todisteita syyllisyydestä, seurasi vangitseminen ja sotaoikeuden tuomio. Opastaja hirtettiin.

Merikarjalaisten vanhat ammatit

Jo keskiajalla Uuraassa on ollut tullin valvomaa satamatoimintaa. 1550-luvulla Uuras tunnettiin varasto- ja lastauspaikkana jonka kautta laivattiin ulkomaille tervaa, lankkua ja lautaa. Ensimmäinen tullihuone perustettiin 1640. Luotsilaitos sai alkunsa 1550. Kaksi talonpoikaa sai luotsaamisoikeuden. Vanhimpana luotsisukuna Ravansaaren Pusan suku on säilynyt 1700-luvulta asti. Menneinä aikoina Uuraan saariston asukkaat olivat vahvasti mukana talonpoikaispurjehduksessa. Laivoja myös veistettiin ja korjattiin saariston telakoilla. Kaupan ja liikenteen tarjoamat uudet ammatit ja satamien työt alkoivat vähitellen syrjäyttää perinteisiä elinkeinoja sivuelinkeinoiksi tai harrastuksiksi.

Kalastus kuitenkin säilytti edelleen vahvan aseman ammattien joukossa. Jokainen talo viljeli ainakin omiksi tarpeikseen ja piti pientä karjaa. Talvella kalastettiin kauempana kotirannoilta Suomenlahden jäälakeuksilla. Kalastajat saattoivat asua mökeissään kuukausia yhtäjaksoisesti, kiertävien hevosmiesten, ”raassalien” toimittaessa saaliit kalakauppiaille Viipuriin ja Pietariin ja hoitaessa kalastajien muunkin huolto- ja kuljetustarpeen. Sataman toiminta ja kansainvälisyys toivat monia uusia ammatteja ja tarjosivat kulttuurivirikkeitä saaristolaisille.

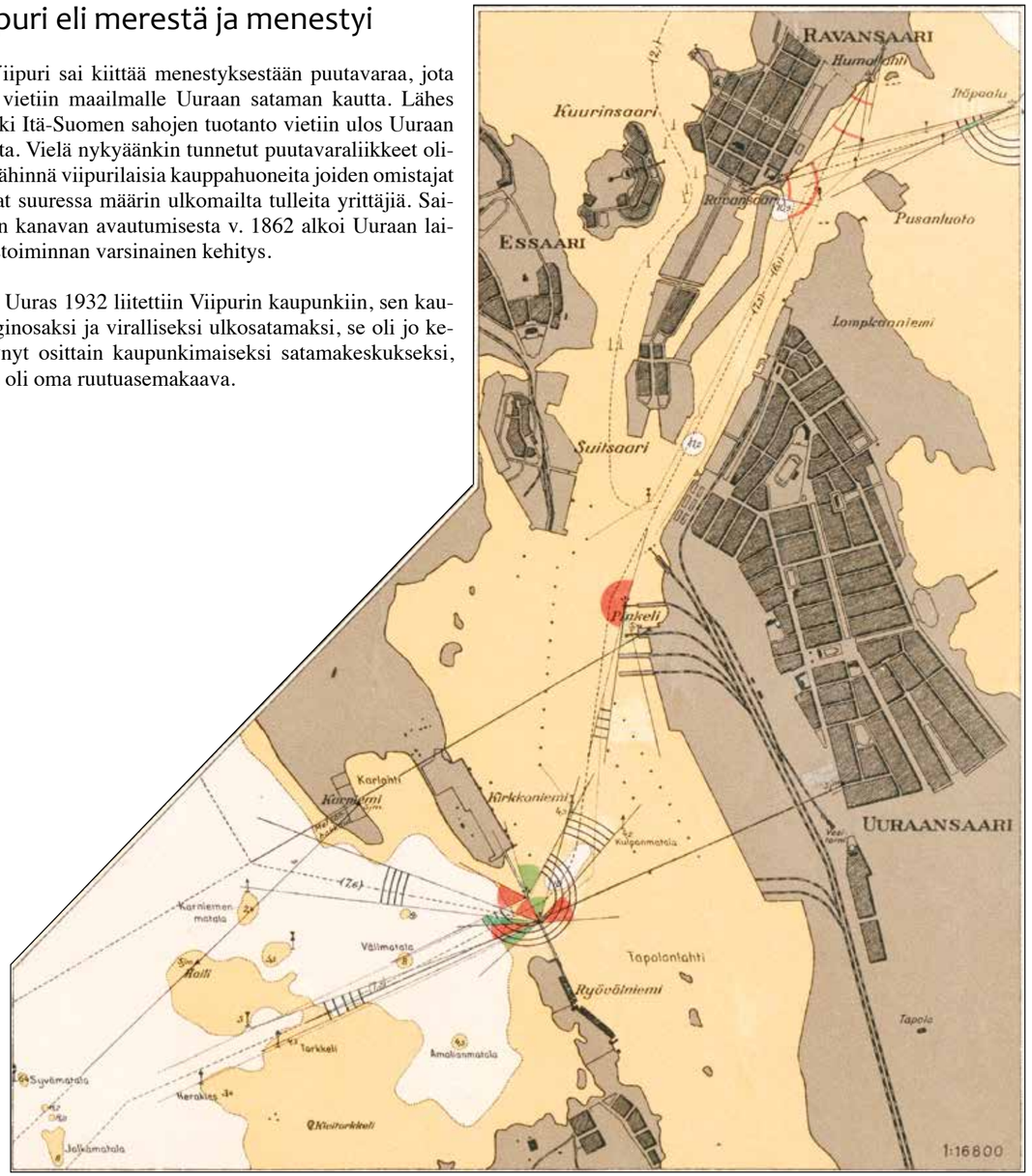
Saarien rannat täyttyivät puutavarayhtiöiden varastoista, lautatarhoista ja laitureista.

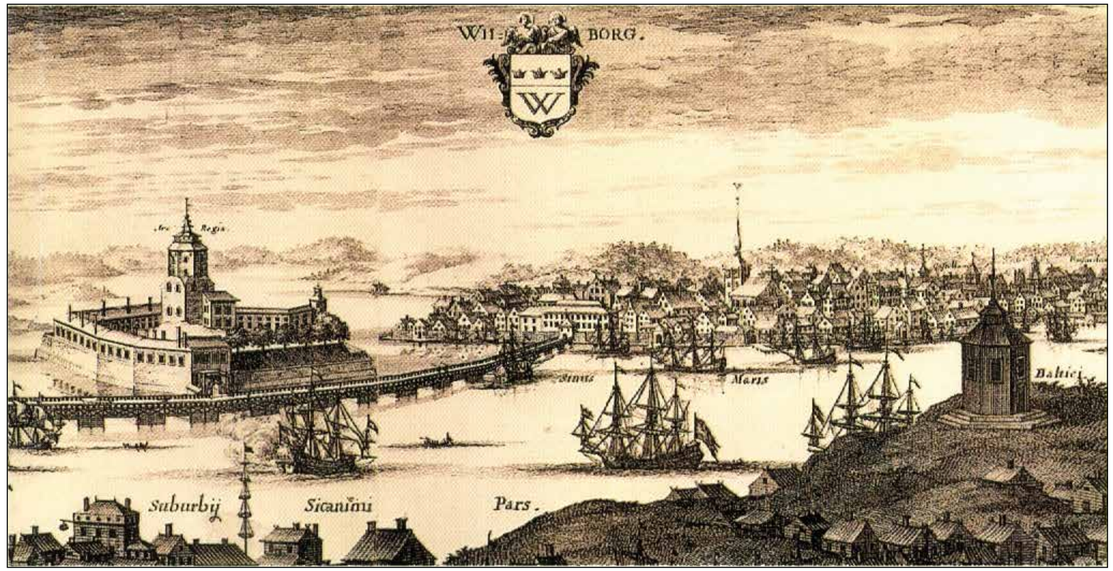


Viipuri eli merestä ja menestyi

Viipuri sai kiittää menestyksestään puutavaraa, jota vietiin maailmalle Uuraan sataman kautta. Lähes kaikki Itä-Suomen sahojen tuotanto vietiin ulos Uuraan kautta. Vielä nykyäänkin tunnetut puutavaraliikkeet olivat lähinnä viipurilaisia kauppahuoneita joiden omistajat olivat suuressa määrin ulkomailta tulleita yrittäjiä. Saimaan kanavan avautumisesta v. 1862 alkoi Uuraan laivaustoiminnan varsinainen kehitys.

Kun Uuras 1932 liitettiin Viipurin kaupunkiin, sen kaupunginosaksi ja viralliseksi ulkosatamaksi, se oli jo kehittynyt osittain kaupunkimaiseksi satamakeskukseksi, jolla oli oma ruutuasemakaava.





Viipurin kaupungin tiivistetty historia

Juha Lankinen:

Viipurin linna perustettiin kolmannen ristiretken aikana Tyrgils Knutsson'in eli Torkkeli Knuutinpojan toimesta vuonna 1293 vilkkaan kauppapaikan suojaksi, idästä tulevia valtauspyrkimyksiä vastaan. Paikkaa ei valittu mielijohteesta, vaan tuhottu vanha karjalainen linnoitus oli entuudestaan tuttu ruotsalaisille kaupallisten yhteyksien ja ryöstöretkien kautta. Heti ruotsalaisten suorittaman valtauksen jälkeen ryhdyttiin rakentamaan uutta kivistä linnaa, joka joutui ottamaan vastaan Novgorodin ensimmäisen hyökkäyksen vuonna 1294.

Myöhemmin Torkkeli Knuutinpoika joutui Birger Maununpojan epäsuosioon ja hänet mestattiin 1306. Pähkinäsaaren rauha vuonna 1323 vakiinnutti rauhantilan ja loi samalla edellytykset Viipurin kasvulle. On tunnettua, että 1300-luvulla asutus oli siirtynyt linnan kaakkoispuolella olevalle niemekkeelle. Pian asutus valtasi niemekkeen ja sitä ryhdyttiin kutsumaan kaupungiksi eli Civitas. Varhaisin Viipurin kaupunkinimitys löytyy Vatikaanin arkistosta 1350-luvulta, vaikka Viipurilla ei ollut laillisia kaupunkioikeuksia. Kauppaoikeudet Viipurille myönnettiin 1400-luvun alussa ja vuonna 1403 niemelle kohonnut asutus sai Erik Pommerilaiselta kaupunkioikeudet.

Kirkot olivat ensimmäisiä ja hallitsevia rakennuksia Viipurissa keskiajalla. Kivirakenteista tuomiokirkkoa ryhdyttiin rakentamaan v. 1418, mutta se tuhoutui v. 1477 kaupungissa raivonneessa tulipalossa. Mustainveljesten kivistä luostarikirkkoa ryhdyttiin rakentamaan uuteen paikkaan vuonna v. 1481 ja Harmaidenveljesten luostarikirkkoa oletettavasti v. 1445. Vaikka luterilainen uskonpuhdistus lakkautti luostarit 1520-luvun alkupuolella, niin niiden kirkollinen merkitys ei silti vähentynyt.

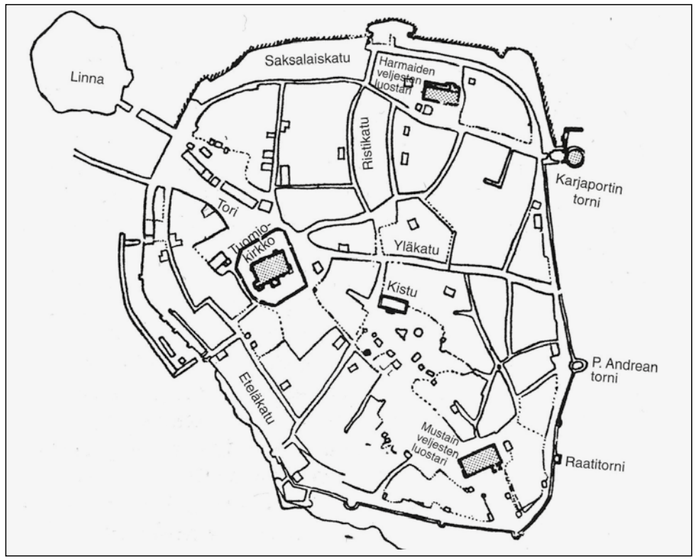
Eerik Akselinpoika Tottin toimesta ryhdyttiin 1470-luvulla rakentamaan Viipurin ympärille kivisiä suojamuureja, hyvin lähelle rantaviivaa. Muureihin tehtiin erillisiä varustuksia eli puolustustorneja, joista ehkä kuuluisin oli Pyhän Andreaksen torni, jonka juurella tapahtui ns. "Viipurin pamaus" marraskuun 30. päivä vuonna 1495. Linnan päällikkönä oli silloin Knut Posse. 1400-luvun lopulla ja 1500-luvun alussa Viipuriin rakennettiin runsaasti kivirakennuksia ja kaupunki oli jokseenkin täyteen rakennettu 1550-luvulla.

Asutus oli levinnyt muurien ulkopuolellekin, pääasiassa länteen jo pelkästään turvallisuussyistä. Viipurin kauppaa hallitsivat saksalaiset, ruotsalaiset ja hollantilaiset, joilla oli hyvät kauppasuhteet Keski-Eurooppaan. Tärkeimmät tuontiartikkelit olivat kankaat, suola, mausteet ja muut tuotteet, joita ei pohjoisilla leveysasteilla saanut. Vientiartikkeleina olivat pääasiassa turkikset, terva, voituotteet, hylkeenrasva sekä kuivattu kala. Teollisia laitoksia ei kaupungissa ollut, mutta ympäröivällä maaseudulla oli myllyjä, sahoja, tiilitehtaita jotka olivat rakennettu koskien ja muiden vesistöjen varsille.

Itse kaupungissa oli vilkkaan kauppiaselämän takia runsaasti erilaisia kiltatupia ja viinikellareita, joissa Viipuriin tulleet kauppiaat mielellään sammuttivat janoaan. Tapana oli, että kapakat, oluttuvat ja kaupungin portit suljettiin klo 9,00 illalla, jonka jälkeen vain yövahdit liikkuivat pimeillä kujilla rauhoittelemassa mekastavia juomaveikkoja. Elämäntavat eivät menneitten vuosisatojen aikana näiltä osin ole liiemmin muuttaneet muotoaan tähän päivään verrattaessa, vaikka valistustyötä on runsaastikin tehty.

Vaikka kaupungissa ei ollut laadittua asemakaavaa, oli sinne muodostunut käyttökelpoinen, tosin kapea ja harva katuverkko. Suuri osa kaduista oli kenttäkivettyjä ja onpa myöhäisimmissä kaivauksissa todettu Viipurissa olleen alkeellinen viemäriverkostokin. Pohjoisinta rantakatua kutsuttiin Alakaduksi tai Saksalaiskaduksi, minne oli keskittynyt saksalaisten ja muiden rikkaiden porvareiden asumukset. Virkamiehet asettuivat asumaan mielellään linnaa vastapäätä. Keskeisin ja kaupungin korkeimmalle kohdalla oli Kuninkaankatu eli Yläkatu, jonka tuntumassa oli raatihuone.

Viipuri vuoden 1550 kartan mukaan



Vuonna 1710 tsaari Pietari Suuren joukot valloittivat Viipurin ja se liitettiin omana lääninä Venäjän valtakuntaan, jota hallintokautta kesti vuoteen 1809, jolloin venäläiset valloittivat koko Suomen. Vuonna 1809 muodostettiin autonominen Suomen Suurruhtinaskunta, johon myös Viipurin lääni eli ns. ”Vanha Suomi” liitettiin 1812. Itämaisen sodan (Krimin sodan) syttyminen vuonna 1854 muutti tilanteen. Sodan päättymisen jälkeen vuonna 1856 sotilasviranomaiset huomasivat hyvin pian, että muurit ja linnoitusjärjestelmät olivat vanhettuneet, eivätkä enää vastanneet tarkoitustaan. Ne olivat huonossa kunnossa ja osittain luhistuneet hoitamattomuuttaan. Kaupunkilaiset käyttivät muurien tasanteita viljelyspalstoina sekä vallien päällykset ja notkelmat olivat erinomaisia ruohikkoalueita lampaiden ja vuohien laiduntamiseksi. Ehkä näiltä ajoilta on peräisin vanha tarusto Viipurin pukista ja valleista. Sotilasviranomaisten keskuudessa päätettiin rakentaa uudet varustukset ja linnakkeet Patterimäelle, jotka toteutettiin 1850-1870-luvuilla.

Keisarillisella päätöksellä v. 1859 vanhat 1500-luvun muurit siirtyivät kaupungin haltuun. Pyhän Annan Kruunun eli Siikaniemen linnoitus (joka rakennettiin 1730- ja 1750-luvuilla) jäi kuitenkin sotilasviranomaisten haltuun, eikä sitä saanut purkaa. Insinööri Berndt Otto Nymalm’in laatima uusi asemakaava hyväksyttiin vuonna 1861, jonka jälkeen kaupunkimuureja ryhdyttiin nopeasti purkamaan. Kaavoitettu pinta-ala kuusinkertaistui. Uudet pääkadut, Torkkelinkatu ja Aleksanterinkatu (vuoden 1929 jälkeen Karjalankatu) olivat rakennettu valmiiksi 1880-luvulla ja viimeisiä muurinosia purettiin 1880-luvun lopulla. Vain Pantsarlahden bastioni ja sitä ympäröivät muurit jäivät meille muistoksi menneistä vuosisadoista. Tulevan satamalaajennuksen myötä purettiin Pantsarlahden bastionilta luoteeseen oleva muurinosa 1910-luvun alussa, jolloin satama-aluetta päästiin laajentamaan.

Viipurin kaupungin suurimmat investoinnit kohdistuivat uusien esikaupunkien kunnallistekniikan rakentamiseen ja satama-alueiden laajentamiseen. Myös 1834 valmistuneen kaupunginteatterin modernisointi vaati suuria investointeja.

Viipurin uuden rautatieaseman suunnittelivat suomalaiset arkkitehdit Eliel Saarinen ja Herman Gesellius. Graniittinen asemarakennus valmistui vuonna 1913. Kaupunkia rakennettiin hyvin voimakkaasti 1890-luvun alusta aivan ensimmäisen maailmansodan alkuun 1914. Sota-aika ja siihen liittyvät vaikeudet hiljensivät rakennustoimintaa.

Mielenkiintoinen löytö tehtiin Viipurin linnan saaren eteläkulmassa, missä paljastui kokonaan maan alle peittyneen entisen Suutarintornin rauniot osittain säilyneine holveineen ja portaineen. Alin lattiataso oli 7 metriä nykyisen linnan saaren maanpinnan ala-puolella. Tältä tasolta avautui ahdas aukko linnan ja kaupungin väliseen salmeen.

Uusi rakentamisen aalto tapahtui heti 1920-luvun puolenvälin jälkeen, jolloin uusille pientaloalueille kaavoittamisen myötä syntyi uusia asumuksia. Myös keskustaan nousi uusia kerrostaloja. Pyöreän tornin kunnostaminen vuonna 1923 kahvilaksi ja Wiipurin Teknillisen Klubin kokoustilaksi oli eräs oivallinen osoitus siitä, kuinka kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia voitiin ottaa hyötykäyttöön.

Viipurin Pyöreätorni - ”Pässinlinna” - se muistetaan.

Viipurissa syntynyt arkkitehti Uno Ullbergin ainutlaatuinen lahjakkuus jäi turhaan toisen funkkisarkkitehtuurin kehittäjän ja neron, Viipurin kirjaston suunnittelijan, Alvar Aallon maineen varjoon.

Alla nähtävä Viipurin taidemuseo oli arkkitehti Uno Ullbergin upea luomus joka henki sekä antiikin monumentaalisen kulttiarkkitehtuurin voimaa, että funktionalismin taiteellista muotokauneutta..

Uusi rautatieyhteys Viipurin satamaan rakennettiin myös kaakosta ja se saatiin valmiiksi vuonna 1925. 1930-luvun alku oli pula-aikaa, mutta silti kaupunki rakensi uudet kunnallissairaalat, asuinrakennuksia, kansakouluja, ammattikoulun, vesitornin, linja-autoaseman, joka oli Suomen ensimmäinen, Taidekoulun ja -museon sekä Maakunta-arkiston. Ravintola Espilä peruskorjattiin ja kaupungintalossa tehtiin laaja remontti. Pula-aikana rakennettiin myös Sotilassairaala, Diakonissalaitos ja Viipurin maalaiskunnan talo.

Lamankauden väistyttyä rakentamisen tahti kiihtyi. Satamaa laajennettiin voimakkaasti ja kaupunki rakensi julkisia rakennuksia kuten kirjaston, uuden naistensairaalan, kesäteatterin, jossa oli 2000 hengen katsomotilat, ammattikoulun, Teollisuus- ja Sahateollisuuskoulun, Papulaan uuden maantiesillan, sekä keskusurheilukentän (jossa oli 3000 hengen katettu katsomo ja kentän vastakkaisella puolella oleva kattamaton katsomo, yhteensä n. 5500 istuinpaikkaa ja ympärillä yli 10000 seisomapaikkaa). Myös useat pienet puistot saivat muotonsa tuon merkittävän rakennuskauden aikana. Esikaupunkialueille rakennettiin runsaasti uusia asuinrakennuksia, minkä yhteydessä alkoi myös uusia palvelu- ja liikerakennuksia ilmaantua: mm. yleisiä saunoja, eri osuuskauppojen liikerakennuksia, Itä-Toukolan setlementtikeskus jne. Keskustaan rakennettiin vuosina 1935-1938 yli kymmenen kerrostaloa ja useita peruskorjattiin sekä samalla niihin asennettiin keskuslämmitys. Katse tulevaisuuteen loi suuria odotuksia ja unelmia.

Vuosi 1939 otettiin vastaan suurin odotuksin. Vientitulojen voimakas kasvu ei yksin heijastunut kaupunkilaisten lisääntyvään ostovoimaan, vaan myös kaupungin talouteen.

Maailma romahti 30.11.1939, kun Neuvostoilmavoimat tekivät lentohyökkäyksiä suomalaisiin kaupunkeihin ja Puna-armeija ylitti valtakunnan rajan samana päivänä ilman sodan julistusta.

Tekstilainaus, hieman tiivistäen:
*© **VirtuaaliViipuri** 30.11.2006; Juha Lankisen luvalla*

Viipurin naistensairaalan suunnittelivat Uno Ullberg ja Ragnar Ypyä.

Eliel Saarisen suunnittelema Viipurin kaunis rautatieasema.

Sama Viipurin asema Puna-armeijan jäljiltä v. 1941.

Sellanen ol’ Viipuri - karjalaisten kaupunki

Viipurin linna ja pienvene- ja matkustajasatama.

UURAAN SAARISTON ALKUHISTORIA JA KEHITYS SUURSATAMAKSI

Tässä luvussa eri muistelijat, kirjoittajat ja tutkijat kuvailevat Uuraan satama- ja saariyhdyskunnan kehitystä ja kasvua Euroopan suurimmaksi puutavaran vientisatamaksi, joka vei koko Suomen puunviennistä yksin kolmanneksen.

Uuras - kuin luotu satamaksi

Pirkko Kanervo:

Uuras on ikivanha satamapaikka. Sataman synty voidaan ajoittaa 1500-luvulle, jolloin Kustaa Vaasa merkitytti rannikon voudeilla karikkoisen laivaväylän. Varsinainen tullikonttori Uuraaseen sijoitettiin 1640-luvulla. Uuras oli kuin luotu satamaksi. Uuraansalmea ja sen etelänpuoleista vesialuetta suojasi meren pahimmilta myrskyiltä kaksi luonnon luomaa aallonmurtajaa: Uuraansaaren Ryövälinniemi ja Suonionsaaren Kirkkoniemi.

Uuras kuului Johanneksen pitäjään, kunnes se vuonna 1932 kovan kiistan jälkeen liitettiin Viipuriin ja siitä tuli Viipurin ulkosatama. Asukkaista tuli viipurilaisia ja he maksoivat kunnallisveronsa Viipuriin. Luterilaiseen kirkkoon kuuluneet pysyivät kuitenkin edelleen Johanneksen seurakunnan jäseninä. Uuraan seurakuntapiirille muodostettiin uusi oma hautausmaa Monolan kylään, aikaisemmin kaikki Uuraan saariston asukkaat olivat saaneet hautapaikkansa Johanneksen kirkkomaahan. Samanaikaisesti Uuraan kanssa Viipuriin liitettiin Johanneksesta Suikkilan, Ihoilan, Pukinsaaren ja Monolan kylät. Uuraansaarella sijainneista kylistä Johannekselle jäi alueliitoksessa vain kaksi: Päätilä ja Kivitokee. Uuraan menetys oli Johannekselle katkera pala, mutta alueliitoksen jälkeenkin Uuraan satama oli työllistäjänä sen väestölle äärimmäisen tärkeä. Vilho Huunonen kuvasi ”pakkoliitosasian” käsittelyä Johanneksen kunnanvaltuustossa kirjoituksessaan Johannes-lehdessä.

Uuraas viimeistä kertaa Johanneksen kunnanvaltuustossa

Vilho Huunonen:

Helmikuussa 1930 pidettiin Johanneksen kunnassa kunnallisvaalit, johon Uuraan vaalialueelta asetettiin valtuustoehdokkaiksi Antti Gylling, Jussi Villanen sekä Vilho Huunonen. He myös tulivat valituiksi valtuustoon.
Tämä valtuusto, jossa me uuraalaiset olimme nyt viimeistä kertaa mukana päättämässä Johanneksen kunnan asioista, oli eräässä mielessä hyvin merkityksellinen, jopa historiallinen. Ennen kuin tämän valitun valtuuston istuntokausi ehti päättyä, jouduimme me Uuraan valtuutetut jättämään haikeat jäähyväiset erittäin hyvästä yhteistyöstä johannekselaisille kollegoillemme. Juuri tämä valtuusto joutui tekemään päätöksen tai paremminkin toteamaan jo aikaisemmin muualla tehdyn päätöksen asiasta, joka oli ollut vireillä aikansa ja askarrellut monella tavalla kuntalaisten aivoissa. Nimittäin Johanneksen kunta pakotettiin Valtioneuvoston päätöksellä luovuttamaan osa sen hallintoalueesta Viipurin kaupungille. Mutta kun tapauksesta on jo 40 vuotta, niin kerrottakoon se kokonaisuudessaan.

Vuonna 1925 esittivät uuraalaiset Johanneksen kunnanvaltuustolle, että Uuras ja sen lähisaaret erotettaisiin Johanneksen kunnasta ja Uuraasta muodostettaisiin itsenäinen kauppala. Tuskin silloinen valtuusto ehti tätä edes käsittelemään, kun Viipurin kaupungin valtuusto anoi valtiovallalta nämä liitettäväksi Viipurin kaupunkiin. Vastustuksesta huolimatta valtioneuvosto suostui Viipurin kaupungin anomukseen. Johannekselaisten tekemä valituskaan ei auttanut. Suurin osa Uuraan Johanneksen kunnalle kuuluneesta hallinnollisesta alueesta, liitettiin lopullisesti Viipurin kaupunkiin. Alue vei mukanaan noin 5500 veronmaksajaa, jotka sitten tulivat jo vuoden 1933 alusta Viipurin kaupunkiin verolle pantavaksi. Veroäyri oli siellä 6 mk, kun se Johanneksessa oli 4,25. Kirkollisesti uuraalaiset jäivät edelleen Johanneksen seurakuntaan.

Johanneksen katunäkymä 1930-luvulla.

Saimaan kanava - uusi aika Viipurin ulkosatamalle

Seppo Huunonen:

Vuonna 1856 valmistunut Saimaan kanava sysäsi koko itäisen Suomen talouden huimaan kasvuun. Vesireittien varrelle kohosi sahoja ja tehtaita, joiden tuotteet soluivat maailmanmarkkinoille Saimaan kanavaa pitkin Viipurin ja Uuraan kautta. Vuoteen 1908 mennessä Viipurin tullikamarin alueella oli päästy jo kuudennekseen koko maan viennistä. Lähes kaikki Itä-Suomen sahojen tuotanto vietiin ulos Uuraan kautta. Vielä nykyäänkin tunnetut puutavaraliikkeet olivat lähinnä viipurilaisia kauppahuoneita joiden omistajat olivat suuressa määrin ulkomailta tulleita yrittäjiä. Saimaan kanavan avautumisesta alkoi Uuraan laivaustoiminnan varsinainen kehitys. Sitä ennen kaikki ulkomaan vienti tapahtui Viipurin sisäsatamista.

Saimaan kanavan rakentaminen oli 1800-luvun tekniikalla, koneilla ja välineillä todella mittava hanke. Vesitien avautuminen meren ja Järvi-Suomen välille avasi matkailullekin uudet näkymät.

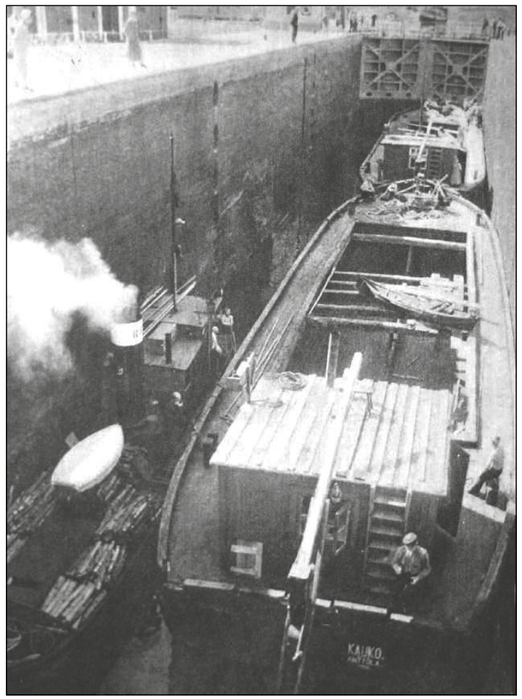
Nykyisen museokanavan idylli.

Saimaan kanavan parannustyöt aloitettiin vuonna 1926 samoihin aikoihin kuin Uuraan sataman laajennukset. Kanavan laajennustyöt kestivät kymmenisen vuotta. kanava oli oikaistu ja levennetty sekä sulkuja suurennettu siten, että nyt mahtui sulkukammioon 65,0 x 9,6 x 4,2 m:n mittainen alus. Vanhat tervahöyryt, joita suurimpia kutsuttiin kanavantäyteisiksi, olivat mitoiltaan n. 31 x 7 m, joten nyt niitä mahtui uusiin sulkuihin kaksi kerrallaan. Ajoaikakin Juustilasta Lauritsalaan lyheni melkein puoleen; kun se 1930 oli kestänyt keskimäärin 66 tuntia, voitiin 1938 kanava ajaa 35 tunnissa.

Kanava reitti Saimaalta Suomenlahteen.

Kun puutavaraa tuotiin Saimaalta, niin se tapahtui pääasiassa isoilla lotjilla, joihin mahtui muutama sata kuutiometri puutavaraa. Näillä lotjilla oli aina oma miehistönsä jotka olivat savolaisia. Myös työväkeä saapui Uuraaseen puun mukana Itä-Suomen vesireittien varsilta. Monista tuli sittemmin merensaariston vakinaisia asukkaita.

Ahdasta oli kanavassa vieläkin.



Lotjaletka tulee kanavasta merelle.

Matka jatkuu kohti Uurasta ja ulkomaita.

Uusi Mälkiän sulkuportti.

”Saarivaltakunnan” arvo mitattiin myös rahassa

Venäjän tsaarivaltakunta ymmärsi Uuraan ”saarivaltakunnan” arvon, sataman kuvakin präntättiin Suomen setelirahaan kunniapaikalle.

Uuraan satama edusti komeasti senaikaisen puuteollisuuden ja kansainvälisen kaupankäynnin luomaa kansallista vaurautta ja kehittyneisyyttä, sitä jota Suomen Suuriruhtinaskuta keisarilliselle emämaalle toi ja merkitsi.

Satamaa laajennetaan suursatamaksi

Vilho Huunonen:

Uuraan saaren ja Ravansaaren satama-alueesta syntyi 1800-luvun jälkipuoliskolla pitkä ja monitahoinen selvittely, jossa asianosaisina esiintyivät Johanneksen kunta ja seurakunta, Viipurin maalaiskunta, Viipurin kaupunki ja eräät liikeyritykset sekä yksityiset henkilöt. Satamaliikenteen jatkuvasti kasvaessa aikaisempina kausina satama-alueeksi luovutetut maakaistat osoittautuivat liian ahtaiksi. Niinpä Uuraan puolella satama levisi vähitellen yksityiselle maalle, nimittäin vuodesta 1856 alkaen kauppias Pikoffin maalle. Lääninhallituksen aloitteesta otettiin 1860-luvulla esille uusien alueiden hankkiminen satamatarkoituksiin. Samalla tuotiin ajatus koko sataman liittämisestä kaupunkiin, ainakin hallinnollisesti ja oikeudellisesti. Johannekselaisten ja muidenkin vastustuksesta huolimatta Uuraan satama, siihen luettuna myös Uuraan puolella oleva ranta määrättiin senaatin päätöksellä sekä hallinnollisesti että rikosoikeudellisesti kuulumaan Viipurin kaupunkiin ja samalla myös kaupungin satamajärjestyksen alaiseksi, mikä lopullisesti toteutui v.1872. Tilanpuute oli kaikista järjestelyistä huolimatta jatkuva ja vuoden 1880 vaiheilla tilanpuute pakotti käyttämään lastauspaikkoina myös Tapolanlahtea ja Ryövälinniemeä.

Uuraan satama ei näin muotoutuneena ollut riittävä palvelemaan suurempaa meriliikennettä ja niin vähitellen sen pahoiksi kilpailijoiksi muodostuivat Makslahden ja Koiviston satamat sekä läheisen Koivusaaren ranta.

Satama-alueen varastopohjien tekoa 1920-luvun menetelmillä ja välineillä.

Uuraan sataman kilpailukyvyn parantamiseksi oli sen vuoksi ryhdyttävä suuriin hankkeisiin. Näitä hankkeita kiirehti vielä tulossa oleva satamarata, jonka oli määrä valmistua vuoden 1927 kuluessa. Viipurin kaupunginsinööri Stenbergin suunnittelema uudisrakennusohjelma valmistui v.1925 ja kaupunginvaltuusto hyväksyi sen 19.1.1926. Suunnitelmaan kuului mm. satama-altaiden syventäminen, aallonmurtajien rakentaminen, Tapolanlahden varastoalueiden tasaaminen, satamaraiteiden järjestely sekä muita laajaan satama-alueeseen kuuluvia töitä.

Suurimittaisen työn suoritti kööpenhaminalainen toiminimi J.G.Mauritzen & Co. Alaurakoitsijoina olivat hollantilainen toiminimi Albetam ja viipurilainen Rakennus Oy Pyramid. Työ valmistui v. 1927 syksyyn mennessä. Samoin satamarata Kaislahdesta Uuraaseen oli liikennöitävissä samoihin aikoihin. Näin Uuraan sataman suorituskyky moninkertaistui kasvaneen kapasiteetin myötä. Se havainnollistui koko sataman rytmissä ja liikenteen vilkkaudessa. Satama oli saatettu vastaamaan kelvolliselle suursatamalle asetettavia vaatimuksia. Kun vielä valtio oli ruoppauttanut edellä mainitulla Albetam yhtiöllä ulkoväylän ja Viipurin kaupunki Uuraasta Viipurin eteläsatamaan johtavan väylän, olivat vesitiet suurillekin aluksille riittävän syvät ja kelvolliset. Töiden päätyttyä 11.12.1930 pidetyssä lopputarkastuksessa todettiin väylä mereltä Uuraaseen 8,01 m syväksi keskiveden korkeudelta laskien ja Uuraasta eteläsatamaan 6,76m syväksi sekä edellisen leveydeksi 80 m ja jälkimmäisen 60 m. Seuraavana vuonna merenkulkuhallitus julisti väylän mereltä Uuraaseen kulkukelpoiseksi ainoastaan 7,3 syvässä kulkeville aluksille ja Uuraan – Viipurin väylän 6,1 m syväksi.

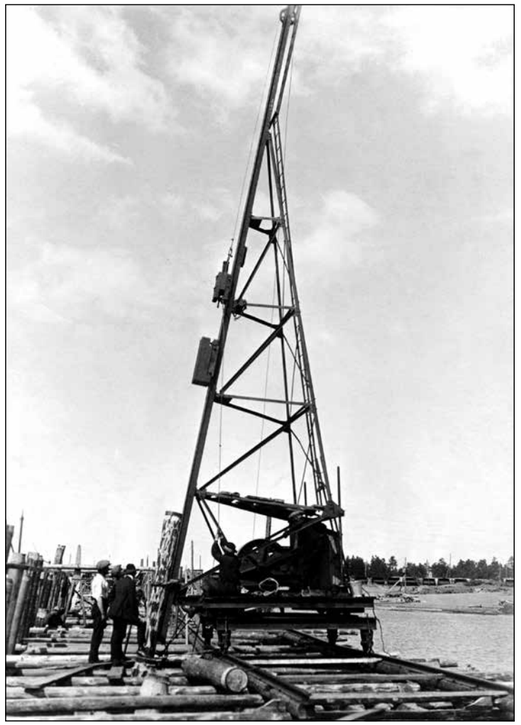
Sataman alkuperäiseen suunnitelmaan kuului sellainenkin mahdollisuus, että Viipurin koko vienti, selluloosa ja paperi mukaan luettuna, tapahtuisi Uuraan kautta. Tällöin kuului suunnittelualueisiin Ryövälinniemen merenpuoleinen osa Koivuniemi ja Torkkeli mukaan luettuna. Ko. alueet olivat jo muistaakseni mitoitettu sekä punnittu tätä tarkoitusta varten. Mutta vaikka sataman laajennussuunnitelmissa teknillisessä mielessä oltiinkin jo pääpiirteittäin päästy loppuun, niin paljon oli vielä selvitettäviä asioita. Muun muassa se kenelle annetaan tämä valtava projekti suoritettavaksi. Olihan joukossa kotimaisten urakkatarjousten lisäksi - viisi ulkomaista yrittäjää.

Erittäin vaikeitten asiaan kuuluvien selvittelyjen jälkeen päästiin siihen, että urakkasopimus allekirjoitettiin huhtikuun 3 p. 1926. Koko projektin runko kuului Rakennus O/Y Pyramidin vastuulle, jonka johdossa oli tunnettu Pohjolan rakentaja ins. Kiikka. Kun taas merenpohjan syvennys- ja raivaustyöt jakautuivat hollantilaiselle ja tanskalaiselle firmalle. Hollantilaisella firmalla oli silloisittain valtava ruoppaaja ketjukauhoineen, joka pelasi melko automaattisesti. Tanskalaisilla oli myöskin samaan tarkoitukseen suunniteltu hiekkaimuri, jossa oli yli puoli metriä halkaisijalta olevat putket, joiden kautta se imi merenpohjasta hiekan ja liejun, ja kuljetti sen sitten satamaan täytemaaksi. Kerran eräs hailinpyytäjä oli iltasella laskenut verkkonsa Teikarin selälle. Yöllä olikin tämä hiekkaimuri tullut vetämään itseään täyteen ja samalla kalastajan verkotkin ankkureineen päivineen. Kalastaja tämän heti arvasi ja lähti satamaan katsomaan, kun se imuri siellä puhalsi lastiaan maihin. Sieltä mudan ja hiekan seasta löysi verkkonsa ja ankkurinsa, mutta ne olivat jo täysin riekaleina. Kalastaja sai näistä erittäin hyvän korvauksen jolla osti Viipurista uudet verkot ja narut.

Laajennustyöt pääsivät täydellä voimalla alkuunsa, kun lopullinen urakkasopimus kirjoitettiin huhtikuussa 1926. Mutta sitä ennen oli ensin luotava koko organisaatio sekä työmaayhdyskunta. Oli rakennettava pajat, monenmoiset verstaat ja korjauspajat. Työväelle sosiaaliset tilat ja kahvilat. Valtava työ lähti alkuun aivan kuuppavaunu- ja lapiolinjalla. Samoin myös paalujen junttaaminen narujuntalla, jossa oli paljon miehiä ja laulu määräsi työrytmin. Töiden edistyessä alkoi vähitellen ilmestyä työkoneita, joita ilmeisesti lainattiin ulkomailta. Paikkakuntalaisten ihmeeksi ilmestyi ensin sellainen kone, jota sanottiin ”Hullujussiksi”, joka itse siirsi itsensä. Mutta vaikka työtä aluksi tehtiinkin lapiolinjalla, niin sitä tehtiin kolmessa vuorossa ja lisäksi työvauhti oli kiristetty äärimmilleen. Niin rakentaminen edistyi ja uusi satama oli käyttökunnossa jo keväällä 1927 alkaneen purjehduskauden aikana ja liikenne saavutti uuden ennätyksensä.

Uuraalaisille sekä muillekin lähiympäristössä merkitsi tämä useita vuosia kestänyt suurrakentaminen monessa suhteessa erittäin paljon. Oltiinhan Uuraassa totuttu elämään aina talvisin melkeinpä kiiskin onkimisella ja norssin pyynnillä, työmahdollisuuksia kun ei ollut. Työväkeä oli täällä suurtyömaalla, sen korkeimmillaan

Laiturin paalutuksessa oli käytössä jo konejunttakin



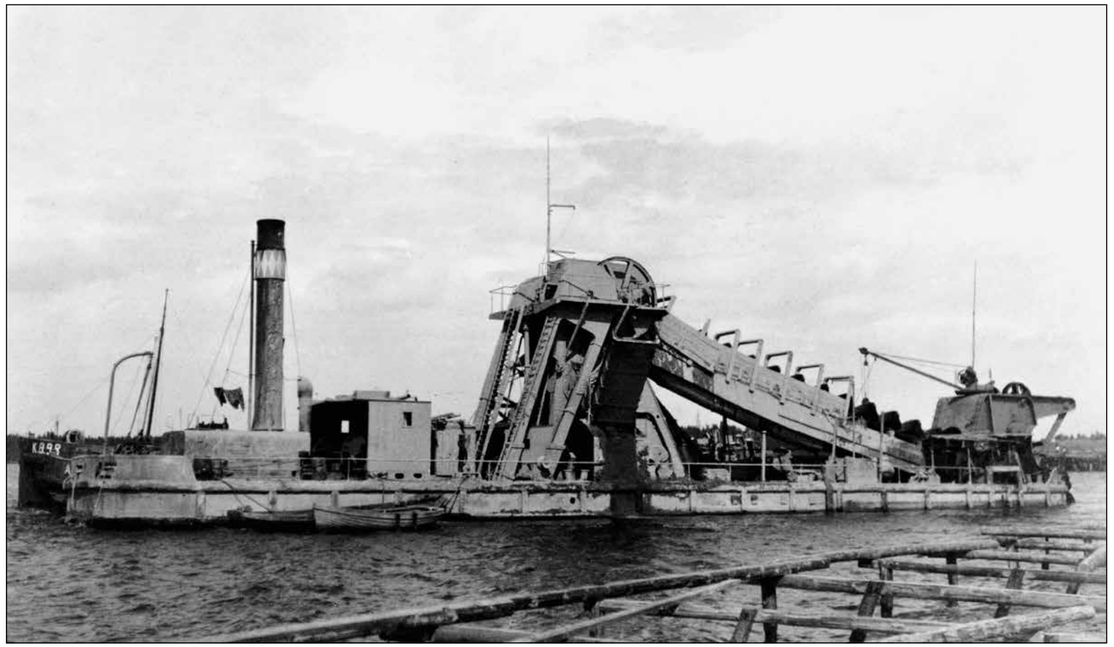
Aallonmurtajan tekijät alkukevään hyisessä vedessä.

ollessa, noin 300 henkeä, kaupungin ja valtion työväkeä lukuun ottamatta. Tällä oli tietenkin paikkakunnan aikaisempiin talvisiin työolosuhteisiin verrattuna erittäin suuri merkitys. Lisäksi tämä, kerrannaisvaikutuksensa kautta, antoi työtä ja hyvinvointia. suuremmallekin ihmisjoukolle.

Koko tämän vauhdikkaan rakentamisen aikana ei muita pahoja työtapaturmia sattunut kuin, että kaksi sukeltajaa menehtyi Ryövälinniemen aallonmurtajan teossa.

Otteita kirjoituksesta joka on aikaisemmin julkaistu ***Johannekselainen -lehdessä****.*

Satama-allasta ruopataan konevoimin.



Sataman laajennus numeroina

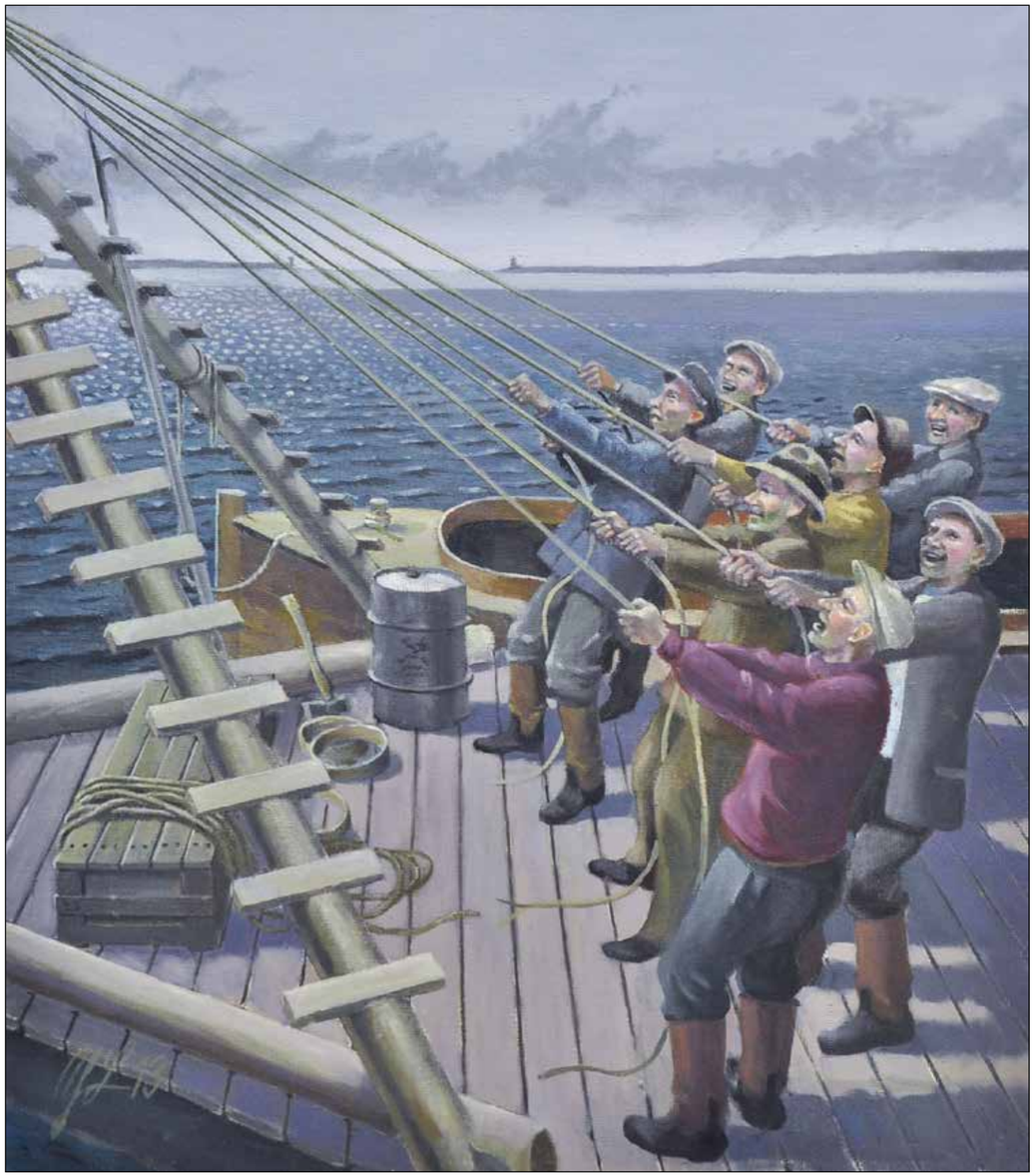
Erkki Riimala:

Uuraassa hankittiin vaihtokaupalla valtiolta 12.000 m² rantamaata, jonne tasattiin kahdeksan erillistä varastoaluetta ja jokainen niistä sai oman sivuraiteensa. Tapolanlahdelle, väylän länsipuolelle ruopattiin 25 jalan syvyinen ja 17,5 hehtaarin laajuinen satama-allas rediksi, ja sinne juntattiin 13 kpl 36 paalun diktaalia merilaivojen kiinnittämistä varten lastauksen ajaksi. Väylän itäpuolelle ruopattiin 21 jalan ja peräti 122 hehtaarin allas, jonne sijoitettiin 15 kpl 31 paalun diktaalia. Väylä ruopattiin 7,3 m syväyksen vaatineille aluksille. Uuraasta Viipurin satamaan pääsivät enintään 6,1 m syvässä uivat laivat.

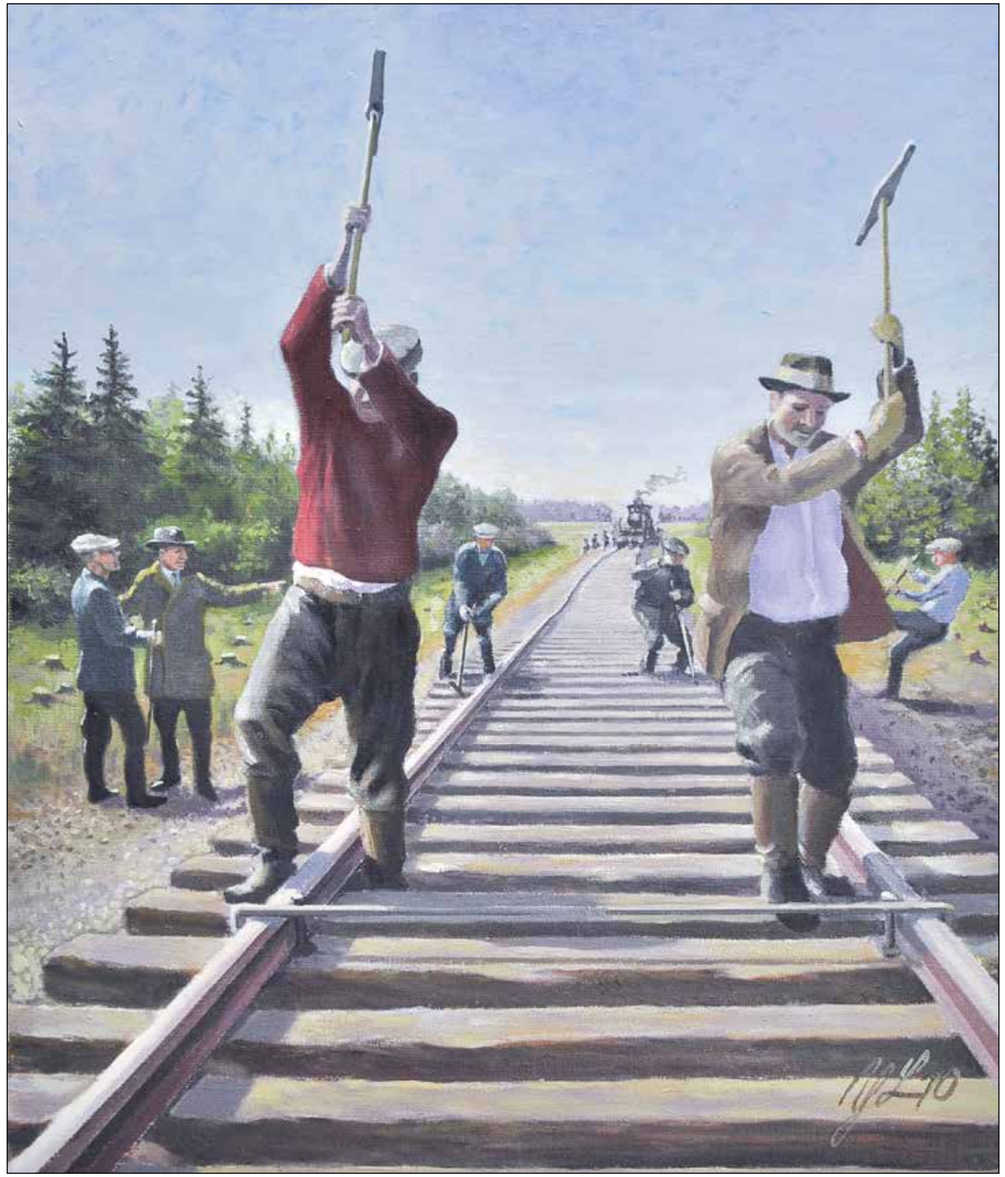
Uusien laitureiden tueksi juntattiin paaluja, joiden yhteismitaksi kertyi 33 kilometriä. Parruja tarvittiin 10 kilometrin verran, kolmen tuuman lankkuja runsaat 65 km. Todellinen suursatama oli syntymässä. Kaiken kaikkiaan lähes 800 000 kuutiometrin maansiirto oli osa modernin syväsataman rakentamista. Tuhat paalua juntattiin satama-altaiden kiinnityspaikkoihin, ”tiktaaleihin”, 860 paalua aallonmurtajaan Tapolanlahden suulla. Suuret luvut kertoivat työn mittavuudesta.

Tapolanlahden rantaan paalutettiin ja rakennettiin 1050 metriä pitkä laituri. Mouritzenin hiekkaimurialus –”santsuukari” – imi meren pohjasta hiekkaa laituri-seinämien maanpuoleiseksi täytteeksi ja samalla tuli laiturinvierustakin ruopatuksi. Maata siirrettiin kaikkiaan 800.000 m². Tapolanlahden suun aallonmurtajasta tuli komea rakennelma. Se työntyi Kirkkoniemen puolelta mereen 265 m ja vastakkaiselta Ryövälinniemeltä 165 m. Laivaväylä kulki 80 m leveästä aukosta. Töiden lopputarkastus pidettiin joulukuussa 1930.

Laivojen kiinnityspaalujen - diktaalien - tekoa.



Hei juu ja junttalipoo… Junttamiehet laiturin paalutuksessa.



Topparoikka täydessä työn touhussa. Rataa syntyy.

Juna tulee saareen

Pentti Salmelin:

1920-luku oli Uuraan saariston ja sataman voimallista kehittämisen ja rakentamisen aikaa. Viipurin kaupunki jatkoi tehokkaasti sataman ruoppausta. Tapolanlahden rannoilla tehtiin rakennustöitä kolmessa vuorossa 24 hehtaarin alueella. 240 000 maakuutiometrin siirtäminen ei ollut pieni urakka. Kuormien osoite oli toki tiedossa. Laiturialueiden täyttämisen lisäksi tarvittiin valtavia hiekkamääriä rautatien rakennustyömaalle, ennen kaikkea Hannukkalan salmen yli tarvittavan sillan pengerrykseen.

Rautatien rakentaminen Uuraaseen oli suuri rinnakkaishanke. Viipurin Revonhännän laituri pyrki ruuhkautumaan pahoin, kun puutavaraa siirrettiin rautatievaunuista proomuihin Uuraaseen kuljettamista varten. Kahdenkertainen prosessi oli hidas ja pysähtyi talvikaudeksi kokonaan. Kaupunki olikin jo 1920-luvun alussa alkanut selvittää mahdollisuuksia rautatien saamisesta Uuraan satamaan. Tutkittavana oli kaksi vaihtoehtoa: läntinen Tienhaaran asemalta Suonionsaareen ja sieltä mahdollisesti Esisaareen, itäinen Hannukkalansalmen ja –saaren yli Uuraaseen. Itäinen vaihtoehto voitti Viipurin – Koiviston radan rakentamisen myötä. Valtioneuvoston päätös Uuraan radasta tehtiin monien mutkien jälkeen 29.1.1925. Radan rakentaminen oli valtion asia, satamaraiteet lastauspakoille kustantaisivat kaupunki ja palvelujen tarvitsijat, kaupunki vastaisi tarvittavista maanlunastuksista.

Työt alkoivat helmikuun alkupuolella 1925. Kaislahdesta tuli 13 kilometrin mittaisen saaristoradan lähtöasema. Tämän ratkaisun myötä poistui aikaisempi suunnitelma tuoda Uuraan rata Koiviston radan suuntaisena Hannukkalan salmelle jo Sommeen asemalta. Tahti oli ripeä. Kiskotus mantereen puolella Niemelään oli valmiina kesäkuun puolivälissä. Uuraan suunnassa työt edistyivät hitaammin. Tämän vuoksi painopiste siirrettiinkin saarelle. Konelapio ”Hullu Jussi”, veturi, työvaunut, kiskot ja ratapölkyt rahdattiin vesitse Uuraaseen, ja valmista alkoi syntyä. Ylitettävänä oli edelleen kaksi salmea. Kapean ja matalan Monolan salmen silta valmistui elokuun lopussa 1925. Suuren Hannukkalan salmen pengerrys saatiin kuntoon joulun tuntumassa. Siihen oli tarvittu yli 120 000 kuutiota täytemaata. 24-metrisen kulkuaukon piti riittää reittilaivojenkin kulkuun.

”Hullujussi” siirtelee maita ratatyömaalla. Juna saapuu pian saareen.

Juhlajuna on saapunut Uuraaseen, mukana matkasivat muun muassa kulkulaitosministeri Niukkanen, kauppaministeri Reinikka ja Rautatiehallituksen pääjohtaja Castrén.

Saarelaiset näkivät ensimmäisen junan kulkevan uutta rataa vuoden vaihteessa. Tosin siinä ajeltiin vain työmaiden tarpeiden mukaan. Kaislahden asema oli jo lähes valmiina, Uuraan asemaa rakennettiin. Liikenne väliaikaista siltaa pitkin Kaislahdesta Uuraaseen oli nyt mahdollista.

Vuoden 1926 puolella raide nostettiin täyteen korkeuteen ja oikaistiin lopulliseen linjaansa. Uuraan asema veturitalleineen ja muine tarpeellisine rakennuksineen valmistui. Heinäkuun 16. päivänä 1926 Uuraan rata voitiin avata väliaikaiselle tavaraliikenteelle. Toistaiseksi matkaa teki vain yksi tavarajuna, joka lähti Viipurista aamuvarhaisella ja palasi illalla.

Lokakuun 16.päivänä 1926 rata liitettiin virallisesti maan rautatieverkkoon. Viipurista matkasi juhlajunalla toistasataa arvovierasta.

Tavaraliikenne voi nyt alkaa täydellä tehollaan. Henkilöliikenteen aikataulu kertoi, että siitä lähtien Uuraasta voi aluksi matkata junalla Viipuriin ja Viipurista Uuraaseen kolmesti vuorokaudessa. Myös kirkkomatkat Johannekseen helpottuivat ratkaisevasti. Rautatie oli rakennettu tavaraliikenteen ehdoin, mikä näkyi myös liikennetilastoissa. Lähteneen tavaraliikenteen osalta Uuras pysyi koko suomalaisen kautensa talvisotaan asti kärkikymmenikössä. Puutavaran vientisatamana se oli pohjoismaiden kärkipaikalla. VR:n matkustajaliikennetilastoissa Uuras sijoittui vaatimattomasti.

Laivoissa oli totuttu matkustamaan, mutta eivät junatkaan toki tyhjinä kulkeneet. Junavuorot Viipuriin lisääntyivät vuosien mittaan. Niihin nousijoita riitti myös Monolan ja Niemelän välipysäkeillä sen jälkeen kun ’seisakkeilta’ ei enää tarvinnut varautua junan vaihtoon Kaislahden asemalla.

*Kirjoitus aikaisemmin julkaistu **Karjala**-lehdessä.*

Uusi rautatieasema UURAS 1, toinen asema, tai oikastaan päätepysäkki, oli UURAS 2 - matkustajaliikenteen satamassa.

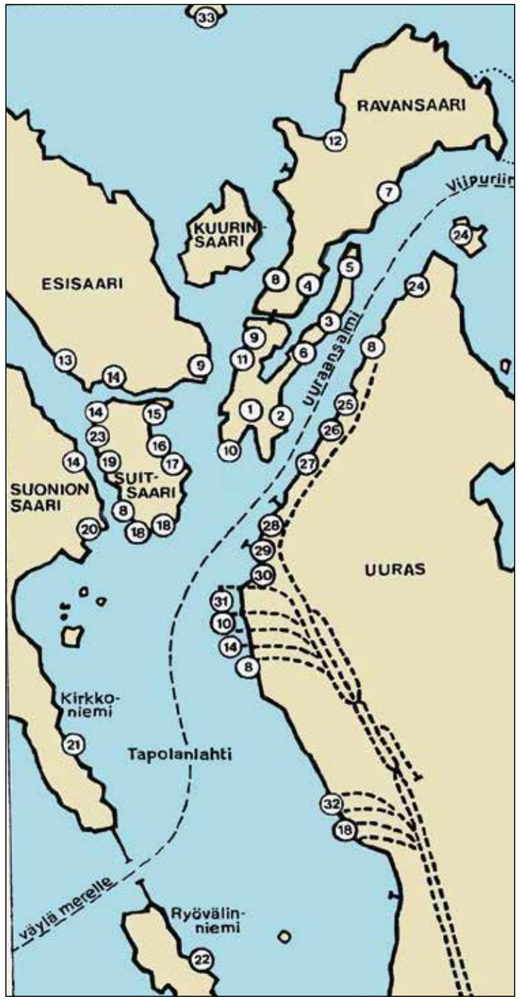
Euroopan suurin puutavaran vientisatama

Pirkko Kanervo:

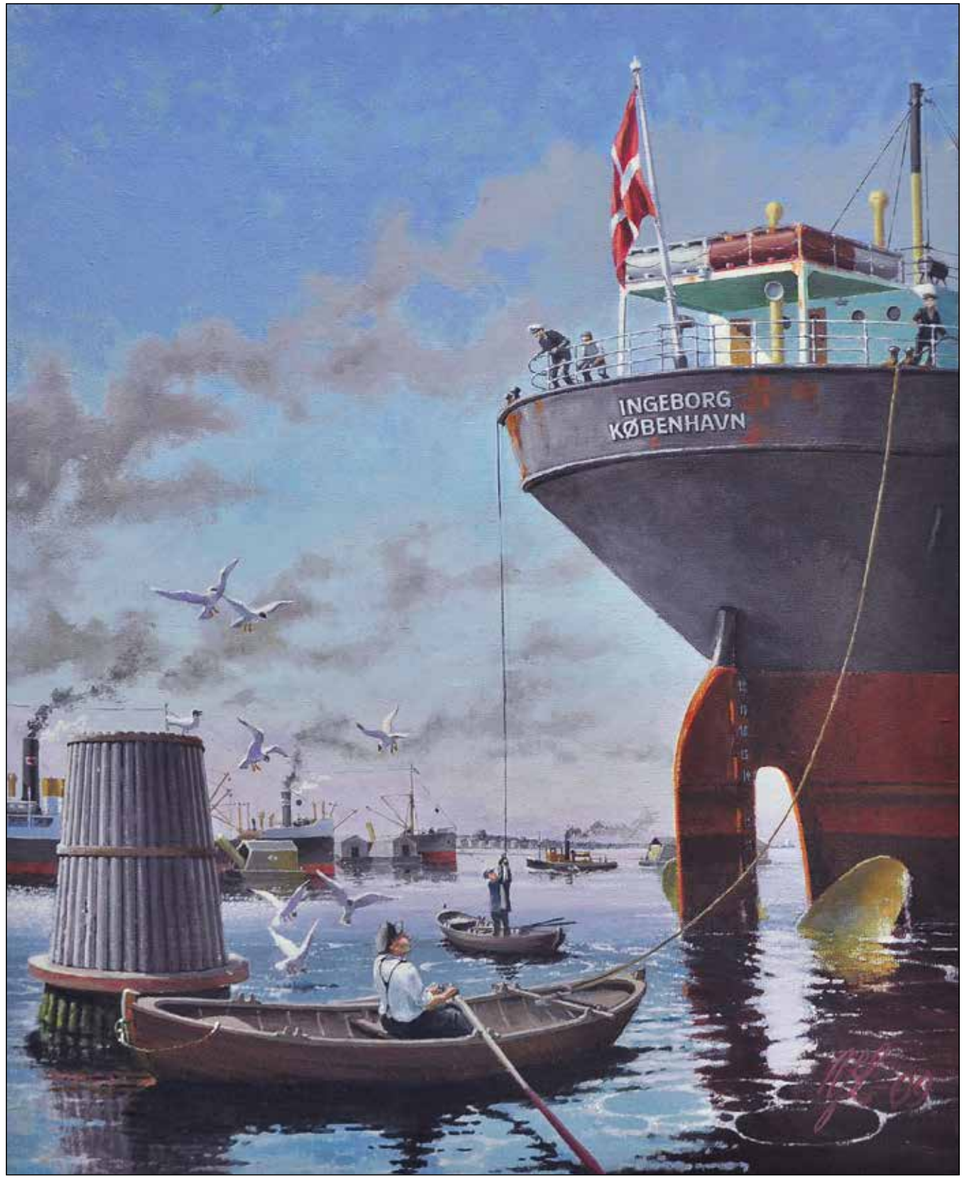
Uuraan suursataman parhaiden laivauskausien vienti kohosi noin 300 000 standarttiin. Kun koko maan vienti oli samaan aikaan noin miljoona standarttia, Uuras vei tästä yksinään miltei kolmanneksen. Sahatavarassa tavallisin mitta oli niin kutsuttu Pietarin standartti, joka kuutiometreinä on 4,672 kuutiometriä. Vuosi 1936 oli huippuvuosi, Uuraassa lastattiin silloin noin 300 00 standarttia, mutta seuraavana vuonna vain 235 000 standarttia. Jonkinasteinen lama puutavaramarkkinoilla oli siis jälleen menossa, sillä vuoden 1938 laivausten määrän arvioitiin jäävän vain jopa 200 000 standarttiin, mikä samalla olisi merkinnyt työttömyyden kasvua. Heinäkuussa 1938 tilanne näytti kuitenkin valoisammalta. Tietoon tuli, että Englanti tarvitsi seuraavaksi talveksi vielä 600 000–700 000 standarttia, joista huomattavan osan se ostaisi Ruotsista ja Suomesta. Näihin aikoihin Uuraasta suunniteltiin myös selluloosan suurvientisatamaa.

Uuraan satamayrityksiä

Toisen maailmansodan edellä Uuras oli Euroopan suurin puutavaran vientisatama - joissakin lähteissä Uuras nimetään jopa maailman surimmaksi puutavarasatamaksi. Kaikilla suurilla suomalaisilla puutavarayhtiöillä oli varastot Uuraassa.



1. F. Sesemann (myöhemmin rakennusaluetta)
2. Hackman & Co (vanhat kuurit: Pouninkuuri, Närekuuri, Pitkäkuuri, Suolapuoti ja Lautakuuri
3. J.G. Heyno, Keldan & Heyno. Paul Wahl & Co, A. Ahlström Oy
4. J.G. Heyno, Keldan & Heyno, Suomalainen Puuliike Oy, Uuraan Puunvienti Oy
5. Hackman & Co, Paul Wahl & Co, A. Ahlström Oy
6. Hackman & Co (uudet numerokuurit)
7. Paul Wahl & Co, A. Ahlström Oy
8. Suomalainen Puuliike Oy, Uuraan Puunvienti Oy
9. Läskelä Bruks Ab, Aunuksen Puuliike Oy (Enso-Gutzeit Oy)
10. Ab Tornator (Enso-Gutzeit Oy)
11. (Esisaari- ja Hackman –yhtiöiden proomuvarvit)
12. (A. Virolaisen telakka ja konepaja, Ahlström-yhtiön proomuvarvi)
13. Sorvalin Saha Oy, Kojonen & K:ni Oy, Sulka Oy
14. Esisaari Oy
15. Uuraan Ulosvienti Oy
16. Kärkkäinen & Putkonen, Kojonen & K:ni Oy, Sulka Oy
17. Mikkelin Puutavara Oy, Kojonen & K:ni Oy, Sulka Oy
18. Kojonen & K;ni Oy, Sulka Oy (Kojosella oli pirssi myös Suonionsaaren pohjoisrannalla)
19. Suomalainen Puuliike Oy, Esisaari Oy
20. Uuraan Ulosvienti Oy, Uuraan Puunvienti Oy (telakka)
21. T:mi Norrman, A. Ahlström Oy (myöh. Rakennusaluetta)
22. Oy Gust. Cederberg & Co, Kaukas Oy
23. Trångsunds Stevedoring Co Ab
24. Ab Stevedore Federation, Ernst Sohn, Uuraan Laivaus Oy
25. Uuraan Ulosvienti Oy (pirssi myös Vasikkasaaressa) A. Ahlström Oy
26. Uuraan Puunvienti Oy, Oy Veitsiluoto
27. Viipurin Saha Osakeyhtiö, Oy Veitsiluoto
28. (Starckjohann Oy:n hiilivarasto)
29. (Outokumpu Oy:n kuparirikasteen, myöh. Oy Vuoksenniskan rautamalmin lastauselevaattori)
30. Uuraan Ulosvienti Oy, Ab Tornator (Enso-Gutzeit Oy)
31. Karjalan Puu oy, Aunuksen Puuliike Oy (Enso-Gutzeit Oy)
32. Uuraan Puunvienti Oy
33. Andreas Wager & Söner



Bootsmannit kiinnittämässä laivaa diktaaliin.

Laiva on lastattu - mutta miten se tehtiin

Erkki Riimala:

Uuraan redille saapuneen rahtilaivan avustus ja huoltotehtävissä sekä sen lastauksessa työskenteli melkoinen joukko eri ammattikuntien edustajia. Monimuotoinen prosessi alkoi aluksen luotsauksesta. Ravansaaressa sijaitsi luotsienvahtitupa ja tähystystorni, jotka viimeisinä rauhan vuosina korvattiin kaksikerroksisella luotsirakennuksella. Työvuorossa olevista luotseista yksi hoiti tähystystä merelle päin, ja kun etäältä Kirkkoniemen salmea lähestyvät rahtilaiva kutsui luotsia, lähdettiin veneellä alusta vastaan. Purjealus viestitti kutsun signaalilipulla, höyry tai moottorilaiva huudatti visselillään yhden pitkän ja yhden lyhyen äänimerkin. saapuva laiva hiljensi luotsiveneen lähestyessä vauhtiaan, sieltä laskettiin köysitikkaat, joita myöten luotsi nousi kannelle ja siihen saakka luotsausta hoitanut Pitkäpaaden kollega vapautui tehtävistään. Tämä siirtyi vuorostaan luotsiveneeseen ja palasi sen mukana Ravansaareen odottelemaan merelle lähtevää luotsintarvitsijaa.

Mikäli rahtilaiva ei jatkanut matkaansa Viipurin satamaan vaan jäi Uuraaseen, niin lähestyttäessä ankkuripaikkaa kutsuttiin nyt satamaluotsia antamalla uusi signaalimerkki tai töräytettiin visselillä yksi pitkä ja kaksi lyhyttä huutoa. Tämä saapui paikalle lastauksesta vastaavan yhtiön tai huolitsijan hinaajalla. mukanaan kaksi boatmannia veneineen. Rahtilaivasta laskettu paksu touvi kiinnitettiin hinaajan koukkuun ja kömpelöä merialusta alettiin kääntää ja kiskoa satamaluotsin osoittamaan paikkaan, johon se sitten ankkuroitaisiin ja töijättäsiin eli kiinnitettäisiin. Redillä oli rivi pohjaan juntattuja kiinnityspaaluja eli diktaaleja, joista vapaana olleeseen laiva sijoitettaisiin. Työ vaati suurta tarkkuutta ja hyvää mittasuhteiden arviosilmää, sillä liikuteltava massa oli useinkin mahtava ja muiden ankkurissa olevien aluksien vuoksi tilaa saattoi olla niukanlaisesti. Rahtialusta siirrettiin hitaasti perä edellä diktaalia kohti ja kun paaluun oli matkaa 20-30 metriä, annettiin määräys pudottaa keula-ankkurit. Ne laskettiin eri aikaan ja siten, että keula ei päässyt kääntyilemään sivusuunnassa.

Tällä välin boatmannit olivat soudelleet rahtilaivan perä-peilin alle ja heille laskettiin kaksi eripaksuista vaijeria, joiden päässä oli erikokoiset koukut. Toinen boatman otti pienemmästä koukusta kiinni ja laivasta löysättiin ohuempaa vaijeria sen verran, jotta toinen mies sai soudettua veneen diktaalin ympäri, jonka jälkeen koukut lyötiin kiinni toisiinsa. Nyt voitiin rahtilaivan vinssikoneella haalata ohut vaijeri sisään ja koukut vetivät vahvan vaijerin diktaalin ympäri. Vaijereita viriteltiin ahteriin kaksin kappalein, molem-min puolin perää, jotta alus pysyi tukevasti paikallaan kovassakin tuulessa.

Tämän jälkeen saivat tulla tulli, laivanselvittäjät, ahtausliikkeen moottoriveneet ja hinaajat sahatavaralotjineen.

Soimien lastausta

Puutavara tuli Uuraaseen suunnilleen 1920-luvulle saakka justeeraamattomana, jolloin se oli ennen laivausta leikattava eli suoritettava ”mitankääntö”. Sahatavara sovitettiin Englannin tai Ranskan mittoihin: Englannin jalka oli 12 tuumaa. Ranskan mitassa jalkaan mahtui 13 tuumaa. Katkaistu tavara leimattiin: englantilainen punaverillä ja ranskalainen mustalla. Jos joskus käytettiin sinistä, niin kysymyksessä oli sekundalaatu. Mitankääntöön eli ”risapäiden” katkaisuun tarvittiin kaksi miestä sekä sirkkeliä, sillä lankkujen molemmat päät oli tasattava. kun ensimmäinen katkaisu oli tehty, työnnettiin valmis lankunpää hammastetun mittapuun sopivaan loveen ja katkaistiin toinen pää. Sahatut ja mitatut lankun siirrettiin ”sahaajapinkkaan”, josta ne kannettiin soimaan tai lotjaan. ”Heiluvaksi” kutsuttiin kattosoimaa, johon oli asennettu sirkkelipöydät ja joka voitiin siirtää työmaalta toiselle. Lankunpätkät eli mulikat kelpasivat polttopuiksi tai rakennustarpeiksi, ja monta mulikkataloa nousikin aikojen kuluessa Uuraan saaristoon. Myöhemmin sahat alkoivat toimittaa laivauskelpoiseksi justeerattua tavaraa.

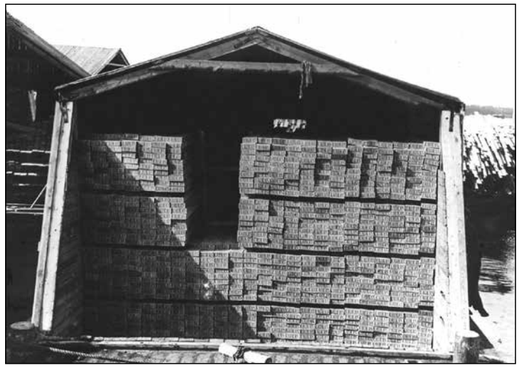
Puutavaran käsittely lautatarhoissa

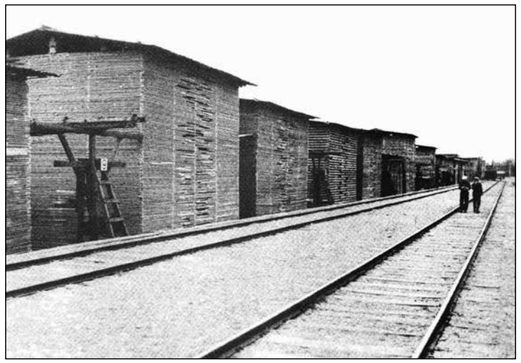
Lautatarhassa eli pirssissä sahatavara varastoitiin joko ulkotaapeleihin tai taapeloitiin sisälle suuleihin. Taapeleiden väleissä risteilivät rullavaunujen raiteet. Lastauksen ensi vaiheena vedettiin sahatavaraa taapeleista rullavaunuihin, joita työnnettiin laitureille soimien vierelle. Hinattavista puutavaran kuljetusaluksista soimia käytettiin lähinnä satamaalueilla. Ne olivat tapapäisiä, laatikon maalisia ja tukevista hirsistä rakennettuja aluksia, joiden reunoja kiersi kapea kantäkki ja joissa ei ollut peräsintä. Harjakattoisen talon tavoin katettua soimaa kutsuttiin kattoniekaksi. Sellaiseen mahtui täyteen lastattuna 25 std sahatavaraa. Lotjiksi kutsuttiin laivanmallisia, puurunkoisia, 20-30 metrisiä hinattavia aluksia, joissa peräsinpiena ohjailua varten. Avonaisen ruuman reunoja kiersi kantäkki, lyhyellä keulapakalla oli ankkuripeli ja ahterikannella usein pieni koppero lotjamiehille. Lotjia käytettiin sahatavaran pitkän matkan siirtoihin, jolloin niitä satoi olla hinaajan perässä melkoinenkin letka. Silloin seisoi jokaisen lotjan pömpelin katolla mies peräsinpienassa kiinni ja mutkapaikoissa lotjajono kiemurteli mallikkaasti hinaajansa nöyrästi seuraillen. Proomuik-

si kutsuttiin alle 20-metrisiä, laivanmallisia puualuksia, joita käytettiin mm. ”eväskontteina” eli halkolämmitteisten hinaajien mukanaan kuljettamine polttopuuvarastoina. Muunkin mallisia aluksia käytettiin lastaustöissä, edellä luetellut muodostivat kuitenkin valtaryhmän. Myöhemmin rakennettiin myös rautaisia lotjia ja proomuja.

Pirssissä lastaajat jaettiin neljän miehen sakkeihin, joissa kaksi antoi rullavaunusta puutavaraa kahdelle soimassa työskentelevälle, jotka puolestaan latoivat siellä lautoja 16-20 kappaleen pinkoiksi ja niitä vierekkäin niin, että muodostui tasainen laaki. Tavallisesti yhtä soimaa lastasi kaksi sakkia. Lankkujen etupäät tasattiin tarkasti, jotta takapäässä mittamies sai ”huudettua” pinkan pituuden ylösottajalle. Mittakepit oli maalattu Englannin tai Ranskan värien mukaisiksi. Kuutta jalkaa lyhyempiä lankkuja ei hyväksytty. Mittamiehen huudot kirjasi laiturilla työskennellyt ylösottaja, tavallisesti naishenkilö. Hänen listansa mukaan laadittiin soiman lastiseteli, johon merkittiin rahtilaivan nimi, konossementin (rahtilaivan ja lastinostajan välinen kuljetussopimus) numero, soiman numero, siihen lastatun puutavaran laji ja laatu sekä määrä juoksumetreinä, kappalelukuina ja standartteina (sahatavarassa tavallisin nk. Pietarin standartti = 4,672 m^3). Meklari tai yhtiön edustaja tarkastivat sitten aikanaan lastisetelin lastauksesta vastaavan laivan perämiehen kanssa. Ylösottajan työ vaati nopeutta ja tarkkuutta, ja huolimattomuus aiheutti sekaannusta tai taloudellisia menetyksiä.

Soiman miehet täyttivät kumpikin oma puolensa aluksesta, siten, että keskelle jäi soiman pituinen kapea käytävä eli rommakko, joka helpotti lastin purkua merilaivan kyljellä. Aina kun pinkkarivit eli laakit täyttyivät, asetettiin niiden päälle poikittaispiirot, joiden päälle alkoi uuden laakin teko. Lastauksen edetessä rommakkokin kasvoi korkeutta, tuota välikköä kutsuttiin myös piiroksi tai sillaksi. Nuoret tytöt ja pojat tekivät kesätöitä soimien ”temppelipiruina”. He läiskivät lastauksen edistyessä yhtiön leiman (stempel) jokaisen lankun päähän, siellä soiman tasapäisessä päässä. Lankun kantajien varusteisiin kuului jouhilla pehmustettu, hevosenkengän muotoinen ja nahasta valmistettu olkatyyny - pältsä, jalkineina varrettomat huopatossujen terät eli töppöset. Olkakantona lastattiin vielä 1930-luvun lopulla mm.





kanavalotjia. Lastaajat käyttivät sahatavarasta omia termejään: mäntyä tai honkaa sanottiin petäjäksi, näre tarkoitti kuusta tai yleensä keppitavaraa, kimpi oli koivua, ja tulitikkupöllit haapaa. Suurin osa edellä mainituista lajikkeista edusti ”lyhyttavaraa”, pitkäntavaran pääluokan muodostivat laudat, soirot, lankut, paksuutensa mukaan ryhmitellyt sekä vielä ”egyptinparrut” ja propsit - paperipöllit.

Ylösottajat eli ”ulkoilmakonttoristit” työasuissaa ennen ”housulakkoa” josta kerrotaan myöhemmin.

Soimasta merilaivan ruumaan

Kun soima tuli täyteen, liitti hinaajan sen useamman soiman letkaan, jonka sitten kiskoi redille ankkuroidun rahtialuksen kyljelle. Kiireisinä aikoina vietiin lastaajille soima kerrallaankin, heti kun se oli saatu kuormatuksi.

Redillä lastauksen suorittivat sakit täkkipomojen johdolla. Rahtilaivan vinssien lukumäärän mukaan tiedettiin, montako sakkia lastaukseen tarvitaan. Yhden vinssin sakkiin kuului 1 täkkimies, 2 taakantekijää soimassa, 78 ruumamiestä rahtialuksessa ja tarvittaessa myös oma vinssimies, jos alus ei voinut asettaa siihen omaa miestään. näin ollen normaalikokoisen neljän vinssin rahtialukseen tarvittiin yleensä neljä sakkia eli 40-48 miestä. Vinssien määrän lisäksi lastiruuman koko saattoi joko vähentää tai lisätä tarvittavan sakin mieslukua.

Aikaisemmin lastaajien pestauksessa riitti, että täkkipomo kirjasi työhön lähtijät ja sen jälkeen lähdettiin laivaan. Ahtausliikkeiden tulon myötä siirryttiin numeromieskäytäntöön, eli vakinaiset työntekijät saivat oman numeronsa ja vastaava numero oli stanssattu lisäksi pieneen, pyöreään metalliprikkaan. Prikat sijoitettiin metalliputkeen ja tarvittava sakki ”huudettiin” vetämällä esille putken alapäästä prikka kerrallaan ja vastaavan

numeroinen lastaaja sai tällä tavoin töitä. Väärinkäytösten estämiseksi numeromiehille oli annettu vielä nimellä ja valokuvalla varustettu työkortti. Menetelmään oltiin tyytyväisiä, vältettiinhän sillä suosimista ja syrjimistä. Työkohteen valmistuttua pistettiin prikka takaisin putkeen odottamaan vuoroaan.

Aikoinaan työsakit kuljetettiin laivoihin suurilla soutuveneillä, myöhemmin yhtiöiden hinaajilla ja lopulta ahtausliikkeiden suurilla moottorialuksilla.

Perillä ruumamiehet laskeutuivat aluksen uumeniin, täkkimiehet ja taakantekijät töijäsivät laivan kyljelle eli puortille tuoden soiman oikean lastiluukun kohdalle. Oli huomioitava myös vinssin puomi, jotta se ylettyi riittävästi soiman päälle. Täkkimies vaihtoi puomivaijerin päähän mukana tuodun nostokoukun, joka oli laivan omaa koukkua kevyempi sekä selvitti nostovaijerit proppuineen.

Eri tavaralajeista muodostettiin tosistaan poikkeavia taakkoja, joita soiman miehet eli taakantekijät kutsuivat mm. ruuhka-, latoma- tai huukatuiksi taakoiksi.

Huukkaus aloitettiin kankeamalla laakista rautakangella muutama pinkka irti toisistaan ja syntyneisiin parin tuuman rakoihin tungettiin pystyyn laudankappaleet pitämään niitä erillään. Pinkan päähän kiinnitettiin nostovaijeri ja kohotettiin kuormaa parikymmentä senttiä, jotta sen keskivaiheille saatiin ujutettua ”taakkamulikka” eli nostoalusta, jolle pinkka laskettiin. Nyt voitiin nostovaijerit siirtää ja kiinnittää taakkamulikkaan, pinkan tasapään ympärille vielä ”turpanaru” estämään kuorman purkautumista tai lautojen katkeilua ja taakka oli valmis nostettavaksi rahtilaivaan. Latomataakka tehtiin pinoamalla taakkamulikalle tietty määrä ”tierejä”, joilla tarkoitettiin pinkkaa vähäisempiä lautaeriä. Kuuden tierin taakassa oli esim. viiden laudan pinoja eli tierejä mainittu määrä vierekkäin. Seuraava kerros ladottiin edelliseen nähden hieman ristiin, jotta kuormasta saatiin tukeva.

Korkeuden kasvaessa tierejä vähennettiin niin, että taakka näytti kapenevan yläpäästään, sillä kavennus vähensi nostovaiheessa kuorman törmäilyä aluksen kylkeen. Loppusilaukseksi latomataakkakin sai ympärilleen turpanarun. Ruuhkataakka syntyi yhdeltäkin mieheltä, siinä kaadettiin puutavara pinkasta taakkamulikalle, kietaistiin kiinni ja nostettiin laivaan. Edellä mainituista taakantekotavoista on helppo päätellä, minkä luokan puutavarasta oli kulloinkin kysymys.

Ruumamiehet aloittivat työnsä liikoamalla eli tasaamalla lastitilan. Laivojen rakenteesta johtuen keulan ja perän rungonmuodot poikkeavat keskilaivan tasakylkisestä osasta. Liikoaminen alkoi tilojen mittauksella, jonka jälkeen asetettiin tarkat poikittaispuut eli petskat, jotka mahdollistivat tasaisen lastauksen. laudat ladottiin niiden päälle siten, että ne suomumaisesti ulottuivat aluksen laipioihin ja laitoihin. Seuraavaksi aloitettiin letin veto eli pinkkojen lastaus kerros kerrokselta. Leti aloitettiin aina ulkokyljiltä keskilaivaan päin. Mustapääksi

Lastaussakki asetelmana kuvausta varten.

kutsuttiin laipioita, josta letin teko alkoi ja päättyi lenkapäähän eli vastakkaiseen laipioon. Siellä lenkamies valitsi jalanmitan tarkkuudella sopivia lautoja tai lankkuja, jotta saatiin ”päät tasaisesti kiinni”.

Tärkeä vaihe oli lastin ramaus eli ramikanttien teko. Ramikantiksi kutsuttiin kantilleen käännettyä lautakerrosta, joka levitettiin aina letipinkkojen välikerrokseksi. Niiden tarkoituksena oli tukea ja pitää lastia paikoillaan. Kun ramikantti saatiin pinotuksi, suoritettiin ramaus, jossa rautakangella väännettiin lautojen väliin rakoja ja niihin lyötiin ramikurikalla lankunpätkiä kiiloiksi. Kun sitten saatiin lastatuksi niin paljon, että oltiin miehen mitan päässä laivankannesta, jatkui työ pinkanvetona, kunnes ruuma oli täynnä.

Ruumaluukkujen tasalla työskentelyä kutsuttiin pohjannostoksi. Kun ruuma oli saatu täyteen, asetettiin aukkoon selstukit sekä suojaluukut ja niiden yli vedettiin sääsuojaksi pressut. Tämän jälkeen ryhdyttiin täkkilastin vetoon, eli puutavaraa lastattiin kannelle samassa järjestyksessä kuin ruumassakin. Reelinkeihin kiinnitettiin tietyin välimatkoin stötsiä, pystytolppia, tukemaan lastia sivuiltaan. Korkeaa kansilastia otettaessa surrattiin lasti aina välillä, eli kiristettiin kuorman päälle tolpasta toiseen tukivaijerit ja lastausta jatkettiin vaijereiden päälle. Kun kansilasti saatiin otettua, usein se ulottui komentosillan reunaan, suoritettiin lastin tiukka loppusurraus.

Erikoinen työntasaustapa oli härkätunti. Alusten keularuumat olivat ahteriruumia suuremmat, joten ahterisakit tulivat keulaan töihin keulasakin pitäessä ruokatuntiaan. Keulasakin palattua työhönsä alkoi ahterilaisten ruokatunti, jonka päätyttyä he palasivat omille paikoilleen. Näin keulassa saatiin tehdyksi 9 vuorotuntia, ahterin jäädessä kahta tuntia vähemmälle.

Kuka muistaa tai tietää mikä on pältsä?

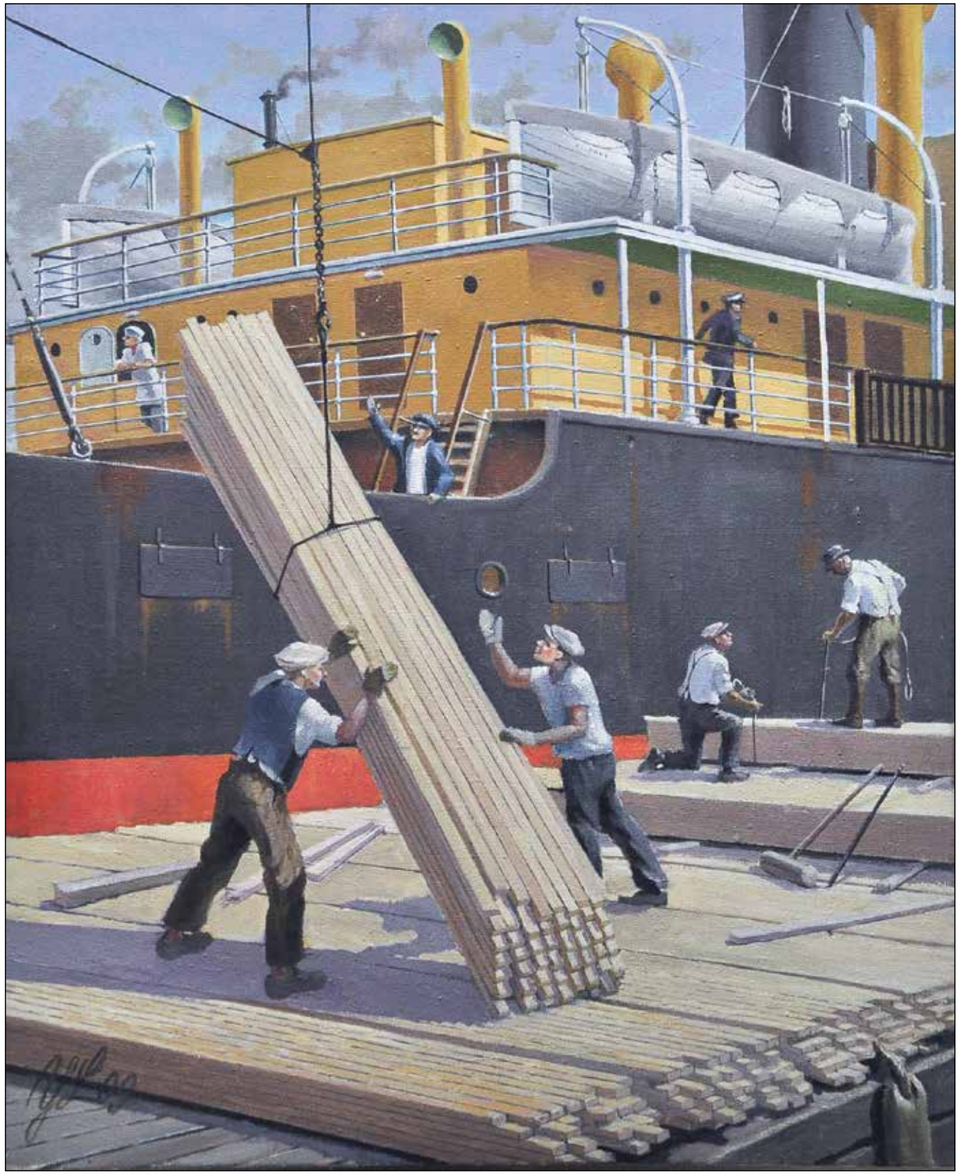
Vilho Huunonen:

Pältsän paikka on museossa, jos sellainen on ymmärretty panna talteen. Pältsää ei enää tarvita. Sen tehtäviä hoitelee nyt kone, trukki tai muu vekotin, mikä kykenee nostamaan tai siirtämään.
Pältsä on ajalta, jolloin ihminen oli kone lautatarhalla. Nahkainen tyyny, siinä pehmike, pältsä olkapäälle, siihen nippu raskaita lankkuja tai lautoja, joista kertyi painoa keskimäärin siinä 70-80 kiloa, juosta kilpaa taapelilta proomuun ja takaisin hakemaan uutta. Tästä kertyi matkaa päivässä 25-30 kilometriä. Kesäkuumalla auringon porottaessa täydeltä terältä sahajauhoisella iholla jatkuvasti virtaava hiki piirteli uomiaan. Päässään lastaajalla oli auringon paahdetta suojaamassa kulmistaan solmittu nenäliina. – Siinä kysyttiin kenen niska kestää. Mutta ennen kuin saatiin ne lankut sieltä korkeista taapeleista, niin sinne oli ensin rakennettava pukkitie. Eikä se sen kummempi ollut kuin lankku pukilta pukille ja siitä sitten vain juoksu käyntiin. Kun pukkienväli oli noin 3-4 metriä, niin oli aivan luonnollista, että siinä raskaan taakan kanssa juostessa lankku taipui askeleen myötä, mutta se vain hyödynsi askeletta ja helpotti jalkojenrasitusta. Näin jälestäpäin ajatellen, viiden, kuudenkin metrin korkeudessa juokseminen kapealla lankulla ja vielä raskas lautataakka niskassa tuntuu melkoiselta sirkustempulta, mutta hyvin harvoin siinä suurempia tapaturmia sattui.

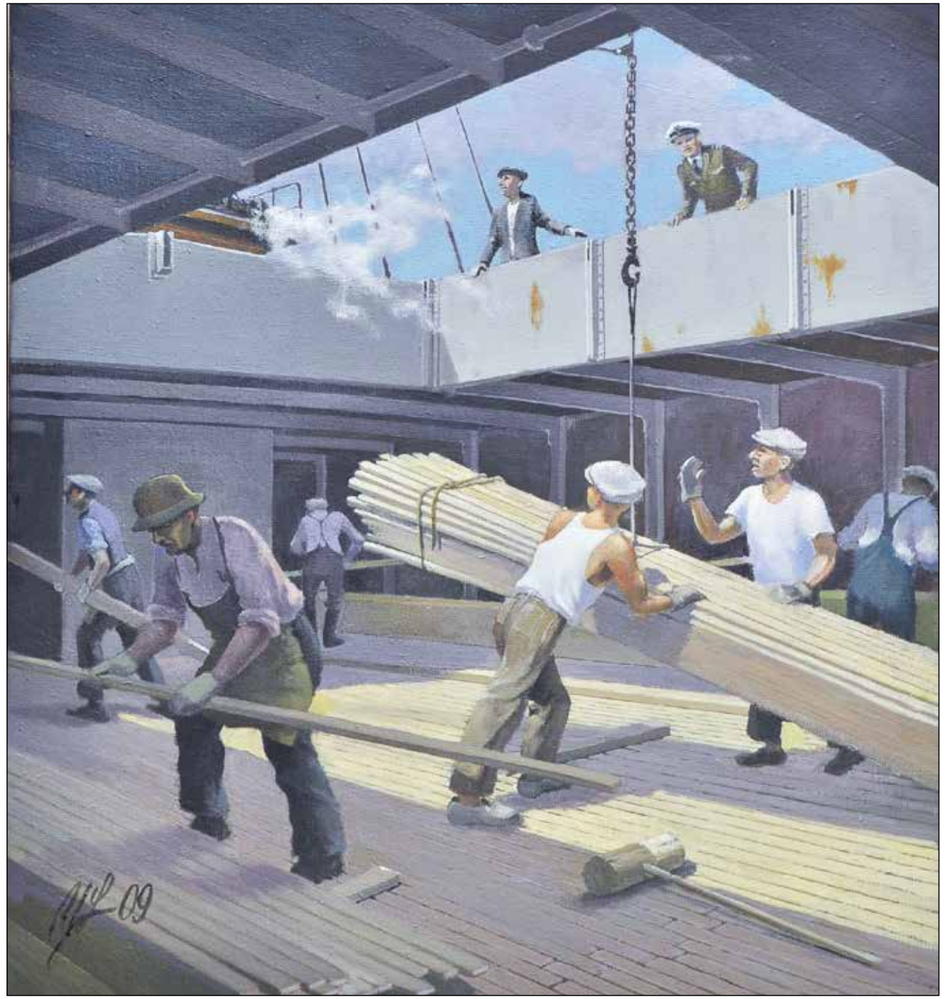
Yksistään kantatyynytyötapaa käytettiin lautatarhoilla vielä siellä 1920-alusssa, jolloin vähitellen alettiin sinne rakennella rullavaunuteitä. Rullavaunujen yleistyessä muuttuivat työ, työtavat, sahatavaran kuljetukset ja lastaus lautatarhoilla huomattavasti helpommaksi sekä vähemmän tapaturma-alttiiksi. Lastaajan ei enää huolinut rakennella vaarallisen korkeita pukkiteitä ja pältsäkin sai vähitellen siirtyä ansaittuun lepoon.
Lautatarhoille alkoi 1920-luvun lopulla ilmestyä jo koneita. Tuli sirkkeliä, kuljetus- ja taaplauskone. Korkeiden taaplauskoneiden ansioista kasvoivat lautatapulit huomattavasti korkeimmiksi kuin käsin taaplatut. Korkeimmillaan saattoi taapeli olla kolmetoista metriäkin. Lastausryhmän kaksi miestä kiipesi sen päälle ja vei laskurännin mukanaan. Ränni pistettiin vinoon laskeutuma rullavaunulle. Rullavaunumiehelle nahkainen förkkeli eteen ja pitkävartiset rukkaset käteen, siinä valmiina ottamaan monikymmenisen kilon taakan rännistä syliinsä. Siinä piti olla silmä tarkkana ja hyppyset kohdallaan. Siitä lankku loksahti vaunuun pinkalle. Lautatarhatyö oli vielä vuosisatamme alkupuolella, kun se kaikki ihmistyövoimalla suoritettiin, todella ankaraa ja raskasta työtä. Vanhat lankunkantajat tunsi siitä, että heillä oli toinen olkapää, siis se olkapää, jolla kannettiin, alempana kuin toinen ja he kävelivät kallellaan ja vähän vinoon. Iän lisääntyessä he olivat melkoisia työrampoja.

Arvo Huunonen ja Topias Mellanen pältsät olalla.

Förkkeli, pältsä ja töppösen terät. Piiros Yrjö Lohko.



Hii-op! Taakka valmiina nostettavaksi avoroomusta ”onkarin” uumeniin.



Lekoo! Taakka laskeutuu laivan ruumaan.

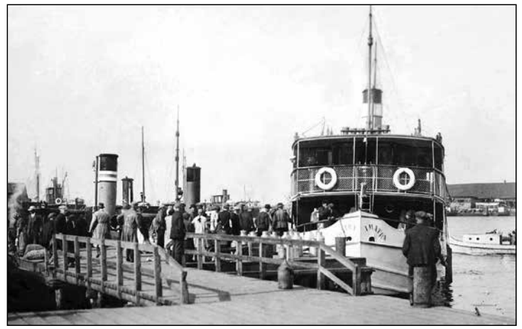
”Ulkoilmakonttoristit” työnjaossa Uuraan torilla.

Käsisahurit ja ”temppelipirut”.

Paattikauppiaat ruokkivat lastaajia.

”Naisenergiaa.”

Laivalaiturin vilkasta liikennettä.

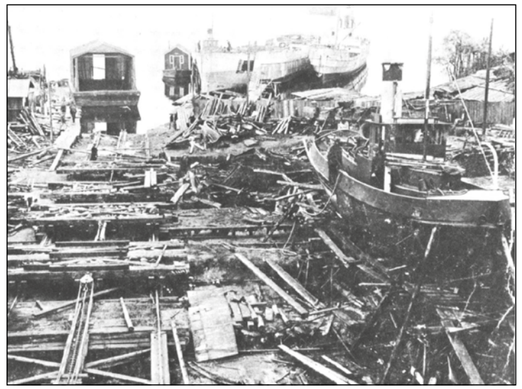


Uuraan katunäkymä.

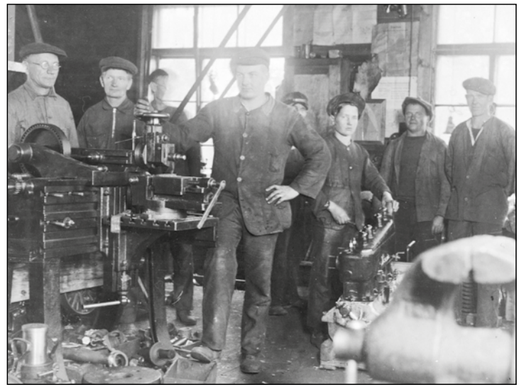
Uuraan saaren rantaa.

Ravansaaren päälaituri, satamakonttori ja luotsiasema.

Virolaisen ”varvi” – telakka Ravansaarella.

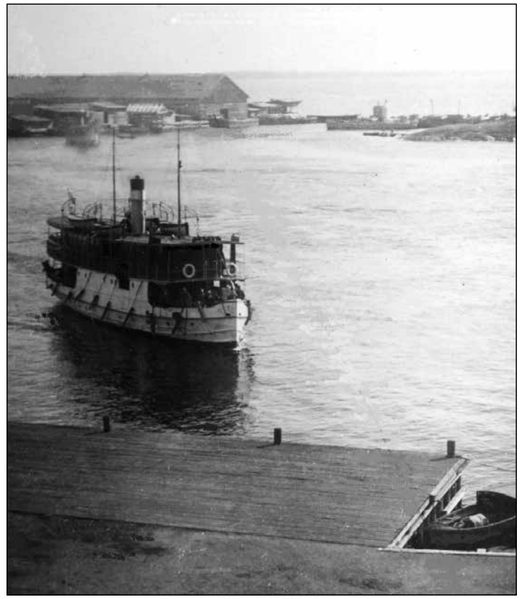


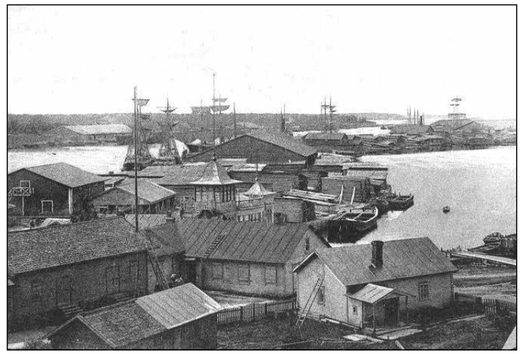
Virolaisen konepaja sisänäkymänä.

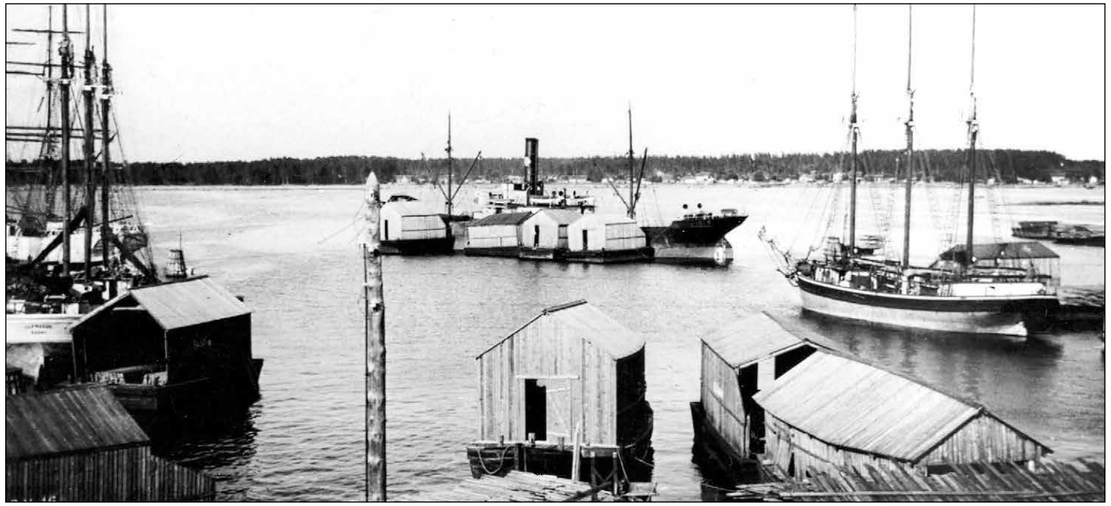


Uuraan salmi yhdisti ja erotti

Tämä salmi, eräs Suomen merellinen portti oli vesiväylä, joka yhdisti Viipurin seudun muuhun maailmaan. Sama salmi myös erotti kaksi saarta toisistaan: Ravansaaren ja Uuraan saaren - se ero tuntuu vielä tänä päivänäkin, se on jossakin syvällä tuon seudun ihmisissä, mitään järjellistä syytä siihen ei ole. Se on ”viharakkaussuhde”, josta johtuen aikanaan myös urheilussa, Ravansaari oli SVUL ja Uuras TUL. Kansalaissodassa toinen saari oli ’valkoisten’, toinen ’punaisten’. Samoista syistä johtui, että kun aikanaan v. 1964 oltiin perustamassa Uuraan saariston yhteistä perinne- ja kotiseutuyhdistystä, perustettiinkin kaksi, Ravansaari -seura ja Uuraalaiset. Mitään järjellistä syytä tälle tilanteelle ei ole, muita syitä kyllä - syyt ovat syvemmällä. Uuraan salmi ei ole vain vesireitti - se on ”Suomikuva”.







Lastaustyöt yksinoikeudeksi

Viljo Römpötti:

Eräs värikäs vaihe Uuraan työoloissa 1900-luvun alkukymmeninä koski tavaran lastaamista. Liikenneolojen kehittyessä on jokaiseen satamaan ilmestynyt ahtausyrittäjiä. Uuraassa lienee jo 1800-luvulla eräänä sellaisena toiminut Paul Wahl C:o - vanhat miehet puhuivat vielä vuosikymmeniä myöhemmin ”Vaalin” ajoista.

Viipurissa olivat satamamiehet perustaneet oman yhtymänsä, joka oli myöhäsyntyinen muunnos vanhoilta ammattikuntien ajoilta. Sekin toimi ahtausurakoitsijana ja oli suljettu järjestö sikäli, että jäsenistö oli luvultaan rajoitettu. Jos töitä oli paljon otti yhtymä töihin sivullisiakin, mutta maksoi heille vain tuntipalkkaa, joka oli pienempi kuin mitä omat miehet saivat. Kun työt vähenivät jätettiin sivulliset työttömiksi. Tätä viipurilaisten esimerkkiä seuraten perustivat myös Uuraan miehet oman yhdistyksensä, jonka pyrkimyksenä oli tarkoitus saada lastaustyöt yksinoikeudekseen. Kun lähiseuduilla asui paljon niitä, joiden oli toimeentulonsa saadakseen ajoittain käytävä ansiotöissä ja vanhastaan olivat tottuneet käymään Uuraassa, voi helposti ymmärtää, miten tuollainen perin itsekäs työpolitiikka herätti heissä tyytymättömyyttä ja miten halukkaita he olivat menemään jonkun toisen yrittäjän töihin.

“Orjalaiva”

Ennen pitkää ilmaantui satamaan uuraalaisille ylivoimainen kilpailija, Federation Stevedore C:o. Toisen yhtiön saapuminen oli satamatyöyhtymälle karvas pala, varsinkin, koska se laajojen suhteittensa avulla sai lastattavakseen suurimman osan saapuvista laivoista. Kun uudelle työnantajalle ei mitään voitu, kohdistui tämä karsaus ensikädessä sen työläisiin. Heitä haukuttiin “veteranssin orjiksi” eikä annettu asuntoja, ja jos uskaltautuivat Uuraan kylään, heitä ahdisteltiinkin. Kävi selväksi, että asiat oli järjestettävä muulla tavalla. Yhtiö osti vanhan turkulaisen parkkilaiva Hoppet’in ja muutti sen uivaksi asuntolaksi.

“Orjalaiva” seisoi Tapolanlahdella, “kulpassa”, kesät 1909 - 1914, kunnes ensimmäinen maailmasota lopetti laivaliikenteen. Yhtymän toimitusjohtajana, “orjalaivan kapteenina” oli aluksi kapteeni Vahlström. Kun lastaustyöt sitten monivuotisen sodan jälkeen alkoivat, uuraalaiset tunnustivat tappionsa ja saapuivat itsekin saman “veteranssin” töihin eikä “orjista” puhunut kukaan enää mitään. Asuntolaivaa ei tarvittu ja se jäi makaamaan Lompkan niemen lähelle, Häyhänlahden suulle, missä se vuosien mennen vähitellen itsestään hajosi.

Tuo merkillinen asuntolaiva ei ollut mikään mallipaikka asua, se on selvää. Se oli kuitenkin välttämätön aikanaan. Yhtiö piti kiireellisimpinä aikoina töissään 600-700 miestä. He olivat enimmäkseen lähiseutujen pieneläjiä, mutta kuitenkin niin kaukaa, etteivät voineet mennä kotiin kuin viikonlopuiksi. Säkkijärveltä ja Koiviston Vatnuorista, Lihaniemestä ja Samolasta, Revonsaaresta ja Huunolasta, Johanneksen mannerpuolelta aina Karhulaa myöten, jne. Päätilän ja Kivitokeen miehet sen sijaan ehtivät käydä yötä kotonaan; noistakin kylistä tuli “orjalaivalle” miehiä kymmenittäin. Ei ollut heidän syynsä, että uuraalaisten sivullisilta suljettu rengas jäi kilpailussa alakynteen, eikä onnistunut pyrkimyksessään saada sataman lastaustyöt yksioikeudekseen.

*Kirjoitus julkaistu aikaisemmin **Johannekselainen** -lehdessä otsikolla:”Uuras satamana ja työpaikkana”*

Viljo Römpötin kirjoitus tuo mielenkiintoisen näkökulman, ns. kartellihankkeen, Uuraan sataman kehityshistoriaan ja työtaisteluvaiheisiin. Noistakin vaiheista on luonnollisesti esitetty erilaisia versioita. Tuomme tässä esiin mitä eri tahoilla on asioista tiedetty ja ajateltu, ottamatta kantaa minkään kirjoituksen puolesta tai sitä vastaan.

Uuraan salmi ulkomerelle päin katsottuna.

Kun ensimmäinen maailmansota syttyi elokuussa 1914 maamme julistettiin välittömästi sotatilaan. Varsinainen sota ei Suomeen yltänyt, mutta satama hiljeni sodan paineessa ja työllisyys heikkeni. Moni mies lähti Pietariin rakennustöihin. Suomea ja Uuraan saaristoa koskettaneisiin sotaisiin aikoihin palataan lähemmin omassa luvussaan tuonnempana.

Pitkä lakkoaika ja lama - sitten maailmanlama

Pirkko Kanervo:

Sota aiheutti tarvike- ja raaka-ainepulaa sekä kaiken aikaa pahenevaa elintarvikepulaa. Keinotteluluontoinen ruokatavaroiden vienti Pietariin kannatti hyvin, ja juuri Pietarin kaupan arvioidaan aiheuttaneen sen, että Karjalassa ruokapulasta tuli muuta maata pahempi. Johanneksessa elintarvikelautakunta pyrki varautumaan pulaan monella tapaa ja kiristi tilanteen pahentuessa otettaan. Se kielsi, ettei kukaan kuntalainen saa myydä viljaa kuin elintarvikelautakunnalle. Emämaa Venäjältä oli aina saatu riittävästi leipäviljaa, mutta syksyllä 1917 rupesi näyttämään siltä, että talven yli oli selvittävä oman tuotannon varassa. Venäjältä ei tulisi juuri mitään, eivätkä muut naapurimaatkaan suostuneet myymään niukoista varastoistaan.

Sota oli pysäyttänyt laivaukset Uuraassa. Jo kesästä 1920 kansainvälinen suhdannekehitys alkoi kuitenkin osoittaa selviä lamakauden merkkejä. Se tuntui puutavarakaupassa välittömästi ja heijastui satamien työtilanteeseen. Henkisesti työnantajat ja työntekijät olivat sisällissodan jälkeisillä barrikadeilla. Ahlströmillä oli ollut ”pakko” toukokuun lopussa 1919 erottaa telakan työnjohtaja K. Aholainen, sillä tämä oli suosinut liikaa punaisia. Tilalle palkattiin E. Lohko. Työväen kenttä oli hajalla. Ammatillinen liike siivosi pesäänsä ja riiteli vallasta. Kuljetusalalla ammattijärjestö ja liitot eivät kyenneet päättämään työtaistelutoimista 1920-luvun alussa. Työläiset luottivat suoraan toimintaan ja käynnistivät lakkoja ohi järjestöjen.

Myös monet muutokset koettelivat satamamiehiä 1920- ja 1930-luvuilla. Yhtäältä kyse oli työtapojen ja tekniikan kehityksestä ja toisaalta vaikeuksista, joiden puristuksessa puutavarayhtiöt pyrkivät toimintaansa tehostamalla ja rationalisoimalla alentamaan työvoimakustannuksia. Ala oli suhdanneherkkä, joten jokainen kansainvälinen selkkaus iski siihen välittömästi. Työmiehen kannalta pahinta kehitystä merkitsivät alalle vähitellen tulleet erityiset ahtausliikkeet. Puutavarayritykset eivät enää pitäneet palkkalistoillaan lastaajia ja lossaajia vaan tilasivat niitä tarpeen mukaan ahtaajayrityksiltä. Toisin sanoen, työmiehen työnantaja ja palkanmaksaja vaihtuivat. Työnantajarintaman hajanaisuus heikensi vielä satamatyömiehen asemaa, sillä ahtausyritysten yhdyssiteenä toimi kaksi keskenään kilpailevaa järjestöä.

Maan satamissa oli lakkoliikehdintää sodan jälkeen jo vuonna 1919. Uuraassa ensimmäinen lakko toteutui vasta seuraavana vuonna. Jotta turvaisi työrauhan, työnantajapuoli alkoi varautua pysyviin järjestelyihin. Kannatusta sai ajatus, että lastauttajayritykset palkkaisivat erityisen lakonmurtajajoukon, jota värväämään palkattiin tunnettu jyväskyläläinen suojeluskuntamies, opettaja Martti Pihkala. Tästä sai alkunsa myöhemmin niin tuttu organisaatio Vientirauha – Exportfred. Vientirauhan miehet korostivat suojeluskuntataustaansa ja nimittivät itseään ”Pihkalan kaartiksi”. Kaarti mursi sittemmin monet työtaistelut. Se oli voimakas ase työnantajien käsissä, ja satama- ja sahatyöläisten vaikutusmahdollisuudet heikkenivät nopeasti.

Lautatarhatyöntekijät ryhtyivät Uuraassa lakkoon 21. toukokuuta 1920, juuri vientikauden alussa, vaatien korkeampaa palkkaa. Pihkalan kaarti mursi lakon nopeasti. Parin viikon kuluttua lakkolaiset julistivat lakon loppuneeksi ja tulivat takaisin töihin. Ahtaajat pysyivät lakossa pitempään, yli kuukauden ajan, mutta heidänkin vaatimuksensa jäivät toteutumatta. Pihkalan kaarti mursi lakon. Pari vuotta sujui rauhallisemmissa merkeissä, mutta sen jälkeen Uuraassa oli jälleen levottomuuksia. Ahtausliikkeet kilpailivat kaiken aikaa keskenään. Ne painoivat lastausmaksut alas, hintojen laskun maksoi työmies. Ongelma kärjistyi Uuraassa. Palkat olivat niin huonot, etteivät pätevät lastaajat tulleet niillä enää töihin.

Koko maata käsittävä satamalakko puhkesi 2. kesäkuuta 1928. Aluejohtaja Uuno Tolonen raportoi vuosikertomuksessaan, kuinka ”täsmälleen klo 2 ip. poistuivat satamatyöläiset laivoista, vaikkapa laivan valmistumiseen olisi mennyt tunti tai pari kauemmin”. Helsingistä oli tullut määräys lopettaa työt kello kahdelta iltapäivällä, ja Tolosen mukaan ”aatteen miehet” pitivät huolen siitä, että määräystä myös noudatettiin. Hän sanoo Uuraan oloille olleen ominaista, että lautatarhatyöläiset liittyivät satamatyöläisiin. Muualla maassa lakko koski vain satamatyöläisiä. Omituisinta oli, ettei lautatarhojen väki ollut lakkoon ryhtyessään esittänyt mitään vaatimuksia.

Lakkoaika lienee sujunut eri yrityksissä pitkälle samaan tapaan kuin Ahlströmillä, jolla työtaistelun puhjetessa oli satamassa pari lastaavaa laivaa. Ne tehtiin valmiiksi konttoristeista, työnjohtajista ja lastinlukijoista kootulla kolmentoista miehen rikkurisakilla. Varsinaisen lakonmurtajajoukon Ahlström kokosi omalta Suursaaren sahaltaan. Vientirauhan miehiä Ahlström tarvitsi vain kymmenkunta ja pelkästään parin kuukauden ajan. Yhtiö muonitti lakonmurtajat ja majoitti nämä työtupiinsa. Tolosen mielestä lakonmurtajien työteho ja käytös ansaitsivat tunnustuksen, mutta hän pani myös merkille, että heidän keskimääräistä työtehoaan ei ”voida verrata tottuneiden, vuosikausia lastaus- ja lossaustöitä tehneiden työtehoon”. Ammattimies on mestarismies.

Pihkalan kaartin lisäksi Uuraaseen oli lakon aikana ilmestynyt rahan toivossa kaikkialta lähialueilta lakonmurtajia, joukossa jopa naisia. Uuno Tolonen kertoo, että lakon aikana elämä Uuraassa ”sujui jotakuinkin rauhallisesti”. Jostain kylän kulmilta saattoi iltaisin kuulua pyssyjen pauketta, mutta ampuja saattoi olla yhtä hyvin lakkolainen kuin murtaja. Oikein ruma tapaus sattui kuitenkin nimenomaan lakonmurtajien omassa pesässä, kun eräs lakkokomiteaan kuulunut henkilö ampui lakonmurtajan ”takaapäin ilman mitään edelläkäypää riitaa”. Kuinka rauhallista mahtoi sitten olla ”jotakuinkin rauhallisesti”, sillä lakon aikana elettiin vielä kieltolain aikaa, ja elämä oli monin tavoin levotonta. Esimerkiksi tanssipaikoilla tappelut ”alkoivat tavalliseen aikaan”.

Vuonna 1931 eräältä Uuraan mieheltä takavarikoitiin kahdeksan pistoolia, Mausereita ja Browningeja.

Epäilemättä rauhaa takasi osaltaan myös se, että lakonmurtajia majoitettiin myös Uuraan ulkopuolelle. Esimerkiksi Ernst Sohnin ahtausliike kuljetti hinaajalla 30–40 miestä töiden päätyttyä erään työjohtajansa maatilalle Huunonsaarella sijainneeseen Huunolan kylään. Talon naisväki keitti miehille ruokaa saunan padassa, myyrypadassa. Murtajat majailivat tilan lukuisissa ulkorakennuksissa ja vajoissa. Kaikki eivät katsoneet hyvällä silmällä Pihkalan kaartin ilmestymistä kotikylään. Ehkäpä lakossa olleiden miesten yllytyksestä kylän nuorukaiset panivat toimeen mielenosoituksen naulaamalla pahvisia julisteita Huunolan kauppalaituriin. Pahvilla oli ”hävyttömmii kirjotuksii ja uhkauksii”, joilla kaartilaisille toivotettiin – tuskin tervetuloa vaan tervemenoa.

Julisteet taisivat Huunolan kauppalaituristakin häipyä vähin äänin, sillä lakkointo alkoi vähetä jo ennen lastauskauden loppua, vaikka taistelumieltä yritettiin pitää yllä järjestämällä Uuraassa kaksi kertaa viikossa kokous. Vähä vähältä lakko rupesi murtumaan. ”Huolimatta ankarasta painostuksesta lisääntyi lakonmurtajien luku päivä päivältä.” Täydellisen hajaannuksen lakkolaisten joukossa aiheutti se, että Viipurin satamatyömiesyhdistys luopui lakosta. Se oli harjoittanut lastausta ja lossausta omaan lukuunsa, ja nyt se perääntyi huomatessaan toimintansa olevan vaarassa. Keskinäinen eripura ja kaiken huippuna toteutunut lakkoavustusten pienentäminen johtivat lopulta lakon murtumiseen.

Keväällä 1929 lakkolaiset julistivat lakon päättyneeksi. Julistuksessa ei mainittu mitään lakkoon yhtyneistä lautatarhatyöläisistä. Työnantajille ei ollut merkitystä, jatkuisiko lakko vai, sillä entiset työntekijät pyrkivät parhaansa mukaan takaisin töihin. Uuno Tolosen mukaan työnantajat yleensä ja Ahlström muiden mukana valitsivat entisistä lakkolaisista parhaimman aineksen, minkä vuoksi työteho oli vuonna 1929 ”parempi kuin moneen vuoteen ennen lakkoa”. Kohonnut työteho sai aikaan sen, että työkustannukset standarttia kohti keväällä tapahtuneesta palkankorotuksesta huolimatta ”jäivät pienemmiksi kuin olisi osattu aavistaa”.

Ministeri ja SAK:n puheenjohtaja Emil Huunonen – Uuraan mies.

Juuri suuren satamalakon aikana ensimmäiset kannuksensa lienee hankkinut Uuraassa asunut Emil Huunonen, jonka sukujuuret ovat Huunonsaaressa. Kansakoulun jälkeen hän oli elättänyt itsensä satama- ja lautatarhatöillä Uuraassa. Vuosina 1933–1938 Emil Huunonen toimi Viipurin läntisen vaalipiirin sosiaalidemokraattien piirisihteerinä ja siirtyi sen jälkeen ammattiyhdistysliikkeen palvelukseen. Toisen maailmansodan jälkeen Huunosesta tuli Suomen Ammattijärjestöjen Keskusliiton (SAK) pääsihteeri ja puheenjohtaja. Hän oli kansanedustaja 22.7.1948–28.3.1954 ja ministeri sekä K. A. Fagerholmin että Urho Kekkosen hallituksissa. Presidentin valitsijamiehenä Huunonen oli vuonna 1950 ja siirtyi politiikasta Outokumpu Oy:n sosiaalijohtajaksi vuonna 1954. Hän oli yksi niistä johtavista sosiaalidemokraateista, joiden ansiosta kommunistit eivät toisen maailmansodan jälkeen saavuttaneet ylivaltaa suomalaisessa ammattiyhdistysliikkeessä.

Samana vuonna, jolloin lakko loppui, suuri maailmanlaajuinen lama lähti liikkeelle Yhdysvalloista. Puutavara meni edelleen kaupaksi, mutta hinnat painuivat pohjalukemiin. Oli keksittävä säästökohteita. Puutavarayhtiöt alensivat henkilökunnan palkkoja, sekä toimihenkilöiden että muun työväen. Urakkapalkkoja alennettiin 15 prosentilla. Palkkojen alentamisen lisäksi säästöjä pyrittiin saamaan lisäämällä niin kutsuttua ”suoraanlaivoitusta”. Aikaisemmin kuormat olivat tulleet Saimaalta omia aikojaan sahojen toiminnan mukaisesti ilman että tuloaikoja olisi mitenkään sovitettu valtamerilaivojen saa-

pumisajankohtiin. Nyt pyrittiin enenevässä määrin ohjaamaan Saimaalta alas soluvat lastit suoraan laivojen kupeelle. Tällöin kustannukset välivarastoinnista lautatarhoihin säästyivät. Työvoiman tarve väheni ja sen mukana kulut – ja työläisten ansiot. Vuonna 1932 työpalkat olivat vuodesta 1929 laskeneet 31,6 prosenttia.

Myös vuoro- eli löysityöt olivat pulavuosien keksintö, niihin uuraalaiset ahtausliikkeet siirtyivät vuonna 1931. Vuorotyöt hyödyttivät sekä puutavaraviejiä että -ostajia. Laivanlastaus nopeutui ja halpeni. Työväki ei – luonnollista kyllä – pitänyt vuorotöistä. Ahtausliikkeillä oli palkkalistoillaan enemmän väkeä, joiden kesken ansiot jakaantuivat. Jossain vaiheessa kaksi vuoroakaan ei riittänyt, vaan työtä tehtiin vuorokausi läpeensä kolmessa kahdeksan tunnin vuorossa, joista ensimmäinen alkoi aamukuudelta.

Laivan ollessa satamaan tulossa siihen huudettiin kolme sakkia, joista ensimmäinen sakki saattoi aloittaa työn vaikka puolenyön aikaan tai jopa sunnuntaina illansuussa kello kuudelta ja ilman mitään ylityö- tai sunnuntailisää. Oli myös mahdollista, että kun aamuvuoron miehet saivat työnsä valmiiksi kello kahdelta iltapäivällä, heidät vietiin suoraan uuteen laivaan aloittamaan sen lastausta. Mies saattoi tehdä vuorokaudessa jopa kuusitoista tuntia työtä ilman minkäänlaista ylityökorvausta. Juho Pusalle tuolta ajalta päällimmäiseksi muistoksi jäi mieletön turtumus ja väsymys. Rannalla tuntikausia töitä odottaneet työläisjoukot leimasivat Uuraan ilmettä laman pahimpina aikoina.

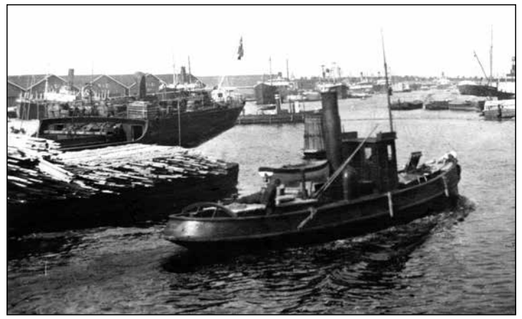
Kun lamavuosien yli oli selvitty, ahtausliikkeiden kova kilpailu vaikutti edelleen palkkoihin. Työntekijöiden asemaa heikensi vuorotöiden lisäksi se, että eräs paikkakunnan suurimpiin kuuluva ahtausliike muutti vuonna 1933 palkkausjärjestelmänsä urakkapalkasta tuntipalkaksi, mihin muidenkin ahtausliikkeiden oli siirryttävä keskinäisen ankaran kilpailun takia. Urakkapalkkajärjestelmän aikana ahtaajan ansio oli ollut noin 11 markkaa tunnilta, mistä se tuntipalkkajärjestelmää sovellettaessa aleni 8,50 markkaan. Ahtaajien ansiot olivat sanottuna vuonna 25 prosenttia lautatarhatyöntekijöiden ansioita pienemmät.

Omia ”neekereitä”, Koli -laivan lossaussakki.

Mitään odotusajan palkkaa ei tunnettu, vaan ”päivätolkulla sai istua paskettien päällä”. Pasketit olivat kivihiilen ja tulikiven lossauksessa käytettyjä rauta-arkkuja. Vaikka huuto eli työhönotto tapahtui laivan ollessa tulossa satamaan, tuntipalkka alkoi juosta vasta kun ensimmäinen taakka nousi laivaan. Kaikki esivalmistelut tehtiin ilman palkkaa, eikä sateen ajaltakaan mitään maksettu.

Pahinta ahtaajan työssä olikin odotus. Laivojen ilmoitetut saapumisajat eivät juuri pitäneet paikkaansa. Pusan lailla Tauno Huunonen kertoi, että vaikka aamulla huudettiin laivan tulevan, sitä saattoi joutua odottamaan koko päivän. Tauno muisteli tehneensä usein ylitöitä, kun Viipurista tuli laiva vajaalastissa. Väylä Viipuriin oli näet Uuraan väylää matalampi, joten isoimmat laivat lastattiin täyteen vasta Uuraassa. Kerrankin Viipurista tuli juuri juhannuksen alla sieltä paperirullia lastannut laiva. Siihen huudettiin miehet ja sanottiin, että laiva tehdään valmiiksi. Oli juhannusaaton aamu, ”ko se ol valmis, ko viimeks lähettii laivasta pois”.

Kaikki ovat taas työn touhussa ja kiirettä pitää, kun Juhannuksen viettoon pitää ehtiä.



Ahtaajien vuosiansioiden jääminen lautatarhatyöläisten ansioita pienemmiksi huolestutti puutavaraliikkeitä. Ne pelkäsivät lastaajien tyytymättömyyden aiheuttavan satamissa rettelöitä. Eikä sellaisia totisesti haluttu, sillä ajat olivat paranemassa. Puutavaran hinnat olivat laskeneet vuosia, hintojen laskun katkaisi Englannin ja Neuvostoliiton välillä vuonna 1933 tapahtunut selkkaus. Selkkaus johti siihen, että Englanti julisti maahan venäläisen puutavaran vientikiellon. Ahtaajien tyytymättömyyttä pyrittiin hillitsemään korottamalla palkkoja laivauskauden 1936 alusta 8,50 markasta 9 markkaan. Samana vuonna ahtaajat kieltäytyivät menemästä toiseen löysiin. Juho Pusa kertoi, että työväentalolla pidetyssä kokouksessa päätettiin lopettaa vuorotöiden teko, ja ilmoittaa työnantajille, että töitä tehdään siitä lähtien peruspalkalla kello 7.00–16.00 välisenä aikana, minkä jälkeen on saatava ylityökorvaus. Työnantajat katsoivat parhaimmaksi mukautua suurempien selkkausten välttämiseksi. Vuonna 1937 palkka nousi 11 markkaan tunnilta.

Tilanne satamissa rauhoittui 1930-luvun jälkipuoliskolla, kuten ylipäätään suomalaisessa yhteiskunnassa. Ääriainesten toiminta niin vasemmalla kuin oikealla oli saatu kuriin, ammattiyhdistysliikkeen voima oli kasvanut ja kaiken huipuksi talouselämä oli kääntynyt laman jälkeen voimakkaaseen kasvuun. Suomi pääsi laman yli nopeammin kuin moni muu maa. Kaikille riitti työtä ja toimeentuloa.

Samalla pukseerillahan kokkojuhliinkiin sitten mennään.

Luonto sääteli merenkulkua

Pirkko Kanervo:

Luonto sääteli merenkulkua. Purjehduskausi päättyi, kun jääesteet tukkivat laivareitit. Uuraan ja Viipurin talviliikennettä ei pyritty vielä pitämään yllä jäänsärkijävoimilla. Saimaan kanavan syöttöliikenne oli keskeytyksissä merisatamiakin pidempään. Kanava avattiin toukokuussa ja suljettiin yleensä marraskuussa tai joulukuun alkupuolella. 1920- ja 1930-luvuilla kanava avattiin muutaman kerran jo vappuna mutta yleensä vasta toukokuun puolivälin tienoilla, joten suuria määriä kaivospölkkyjä, sahatavaraa ja jalostamatonta puutavaraa lähti Uuraasta vasta kesäkuusta alkaen. Huippunsa vienti saavutti heinä-elokuussa ja päättyi varsin vaihtelevasti vuodentulosta riippuen.

Sääsuhteet 1920-luvulla olivat vaihtelevia. Yleensä laivaliikenne Viipurinlahdella jatkui jouluun saakka, mutta poikkeuksiakin oli. Esimerkiksi syksyllä 1921 jää ja lumisateet haittasivat lastausta, ja laivaus katsottiin päättyneeksi jo kuukautta ennen joulua. Moni laiva kääntyi takaisin ilman lastia, koska kapteenit pelkäsivät laivojensa jäätyvän kiinni. Seuraavana vuonna taas satoi melkein yhtä mittaa keväästä syksyyn, mikä tiesi yrityksille valitusten tulvaa. Tavara oli perille saapuessaan märkää ja jopa täysin piloilla maattuaan pitkään ruumassa. Lastaus jää- ja lumiesteissä rikkoi suojapeitteitä ja kalustoa. Se oli kovaa aikaa myös työväelle ja yritykset maksoivatkin korotettua palkkaa syyslastauksen ajalta. Lisäksi tapana oli, että lastauskauden loppuun saakka töissä olleille urakkatyöläisille maksettiin kahdeksan prosenttia kaudella ansaitusta urakkapalkasta.

Kun tultiin vuoteen 1924, marras- ja joulukuu olivat harvinaisen lämpimiä. Moni puutavaraliike jatkoi laivauksia vuoden loppuun saakka, ja toimituksia oli tammikuussa ja jopa helmikuussa 1925. Vuoden 1925 varsinainen laivauskausi loppui kuitenkin lyhyeen, sillä talvi tuli tavallista aikaisemmin. Pitkä lämpimien syksyjen kausi alkoi 1920-luvun loppupuolella. Minkäänlaista jäänmuodostusta ei ollut vielä marras- ja joulukuussa 1929. Ajanjaksolla 1930–1938 laivaliikenne jatkui poikkeuksetta seuraavan vuoden puolelle, parina vuonna tammikuun 28. päivään asti. Tammikuun ensimmäisellä viikolla 1938 Viipurissa lastasi neljä laivaa ja kolmea vielä odotettiin. Niiden uskottiin kuitenkin jäävän purjehduskauden viimeisiksi. Lyhyiden ja lämpimien talvien jakso päättyi talvisotaan, jolloin kenraali Talvi avusti venäläisten hyökkäystä Viipurinlahden yli. Lahden jääpeite olisi kantanut vaikka junan.

Lämpimällä jaksollakin myrskyt saattoivat haitata työtä, ei ehkä aallonmurtajien suojassa Tapolanlahdella vaan puutavaraliikkeiden propsivarastoissa muualla Viipurinlahden rannoilla. Pahin tapaus sattui lokakuun 21. päivänä 1931, jolloin hirmuinen myrsky tempaisi jo maalle talveksi nostetut propsit uudelleen veteen. Ahlströmiltä mereen tempautui 300 syltä, joiden keräämisestä takaisin maalle aiheutui 10 000 markan kustannukset. Kaukas Oy:ltä ajelehtimaan lähti noin 1 700 syltä ja Hackmanilta 700. Keruukustannukset olivat ensin mainitulla peräti 150 000 markkaa ja jälkimmäisellä 35 000 markkaa. Propsien keruu vedestä ja pinoaminen takaisin maalle toi lähiseutujen asukkaille mukavia lisäansioita. Töihin kiiruhtivat nuoret ja vanhat, niin miehet kuin naisetkin.

Jäätie Viipuriin on avattu, koska autoja on ilmestynyt Uuraan kaduille. Muuten eletään talven hiljaiseloa ja nautitaan lumisesta kauneudesta.

Kevään odotusta ja ensimerkit

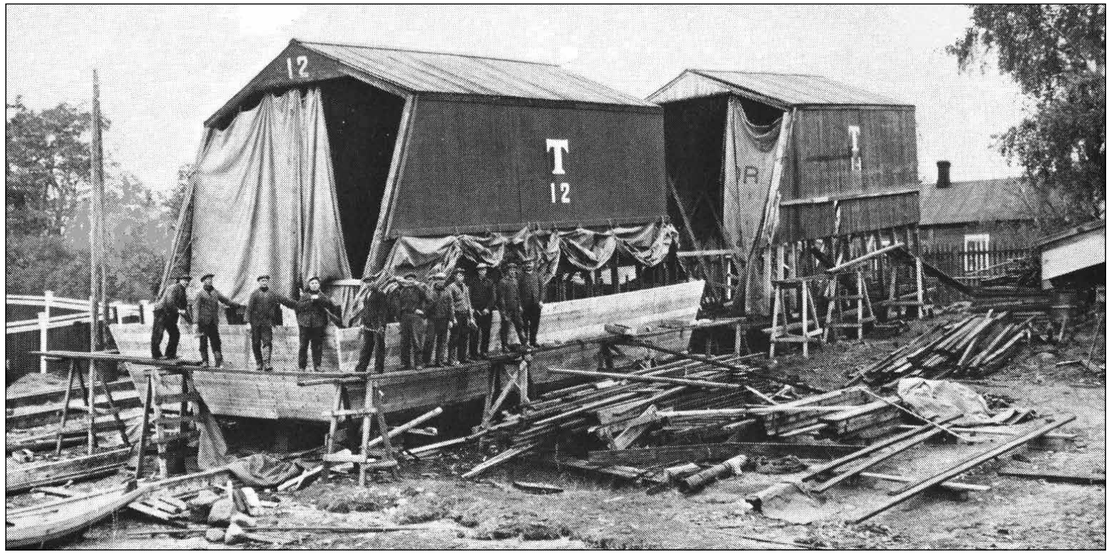
Vilho Huunonen:

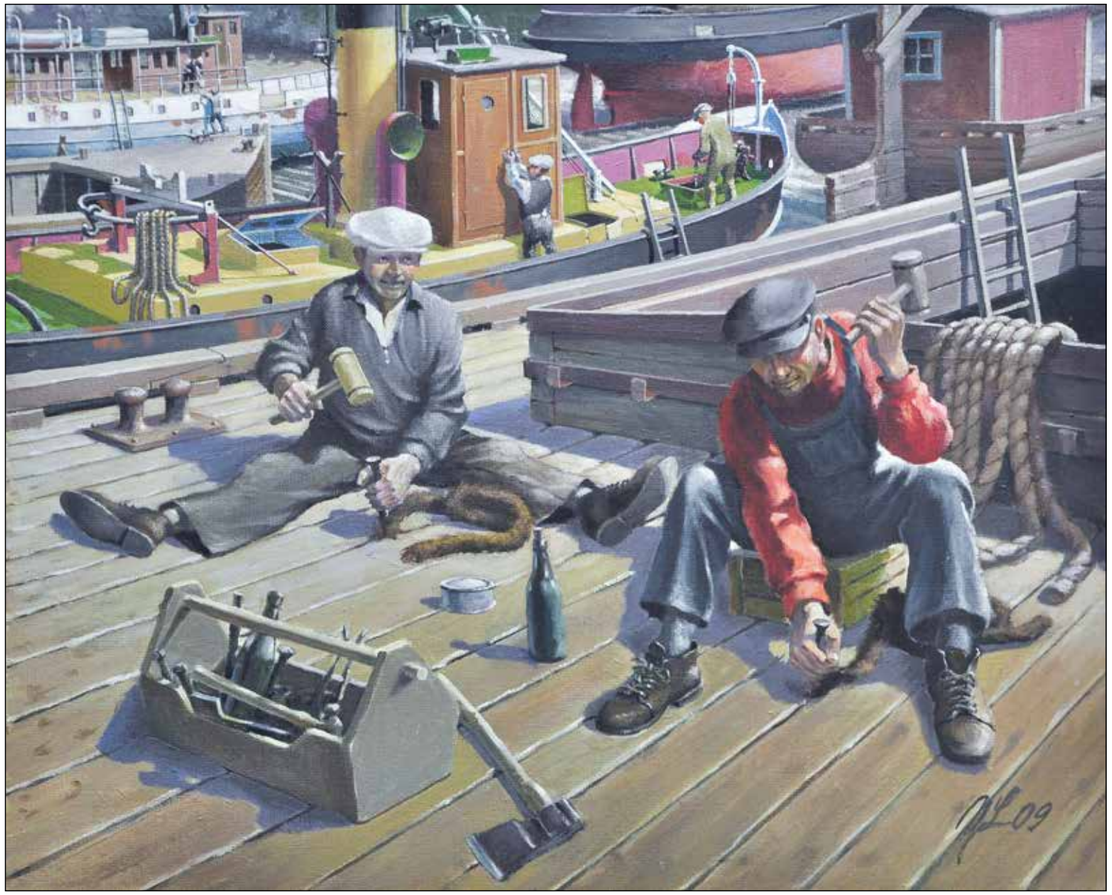
Uuraan ja sen lähiympäristön asukkaille merkitsi aina kevään ja kesän tulo pitkän talvisen hiljaiselon jälkeen monessa mielessä huomattavaa muutosta elämälle. Sen asukkaiden koko elämän kulku ja toimeentulo myötäili vuodenaikojen mukaan ja riippui siitä. Kevään tuloa alettiin odotella melkein jo joulunpyhistä päästyä. Siitä keskusteltiin, siinä elettiin. Muisteltiin mennyttä kesää ja toivottiin tulevasta parempaa. Tarkkailtiin kevään tuloon liittyviä merkkejä. Varmimpana sellaisena pidettiin aina, kun talvikalastajat alkoivat saapua Suomenlahdelta talvikalastuksesta siinä maaliskuun puolivälissä. Sitä pidettiin merkkinä, että jäät alkavat jo heikentyä. Oltiin opittu siihen, ettei ole enää kuin sen ja sen verran siihen kun Suomenlahti on jäistä vapaa, jolloin oltiinkin jo asukkaiden odottamassa päämäärässä eli laivojen saapumisessa ja töiden alkamisessa satamassa.

Siinä maaliskuun lopulla alettiin jo jonkun verran teettää satama-alueella laitureiden ja kiinnityspaalujen kunnostustöitä ja paalujen junttaamista. Junttaluodin lyönnit ja junttamiesten työhön rytmitetyt laulut yhdessä kertoivat saapuvan kevään läheisyydestä kaukaisimpiinkin saaren kyliin. Myöskin satama-alueen lukuisilta proomutelakoilta alkoi kuulua työn ääniä. Siellä veistettiin, sahattiin, pultattiin. Muskelin kilkutus ja ”rapinpäälle” lyönnit kantautuivat kauas kuulakkaassa kevätilmassa. Pikipadat kiehuivat; kuuma terva porisi ämpärissä, johon oli laitettu kuumia rautoja, siinä valmiina harjalla levitettäväksi proomun lankuille. Olen itsekin pikkupoikana ollut näissä tervahommissa mukana.

Näin Uuraan ja sen lähiympäristön ihmisten elämä kiersi ympyrää, vuosista vuosikymmeniin, sukupolvesta sukupolveen. Tulevien tehtävä oli jatkaa siitä, minkä saivat. Poika aina lisäsi isän työtä, tämän luonnollisen kehityksen sotki toinen. Me muistojen saatossa vaellamme.

Kevättöitä Tornatorin varvilla. Soimat on saatava kuntoon lastauskautta varten.





Menossa lotjan kannen riveys Virolaisen telakalla Ravansaaressa.

Saariston kevät

Arvi Nyberg:

Kevät on parhaimmillaan, päivät pitenevät, lumet sulavat, jäät lähtevät ja ihmisten mielen valtaa kiihkeä kesän odotus. Uuraan kevät oli työn ja toimen aikaa. Silloin valmistauduttiin vastaanottamaan kesän kiireistä sataman eloa ja touhua.Talvellakaan ei elämän syke kokoaan pysähtynyt ja talvitouhutkin liittyivät kevään ja kesän odotukseen. Mantereen talolliset Tervajoelta, Vahvialasta, Repolasta ja Säkkijärveltä kuin myöskin Johanneksesta toivat hevosillaan tukkeja ja juurikkaita lautatarhoille ja ennen kaikkea niiden proomutelakoille.

Lautatarhalaiturien ja laivojen kiinnityspaalujen rakennus- ja korjaustyöt pantiin käyntiin, saatettiin rakentaa myös suuria puutavaravaroja. Siellä täällä kuului juntan tahdikas jysähtely sekä junttalukkarin laulu ”Hei juu junttalipoo - - - ja sitten taas me huilattiin”.

Melkein jokaisella puutavaraliikkeellä oli oma proomutelakkansa. Niitä oli mm. Ryövälinniemessä, Pounissa, Juhkosaaressa, Varvinlahdessa, Suitsaaressa, Essaaressa, Pillinniemessä, Rahkasaaressa, Punkinsaaressa, Tervasaaressa ja Karppilassa, sekä monessa muussakin paikassa. Proomujen köli- ja pohjahirsiä asetettiin paikoilleen, juurikkaista veistettiin sopivia kaaripuita, pohja- ja sivulankkuja veistettiin ja höylättiin sopiviksi. Tämän jälkeen ne pehmitettiin taipuisiksi kuumankosteassa höyryuunissa ja iskettiin kiinni joko 5-6 tuumaisilla raaspiikeillä tai pulteilla. Kiirettä oli, proomut piti saada puutöiden puolesta valmiiksi huhtikuun alkuun mennessä. Sitten ne tiivistettiin tervariveellä riveraudan ja muskelin avulla. Nyt alkoivat pikipadatkin kiehua, sillä jokainen sauma piettiin riveyksen jälkeen. Kun tämä oli tehty, pantiin tervapadat tulelle, sillä proomut saivat pinnalleen kauniin tervapinnan.

Useimmat hinaajista oli myöskin talven ajaksi nostettu joko omille telakoille tai Varvinlahdessa sijaitsevalle Virolaisen laivatelakalle. Konemestarit ja lämmittäjät viilailivat ja rasvailivat koneosia ja asettelivat niitä paikoilleen. Kansimiehistö raappasi pois ruostetta ja vanhaa maalia. Sen jälkeen saivat laivat pinnalleen uuden kiiltävän maalikerroksen.

Kakatinlahdessa luotsit veistivät, höyläsivät ja maalasivat reimareita. Nekin täytyi saada valmiiksi heti jäiden lähdettyä paikoilleen asetettaviksi. Pressunpaikkaajat istuivat lautatarhojen työtuvissa ja paikkasivat tavarapeitot vedenpitäviksi. Lautatarhoilla korjailtiin tapuleiden kattoja sekä puhdistettiin käytäviä lumesta. Vähitellen lipuivat niin hinaajat kuin proomutkin telakoilta omaan vetiseeen elementtiinsä. Saarien rannoilla oli myöskin touhua, veneitä alettiin kunnostaa kesäkäyttöä varten, entinen maali tai terva raapattiin pois ja uusi siveltiin tilalle. Maalin ja kuuman tervan tuoksu täytti ilman. Myöskin venelaiturit korjattiin ennen jäiden lähtöä. Rahkasaaren kallioilla kalastaja Mäkinen paikkasi ja tervaili rysiään. Niinpä ne sitten olivatkin valmiina jäiden lähdettyä. Samanlaisessa touhussa vietti myöskin kalastaja Jankeri aikaansa omalla rannallaan. Saarten asukkaat vuorostaan paikkailivat ja tervailivat mertojaan ja kyllä niistä monet soppa- ja paistinahvenet sitten saatiinkin. Heti kun virtaiset salmet avautuivat, laskettiin niihin kiiskiverkot, joilla saatiin makoisia suuria kiiskiä. Saarelaisten mielestä kiiski olikin talvella ja aikaisin keväällä parhain soppakala. Näin oli ajassa päästy siihen pisteeseen, jolloin alettiin odottaa liikenteen alkamista. Mercator yritti avata laivaväylää Viipurista Uuraaseen.

Lehdistä luettiin, että valtion jäänmurtaja Tarmo oli avannut laivaväylän Kotkaan. Joka kevät tuntui siltä, kuin se tahallaan olisi viivytellyt meriväylän avaamista Uuraaseen. Kerran lienee sattunut niin, että ensin saapui virolainen perunajaala ja vasta sen jälkeen Tarmo. Me poikaviikarit, kun alkoi tulla tietoja jäänsärkijän saapumisesta, menimme Suonion selkärannalle katsomaan, joko Tarmoa alkaa näkyä. Koittihan viimeinkin se päivä, jolloin väylä merellä oli auki ja ensimmäiset laivat saapuivat satamaan lastaamaan metsiemme vihreätä kultaa. Talvehtineet purjelaivat oli jo tätä ennen lastattu valmiiksi ja alkoi niiden matka merten taa. Tokkopa siellä tänä keväänä on vallinnut edellä kuvattu työntahti ja tokkopa pojanviikarit ovat selkärannalla odottamassa jäänmurtajan saapumista. Kuka pystyy siihen vastaamaan?

Murtaja tulloo ! Pitkään odotettu hetki - kevät ja uuden lastauskauden alku.

Kevättä rinnassa kesää kohti

Alma Pullinen:

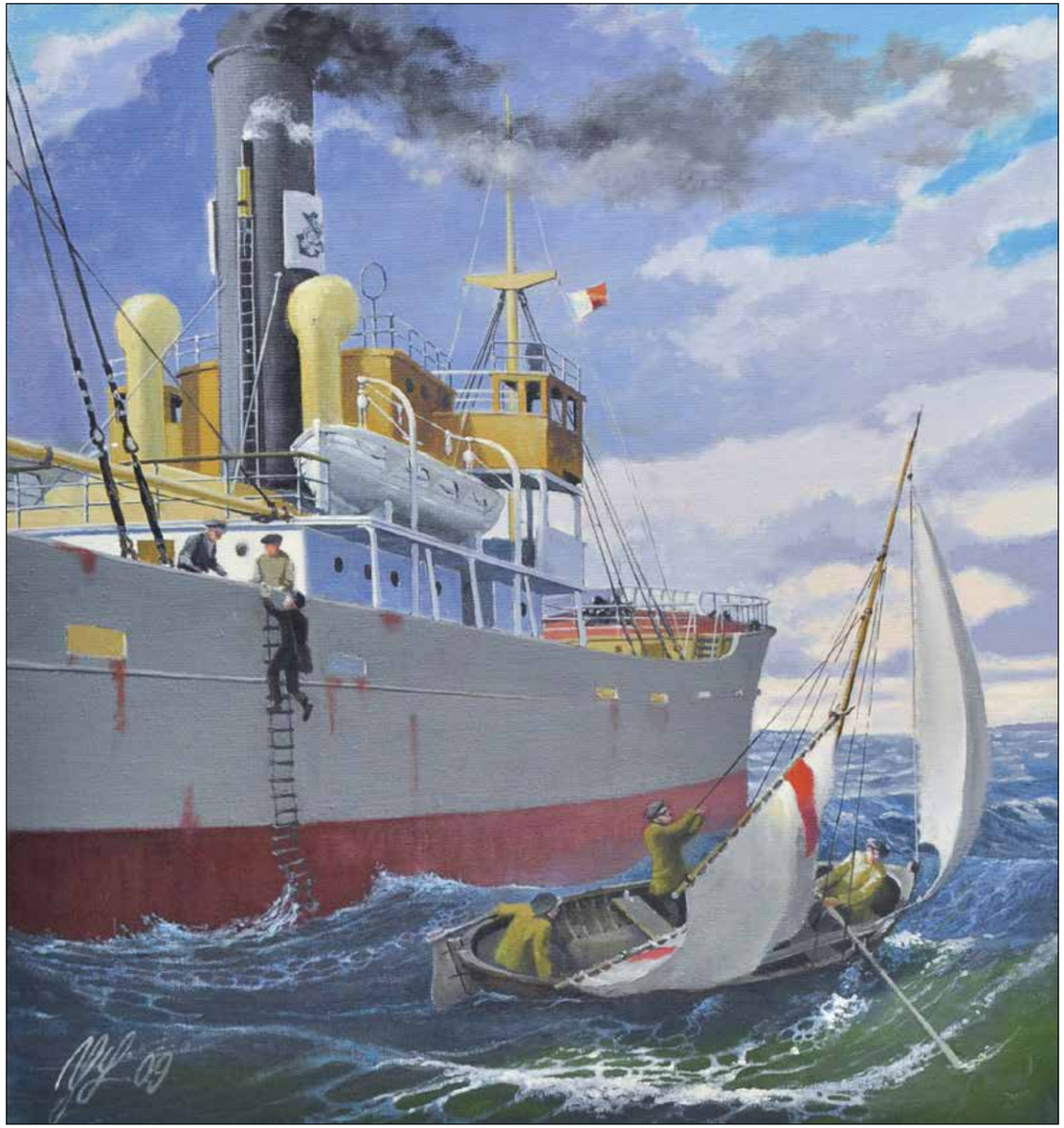
Veneet lepäilivät vielä rannoilla kesän väsymyksestään. Ne oli peitetty havuilla ja peitoilla, etteivät ne kuivuisi kevään auringossa käyttökelvottomiksi rötisköiksi. Shellin pumput paistoivat tulenkarvaisina odotelleen täyttymistään ja käyttöään. Ja torin laitaan, jossa talvisydännä oli värjötellyt vain yksi tuulta ja pakkasta pelkäämätön kalamatami, oli jo ilmaantunut kesän enteiksi kaksi valkeakattoista telttaa, joista toisessa myytiin hedelmiä ja makeisia, toisessa miesten puseroita ja paitoja. Ja kaiken yllä ja alla keinui juttu kuin pieni valkea lintu, joka tiedotti kevään tärkeästä tapahtumasta: *Tästä puolin, ehkä päivän tai parin perästä avaa murtaja väylän suurelle merelle.*

Murtaja, sanoi lippalakkinen, leveäharteinen lastausmies, ja hänen ilmeensä olivat samat kuin ihmisen joka syyskesällä ahmaisee suuhunsa ensimmäisen kirsikan. Murtaja! Se oli solmu talven lankaan, pääte pitkään hiljaiseloon, käsky, joka kuului: *Alkaapa poijaat heilua!* Muutamaa päivää myöhemmin tämä toivottu ihme sitten tapahtuikin. Murtaja, avomereltä satamaan pyrkivä voima-alus, möyrysi ja ryski jäiden seassa, kunnes väylä oli vapaana kaukaisten meren jättiläisten lipua satamaan.

Väylän avauduttua oli koko Uuras – siihen kuuluvine saaristoineen – kuin unestaan herätetty karhu, joka vihelsi ja taputti kämmeniään. Lastausliikkeet availivat toimistojen ovia. Shipchandlerit tiedoittivat kauppiaille tuoretavaratilauksiaan sesongin ajaksi laivamiesten ruokavalion täydentämiseksi niiden satamassa olo aikana. Kauppiaat täydentelivät varastojaan ja venekauppiaat, joiden ansiotyönä oli kuljettaa lastaavien laivojen kupeisiin työmiehille kahvia, tupakkaa ja minkä mitäkin evään puolta, puhdistivat venheitään ja tekivät suunnitelmiaan kesäisten ansioiden varalta. Tyttöjen silmiin ilmestyi ilakoiva lemmenjanoinen kiilto, ja paikkakunnan nuoret miehet saivat kokea kaikkina keväinä uusiutuvan ihmeen: joutuvansa ikään kuin heitetyiksi yli laidan merimiesten astuessa heidän tilalleen.

Parhaimman luonnonkauneuden oli Luoja antanut Uuraallamme meren muodossa. Se liplatti tai kohisi kaikilla puolilla ja sivuilla. Viipurin puoleinen tiheimmin asuttu ranta oli leveydeltään vajaan kilometrin mittainen. Tarvitsi vain nousta kalliomme korkeimmalle kohdalle, niin jopa näkyikin meren vellova sini kaikilta kolmelta suunnalta. Ulompana, saaren sisäosissa oli myös vehmasta metsää ja avarahkoja maanviljelysalueita. Pyykelin niemi oli uuraalaisten Eldorado. Sunnuntaiset soutu- ja kävelyretket tehtiin sen ihanille rauhallisille rannoille, uida polskuteltiin, killisteltiin kallion kielekkeellä aurinkoa, kukuteltiin käkeä ja ihasteltiin kesäisen kiurun laulua. Ravansaari – luotsien asuttama ja heidän käyttöönsä alun perin tarkoitettukin – edusti luonnon puolesta ikään kuin huvilaseudun kauneutta vanhoine vehmaine puistoineen, hedelmä- ja koristepuineen ja runsaine kukkineen. Kuurinsaari, Esisaari, Suitsaari, Koivusaari ja Suonionsaari olivat osittain asuttuja nekin ja kauniita luontonsa puolesta.

Otteita Alma Pullisen kirjoituksesta ***Uuras muistojen saari*** *kirjasta: Kotisaareni Uuras.*



Luotsi – haapio on tuonut luotsin laivalle.

Laiva luotsin varmassa ohjauksessa.

Laivan tuloselvitys. Tulli ja meklari kapteenin salongissa.

Onkari soimaproomujen ympöimänä Uuraan redillä.

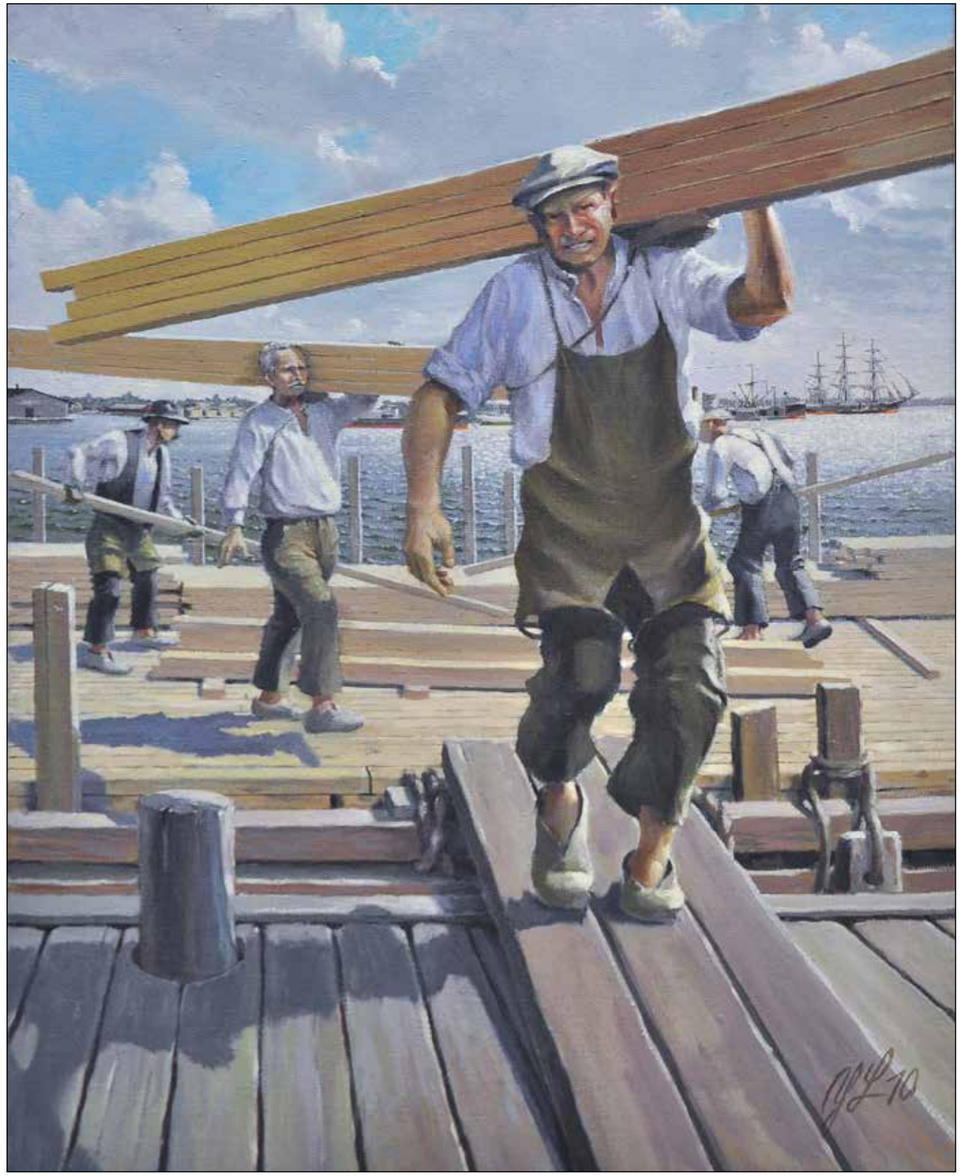
Uuras – Maailmanportti

Pirkko Kanervo:

Uuras oli nimensä veroinen, ankaran aherruksen paikka. Uuras työllisti suoraan ja välillisesti tuhansia miehiä ja naisia. Uuras oli 1930-luvun lopulla kaupunkimainen yhdyskunta, jossa asukkaita oli noin 7 000 henkeä. Väkeä oli muuttanut kauempaa, mutta Uuraaseen purkautui liikaväestöä myös lähialueilta. Uuraassa käytiin päivittäin työssä myös matkan takaa, esimerkiksi Johanneksen mannerkylistä ja saaristosta. Työnantajilla oli myös työtupia, joissa kauempaa tulleet saattoivat yöpyä, usein yli kymmenen miestä samassa tuvassa. Vain puutavarayhtiöiden vakinainen työväki oli töissä talvikuukausina, joko korjaus-, huolto- tai rakennustöissä. Suurimmalle osalle työ oli kausiluontoista.

Rautatie merkitsi kausivaihtelujen tasoittumista. Kuljetukset eivät olleet enää riippuvaisia yksinomaan kanavasta, vaan tavaraa tuotiin varastoihin myös rautateitse. Rautatien myötä yhtiöt saivat omat pistoraiteet, joita pitkin puutavara kuljetettiin rullavaunuissa lautatarhan taapeleista lastauslaitureille. Ennen pistoraiteita kaikki oli kannettu olalla. Lankunkantajilla oli varusteina jouhilla täytetty nahkainen, hevosenkengänmuotoinen olkateline, pältsä. Jalkineina miehet käyttivät yleensä huovikkaiden teriä, töppösiä. Huopa ei hionnut eikä luistanut, vaan sillä sai pitävän otteen pukkien varaan asetetuilla lankuilla, joita pitkin taakat kannettiin. Uuraalaisen miehen ”kansallispukuun” sanottiin kuuluvan pältsä, huovikkaanterät ja päähän kulmista solmittu nenäliina auringonporotusta vastaan. Lastaajilla taas oli peretniekka eli förkkeli, nahkainen suojaesiliina.

Painoa taakalla oli keskimäärin 70–80 kiloa. Ja kun juostiin kilpaa taapelilta proomuun ja takaisin hakemaan uutta taakkaa, päivässä saattoi matkaa kertyä 25–30 kilometriä. Olalla kanto jatkui vielä rautatien tulonkin jälkeen, mutta silloin etupäässä vain, kun kanavalotjia ja -proomuja purettiin ja kannettiin lankut tai laudat taapeleihin. Vähitellen myös justeeraus jäi pois. Aikaisemmin näet sahatavara tuli sahoilta mittaamattomana ja sahattiin vasta perillä tavallisimmin kahden miehen työparissa. Sahauksen jäännöksistä Uuraaseen rakennettiin talojakin, niin kutsuttuja mulikkataloja.



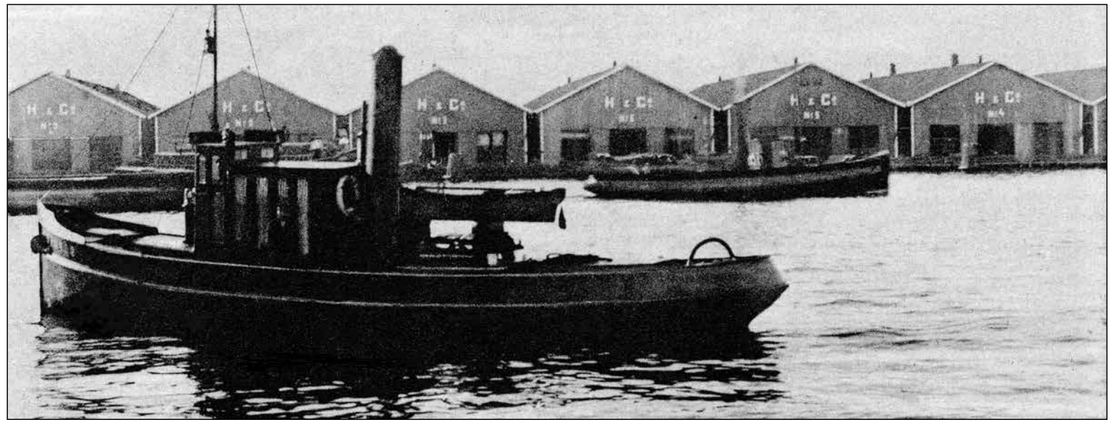
Olkalihakset kovilla. Lastin purkausta lotjasta lautatarhalle.

Moni mies aloitti lastaustyöt 17–18-vuotiaana. Ura saattoi edetä työnjohtajaksi eli täkkipomoksi, jonka oli hallittava ainakin englannin kielen alkeet. Uuraassa työssä käyvät johannekselaiset olivat pitkälti maanviljelijä- tai oikeastaan pienviljelijäväestöä. Pienviljelyvaltaisuus oli ominaista luovutetulle Karjalalle. Johanneksen tiloista 86 prosenttia oli sellaisia, jossa peltopinta-ala oli korkeintaan 10 hehtaaria ja 39 prosenttia sellaisia, joissa peltoa oli korkeintaan kolme hehtaaria. Tämänkokoiset tilat eivät elättäneet mutta tarjosivat vankan tukijalan toimeentulolle.

Uuraansaaren eteläpuolella sijainneesta Huunonsaaresta miehet lähtivät töihin kello viiden maissa aamulla: ensin veneellä Karhusalmen yli Kivitokeen Peltsaarelle ja sieltä Uuraaseen kävelemällä. Kovana juoksijana tunnettu Väinö Vyyryläinen pisteli matkan juosten mennen tullen. Kun polkupyörä yleistyi 1930-luvulla, työmatka helpottui, vaikka tie oli pelkkiä polkuja, eikä kaikin paikoin pyörällä voinut edes ajaa. Pyöränsä miehet säilyttivät yön yli tutussa talossa Peltsaarella. Työmatkat eivät aina osuneet yksiin. Kun Topias Mellanen kerran tuli ylitöistä, rannassa ei ollut enää yhtään venettä. Topias irrotti läheisestä vajasta oven, riisui vaatteensa myttyyn oven päälle ja ui yli voimakasvirtaisen Karhusalmen. Oli lauantai ja palkkapäivä. Tilipussikin oli saatava kuivana toiselle rannalle.

Lastauksen ohella lukemattomat hinaajat tarvitsivat työntekijöitä. Puutavaraliikkeiden konttorit työllistivät väkeä, samoin laivanmuonitusliikkeet. Oli pyykkäreitä ja vesikauppiaita, ja niin kutsutut paattikauppiaat myivät lastaajille virvokkeita työn lomassa: kahvia ja limonadia, pullia ja munkkeja, joko itse leivottuja tai leipomosta ostettuja. Uuraassa oli tori, kauppaliikkeitä, ravintoloita, ruokaloita, elokuvateatteri. Ympäristössä oli lukuisia veistämöitä, joissa rakennettiin pienempiä aluksia, kuten proomuja sataman tarpeisiin ja joiden merkitys työllistäjänä varsinkin talviaikaan oli merkittävä. Laivat viipyivät satamissa pitkään verrattuna nykypäivään. Maanviljelijät saivat myytyä laivoihin tuoreita vihanneksia ja juureksia, jopa eläviä eläimiä.

Uuraan tapahtumia seurattiin tarkasti ympäristössä. Koiviston ja Suomenlahden ulkosaarten, Uuraan, Johanneksen, Kuolemajärven ja Uudenkirkon yhteinen paikallislehti Rannan Sanomat kertoi lastaavien laivojen nimet, lukumäärän, kaikki tärkeät Uuraan uutiset. Esimerkiksi vuonna 1934 Uuraassa oli elokuun loppuun mennessä lastannut jo 440 laivaa, erityisesti englantilaisia mutta paljon myös Afrikasta. Kesäkuun 16. päivänä 1936 Uuraassa lastasi yhtä aikaa 30 laivaa. Heinäkuussa 1938 huomiota herätti egyptiläinen Star of Aleksandria, yksi suurimmista Uuraassa koskaan käyneistä aluksista. Sen kantavuus oli yli 7 000 bruttorekisteritonnia. Laivaan lastattiin 2 000 standarttia parruja Egyptiin vietäväksi.



Purjealus Monterosa - Marienham Tapolanlahdella.

Vou, mikä paikka! Nuori merimiehen alku on päässyt Passatin ruoriin.

Purjelaiva oli 1930-luvulla vielä tuttu näky Uuraassa. Kuuluisin kaikista oli ahvenanmaalaisen Gustaf Erikssonin lippulaiva, nelimastoparkki Herzogin Cecilie, joka oli voittanut neljä kertaa Sinisen nauhan viljapurjehduskilpailussa Australiasta Englantiin. Kun Herzogin Cecilie lipui Uuraan redille, sitä tultiin matkojen takaa katsomaan. Huhtikuussa 1936 Herzogin Cecilie ajoi sakeassa sumussa karille Englannin rannikolla eikä sitä yrityksistä huolimatta saatu lopulta pelastettua. Aikansa suurin purjelaiva, nelimastoparkki Moshulu pystyi ottamaan 1 400 standarttia puutavaraa, sen suurin viljalasti oli 62 183 säkkiä. Moshulun syväys täydessä lastissa oli 6,8 metriä. Kun Moshulu lokakuussa 1937 lähti Uuraasta viemään lastia Karibianmerellä sijainneeseen Lourenzo Marquesiin, se menetti myrskyssä Atlantilla 13 purjetta.

Mitään työmaata ei ole muisteltu sellaisella kaiholla kuin Uurasta. Maailmansotienväliset vaikeudet ja levottomuudet painuivat hämärään, ja päällimmäiseksi jäivät nuoruuden ja uutteran työn, menetetyn kotiseudun kauniit muistot.

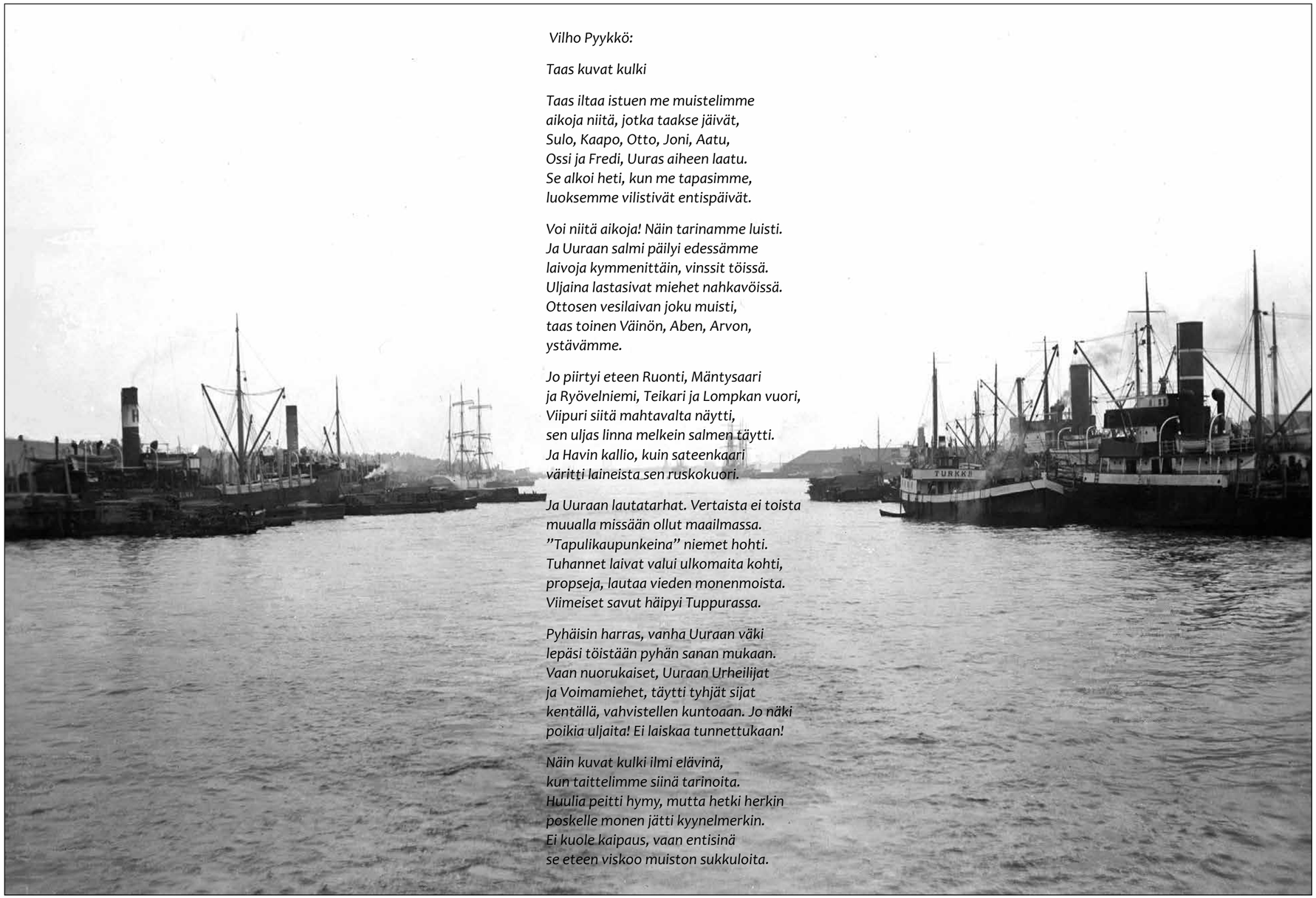
Uuraan ilmapiiriä kuvaa hyvin Aleksander Kärpäsen muistelo:

”Se ol niin mieltä kiinnittävä se kotipaikka, myö uuraalaiset näes oltiin niin yhteen sulautuvaisia, että ku myö yhessä tehtiin päivä töitä, niin iltasella, kun oli kotona syöty ja pesty, kuka käynyt uimassa ja kuka mitenkin itsensä pessyt, kokoonnuttiin siihen Kukkarokylän Kangaskokon mäelle, jossa rautatie kulki puotrantaan, mistä tuurilaivat läksiit Viipuriin. Siinä myö istuttiin ratakiskoin päällä ku pääskyset puhelinlangalla, haasteltiin kaiken maailman asjat ja lastattiin laivat uuvestaa jokkainen toinen toisillee päivän työt selostamalla.”

Kaipuun Uuraaseen puki sanoiksi myös kirjailija ja lehtimies Vilho Sorvari, joka muisteli Uurasta monimuotoisena ja elämänrunsaana. Sotienkin taakse hänen muistoissaan säilyivät ”*kesäisen, työn täyttämän salmen kuuma auringonpoltteinen hengitys, laivat lippuineen, puun terve tuoksu, kaukaisten maiden kangastuskuvat.” Sorvarin rakkaimmassa kirjassaan Kongon Oskariksi n*imeämä mies oli ”*kansainvälinen Uuras, sen satojen vuosien taistelu vaikeuksia vastaan, sen sisu ja yrittämisen tahto, sen tappiot ja voitot, koko Uuraan kuva, sen Uuraan, joka salmen laulaessa ja lautatarhojen tuoksussa painoi koko maailman poveaan vasten näin sanoen:* ***Minä olen Uuras Maailmanportti***”.

Kansainvälinen Uuras ei ollut vain työpaikka, vaan sen ohella jotakin muuta: väkevä viesti suuresta maailmasta, tuulahdus maailman meriltä.

Vilho Pyykön runo ”Taas kuvat kulki” kuvaa kotisudultaan paenneiden, voisi sanoa maanpaossa elävien, karjalaisevakkojen tapaamisen aiheita ja tunnelmia.



Vilho Pyykkö:

Taas kuvat kulki

Taas iltaa istuen me muistelimme
aikoja niitä, jotka taakse jäivät,
Sulo, Kaapo, Otto, Joni, Aatu,
Ossi ja Fredi, Uuras aiheen laatu.
Se alkoi heti, kun me tapasimme,
luoksemme vilistivät entispäivät.

Voi niitä aikoja! Näin tarinamme luisti.
Ja Uuraan salmi päilyi edessämme
laivoja kymmenittäin, vinssit töissä.
Uljaina lastasivat miehet nahkavöissä.
Ottosen vesilaivan joku muisti,
taas toinen Väinön, Aben, Arvon,
ystävämme.

Jo piirtyi eteen Ruonti, Mäntysaari
ja Ryövelniemi, Teikari ja Lompkan vuori,
Viipuri siitä mahtavalta näytti,
sen uljas linna melkein salmen täytti.
Ja Havin kallio, kuin sateenkaari
väritti laineista sen ruskokuori.

Ja Uuraan lautatarhat. Vertaista ei toista
muualla missään ollut maailmassa.
”Tapulikaupunkeina” niemet hohti.
Tuhannet laivat valui ulkomaita kohti,
propseja, lautaa vieden monenmoista.
Viimeiset savut häipyi Tuppurassa.

Pyhäisin harras, vanha Uuraan väki
lepäsi töistään pyhän sanan mukaan.
Vaan nuorukaiset, Uuraan Urheilijat
ja Voimamiehet, täytti tyhjät sijat
kentällä, vahvistellen kuntoaan. Jo näki
poikia uljaita! Ei laiskaa tunnettukaan!

Näin kuvat kulki ilmi elävinä,
kun taittelimme siinä tarinoita.
Huulia peitti hymy, mutta hetki herkin
poskelle monen jätti kyynelmerkin.
Ei kuole kaipaus, vaan entisinä
se eteen viskoo muiston sukkuloita.

Menneinä aikoina Uuraan saariston asukkaat olivat vahvasti mukana talonpoikaispurjehduksessa. Laivoja myös veistettiin ja korjattiin saariston telakoilla. Sataman toiminta ja kansainvälisyys toivat monia uusia ammatteja ja tarjosivat kulttuurivirikkeitä saaristolaisille. Uudet ammatit ja satamien työt alkoivat vähitellen syrjäyttää perinteisiä elinkeinoja sivuelinkeinoiksi tai harrastuksiksi. Kalastus kuitenkin säilytti edelleen vahvan aseman ammattien joukossa. Talvella kalastettiin kauempana kotirannoilta Suomenlahden jäälakeuksilla. Jokainen talo myös viljeli ainakin omiksi tarpeikseen ja piti pientä karjaa.

Uudet ammatit

Erkki Riimala:

Lastaamaan saapuvat rahtilaivat synnyttivät shipchandlerien - uuraalaisittain ”sipsandereitten” eli laivanmuonittajien yrittäjäkunnan. Aluksiin toimitettiin lihaa, vihanneksia, juurikkaita ym. ja juomavettä. Ensimmäistä yksittäisiä laivanmuonittajia olivat Anton Kouki, Eino Herranen, Albert Ottonen ja Leo Hænsel Uuraasta sekä kauppias Peltonen, merikapteenit Eriksson ja Virkki Ravansaaresta. Useimpiin laivoihin liha haluttiin suolattuna, mutta mm. kreikkalaisille oli hankittava eläviä eläimiä, jotka he sitten teurastivat matkan aikana. Lihatuotteet haettiin Viipurista, ensin Morosoffin makkaratehtaalta, myöhemmin Karjakunnalta. Saarelaiset itse leipoivat myyntiin menevät leivät ja vehnäset. Juomavesi kuljetettiin ensi alkuun vesijaaloilla, joiden kyljillä luki selkein kirjaimin ”Water Boat”, niin että vedentarvitsijat tiesivät kutsua satamassa kiertelevän aluksen luokseen. Jaalan ruumaan rakennettu tankki täytettiin mm. Ravansaaressa Wahlin – sittemmin Ahströmin -vesipostista. Ville Ottosella oli oma vedenottopaikkansa. Yrittäjiä riitti kilpailutilanteisiin saakka, joten kerrankin väitettiin, että tietty vesikauppias olisi täyttänyt jaalansa suoraan merestä, piilossa katseilta Ryövälinniemen takana. Myöhemmin jaalat korvattiin konealuksilla, jolloin vesialuksina toimivat mm. Koukin BUTCHER ja G. Lindvallin WATERBOAT. Viimeksi mainittu oli rakennettu 1934 Helsingin Höyryvene -yhtiön vanhasta BOTBY –matkustaja-aluksesta.

Ensimmäiset sipsanderit soutivat veneillään proviantin laivoihin, myöhemmin siirryttiin moottoriveneiden käyttöön ja lopulta kuljetuksia hoideltiin omilla hinaajilla se proomuilla. usein saman merialuksen kyljillä saattoi olla useammankin tavarantoimittajan aluksia.

Kun laivoja ajan myötä alkoi tulla redin täydeltä, piti lastausväkeä värvätä kauempaakin. Vieraspaikkakuntalaista työväkeä varten ankkuroitiin satamaan asuntoaluksia, joiden elämänmenoa piankin alettiin paheksua ja aluksia kutsua orjalaivoiksi. Sellainen oli mm. Erns Sohnin vanha parkkilaiva HOPPE, jonka ruumatilat oli rakennettu kopperoita täyteen ja joka koppiin ahdettiin kymmenenkin miestä samalle lavitsalle. Lastausaikoina elämänmeno kävi levottomaksi, väkivaltaisuutta esiintyi aika ajoin, jopa ampumistapauksiakin.

Oman yrittäjäkuntansa muodostivat laivapyykkärit, jotka vastasivat merialusten vaatehuollosta. Pyykkärin veneeseen oli laitettu kyltti ”Laundry”, jotta tämänkin avun antaja tiedettiin ohi soutaessaan kutsua puhtautta kaipaavan luo. Hännän huippuina soutelivat redilla paattikauppiaat ja perevossikat – taksisoutajat. Paattikauppiailta sai lastaustöissä ollut väki kahvit ja tuoreet vehnäset, jotka kauppias oli yöllä leiponut. Perevossikat vähenivät SALMI -moottoriveneiden ilmestyttyä Uuraansalmen poikittaisen matkustajaliikenteen hoitajiksi.

Hinaajapiireissä tunnettiin hyvän kaupankäyntitavan vastainen ”hatturaha” joka maksettiin tiettyjen rahtilaivojen päälliköille. Koivusaaren redillä propsia lastannut rahtihöyry ilmoitti jossain vaiheessa tarvitsevansa kahden hinaajan apua. Useimmiten paikalle ei lähetetty lainkaan hinaajia, ainoastaan pelkkä lasku, jonka kippari hyväksyi ja aiheeton ansio pantiin puoliksi. Rahtihöyryn varustamo oli autuaan tietämätön moisesta menoerästä.

Paattikauppias tärkeässä työssään.

Puot'ryki

Kalle Ahokas:

Uuraan keskeisimpänä paikkana oli Puot'ryki eli laivalaituri tai kauppalaituri ja sen läheinen ranta. Siinä oli silloin kaksi laituria eri käytävin. "Viiporgan" ryville ei päässyt hevosella, ryki sai nimensä siitä kun saksalainen Viborg-niminen laiva oli talvehtimassa ryvin lähellä sijainneessa paalussa ja upposi vesilastiin talvella.

Puot'ryvilla oli lihakauppa ja sen sivuilla vihannesputkat, jotka olivat vain kesäisin auki. Aikaisemmin sen omisti kauppias Pikoff, joka myi sen ja sekatavarakaupan sekä leipomon kauppias Scheluhinille. Rannalla sijaitsivat vielä pulla- ja makeismummojen kioskit, joita oli kolme sekä kioski, josta myytiin ainoastaan olutta. Se olikin niin kovaa, että kun pullollisen joi alkoi kieli jo kangertaa. Viiporgan ryvin suojassa oli "paattikaavina", jossa veneet olivat tuulen suojassa. Toisella puolella sijaitsi palokunnan paatti, johon sai sukkelasti sijoitettua sen aikuisen käsiruiskun, jos nimittäin Ravansaarella tarvittiin apua tulipalon sammuttamisessa. Keväisin tultiin oleskelemaan laivalaiturille laivojen aloittaessa liikenteen Viipuriin. Haluttiin nähdä keitä tuli Viipurista sekä myöskin keitä sinne lähti asioimaan. Siinä pohdittiin kylän tapahtumia eli pidettiin rantakäräjiä. Ja kun tuli isompi lastilaiva, heti kyllä oltiin ottamassa selvää, mitä se lastaa. Sinne soutivat Kukkarokylän patterilla oleskelevat venäläiset rannikkosotilaat upseereitaan hakemaan. Laiturille suuntasivat kulkunsa Teikarin laivastosta upseereitaan hakemaan myös ns. "minanolskat". Nämä olivat samanlaisia kuin nykyiset moottoriveneet, mutta käyttövoimana oli höyry. Jokapäiväisen käynnin laiturille suoritti "Siiplänskä" eli ryykkirauta. Se oli siipirataslaiva, malliltaan kuin vanhanaikainen silitysrauta, pituus noin 40 metriä, leveys 8 metriä. Se haki päivittäin 400-500 limppua Teikarin laivastolle. Laivasto saapui joka kevät toukokuun 15 päivänä Kronstatista Teikarinmaan suojaan kesämanöövereille ja lähti takaisin syyskuun aikana.

Salukkinen myi laivastolle juomaveden, leivän ja yleensä kaiken, mitä venäläiset tarvitsivat. Ja kyllähän sitä tarvittiinkin. Suuria sotalaivoja oli Teikarissa kolme – nimiltään Eurooppa., Aasia ja Afrikka, joskus oli laivoja useampiakin. Sataman aivoissa oli yhteensä noin 4-5000 miestä, jotka tosin majailivat Teikarissa vain lyhyemmän ajan. Kun laivaston sotilaat kävivät maissa kerran viikossa niin pullat ja tupakat loppuivat kauppaväeltä kesken. Ja kun aika kului syksyyn, tekivät kauppansa kyläläisten keräämät sienet, tatit ja marjat. Tämä oli kauppiaille hyvää aikaa kun ostajia oli runsaasti. Me pikkupojat valtasimme ryviltä paikan odotellessamme siipilaivan saapumista. Oli näet niin, että se poika, joka sai laivasta heitetyn köyden kiinni pollariin, sai tästä palkkioksi 20-50 kopeekkaa. Kun Viiporgan ryki oli köyden heittohetkellä liian kaukana, tapahtui joskus, että laiva törmäsi päin rykiä., jolloin me pojat tietysti nostimme kovan huudon. Se ei kylläkään ollut kapteenin mieleen. Sama laiva ajoi usein Reiskiven väärää puolta ja ajoipa se suoraan kivellekin, vaikkakin kivellä oli näkyvä reimari.

Puotrantaan toivat virolaiset syksyisin perunoita ja Inkerin ukot möivät siellä omenia, marjoja ja arbuuseja. Kun varasto loppui, hakivat he lisää Pietarista tai Viipurista ja poistuivat vasta syyspakkasten tultua. Puotrantaan saapuivat myöskin ulkomaalaisten laivojen kapteenit selvittämään laivapapereitaan ja asioitaan. Vuonna 1895 palkkautuivat shiphandlereiksi muun muassa Adan Aholainen sekä "Riston Aatu" Salukkisen hommiin. Suomennettuna tämä ammatti tarkoitti laivanmuonittajaa. Salukkinen osti ensimmäisen moottoriveneen paikkakunnalle ja tällä veneellä Aatu ajeli aina Koivusaareen saakka laivoihin muonaa viemässä. Kaikki kapteenit, jotka Uuraassa kerrankin laivallaan kävivät, tunsivat Aatun, joka muuten liittyi vuoden 1920 jälkeen Uuraan katukuvaan munkkien, piirakoiden ja appelsiinien myyjänä.

Talvisin Puot'ranta oli hiljainen. Puolelta päivin alkoivat saapua kiiskin onkijat pyynniltään ja myivät saaliinsa kauppiaan "kalusatkaan" eli isoon sumppuun saaden samalla rahansa kaupan kassasta. Joulun aikana maksoivat kiiskit 10 ja 12 penniä kappale, myöhemmin 2-3 penniä. Venäläisen paaston aikana kala oli kallista, sillä kreikkalaiskatolisethan eivät tällöin syöneet lihaa. Syksyisin ja talvisin kerääntyivät miehet joukolla kauppaan. Venäläisillä kauppiailla oli tapana tarjota jokaiselle asiakkaalle tsajut (teetä) ja bielaita (vehnästä) sekä vesirinkeleitä eli paraskeja. Kaupat avattiin silloin jo kuudelta aamulla ja suljettiin kello 8 tai 9 illalla. Ei näinä aikoina puhuttu paljon kauppa-apulaisten työajasta.

Laivalaiturista eli "puot'ryvistä" tuli Uuraan asukkaille luonteva kohtauspaikka, sinnehän saapuivat ja sieltä lähtivät Viipurin matkustajalaivat. Laiturin sivustalta saivat suojan saaristolaisten soutuveneetkin. Ravansaaren Kakatinlahden suulle ja Uuraan puot'rykiin tulivat syksyisin virolaisjaalat perunakuormineen. Keisarinvallan aikana venäläisten pattereiden yhteysliikennettä välittäneet pienet höyryveneet "minanolskat" hyörivät päivittäin nekin Uuraan vesillä. Venäjän laivaston suuret linjalaivat saapuivat vuosittain läheiselle Teikarinselälle laivastoharjoituksiinsa. Alusten viitisen tuhatta miestä tarvitsivat muonitus täydennystä, jota uuraalaiset ja ravansaarelaiset auliisti maksua vastaan toimittivat. Laivaston nelisenkymmentä metriä pitkä siipirataslaiva saapui Uuraaseen päivittäin ostamaan viitisensataa limppua kerrallaan sotaväelle. Alus sai silitysrautaa muistuttavasta ulkonäöstään johtuen lempinimen "ryykkirauta".

Kauppalaituri - puot'ryki - möljä - laivalaituri ja kohtaamispaikka.

Uuraan seutu vuosina 1920-1939

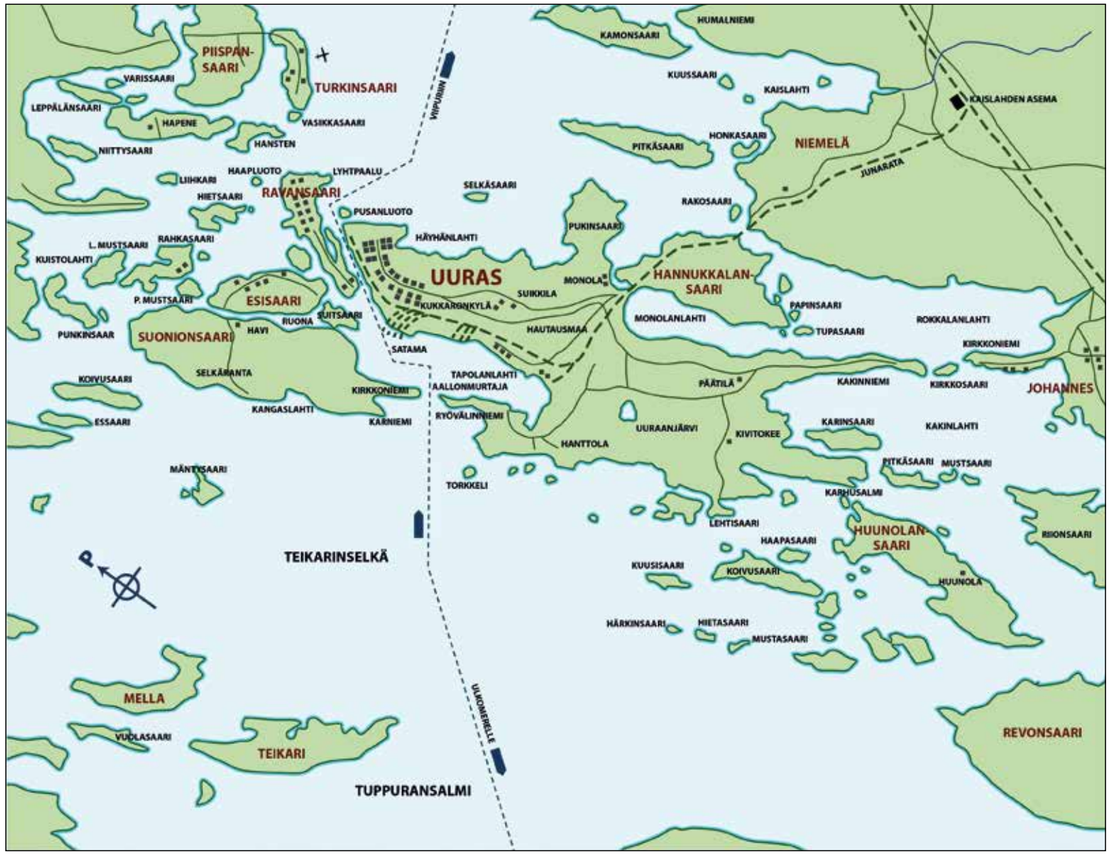
Eino Rapeli:

Uuraan pohjoispuolelle oli rakennettu suuri ja korkea linnoitus valtavine muureineen. Tämä oli rakennettu Venäjän tsaarinvallan aikana ennen vuotta 1918. Tämä linnoitus oli samalla Viipurin puoleisella osalla, jossa olivat Louhimoin ja Kissakallion pikku kylät.

Linnakkeen jatkona samalla pohjoispuolella jatkui itään päin korkea kallio, ehkä meren pinnasta 60 m korkeimmalta kohdaltaan. Tämä kallio erotti Kissakallion ja (Lompkan) Louhimon kylät Uuraan asutuskeskuksesta, vaikka matkaa ei ollut kuin noin 15 minuutin kävelymatka yli kallion. Tämä kallio oli 1 km pituinen ja se päättyi Louhimon niemeen, joka muistuttikin laivan terävää keulaa. Laivojen maailmaa nämä seudut tavallaan olivatkin. Tällä kalliolla oli aina kesän aikana kävelijöitä, etenkin ulkolaisia ihmisiä, laivoista. Sieltä oli hyvä näköala kauas Viipuriin päin, pohjoiseen sekä etelään Teikarin selälle.

Häyhänlahti oli Louhimon niemen eteläpuolella. Lahden ranta oli hienon hiekan peittämä, etenkin Räntästen ranta, samoin meren pohja. Samanlainen oli Louhimonkin kotiranta. Räntästen hiekkarannalla olikin kesän kuuman helteen aikana paljon auringonpalvojia. Siellä oli kuin kuuluisalla Terijoen hienolla hiekkarannalla. Mutta tämä ranta oli vain Uuraan pohjoispuolta, tausta ei ollut edessä lumoava Suomenlahti, vaan Viipurilahden merivesi kasteli uimareita. Nämä rannat olivat näin ihanteelliset ennen vuotta 1925, mutta vähitellen ne muuttuivat, rannat nurmettuivat ja meren pohja muuttui mutaiseksi täällä Räntäsissä.

Uuraan asutusalueella oli monia eri nimisiä alueen osia: Kissakallio, Louhimo, Peltokylä, Häyhänlahti, Keskusta, Kukkarokylä, Pinkelinalue, Uusi aseman seudun alue ja vielä kauempana Tapolanlahden alue. Asutusalue oli noin 3-4 km pitkä. Rautatieaseman lähellä oli niin sanottu Pinkelinseutu. Siellä oli venäläisten aikana rakennettu linnake, johon oli kaivettu maahan valtavan syvä, leveä ja pitkä monttu. Kaivannon kahden puolen oli maan sisään tehty korsuja. Tykkien jalustat törröttivät lahonneina muistoina tsaarivallan ajoista.



Uuraan satama-allas käsitti kokonaisuudessaan alueita seuraavasti: Uuraan salmen alue, Suitsaaren alue, Suonionsaaren edusta-alue, Kirkkoniemen alue, Ryövälinniemen alue ja Tapolanlahden alue eli uuden sataman alue uusine laitureineen. Olipa joskus vilkasliikenteisenä aikana yht´aikaa lastaamassa 100 laivaa mainituissa alueissa. Salmen pohjoispäästä Tapolan-lahden pohjukkaan saakka pituutta voi tulla noin 4-5 km. Sataman suojana olivat etelässä Ryövälinniemi vasemmalla itäpuolella ja oikealla lännen puolella Suonion-saaren Kirkkoniemi.

Tapolanlahden alue oli Uuraan uuden sataman aluetta. Tällä alueella saivat suuret laivat lastata 25-28 jalan syvyyteen, mutta Uuraan salmen alueella vain 21 jalan syvyyteen, samoin kuin Viipuriin menevät laivatkin.

Uuraan länsipuolella oli Suitsaari, jossa oli Kojosen suuret puutavaravarastot. Esisaaressa oli Esisaari oy:llä myöskin puutavaravarastot. Suitsaaren ja Esisaaren länsi-eteläpuolella oli suuri Suonionsaari, joka olikin monta kilometriä pitkä. Nämä saaret eroitti toisistaan Ruonan salmi, joka oli länsipäästään hyvin kapeaksi supistunut.

Suonionsaaren itäpäässä oli kapea Kirkkoniemi. Venäjän vallan aikana se oli sotilaskäytössä.

Siellä oli myös pieni kirkkorakennus. Suomen vallan aikana Kirkkoniemessä oli alkuvuosina Ahlström oy:llä suuri puutavaran varastoalue. Tämän niemen vastapäätä oli Ryöväliniemi, jossa taas oli Salvessen ja Kaukas oy:llä suuret puutavaravarastoalueet suurine kuureineen. Näiden niemien välissä oli aallonmurtaja kahta puolta sataman suojana, joka pienensi laivaraitin aukkoa. Milloin oli kova etelämyrsky ja vesi nousi korkealle, tästä kapeasta laivareitin aukosta olikin vaikea ohjata laivaa läpi, sillä siinä oli kuin pieni koskenpoikanen, joka vaati laivan ruorimieheltä tarkkaa ohjausta. Monesti pikkulaivat eivät jaksaneet mennä aallonmurtajan läpi, vastavirtaa ja -tuulta. Usein laivoja vastassa olikin voimakas hinaaja, joka veti laivan keulapuolella, näin auttaen laivan ohjausta. Tästä kapeasta aallonmurtaja-aukosta kaikki laivat kulkivat saapuessaan joko Uuraan satamaan tai Viipuriin.

Suonioinsaaren Kirkkoniemen ja Ryövelniemen eteläpuolella avautuu Suomenlahden merenselkä, jonka nmi on Teikarinselkä. Se on ehkä pyöreästi sanottuna noin 8-10 km joka puolella aukeata merta. Sitä kutsuttiin myös selkämereksi.

Ryövelniemestä etelään noin 9 km päässä olivat Pullinniemi, linnoitettu Tuppuransaari, Teikarinsaari, Melansaari ja Lammassaari. Nämä olivat aivan rivissä, kuin suojamuurina. Sitten tulikin vastaan lännessä mannermaa, Niskapohja, Teikarin, Tuppuran saarien ja Pullinniemen eteläpuolella aukeaa aava ulappa, Suomenlahti.

Otteita Eino Rapelin kirjoituksesta kirjassa ***Uuras muistojen saari:*** *Syntymäseudun kuvaus vuosilta 1920 - 1939*

Onkarit lastaavat Suitsaaressa, Kojosen varastojen edessä. Vasemmalla Kalmar lotjasta ja oikealla Tahto-höyry soimasta.

Ravansaari palaa.

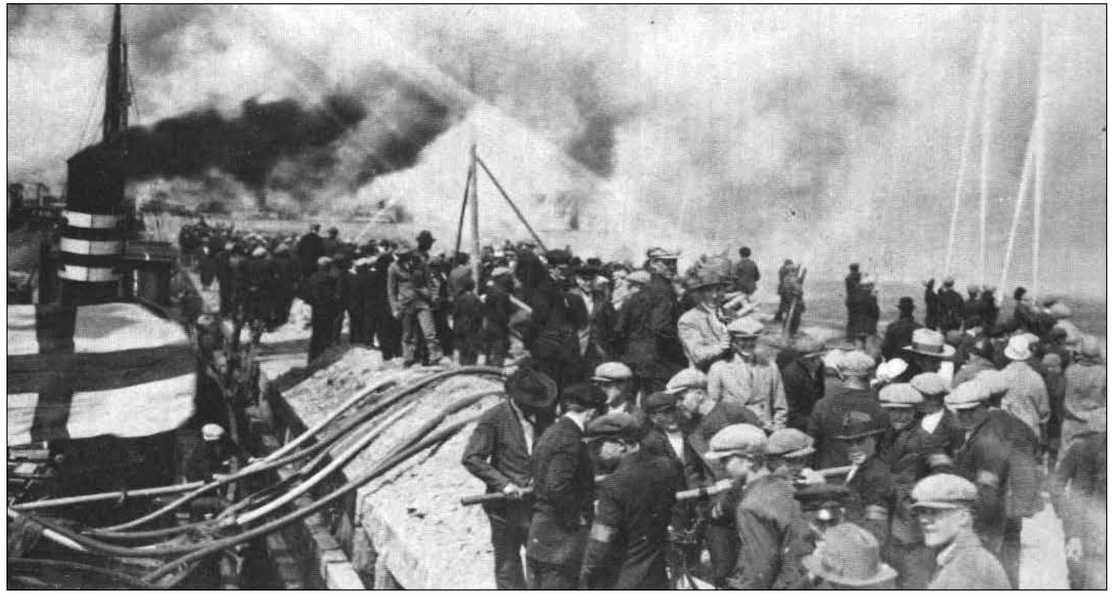
Lautatarhat tulessa

Erkki Riimala:

Kesällä 5.7.1020 syttyi Ravansaaressa lautatarhapalo, joka kovassa tuulessa riistäytyi valloilleen ja paisui hetkessä valtavaksi roihuksi. Tapuli ja suuli toisensa jälkeen katosi ahnaitten liekkien kitaan, samoin useita proomuja ja lotjia sekä kymmeniä metrejä puulaitureita. Ravansaari -kirja (osa II) kertoo murhenäytelmästä mm. ”Kakatinlahdessa, joka jäi tulen keskelle, kiehui vesi poreillen ja ilmavirta, joka oli niin voimakas, että taapeleita kohosi melkein kokonaisina humisevien liekkien sisällä ilmaan, repi palon liepeillä lotjien kiinnitysköydet irti ja imaisi aluksen toisensa jälkeen tulen ahnaaseen nieluun.

Tuollaisen tilanteen alkuvaiheessa lotjansa pelastamisyrityksessä neljä miestä tapasi kohtalonsa: ennen palamistaan he olisivat kuolleet ilman puutteeseen, mutta epätoivoisina he hyppäsivät poreilevapintaiseen veteen. Salmessa olevia aluksia siirrettiin etäämmäksi tulen alta. Korkealle kohoavien liekkien ja savupatsaiden pyörteistä sinkoili palavia laudankappaleita salmen yli Uuraankin puolelle, jossa kuitenkin onnistuttiin estämään palon leviäminen laajemmalle. Sammutustöissä uurastivat paloruiskuin varustetut hinaajat, Viipurin palokunta ja paikallisia vapaaehtoisia. Tulipalossa menetettiin varastorakenteita, kalustoa ja 24.000 std. sahatavaraa sekä elintarvikekomission varastoissa olleet 19.000 säkkiä Amerikasta saatuja vehnäjauhoja.

Jälkeen päin suoritetuissa tutkimuksissa todettiin palon alkaneen Suomalaisen Puuliikkeen lautatarhasta, mahdollisesti sen vierellä kulkeneen mainitun yhtiön KOITAR-hinaajan piipusta lentäneestä kipinästä. Palontorjuntaan alettiin kiinnittää entistä enemmän huomiota ja lautatarhojen rannoille ilmestyi suurin kirjaimin tekstattuja kilpiä ”sulje kipinäverkko”, joilla varoitettiin lähistölle saapuvia laivoja.



Palotoimenhoito Uuraassa

Reino Hilamo:

Ensimmäinen palokunta perustettiin Uuraaseen 1874, saaden nimekseen ”Uuraan vapaaehtoinen palosammutuskunta” ja nimeten päällikökseen merikapteeni Muryn. Jäseniä liittyi jo alkuun yli sata miestä, pääosiltaan Ravansaaren puolelta, joskin paljon oli mukana myös Uuraan miehiä. Toiminta, harjoitukset ja kalusto sijoitettiin Ravansaarelle, jonne myöskin palokunnan talo rakennettiin noin 10 vuotta myöhemmin ”Ryvinpäähän”.

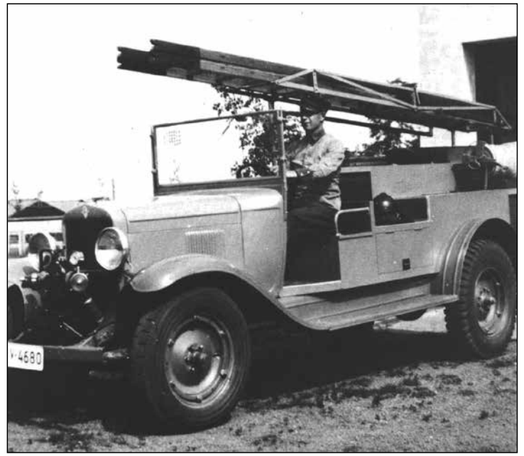
Sammutuskalustokseen oli palokunta saanut, hankkinut mm. 800 ml tehoisen höyryruiskun, käsivoimaruiskun, palopurjeita ym. pienempiä välineitä. Kesän aikana kalustot sijoitettiin proomuun tai isojen veneiden päälle, joissa ne hinaajilla taikka moottoriveneillä hinattiin palopaikalle. Talvella säilytettiin kalustoa tarkoitusta varten tehdyissä vajoissa. Käytännön kokemusta sammutuskunta sai vasta vuonna 1904 ensimmäisessä tulipalossa. Palokunnan toiminta jatkui kulttuuririentojen, harjoitusten, iltamien ja urheillun merkeissä virkeästi. Palokuntaan perustettiin torvisoittokunta sekä voimistelu- ja urheiluosasto, jotka suorittivat ohjelmaa palokunnan pitämissä juhlissa, joita pidettiin varojen hankkimiseksi palokaluston ostamiseen sekä yleisön viihdyttämiseksi.

Palokuntien kesäjuhlathan olivat suurtapahtumia koko maassa niinä aikoina. Uuraankin palokunnan jäsenmäärä kasvoi, niin että vuonna 1918 mennessä oli 280 miestä jakautuen niin, että salmen kummallakin puolella oli sekä sammutus- että korjauskonppania. Vuoden 1918 tapahtumat aiheuttivat tälläkin rintamalla kitkaa, joten palokunnan toiminta alkoi laimentua, ja kun Uuraan suurtulipalo 1920 heinäkuussa Ravansaaren lautatarhoilla poltti myös palokunnan talon sekä kalustoa, lopahti palokunnan toiminta näin. Tämä suupalo herätti Uuraan työnantajat ja vakuutusyhtiöt toimimaan ja niin työnantajaliitto hankki pari 1000 min/l tehoista moottoriruiskua toisen Uuraan ja toisen Ravansaaren puolelle. Palkkasi palomestarin ja 4 moottoriruiskun hoitajaa, suorittivat jatkuvaa vartiota satamakonttorin talon tornissa, jossa oli puhelin sekä hälytyslaiteet. Hälytyksen kuultuaan piti lautatarhojen yövahtien torvilla ja hinaajien pilleillä yhtyä hälytysmerkkien antamiseen, joista piti käydä selville, missä joistakin kahdeksasta palopiiristä palo oli.

1920 luvun puolivälissä oli 34:stä liikkeiden omistamista hinaajista 19:llä omat kiintopumput, joiden yhteinen vesiteho oli yli 14 000 min/l paineen noustessa 1,5-12 ilmakehään. VPK:n toimintakin alkoi osoittaa elpymisen merkkejä, rajoittuen kuitenkin vain harjoituksiin ja palon sammutuksiin ymmärrettävistä syistä (ei ollut omaa sammutuskalustoa). Palokunnan päällikköinä toimivat Muryn lisäksi tiettävästi J. Kölhi, Viktor Pirhonen ja seppämestari Mikko Virolainen sekä August Niskanen ja Väinö Peltonen.

VPK:n toiminnan lamaannuttua herättiin Uuraan puolella omatoimisuuteen ja päätettiin Eino Davidssonin, Edvard Karjalaisen ja palomestari Karle Allenin aloitteesta perustaa Uuraan Kyläpalokunta 4.4.1928 alkaen. Jäseniä siihen liittyi vuoden aikana n. 50 ja kalustona oli käsivoimaruisku ym. pientä sammutusvälineistöä, jotka oli saatu lahjoituksina ja huvitilaisuuksien järjestelyillä ym. varoilla. Omaa taloa ei palokunnalla ollut, vain kylmä kalustohuone ja ulkoilulava, jossa järjestettiin huvitilaisuuksia. Kuljetus palopaikoille tapahtui hevosilla ja autoilla sekä laivoilla. Päällikköinä ovat toimineet Joseph Dietrich, Eino Davidson, A. Lisitskin, Veijo Kokko ja Valto Määttänen. Uuraan alueen siirryttyä Viipurin kaupungin hallintaan, perustettiin sinne 21-miehinen puolivakinainen palokunta, johon suurin osa kyläpalokunnan miehistä siirtyi ja näin ko. palokunnan toiminta hiljeni minimiin. Vuonna 1937 perustettiin uuraaseen Viipurin kaupungin vakinaisen palokunnan sivupaloasema, johon kuului palomestari ja neljä vakinaista palokuntalaista, jotka hoitivat kalustoa, suorittivat palotarkastukset sekä toimivat puolivakinaisen palokunnan kouluttajina. Kukkarokylän kentälle rakennettiin kahden auton kalustovaja, jossa oli päivystys jatkuvasti ja jonka sisällä ja ympärillä toiminta pyöri, vielä jatkosodan aikanakin.

*Kirjoitus on julkaistu aikaisemmin kirjassa **Uuras muistojen saari**.*



Upouusi paloauto, jolla oli käyttöä Uuraansaarella, muille saarille mentiin paloveneellä ja laivoilla.

Viipurin saariston sotavoimaa

Seppo Huunonen:

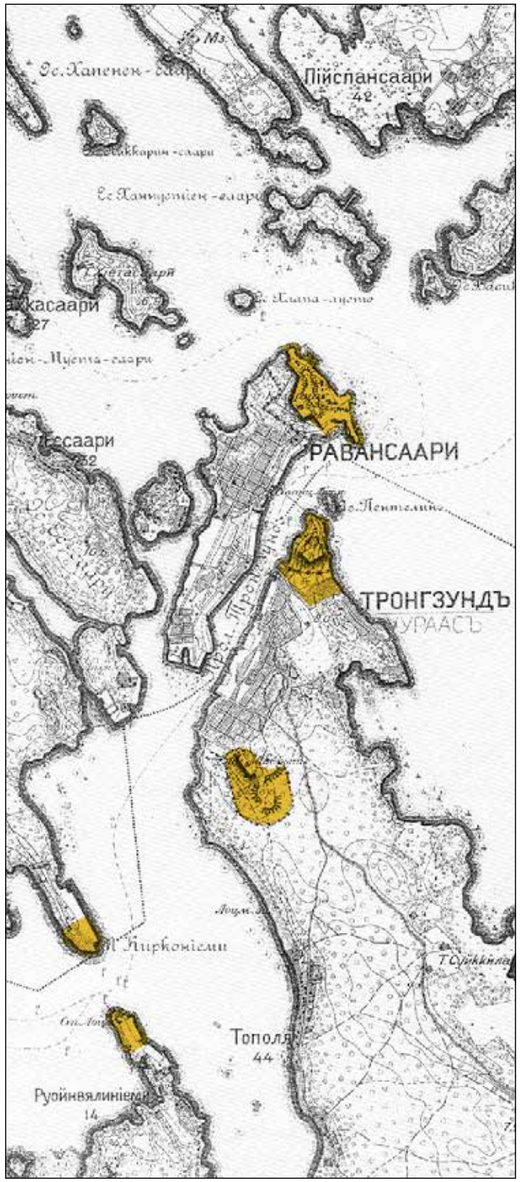
Pieni kertaus Viipurin sotahistoriaa

Pähkinäsaaren rauhassa Viipurista ympäristöineen tuli virallisesti Ruotsin valtakunnan osa. Kuningas Eerik Pommerilainen myönsi Viipurille kaupunkioikeudet vuonna 1403.

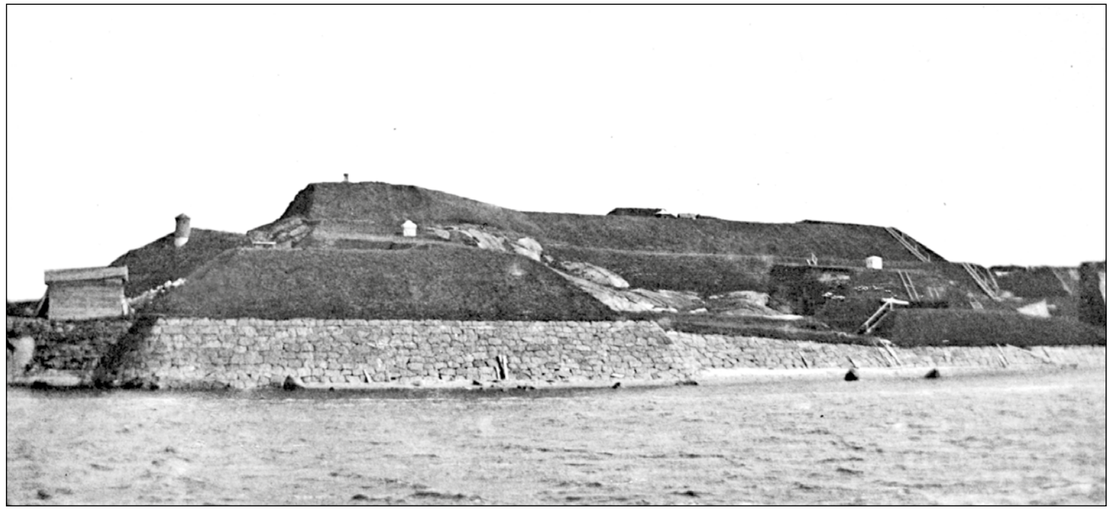
Koska Viipuri oli kaukana Tukholmasta, Viipurin linnalääniä hallittiin kuin itsenäistä valtakuntaa. Hämeen ja Turun linnalääneillä oli Viipuria kiinteämpi yhteys Tukholmaan ja vähemmän itsemääräämisoikeutta. Linnan ympärille kehittynyt kaupunki oli linnanherran suojeluksessa ja Viipuri oli ainoa Suomen kaupunki, jonka ympärillä oli kaupunginmuuri. Vähitellen linnan yhteyteen kasvoi yksi Suomen suurimmista kaupungeista. Viipuri oli sittemmin Itä- ja Kaakkois-Suomen keskus ja merkittävä kauppakaupunki.

Muistetaan, että Viipuri on kuulunut keskiajasta alkaen Ruotsille Suuren Pohjan sodan aikana Pietari Suuren venäläisjoukot valtasivat kaupungin vuonna 1710, ja sen jälkeen vuonna solmitussa 1721 Uudenkaupungin rauhassa Venäjän keisarikunta sai Viipurin Ruotsilta. Venäjään liittyminen hyödytti suuresti Karjalan taloutta, kun kauppa suuntautui kasvavaan Pietarin kaupunkiin. Rahtitalonpojat ansaitsivat rahaa kuljettamalla rahtia hevoskärryllä tai reellä. Pääkaupunkiin saatettiin myös muuttaa työn perässä. Omalta asuinpaikalta käsin saattoi myydä maataloustuotteita tai harjoittaa sivuelinkeinoja. Näin pääsi miltei jokainen karjalainen rahatalouden piiriin. Toisaalta maatalous taantui, kun venäläinen halpa vilja valtasi markkinoita.

Suuren Pohjan sodan jälkeen Uuraan saariston merkitys lisääntyi puolustuksellisesti. Röyvälinniemen ja Kirkkoniemen kärkiin rakennettiin 1790-luvulla pienet linnakkeet, jotka joutuivat vastaanottamaan Ruotsin laivaston vuonna 1790 Uuraan edustalla. Suonionsaaren pohjoiskärkeen rakennettiin linnake vuonna 1809, ja suuri linnoitus Ravansaareen vuosina 1855-60 ja vastaavanlainen linnoitus Uuraan pohjoiskärkeen vuosina 1860-70.



Tsaari-Venäjän linnoituskartta vuodelta 1914.



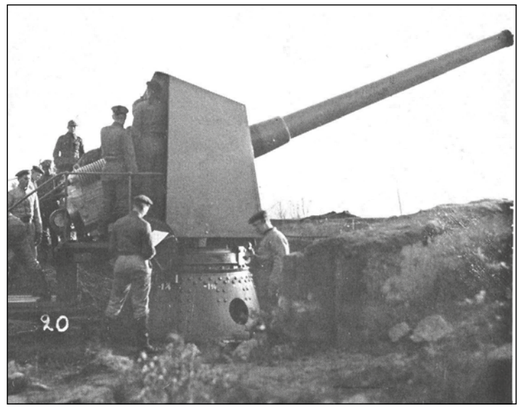
Uuraan Lompkan Linnake.

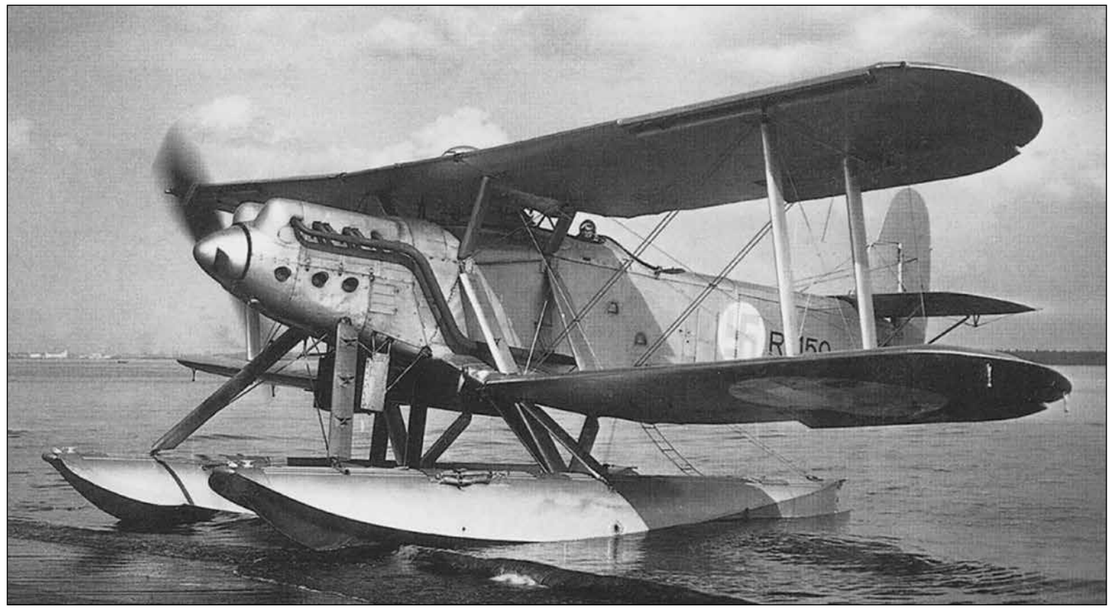
Suuren Pohjansodan Viipurinlahden taistelu, joka tunnetaan myös Viipurin kujanjuoksuna käytiin heinäkuun alkupäivinä 1790 Suomenlahdella Viipurin edustalla. Taistelu oli osa Kustaa III:n sotaa. Se käytiin Ruotsin ja Venäjän laivastojen välillä.

Merivoimien päälliköksi ryhtynyt Ruotsin Kustaa III yritti maihinnousua Viipuriin saaristolaivaston ja avomerilaivaston yhteisvoimin, mutta epäonnistui, kun ei päässyt Uuraansalmen läpi. Venäjän laivasto sulki kesäkuun alussa Viipurinlahdelle vievän salmen, ja lahteen nalkkiin jääneelle Ruotsin laivastolle ja kuninkaalle itselleen syntyi erittäin vaarallinen tilanne moneksi viikoksi. Sitkeästi väärästä suunnasta puhaltanut tuuli esti ruotsalaisia yrittämästä pois lahdelta, ja laivojen varastot alkoivat ehtyä.

Vihdoin tuulen käännyttyä Ruotsin laivasto murtautui saarrosta väkisin 13. heinäkuuta 1790. Ruotsalaisten tappiot tässä Viipurin kujanjuoksussa olivat suuret. Se menetti kymmenen fregattia tai linjalaivaa ja 41 saaristolaivaston alusta. Myös miestappiot olivat massiiviset. Viipurinlahdella olleista 30 000 ruotsalaisesta 6 000 kuoli.

152 millinen, 45 kaliberi rannikkopikakanuuna Canet, joita Ravansaarella oli kaksi.





Riponit olivat kesällä ponttooneilla ja talvella suksien päällä.

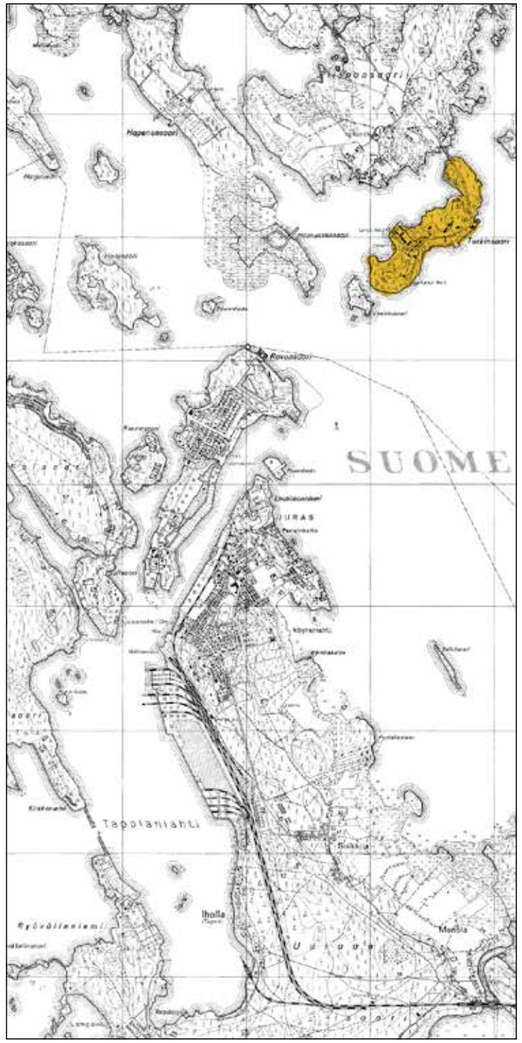
Turkinsaari

Teppo Mikkola:

Turkinsaari sijaitsee noin kymmenen kilometriä Viipurista lounaaseen Piispansaaren ja Ravansaaren välillä. Saari on ollut tiettävästi vailla pysyvää asutusta 1800-luvun puoliväliin. Tällöin Venäjä aloitti linnoitusketjujen rakentamisen Suomen etelärannikolle Pietarin turvaksi. Tältä ajasta ovat peräisin Uuraan ja Ravansaaren linnoituslaitteet. Myös Turkinsaareen rakennettiin Yksi Kasematti. Ennen Ensimmäistä maailmansotaa saarelle on sijoitettu venäläinen miinakomppanja, jonka tehtävänä oli miinoittaa kriisitilanteessa tuloväylät Viipurinlahdelle. Miinavarikko sijaitsi Mustasaaressa. Saarella oli tuolloin esikuntarakennus, kasarmeja sekä joukko varastorakennuksia tosin kaikki huonokuntoisia. Saaren eteläpäässä korkealla kalliolla oli pieni ortodoksikappeli.

Suomen itsenäistyttyä saari jäi valtion omaisuudeksi. Sinne sijoitettiin vuosina 1921-22 Kronstadin kapinassa Suomeen paenneita venäläisiä sekä vainoja paenneita inkeriläisiä ja itä-karjalaisia. Olot saarella olivat pakolaisille vaikeita heikkojen majoitustilojen ja kaikkinaisten puutteiden keskellä. Osa pakolaisista jäi pysyvästi Suomeen, osa muutti ulkomaille paljolti Ranskaan.

Suomen ilmavoimien virallisen alun katsotaan alkaneen maaliskuun 6. päivänä 1918, jolloin ruotsalainen kreivi Eric von Rosen lahjoitti Suomen armeijalle ensimmäisen lentokoneen. Sen siipiin oli maalattu kreivin onnenmerkki Sininen hakaristi, joka on ikivanha intialainen onnenmerkki. Se esiintyy tänä päivänä osassa intialaisia rahoja. Tosin ennen tuota maaliskuun päivää ja sen jälkeen joukko venäläisiä ja Venäjän armeijassa palvelleita suomalaisia ohjaajia oli loikannut Suomen puolelle lentokoneineen.



Sodan päätyttyä alkoi ilmavoimiemme kehittäminen. Ensimmäiset pysyvät vesilentoasemat sijaitsivat Helsingin Santahaminassa, Sortavalassa, Viipurin Tervaniemessä sekä Koivistolla. Ainut maalentoasema oli Utissa, Koivistosta haluttiin luopua ja siirtää sen toiminta syvemmälle sisämaahan. Vaihtoehtoina olivat Ravansaaren pohjoispää, Harjunniemi sekä Turkinsaari. Valituksi tuli Turkinsaari, jossa työt aloitettiin 1926 ja vuoden 1927 lopulla aloitti toimintansa saarella 3. Erillinen Merilentolaivue. Ilmavoimiemme kehitys oli tuolloin hyvin nopeaa, jota kuvaa nimien jatkuvat muutokset; 3. Erillinen Merilentolaivue, Merilentoeskaaderi, Lentoasema 4. Laivueen tehtävä oli pommitusten ohella myös Suomenlahden itäisen osan valvonta. Saarelle rakennettiin kaksi lentokonehallia, joista ensimmäisellä oli laskusillat poikki saaren kapeimman kohdan. Tämä ratkaisu mahdollisti laskeutumiset ja nousut sekä saaren itä- että länsipuolelle säätilanteen mukaan. Lisäksi rakennettiin sairaala, kantahenkilökunnan asuntoja, upseeri- ja aliupseerikerhot, varastorakennuksia sekä muutettiin saaren kappeli sotilaskodiksi.

Saari oli yhteyksiensä puolesta eristyksessä. Kesäisin oli laivayhteys Viipuriin ja Uuraan suuntaan talvisin jäätieyhteys. Jäätien ylläpito lumisina talvina ei kuitenkaan onnistunut silloisella kalustolla. Vuonna 1934 saatiin siltayhteys Piispansaareen ja sitä kautta mantereelle.

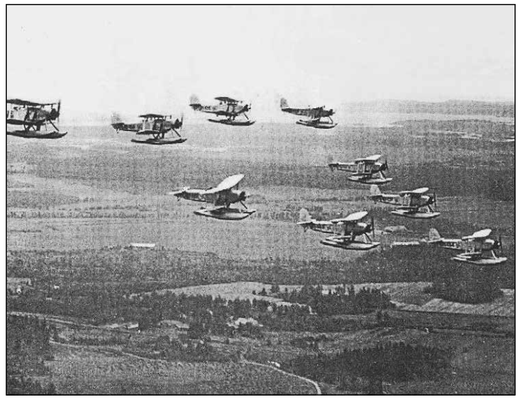
Lentokalustona oli aluksi 13 A22Hansa merkkisiä koneita, jotka rakennettiin lisenssillä ilmavoimien lentokonetehtaalla Santahaminassa. Vuonna 1935 yksikkö sai käyttöönsä Blackbur Ripon-kaukotoimintakoneita, jotka myös valmistettiin kotimaassa Tampereella, jonne oli valmistunut uusi lentokonetehdas. Lisäksi laivueella oli käytössä joukko eri merkkisiä harjoituskoneita. Näiden koneiden lentoja, erityisesti komeita muodostelmalentoja saivatkin saarelaiset ihailla. Talvella jouduttiin joinakin vuosina suorittamaan avustuslentoja kalastajille. Talvella 1928 laivue osallistui useampipäiväiseen operaatioon Tytärsaaren luona avustaen kolmelle jäälautalle ajelehtineita kalastajia heittämällä heille ruoka- ym. tarvikkeita.

Monet sodissamme kunnostautuneet lentäjät palvelivat Turkinsaaressa kuten lentomestari Martti Paasonen, joka kuljetti jatkosodassa kaukopartiomiehiä vesilento-

koneella syrjäisille järville syvälle vihollisen selustaan sekä haki haavoittuneita ja takaisinpalaavia partiomiehiä. Hän oli erittäin taitava ohjaaja, jota kuvaa se, että hänen konettaan ei ammuttu kertaakaan alas. Hänelle ehdotettiin Mannerheim -ristiä, jota ei jostain syystä kuitenkaan myönnetty. Toinen legendaarinen henkilö oli komppanian vääpeli Jussi Lauttamus, lukemattomien kaskujen ja juttujen kohde. Jussi oli naimisissa ravansaarelaisen Laura Rouskun kanssa. Hänen vanhin poikansa oli tunnettu sotakirjailija Niilo Lauttamus. Tässä yksi tarina Jussista: ”Eräs upseeri pyysi Jussin ajokoiraa lainaksi jänisjahtiin. Sovittuna ajankohtana upseeri tuli väsyneenä ilman saalista odottavan Jussin luo, jolloin Jussi tokaisi ”tuo jänis tuolla kuusen vieressä on maannut jo ainakin tunnin, joten täytyy ampua se pois”.

Onnettomuuksiltakaan ei aina vältytty, syinä olivat silloiset tekniset ratkaisut, lentokurin puute, ohjaajan virheet ja säätekijät. Eräs järkyttävimmistä onnettomuuksista tapahtui 21.5.1928. Tuolloin kuusi Hansa-konetta lähti illansuussa muodostelmalennolle Viipurin ylle. Koneiden ollessa Salakkalahden puiston kohdalla yritti yksi koneista välttää edellä lentäneen koneen potkurivirtaa nousten sen yläpuolelle. Tällöin koneen kelluke osui ohitettavan koneen peräsimeen. Koneen mennessä syöksyyn, lensi koneessa toisena ollut lentosotamies koneesta ja putosi suomalaisen lyseon katon läpi. Koneen ohjaaja sai surmansa sen pudotessa keskelle Torkkelinkatua. Myös kaksi jalankulkijaa saivat surmansa koneen iskeytyessä katuun.

Turkinsaaren Riponi-laivue matkalla Suur-Merijoelle lentonäytökseen.



Maalentokoneiden vallattua etusijan siirrettiin Turkinsaaressa olevaa kalustoa ja henkilöstöä Viipurin länsipuolella olevalle Suur-Merijoen maalentoasemalle sekä Ripon koneet Sortavalan vesilentoasemalle. Turkinsaaren tukikohta lakkautettiin 1938, mutta kaikkea sen toimintoja ei ehditty siirtää pois ennen Talvisodan puhkeamista. Turkinsaareen oli kaavailtu lentotoiminnan loputtua tukikohtaa rannikkotykistölle.

Turkinsaari tuhoutui Talvisodassa täysin, sen puusto ja rakennukset jauhautuivat maantasalle tykkitulessa. Se oli alueen saarista ainoa, jota kohtasi täysi tuho.

Jatkosodassa suomalaisten vallattua alueet takaisin oli saari täysin paljas muista saarista poikkeava, ei rakennuksia eikä puustoa, täysi kummajainen muiden saarten rinnalla.

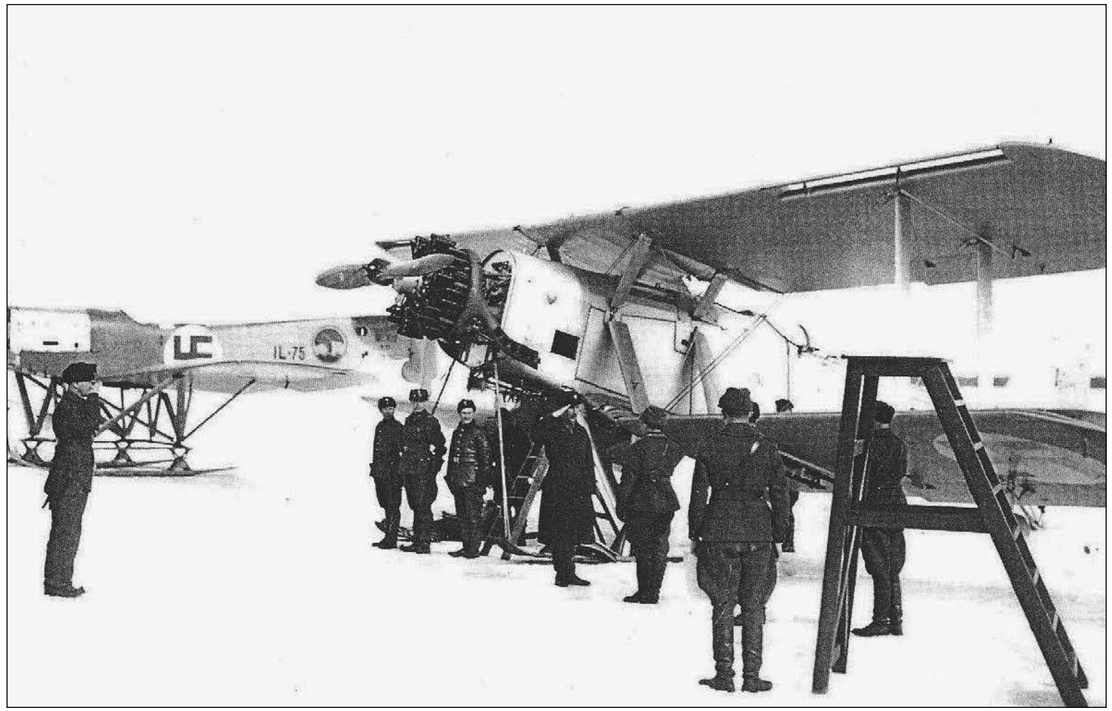
Kesän 1944 taisteluissa Turkinsaari osana saariketjua kuului Viipurinlahden pääpuolustuslinjaan. Kaikki saaret Suonionsaari, Ravansaari ja Rukinsaari olivat linnoittamatta eikä niitä kyetty varustamanaan puolustuskuntoon taistelujen edettyä niiden edustalle. Turkinsaari kuten muutkin edellä mainitut saaret joutuivat taistelujen kohteiksi heinäkuun alussa. Niilo Lappalainen kuvaa kirjassaan ”Viipurinlahti kesällä 1944” vihollisen ensimmäistä maihinnousuyritystä Turkinsaareen. ”Oli hämmästyttävää, että tulivalmistelua saareen ei ammuttu. Toinen hämmästyttävä seikka oli, että vihollinen käytti iskuportaana soutuveneitä. Niitä oli 40-50 kappaletta lähestymässä kolmena osastona saarta, yksi ryhmä saaren kaakkoiskärkeen ja kaksi kohti entisen kakkoshallin betonista laskusiltaa. Kun veneet olivat lähietäisyydellä, aloittivat puolustajat murhaavan konekivääritulen. Vaikutus oli tyrmäävä. Pirstuotuneita veneitä oli joka puolella ja aallot kuljettivat vähitellen ruumiita ja rojua rannalle”. Vihollinen yritti vielä useasti nousta maihin, mutta sen yritykset torjuttiin. Vihollisuuksien loputtua saari jäi suomalaisille, sitä ei sotatoimin saatu valloitettua.

Saari on nykyisin asumaton. Tunnistettavia entisiä rakenteita on betoninen lentokoneiden laskusilta, joka hyvin erottuu laivasta. Samoin on jäljellä saaren kasematti. Silta Piispansaareen on jäljellä ja sen virta-aukon yli on heitetty muutama lankku, joten kulku yli on mahdollista. Sotilaskodin astiasto on tulipalon jäljiltä kasoina ja Suomen lipuin varustettuja rikkinäisiä kuppeja löytyy raunioista.

Erikoisen näköisiä on aliupseerikerhon lähellä olevat Siperian hernepensaat, jotka peittävät ison alueen laajana metsikkönä. Saari on luontonsa puolesta rehevä ja korkeilta kalliolta voi ihailla ympäröivää upeaa saaristoa ja ehkä kysyä mitä hyötyä tästä kaikesta hävityksestä oli venäläisille ja mitä katkeruutta se kotinsa ja kotiseutunsa menettäneissä herättää.

Vihreä saari, rantakalliot, kaislarannat. Näin oli ennenkin, mutta nyt ei meressä uida, ei ihmisääniä, ei asukkaita, pelkkä autio saari. Mutta upea historia, pala Viipurinlahtea. Siellä toteutettiin osa Suomen torjuntavoitoista.

Laivue ilmoittautuu käskynjakoon.



SAARISTOLAISELÄMÄÄ

Talveen varautuminen ruokakaapista katsottuna

Anni-Maija Nyman:

Kesän ansioilla piti monen sataman varassa eläneen tulla toimeen koko pitkä talvi. Kesällä kerättyjen ruoka-aineiden apu oli suuriarvoisen tärkeää. Miten saada säilymään ruoka-ainekset koko pitkän talven ajan? Pakastimista ja jääkaapeista ei vielä ollut tietoakaan. Mutta nokkelilla emännillä oli hallussaan monia korvaavia, perittyjä keinoja. Sellaisia kuten suolaaminen, hapattaminen, kuivattaminen, sokerilla säilöminen, umpioiminen tai vaikkapa savustaminen (palvaaminen).

Suolaaminen:

Sianporsas otettiin jo keväällä, että olisi kasvanut ja lihonut jouluun mennessä isoksi siaksi isoine kinkkuineen. Kun sitten syksyllä Lehon Viki (Viktor Lehto) saapui kotimme pihalle, kipaisivat lapset niin pitkälle kuin pippuri kasvaa. He tiesivät vanhastaan, että Viki tuli pahoin aikein meidän possumme kimppuun.

”Mänes hakemaa katajaoksii” Emma-mummo huusi. Niillä hän pesi puutiinun, johon kinnerpuussa riippunut sianruho paloiteltuna pantiin suolaveteen. Sianlihasta saatiinkin monia herkullisia ruokia. Etenkin hapankaalikeitto oli talvipakkasilla suosittua. Äiti valitti, ettei hän saanut keittoaan vielä kypsäksikään, kun maistelijat olivat ympärillä hoputtamassa. Keitto oli imenyt makunsa ihanan rasvaisesta lihasta. Olihan sika itse kasvatettu, puhtaalla ruualla ruokittu ja tilavassa aitauksessa juoksennellut oikea ”luomusika”. Keitoista voidaan vielä mainita sorkkarokka, siruserpa (serpa = liemi) ja limppisoppa. Keitetystä maksasta saatiin piirakoita, päästä tytinää. Pottilohko ja ”läskisoussi” olivat maukkaita arkiruokia. Makkaroita siansuolista tehtiin harvemmin. Sianlihaviipaleita laitettiin myös piirakoiden täytteiden päälle, kuten esim. rusu-, lanttu- tai kalapiirakoihin.

Suolausta käytettiin myös sieniä, haileja ja kurkkuja säilöttäessä. Sienet perattiin ja puhdistettiin, kiehautettiin ja pantiin karkean suolan kanssa kerroksittain puupyttyyn. Päälle puukappale ja pieni kivi painoksi. Hailit samoin, karkeaa suolaa kerroksittain ja paino päälle. Suolakurkkujen kanssa pantiin kerroksittain mustanviinimarjan lehtiä ja tillisilppua. Suolavesi keitettiin ja jäähdytettiin ja kaadettiin kurkkujen päälle.

Hapattaminen:

Kun keittiöön ilmestyi puutiinu ja puinen nuija, tiesi se hapankaalirituaalin alkamista. Äiti hakkasi essän muotoisella hakkuuraudalla kaalin silpuksi ja isä survoi puunuijalla niin kauan, että kaali alkoi mehustua. Hapankaali säilöttiin siis puutiinussa, painot päällä. Tiinua pidettiin aluksi huoneenlämmössä, että kaalin happaneminen pääsi alkuun. Sitten tiinu siirrettiin kylmään. Kaali sai vaikka jäätyäkin. Hapankaalista tehtiin keittoa ja raakana syötiin salaattina.

Kuivattaminen:

Kuivattaminen oli harvinaisempaa. Mustikoita kuivatettiin vatsalääkkeeksi. Myös sieniä saatettiin kuivata.

Marjojen säilöminen: Marjat keitettiin sokerin kanssa hilloiksi. Myös mehut keitettiin sokerin kanssa. Puolukat säilyivät ilman sokeriakin. Joko ne survottiin puisessa marjasaavissa mehukkaiksi ja niin ne säilyivät omassa mehussaan tai pantiin kokonaisina saaviin ja kaadettiin päälle keitetty, jäähdytetty vesi. Umpioitavat marjat laitettiin ilmatiiviisiin purkkeihin.

Muita säilömistapoja:

Lihaa, esim. siankinkkua palvattiin saunan uunissa. Se säilyi silloin kauemmin. Porkkanoita laitettiin laatikkoon kerroksittain hiekan kanssa.

Saaristolaisemännät saivat ahertaa pitkiä päiviä ennen kuin kaikki talvea varten säilötyt ruoka-aineet olivat kellarissa. Muistikuvana muistan miten eräänä syyskuisena päivänä äitini pyysi minut kellariin katsomaan, miltä siellä näytti. Komealta näytti. Hillopurkit nimilappuineen suorissa riveissä hyllyillä. Sianlihat, hapankaalit, kurkut, silakat ja sienet omissa tiinuissaan. “Eiköhän näill taas talvi pärjätä” äiti tuumasi. Ei pärjätty. Muutaman viikon kuluttua ne olivat kaikki murskana. Vuosi oli 1939 ja talvi vasta alkamassa.

Mutta tässäkään yhteydessä ei saa jättää kertomatta mikä on se Uuraan saariston herkkuruoka jota sai syödä aina silloin kun hapanleipätaikinaa tehtiin, eli kerran viikossa - ai että mikä se herkku on? Herranen aika, kaikkihan sen tietää - sehän on HAPANLOHKO. Siitä reseptin tähän antaa Yrjö Lohko.

Kun monelta arvatenkin on mammalta tai äidiltä saatu resepti kadonnut tai päässyt unohtumaan, niin tässä isäni minulle aikoinaan antama resepti.

Hapanlohkon tarveaineet:

perunoita	*n. 1 kg*
lanttuja	*n. 1 kg*
taikinajuurta	*n. 1 l*
voita	*150 g*
suolaa maun mukaan	

Keitto-ohje:
Kuutioi perunat ja lantut. Kiehauta 2 ltr vettä, lisää lantut ja suola. Anna lanttujen kypsyä puolikypsiksi ja lisää perunat. Kun lantut ja perunat ovat kypsyneet lisää leipätaikinanjuuri vähitellen ja sekoittaen. Lisää 3 rkl voita ja 1 rlk sokeria. Anna kypsyä miedolla lämmöllä n. 45 min. välillä sekoittaen. Tarkista suola.

Tämä on se LOHKOJEN LOHKO!

Talvinen Uuras. Jäätie Viipurista Uuraaseen on avattu ja automobiilit ovat tulleet saareen.

Talvinen liikenne Uuraan saaristossa

Raimo Hanski:

Sataman sulkeutuminen alkutalvesta hiljensi saaret ulkopuolisesta mantereesta. Saaret olivat kuin karhu, joka oli asettunut talvipesäänsä. Jokapäiväinen vilkas matkustajalaivaliikenne loppui kokonaan. Onneksi vuonna 1926 alkanut junaliikenne Kaislahteen takasi jokapäiväisen yhteyden mantereelle ja ennen kaikkea Viipuriin. Matkustajajunia kulkikin päivittäin viisi edestakaista vuoroa, joten asioiminen

Viipurissa sujui hyvin juohevasti. Linja-autoliikenne jäätietä pitkin välillä Viipuri – Uuras aloitettiin jo 1920-luvun alkupuolella, heti kun yleensä säännöllinen liikenne Viipurista lähiseuduille alkoi. Vuoroja oli useita joka päivä, sillä välimatkahan oli vain n. 12 km. Liikennetiheys esim. tammikuussa 1938 oli edestakainen matka kerran tunnissa. Varhaisin lähtö Viipurista oli klo 7.15 ja Uuraasta klo 8.15. Viimeiset lähdöt olivat vastaavasti klo 21.15 ja 22.15. Lisävuorot keskiviikkona klo 23.15 ja lauantaina klo 24.00 Viipurista ja paluu Uuraasta heti auton tultua. Ennen uuden ajan tuomia kulkuvälineitä matkat taitettiin talvisin hevosella ja suksilla. Asiointimatkojen lisäksi rahdinajo kuului ennen talviseen maisemaan pysyvästi. Useasti rahdin ajot tehtiin pitkinä jonoina. Höyryävät hevoset kuormineen ja ajajineen olivatkin silloin jääteillä jokapäiväinen näky. Muisteluissaan vanhat saarelaiset ovat tuoneet aina esille jäällä kulkeneet hevosjonot. Uuraan saariston kautta vietiin ennen Koiviston rautatien tuloa myös kaikki koivistolaisten kauppiaiden tavarat Uuraan ohi. Jatkosodan vuosina nämä samat vanhat keinot olivat taas käytössä täydentämässä harvaa juna- ja autoliikennettä. Silloin kun lumi ei ollut esteenä ja jää oli lumeton ja kantoi jo ihmisen, käytettiin myös potkukelkkaa ja jopa luistimia Viipurin matkaan. Tietysti lähisaariin mennessään tavallinen kansalainen käytti jotain näistä kulkuvälineenään sekä suksia, kun lumi peitti tienoot. On muistettava, että hiihtämällä suomalainen on liikkunut ikiajat talvikautena niin lyhyet kuin pitkätkin matkansa. Potkukelkka oli mainio kulkuväline ja antoi mahdollisuuden kaikille, jopa lapsille ja vanhuksillekin liikkua niin lähelle kuin kauaskin tuttuja tapaamaan.

Jäällä liikkumiseen liittyi ja liittyy vieläkin aina vaara jään pettämisestä. Syksyisin ja keväisin tähän tiedettiin varautua, mutta siitä huolimatta onnettomuuksia sattui, jopa hukkumisia. Silloin voi vain todeta saaristossa elämiseen liittyvät vaarat. Keskellä talveakin voi onnettomuuksia tapahtua, kun myrsky avasi railoja ja kiinteät jäätiet katkesivat äkisti. Saarien väliset salmet olivat aivan oma lukunsa. Varsinkin Uuraan ja Ravansaaren välinen salmi oli yllättävä monin tavoin. Menomatka voitiin tehdä kestävää jääkantta pitkin, mutta paluumatkalla jäätien kohdalla velloikin avoin meri. Sopiva tuuli oli puskenut salmeen sellaisen vesimäärän, että jääkansi oli särkynyt palasiksi ja samainen korkea vesi oli vienyt jäät mennessään tai jättänyt telit muistoksi entisestä jääkannesta. Silloin oli turvauduttava taas kesäiseen kulkuneuvoon eli veneeseen. Ennen sataman lopullista sulkeutumista ja jäänmurtajan murrettua salmeen väylän viimeisten laivojen selvittämiseksi paluumatkalle, urheiltiin puolin ja toisin hyppimällä jäälautalta toiselle ja näin päästiin salmen yli omin keinoin. Joskus kulkutietä rakenneltiin lautojen ja lankkujen avulla, näitähän löytyi molemmilta rannoilta. Mutta sattui kuitenkin monta kertaa, että jalka lipesi jäiseltä lankulta ja niin kulki- ja pulikoi jäälohkareiden seassa jopa henkensä kaupalla. Eräskin ravansaarelainen kertoi kerran olleensa menossa johonkin näytelmäharjoitukseen Uuraan puolelle, kun luiskahti lankulta veteen. Toiset sitten auttoivat takaisin lankulle ja jäihin pudonneen matka kääntyikin takaisin

Ravansaarelainen potkukelkka. Alkuperäiset puuosat teki Uuraan kuurinsaarelainen venemestari David Tvilling, joka teki myös ravansaarelaiselle A. Virolaisen laivatelakka ja konepajalle malleja. Tvilling oli syntynyt 1883 Ravansaarella.

kotiin vaatteita kuivattelemaan. Vaaraan olikin aina varauduttava ja useimmat kulkivatkin tällöin yhdessä toisten kanssa. Näin oli auttajia omasta takaa.

Talvi oli satamapaikalle kuitenkin ennen kaikkea puutavaran varastointia kesäistä vientiä varten. Ennen rautatien rakentamista puutavara tuotiin hevosilla. Voi vain kuvitella kuinka suurta talvirahtiliikenne oli ennen vuotta 1926. Tähän rahdinajoon liittyi monenlaista liitännäistoimintaa. Oli oltava yöpymispaikkoja niin ihmisille kuin hevosille. Tarvittiin ruokaa ja rehua, ajoneuvojen korjausta ja hevosten kengitystä, sairaiden hoitoa jne. Kaiken kaikkiaan elämä oli vilkasta, vilkkaampaa kuin olisi luullut. Kesän toiminta oli kuitenkin toista ja siksi voi sanoa saaren eläneen sittenkin melko rauhallista talvikautta.

Talvikalastuksesta Suomenlahdella

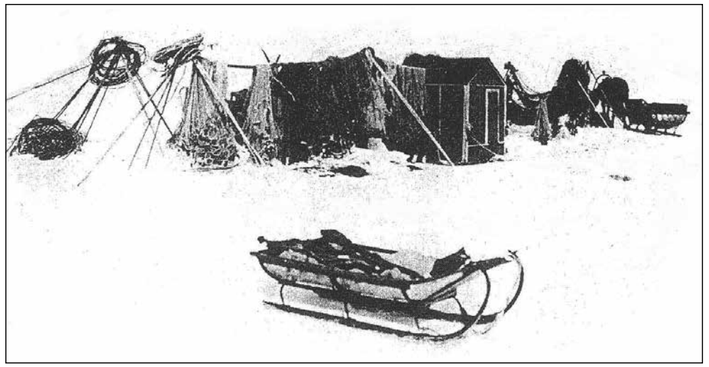
Vilho Huunonen:

Suurin osa ihmisten elämisestä ja toimeentulosta oli hänen itsensä omatoimisuuden varassa. Kun talvi tuli ja satama jäätyi päättyi merenkulku. Se taas merkitsi sitä, että koska Uuraan satama- ja lautatarhat työllistivät pääasiallisesti sen rannikko- ja saaristoväen, niin edessä oli pitkä työtön talvi. Silloisen yhteiskunnan taholta ei auttavaa kättä työttömille ojennettu. Todettiin vain lakonisesti, että on loppunut. Näissä olosuhteissa oli rannikko- ja saaristoväen talvikalastuksella työllistämismielessä erittäin suuri merkitys. Ei ainoastaan kalastajalle omakohtaisesti, vaan sen kerrannaisvaikutus ulottui laajemminkin ihmisten palvelussa, kalakaupan ja kauppaliikkeiden osuuteen siinä. Talvikalastus työllisti myös useita kymmeniä hevosia ja hevosmiehiä. Nämä kaikki yhdessä kuvaavat sitä, mikä merkitys talvikalastuksella oli sen aikaiseen ihmisten elämään ja toimeentuloon.

Suomenlahden itäinen pohjukka oli tavallisimmin jo riittävän vahvassa jäässä, joten Johanneksen ja sen naapuripitäjien rannikko- ja saaristojen kalastajat voivat jo turvallisesti aloittaa talvikalastuksensa.

Keskitalven hailinpyynnin ollessa parhaimmillaan oli silloin kalastajien putkia jäällä kuin kylä konsanaan.

Kalastajien ”putkat” jäälakeuksilla.



Aamulla kalastajat lähtivät tavallisimmin verkkojaan kokemaan aivan hämärässä. Jos hailia oli paljon niin saattoi mennä iltapimeään ennen kuin he ehtivät putkaan. Olla 30 asteen pakkasessa avannon reunalla polvillaan kädet kylmässä vedessä, irrottaa kaloja jäähyytävistä verkoista 6-7 tuntia yhtä mittaa ja tämän jälkeen odottaa jääkylmä putka, jossa alkaa ilta-askareet: putkan lämmittäminen ja ruoanlaitto – tätä kaikkea olisi terveellistä miettiä hyvinvointi-ihmisen, ja sitä, miten tiukassa leipä oli hänen isillään ja esi-isillään. Niin, illallinen ei ollut monimutkainen. Siihen ainoaan keittoastiaan, pataan, otettiin ensin lunta hellalle sulamaan. Kun lumi oli sulanut, kaadettiin vesi padasta johonkin kannuun, ja pataan laitettiin sianlihaviipaleita käristymään, jonka jälkeen siihen laitettiin vähän vettä ja tarpeellinen määrä kaloja. Näin saatiin nopeasti erittäin maukas ja ravitseva illallinen. Tämä olikin sitten melkeinpä ainut lämmin ruoka päivässä.

Eläminen näissä oloissa ei suinkaan ollut mitään huvia eikä romantiikkaa. Se vaati ihmiseltä erittäin hyvää kuntoa ja terveyttä, sopeutumista ja kieltäytymistä normaalielämän oloista ja sen mukavuuksista. Lisäksi oli jatkuva pelko siitä, että jos tulee kova myrä, niin kestääkö jää. Sellaisesta katastrofista oli kalastajille jo ennestään kokemusta. Olen itsekin kerran ollut sellaisessa rytinässä. Sinne piti jättää putka ja monta muuta. Itse jotenkuten pääsimme pois ylittämällä kahden vuorokauden vanhan jäärailon. Kalastuskausi riippui kulloinkin talvesta. Tavallisemmin se kesti siinä 2 tai 2 ½ kuukautta. Jos oltiin kauempana, siinä 60-70 kilometriä kotirannoilta, niin sieltä käytiin välillä kotona hyvin harvoin. Oltiin yhtä mittaa samoissa vaatteissa ja myös nukuttiin niissä ja huopatossut jalassa. Ja lisäksi kaksi kertaa yössä piti lämmittää putka kovilla pakkasilla. Siinä toisinaan hikoili, toisinaan paleli, eikä kertaakaan ollut mahdollisuutta peseytyä, mitä nyt joskus lumessa kasvojaan pesi. Kyllä sauna ja uni maistuivat kun sieltä kotiin tuli.

Kerrottiin sellaistakin, että joku kalastaja sai idean tehdä putkasta saunan. Laittoi muutamia kiviä hellalle ja kun ne olivat kuumat, heitti lunta kiville ja näin tuli löylyt, kuumia kuin saunassa konsanaaan. Välillä lumihankeen ja taas saunaan. Näin samalla tuli pestyäkin. Tämän loistavan idean keksijä ja saunoja oli nuorempi enoni Anton Mikkonen.

Mutta ei suinkaan tämä kalastajakylä siellä kaukana Suomenlahdella ollut vailla huoltoa. Siitä pitivät huolen raassalit. Raassalit ostivat kalastajilta kalat ja toivat ne pääasiallisesti Viipuriin, jossa ne myytiin tukussa jälleenmyyjille. Jäälle takaisin palatessaan he kävivät kalastajien antamien toivomusten mukaan näiden kotona. Jättivät emännälle rahaa ja veivät mennessään kalastajille, mitä nämä olivat pyytäneet tuomaan. Tavallisimmin se oli vaatetta, ruokaa ja halkoja. Lisäksi raassalit siirtelivät tarpeen vaatiessa kalaputkia jäällä sekä veivät kalastajat putkineen ja toivat heidät pois kun kalastuskausi päättyi. Raassaleita voi täydellä syyllä verrata ”huoltopoppooseen” armeijassa.

Eräs talvikalastusreissu - myrskyn armoilla

Tämä tapahtui talvella vuonna 1928 helmikuussa. Silloin olivat erittäin kauniit ja tasaiset pakkasilmat. Kaikki merkit viittasivat siihen, että nyt on jo turvallista lähteä talvikalastukseen. Olimme sitä varten laittaneet kaikki lähtökuntoon. Veljeni lähti kysymään Monolasta hevosta aamuksi. Aamulla varhain suuntasimme kohti Suomenlahden jäälakeutta. Määräpaikkaa emme lähtiessämme osanneet sanoa. Kun hevosella on vedettävänään “putka”, kolmen miehen verkot, halkoja ja muuta kamaa, niin lumisella jäällä matkanteko oli hidasta ja hevoselle rasittaa.

Olimme kulkeneet koko päivän, ilta alkoi hämärtyä, kun saavuimme vihdoin Hallin korkeudelle. Hallin siellä käyneet varmasti muistavat. Silmäilimme ympäristöä ja tutkimme jäätä. ”Minusta tämä näyttää kalaiselta paikalta. Lasketaan putka reestä tähän”, sanoi lankoni Valle Linkinen. Hevosmies antoi hevoselle heiniä eteen, me rupesimme saikan keittoon. Söimme ja levähdimme. Hevosmies hevosineen lähti kauniissa kuutamoisessa pakkasyössä kohti kotia. Ennen maatepanoa mittailimme veden syvyyttä aamua varten valmiiksi. Herättyämme jouduimme toteamaan eilisen kauniin ilman muuttuneen myrkyksi. Tuuli puhalsi nyt noin 8 bofortin voimalla, sen nostattama lumi pieksi putkan seinää. Läksimme säästä huolimatta laittamaan verkkoja veteen. Lankomies, jolla oli talvikalastuksesta enemmän kokemusta, sanoi, että laitetaan verkot nyt vain hyvin lähelle putkaa, koska on näin epävakainen tämä ilma. Myräkkä vain paheni. Vaikka olimme ehkä vain 30 metrin päässä putkasta, emme sitä enää nähneet. Meillä oli naru verkkojen ja putkan välillä, sitä pitkin tulimme takaisin majapaikkaamme. Minä viritin tulen kaminaan, Eino-veli ryhtyi ruuan laittoon. Valle kuljeskeli levottomanoloisesti sisään ja ulos. Minulla sen sijaan ei ollut tietoa huolen aiheista, vaan saatuani vielä vatsani täyteen, totesin kaiken olevan kuin satua. Valle, joka oli kiinnitellyt linkkuveistä narunpäähän katosta riippumaan, murahti: ”Saduilla on yleensä onnellinen loppu, mutta tässä sadussa saattaa käydä toisella tavalla”. katselin narusta riippuvaa linkkuveistä vähintäänkin kummissani. Mikäs taika tuossa mahtaa olla?. ”Kun huomaat sen heilahtava, niin tiedät jäiden lähteneen liikkeelle”, sanoi Valle. ei kulunut kuin pari tuntia kun veitsi vähän liikahti. Olimmeko liikkeellä jäiden mukana? Tarkistaaksemme asian teimme avannon ja yritimme pudottaa partsaa pohjaan, mutta se nousi jään lakeen. Olimme liikkeellä ja kyyti oli kovaa. Nyt oli saatava verkot nopeasti pois jään alta, etteivät repeytyisi riekaleiksi. Siinä emme enää onnistuneet. Emme nähneet muutamaa metriä kauemmas. olimme jään mukana matkalla johonkin. Mitään ei ollut tehtävissä.

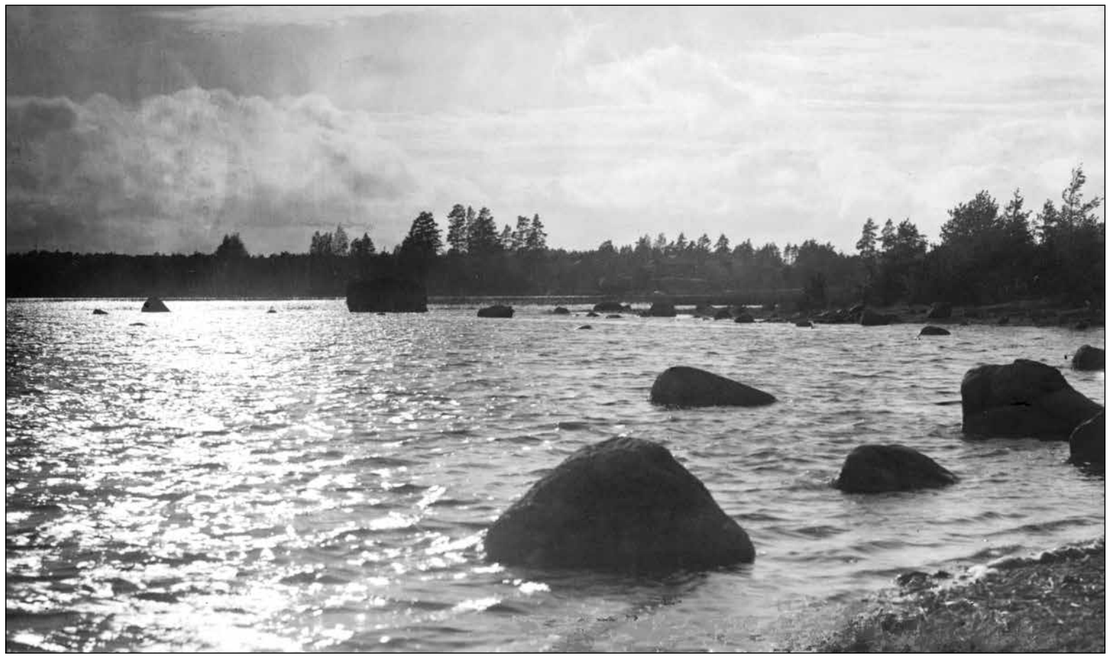
Seuraavana aamuna noin kello 10 lakkasi myrskyämästä. Jännitti mennä ulos putkasta katsomaan missä ollaan. Hallia ei enää näkynyt. Eino huomasi, että sivullamme häämöttävän jotain. Totesimme sen Someriksi. Olimme kulkeneet parikymmentä kilometriä etelään. Jäälauttam-

me oli pysähtynyt niin, että toinen sivu oli kiinni Somerissa, toinen Itämatalassa. Takanamme oli kuusimetrinen sula-alue. Edestä olimme lähes kiinni kiintojäässä. Verkkomme olivat tulleet mukanamme. Nostimme ne nyt ylös, jonkin verran olivat repeytyneet mutta hailiakin oli sen verran, että syömään päästiin.

Nyt alkoi odottaminen, milloin sula-alueet jäätyvät niin paljon, että pääsemme pois. Pakkasta oli 30 astetta, joten toiveikkaita oltiin. Puolentoista vuorokaudenjälkeen jään todettiin olevan 5-6 senttiä vahvaa ja kantavan miehet ja pienen kuorman. Pistimme verkot ja muuta tarpeellista kelkkaan, putka sai jäädä ja lähdimme työskentelemään kohden Säkkijärven Sataman kylää. Siellä oli Pöntösen talo, jossa kalastajat ja raassalit tapasivat yöpyä. Se oli eräänlainen kestikievari, jossa myös kuulumiset kulkivat ja kalajutut kiersivät ja tehtiin siellä tietysti kalakauppoja. Siellä kuulimme, että Pöntösen tytär Amalia oli naitu miniäksi Konsta Kottoselle Riionsaareen. Seuraavana päivänä pääsimme erään raassalin mukana kotiin Hanttolaan. Minulle se oli ensimmäinen ja viimeinen kerta talvikalassa, molemmista kerroista selvisin onneksi hengissä.

Ehkä joitakin nuorempia on jäänyt kiusaamaan ”raassali” –nimitys, -mikä se semmoinen on? Raassaleita voisi verrata huoltojoukkoihin. Raassalit ostivat kalastajilta jäältä kalat, veivät ne Viipuriin, toimittavat kalastajien antamien listojen mukaan asiat ja ostokset ja veivät tarvikkeet seuraavalla reissullaan jäälle, tai toimittivat toivomusten mukaan kalastajien emännille tarvikkeita, rahaa ja vaikkapa halkoja ja vaatteita, ehkä vähän siitä riippuen kuinka hyvin tai huonosti kaloja oli tullut. He siirtelivät myös kalastajien putkat ja verkot tarvittaessa uusille apajille. Kalastajathan asuivat putkissaan jäällä pitkiä aikoja käymättä kotonaan tai muilla asioillaan. Muistissani on vielä muutamien raassalien nimiä: Eetu Rissanen, Sami Roslakka, Aatu Kukkonen ja myöhemmin hänen poikansakin, Konsta Kottonen, Reinhold Kosonen.

Nuotanvetäjät ja raassali suomenlahden ulapalla.



Uuraan Hanttolan ranta kuutamoyönä.

Ammattikalastus Viipurin, Uuraan ja Johanneksen merialueilla

Jukka Illman:

Uuraan saariston sijainti keskellä Viipurinlahtea, joka on yksi Suomenlahden rannikon parhaista kalastusalueista, vaikutti keskiajalla ratkaisevasti saaren asuttamiseen. Kalastus oli pitkään uuraansaarelaisten merkittävin elinkeino ja toi myöhemminkin leivän tai vähintään särpimen monelle asukkaista. Uuraan kalastukselle oli pitkään ominaista se, että suurimmalla osalla siihen osallistuneista oli vuodenkierrossaan myös muita ansiokeinoja. Maanviljelys oli näiden joukossa koko saaren suomalaisen historian ajan. Sataman käynnistyttyä osa kalastajista työskenteli siellä koko lastauskauden tai vaihtelevan osan siitä. Eurooppaan ja erityisesti Pietariin suuntautunut merenkulku oli Viipurin läänissä merkittävä työllistäjä 1800-luvulla ja aina Suomen itsenäistymiseen asti, joten vaihteleva määrä uuraalaisia kalastajiakin sai osan elannostaan sen parissa. Kuriositeettina mainittakoon 1900-luvun kieltolain aiheuttama alkoholin salakuljetus, jossa tiedetään joidenkin kalastajien toimineen, koska kalastajien kulkuvälineet ja ammattitaito sattuivat siihen sopimaan.

Nämä kalastajien muut toiminnot aiheuttivat sen, että osa saarelaisista harjoitti ammattikalastusta vain talvella. Ympärivuotisesti pelkästään kalastajina työllistyneistä eri aikoina ei ole lukumääriä saatavilla. Valtakunnallisesti tiedetään esimerkiksi noin kolmanneksen ammattikalastajista olleen päätoimisia 1900-luvun alkupuolella, mutta Uuraan sataman suuren paikallisen vaikutuksen johdosta suhdeluku on siellä saattanut olla jotain muuta. Kalavesien jakamattomuus Uuraassa mahdollisti hyvin kaikkien kalastajien toiminnan myös saaren lähivesillä aina vuoteen 1910. Ennen tätä vain nuotta-apajat oli jaettu kylien kesken ja vedet olivat muilta osin kylien yhteisessä käytössä.

Koko itäisen Suomenlahden kalastuksen kulta-aikaa olivat autonomian viimeiset vuosikymmenet. Pietarin miljoonakaupungin ihmiset ostivat hyvään hintaan kaiken, mitä Viipurin läänin pyyntimiehet merestä nostivat. Venäjän lokakuun vallankumous ja Suomen itsenäistyminen johtivat hieman myöhemmin itärajan sulkeutumiseen, joka mullisti uuraalaisenkin kalastajan elämän monestakin syystä. Kalan kysyntä romahti, joidenkin kalojen hinnat putosivat murto-osaan entisistä. Pietariin suuntautuneen purjehduksen loppuessa kuin seinään, osa siinä leipänsä ansainneista siirtyi enenevässä määrin kalastukseen ja näin Viipurin läänin Tarton rauhassa pienentyneille kalavesille kohdistuva kalastuspaine kasvoi ja kalan tarjonta romahtaneille markkinoille lisääntyi. Epävirallista kalakauppaa tehtiin vielä Neuvostoliittoon inkeriläisten kalakauppiaiden ulkomeren jäällä tekemien ostojen kautta aina vuoteen 1932, mutta tämän merkitys uuraalaisten kannalta oli olematon. Kalastuksesta siirtyi sen heikentyneen aseman johdosta väkeä 1920-luvulla muiden elinkeinojen piiriin, Uuraassa todennäköisesti pääosin satamatyöhön. 1930-luvun lamassa liikenne kävikin sitten taas toiseen suuntaan ja osa työläisistä palasi kalastajiksi.

Talvisodan evakuoinnissa Uuraan kalastajat menettivät veneitään ja kalastusvälineitään, joten heidän ammatinharjoittamisensa uudelleensijoitusalueilla muualla Suomessa vaikeutui huomattavasti myös tämän johdosta. Kaikille ei löytynyt sopivia alueitakaan kalastuksen harjoittamista varten. Jatkosodan aikana tapahtuneen Uuraaseen palaamisen jälkeen kalastajat tekivät sen, mihin työikäisten miesten ja kunnollisten välineiden puuttumisesta huolimatta pystyivät. Kalastajaperheissä oli toisaalta jo aiemmin totuttu siihen, että miesten muista palkkatöistä johtuen kalastus oli ajoittain ollut muiden perheenjäsenten hoidossa. Takaisinvallatulla alueella oli jonkin verran neuvostoliittolaisilta jäänyttä kalastusvälineistöä, mutta huonokuntoisuutensa ja sopimattomuutensa johdosta se oli enimmäkseen käyttökelvotonta, osittain kuitenkin käytettävissä rysien ja nuottien rakennusmateriaalina. Ainoastaan neuvostoriimuverkkoja kalastajat pitivät hyvinä. Näitä sotasaalispyydyksiä jaettiin yli 800 kalastajalle yli miljoonan markan arvosta, joten uuraalaisetkin ovat varmaan olleet niiden saajina. Uuraaseen neuvostoliittolaiset olivat perustaneet kalansuolaamon erään puutavaraliikkeen varastoon, mutta sille ei paluumuuttajilla ollut käyttöä. Merikarjalaisilla oli Karjalaan palattuaan käytettävissään isorysiä 40 % ja silakkaverkkoja neljäsosa sotaa edeltäneistä määristä.

Kalastusmenetelmät aikojen saatossa

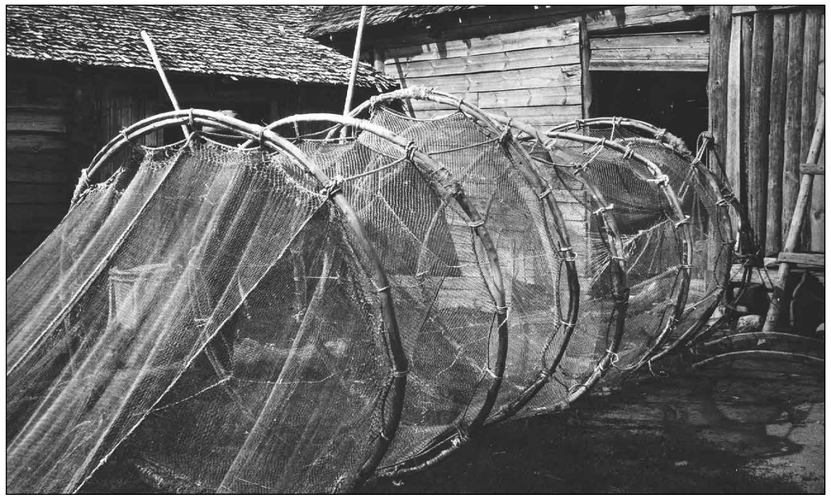
Ammattimaisessa kalastuksessa nuotat ja verkot olivat pääasiallisesti käytetyt välineet keskiajalta aina 1800-luvun lopulle, jolloin isorysä tuli kuvaan merkittävänä pyyntikeinona. Pyydysten lankojen valmistusmateriaaleina käytettiin keskiajalta lähtien niintä, hamppua ja pellavaa. 1900-luvun alusta lähtien ulkomailta tuotu puuvillalanka syrjäytti melko nopeasti vanhat materiaalit. Verkkojen kutominen tehtiin pääasiassa kalastajaperheiden omin voimin, mutta alueella oli myös väkeä, joka kutoi työkseen verkkoja. Myöhemmin verkonliinoja ja pyydyshavasta ostettiin jo tehdasvalmistettuinakin, pauloittaminen kuten myös muiden pyydysten rakentaminen tehtiin kuitenkin edelleen itse.

1500-luvulta lähtien kalastuksen kohteena olivat erityisesti Suomenlahdesta myöhemmin lähes kadonnut silakan suurikasvuinen muoto suurhaili, jota kutsuttiin myös silliksi sekä tavallinen silakka. Uuraan ja Kivitokeen venekunnat olivat kalastamassa näitä esimerkiksi Tuppuran saaren luona. Suolan erittäin korkeasta hinnasta johtuen suurhaili markkinoitiin kuivattuna ”krampesillinä” tuhannen kappaleen kimpuissa, tavallinen silakka suolattiin tynnyreihin. Silakan lisäksi muikulla oli aikoinaan merkitystä vientikalana.

Suolan hinnasta voidaan mainita esimerkiksi, että 1539 tynnyri suolaa maksoi kuusi markkaa eli puolet hevosen hinnasta ja vielä seuraavalla vuosisadalla suolan hinta verrattuna rukiiseen oli kolme- tai kolme ja puolikertainen. Suolaa tarvittiin kalan kunnollisessa suolaamisessa 25–35 % kalan painosta, joten kustannukset olivat huomattavat. Kruunulle menevään verokalaan annettiin valtion suolaa, jotta kalastajat olisivat suolanneet sen riittävän vahvasti säilymisen takaamiseksi. Lähialueelta kalastettua ostettua ja verokalaa suolattiin myös Viipurin linnassa, samoin sinne toimitettua kuivakalaa. Kustaa Vaasa ja Juhana III antoivat asetuksia markkinoilla olevan suolakalan laadun nostamiseksi ja astioiden mittojen oikeana pitämiseksi. Kalliin suolan ja tietämättömyyden johdosta kalaa pilaantui, kun sitä suolattiin vanhentuneena ja suolaa ei usein käytetty riittävästi. Kalan savustaminen säilyvyyttä ja makua parantavana menetelmänä tunnettiin jo varhaisista ajoista.

Pienemmillä nuotilla kalastettiin suomukalaa rantavesistä ja suuremmalla nuotalla silakkaa sekä kuoretta pitkään jään alta selkävesillä, myöhemmin tätä nuottausta harjoitettiin myös avovedestä ja hyvinkin kaukana kotivesiltä. 1800-luvulta alkaen verkkojen käyttö lisääntyi silakan ja kuoreen pyynnissä. Kummallekin käytettiin suunnilleen samansuuruisen silmäkoon verkkoja, mutta kalojen erilaisesta liikkumisesta johtuen verkot olivat muuten hyvin erikoistuneita. Silakkaverkot olivat usein korkeudeltaan kuuteen metriin asti, joskus vähän korkeampiakin. Kalastuksessa silakkaverkot joko laskettiin pohjaan tai viritettiin kohojen varaan määräsyvyydelle kokemuksen tuoman kalan liikkeiden tuntemisen perusteella. Myös vapaasti virran mukana kulkevia ajoverkkoja käytettiin myöhempinä aikoina silakanpyynnissä. Kuoretta pyydettiin 60–80 senttimetrin korkuisilla verkoilla, joita voitiin myös poikkeuksellisesti käyttää silakan pyyntiin syviltä pohjilta.

Vanhempi kuoreen pyyntitapa oli jäälle pystytetystä teltasta tapahtunut onkiminen, jossa saalis saattoi olla jopa 200 kappaletta kuoreita päivässä. Onkijalla oli yleensä kaksi tai kolme inkeriläistyyppistä kaksikoukkuista onkea, joita kutsuttiin lesteiksi niiden vavan tyven suutarin lestiä muistuttaneen muodon johdosta. Kuten Viipurin läänin merialueen kalastuksen sanasto monelta osin, myös lesti oli venäläinen ”kolodka”. Olennainen varuste onkijalle oli teltan katosta roikkunut siankärsä, johon koukut pistettiin yöksi säilöön ruostumisen estämiseksi ja siimojen kuivattamiseksi. Onkipyynti oli lähes olemattomien investointiensa ja kuoreen korkean kauppahinnan johdosta erittäin kannattavaa ja helposti myös niiden harjoitettavissa, joilla ei ollut syystä tai toisesta mahdollisuuksia suurempiin kalastuksiin.



Suuri hailirysä.

Tarinan mukaan Päätilä – Kivitokeessa asunut talonpoikaiskalastaja Kaukonen kävi 1800-luvun loppupuolella Pohjanmaalla ja toi sieltä mukanaan isorysäkalastuksessa tarvittavat tiedot. Kaukolan talossa kudottiin perimätiedon mukaan rysänosia vuosikausia kaikkien asukkaiden voimin ja viimein saatiin valmiiksi useita isorysiä, jotka kyllästettiin kiehuvalla kivihiilitervalla. Rysien vanteet olivat halkaisijaltaan niin suuria, että hevonen voi kävellä niistä lävitse. Pyyntiin asetettuina näiden rysien saaliit sitten kuulemma poistivat köyhyyden kylästä. Isorysäpyynti levisi Uuraasta melko nopeasti Säkkijärvelle ja Koivistolle ja vähitellen laajemmallekin läänin rannikolle. Isorysästä muodostui alueella melko nopeasti ammattikalastuksen merkittävä tekijä. Viipurinlahden suurimmalla rysäkalastajalla Valter Loukolla kerrottiin 1900-luvulla olleen 120 isorysää pyynnissä, myös Uuraan lähivesillä. Tämä pyydysmäärä ei hoitunut pelkästään perheen voimin, vaan Loukolla oli varmasti myös renkejä apunaan. Pienempiä rysiä ja katiskoja käytettiin koko tunnetun ajan rantavesissä suomukalalle, talvisin made oli tavoiteltu rysäsaalis.

Syyskesän verkkopyynnissä lahnaa kalastettiin riimuverkoilla rinteistä, vimpaa ja säynästä merenselkien reunamilla olleista lahdelmista, ahventa piilokareilta tarpomalla ja haukea matalasta tarpomalla. Myös siika oli tärkeä kalastettujen lajien joukossa. Piikkinen ja limainen kiiski kuului verkollakin kalastettaviin kaloihin ja sitä kerättiin ahvenen kanssa elävänä sumppuihin Pietariin vietäväksi. Särki menetti merkitystään ruokakalana 1900-luvulla ja joutui enimmäkseen lannoitteeksi sivusaaliina pyydyksiin tullessaan. Ruokakalana vähemmän arvostettuja lajeja kutsuttiin Uuraassa ”rutukaloiksi”, jotka ymmärrettiin kyllä hätätilanteissa syötäviksi, mutta normaalisti vältettäviksi. Jotain Viipurinlahden kalastuksen hyvistä saalista ja kalojen yleisestä hintatasosta kertonee se, ettei muualla rannikolla yleisesti rahvaan ruokakalana ollutta särkeä arvostettu juuri laisinkaan. Kiiskeä ja norssia osa alueen asukkaista söi suurella halulla, jotkut eivät ollenkaan.

Ankeriaan ammattimainen pitkäsiimapyynti oli joillekin Uuraan kalastajille varsinkin loppuaikoina hyvin merkittävä kesäajan kalastusmuoto. Koska siimakalastus kohdistui puhtaasti petokaloihin, syöttinä käytettiin pääasiassa elävää salakkaa ja särkeä, joskus silakanpaloja. Siimakalastuksessakin pyydysten hinta ja niiden valmistamiseen käytetty oma työmäärä olivat kohtuullisen pienet ja toisaalta saaliin arvo oli parhaimmillaan melko suuri. Käytettäessä tyypillisiä koukkumääriä vajaasta tuhannesta aina kahteen tuhanteen kappaleeseen yhden yön ankeriassaalis oli usein kymmeniä kappaleita ja kiloissa lähes yhtä paljon. Tuottajahinta 1930-luvulla oli elävällä ankeriaalla kymmenen markan paikkeilla kilolta, savustettuna kaksinkertainen. Pitkäsiima antoi lisäksi ahventa ja kuhaa hyvin, mutta kalastettaessa kauempana Viipurista niitä jouduttiin usein heittämään takaisin mereen, koska koukusta saamiensa vammojen johdosta niitä ei useinkaan voitu säilyttää elävänä sumpussa, eivätkä ne kuolleena säilyneet korkeissa lämpötiloissa veneessä riittävän pitkään kauppaan toimitettaviksi. Kauempaa saaristosta ei ollut ajallisesti mahdollista eikä kannattavaa kuljettaa kalaa aina päivittäin myyntiin. Ankeriaat elivät sumpussa pitkään, joten niitä voitiin kerätä useamman päivän pyynnillä. Uuraalaistyyppinen pitkäsiimapyynti siirtyi siirtokalastajien mukana heidän uusille asuinpaikoilleen sodan jälkeen.

Uuraan merialueen kansainvälisyydestä kertoi Karjala uutisoidessaan 5.5.1937, että edellisenä aamuna uuraalaiset kalastajat Brun ja Stade olivat saaneet verkoistaan Keihäsniemen edustalta jonkin laivan mukana Keski-Euroopasta tulleen villataskuravun. Kalastajat kertoivat luovuttavansa ravun Uuraan Yhteiskoulun kokoelmiin. Suomen alueelta tavattu ensimmäinen tällainen, nykyään villasaksirapuna tunnettu otus saatiin myös Viipurilahdelta vuonna 1933, jolloin siitä käytettiin nimeä villakourarapu.

Kalan markkinointi

Kalastuselinkeinolle ominaista oli saaliiden määrän runsas vaihtelu vuoden varrella, joten ainakin ajoittain kalaa oli aina myytävä lähialueen ulkopuolelle. Viipurinlahdella saaliiden määrä oli koko alueen suomalaisen historian ajan paikallista kulutusta paljon suurempaa ja elinkeinon kannattavuus perustui laajempiin kauppa-

alueisiin. Ruotsin vallan aikana Tukholma oli luonnollinen vientisuunta ja Ruotsi pysyi asiakkaiden joukossa aina 1930-luvulle asti. Virolaisten kanssa käydyllä seprakaupalla, jossa kalaa vaihdettiin maataloustuotteisiin, oli vuosisatojen ajan Ruotsia suurempi merkitys uuraalaisillekin aina 1800-luvun viimeisille vuosikymmenille. Pietarin kaupungin perustaminen ja kasvu käänsi kalakauppaa itään ja 1800-luvun lopulta lokakuun vallankumoukseen asti suurin osa saalista meni Pietariin. Parempien hintojen ja silakan tuoreena myymisestä johtuneen suolauskustannusten osittaisen poistumisen seurauksena kalastuksen kannattavuus nousi merkittävästi.

Erityisesti kuore, norssi tai kurvi, miten tätä joidenkin oudoksumaa kalaa nyt halutaankin kutsua, oli pietarilaisten suuressa suosiossa ja sen hinta oli erittäin korkea, 8-12 ruplaa tuhannelta kappaleelta eli kolminkertainen verrattuna silakkaan ja yli kymmenkertainen kuoreesta 1930-luvulla Viipurissa maksettuun hintaan verrattuna. Kuoreen talvikalastuksen aloituksessa kalastajat kilpailivat siitä, kuka heistä sai kauden ensimmäiset kalat kuluttajien ulottuville. Kuten sesonkiherkuissa yleensäkin, hinta ensimmäisistä myydyistä kuoreista oli korkein. Kaikkea kalaa toimitettiin jossain määrin Pietariin ympäri vuoden, mutta kuoreet ja silakat, joita ei voitu elävänä kuljettaa, olivat suuremmassa suosiossa siellä talvisin ollessaan perillä tuoreempina. Ne levitettiin heti merestä nostettuina jäälle jäätymään, jonka jälkeen ne kestivät kuljetuksen yleensä mainiosti, jos lämpötila ei noussut liian korkealle. Kevättalvisin kuormia toisinaan pilaantui lämpimässä. Suolasilakkaa venäläiset eivät juuri syöneet, Pietarin suomalaisyhteisölle sitä jonkin verran vietiin. Kuoreen lisäksi toinen erityisesti venäläisille hyvin maistunut kala oli kiiski, joka meni talvellakin myyntiin pääasiassa elävänä. Kuljetus tapahtui reellä, tarkoitukseen valmistetuissa laakeissa tynnyreissä. Kalatynnyreiden lyhyin aikavälein tapahtunut liikutteleminen kalojen hapensaannin varmistamiseksi piti kuljettajan tai mukana olleen apupojan valveilla koko menomatkan ajan.

Kalan kuljetus myyntiin tapahtui eri aikoina vaihtelevasti joko kalastajien itsensä toimesta tai esimerkiksi jääkalastuksessa avannoilla ja putkilla kiertäneiden kauppiaiden ostaessa saaliin suoraan paikalta. Näistä kauppiaista suuri osa oli autonomian ajan loppupuolella venäläisiä. Kauppiaat myös myivät kalastajille erilaisia tuotteita, joista vehnäset kuuluvat olleen suosittuja ja viinaryyppyjä tarjottiin kalastajille yleisesti kauppahintojen laskemiseksi. 1800-luvun loppupuolelta alkaen Viipurinlahdelta oli avovesiaikaan säännöllistä laivaliikennettä Pietariin ja se vapautti kalastajat toimittamasta itse purjehtien kalojansa sinne, kuten aiemmin oli osittain tapana. Myös talvinen kalojen rekikuljetus Pietariin oli varhaisempina aikoina kalastajien itsensä tehtävä. Avoveden aikaan uuraalaiset toimittivat Viipuriin myytävät kalansa pääosin sinne itse veneillään. Ajan kuluessa yhä suurempi osa kalankuljetuksesta Venäjälle siirtyi rautatielle, mutta perinteinen vene- ja rekiliikenne jatkui kuitenkin jossain mitassa Suomen itsenäistymiseen asti. Rautatierahtien hinnat aiheuttivat sitten itsenäisyyden aikana ongelmia kalastajille, koska tuore kala huonon säilyvyytensä johdosta vaati kalleimman hintaluokan nopean kuljetuksen.

Kalastajien ikuinen murhe välittäjien hoitamassa kalakaupassa oli myyntiketjun eri portaiden itselleen ottama kate, joka tuloksena kalastajan osuus kalan vähittäishinnasta saattoi jäädä hyvin pieneksi ja toisaalta korkeaksi nouseva kuluttajahinta vähensi kysyntää.

Kalastajien järjestäytyminen

Ammattikalastukseen liittyneiden runsaiden vaikeuksien poistamiseksi kalastajat ryhtyivät 1930-luvulla järjestäytymään. Uuraan saariston Kalastajainseura perustettiin 40 kalastajan toimesta 21.4.1932. Ensimmäinen puheenjohtaja oli Emil Sakki, varalla Juho Jukonen ja sihteeri-rahastonhoitajana toimi Antti Roslakka, joka toimi ansiokkaasti myös Merikalastajain liiton johtokunnassa varajäsenenä vuosina 1933–1943.

Alueellinen keskusjärjestö Wiipurin Läänin Merikalastajain Liitto aloitti toimintansa 22.4.1932. Liittoon saatiin toimintaa johtamaan vastaavissa tehtävissä Pohjanmaalla kokemusta saanut nuori maatalousteknikko Aleksander Fredrik Aalberg, joka toimikin sitten johdossa aina vuoteen 1974. A. F. Aalbergin erittäin laaja asiantuntemus ja tarmokkuus asioiden ajamisessa olivat hyvin arvokkaita myös Uuraan kalastajille.

Toisena toimintavuotenaan Uuraan saariston Kalastajainseuralla oli jo 60 jäsentä. Vuoden 1934 syysmyrskyissä uuraalaiset kokivat runsaita silakkaverkkomenetyksiä. Kahdessa myrskyssä tuhoutui yhteensä 44 korkeata verkkoa, arvoltaan 11 650 mk. Seura haki Merikalastajain liiton avulla valtiolta avustusta vahingon johdosta, mutta valtioneuvosto hylkäsi anomukset, joita oli samalla kertaa käsiteltävänä muualtakin läänin merialueelta. Vuonna 1936 maatalousministeriö kuitenkin antoi tapaukseen liittyen Uuraaseen 3000 markalla kalastusvälineitä.

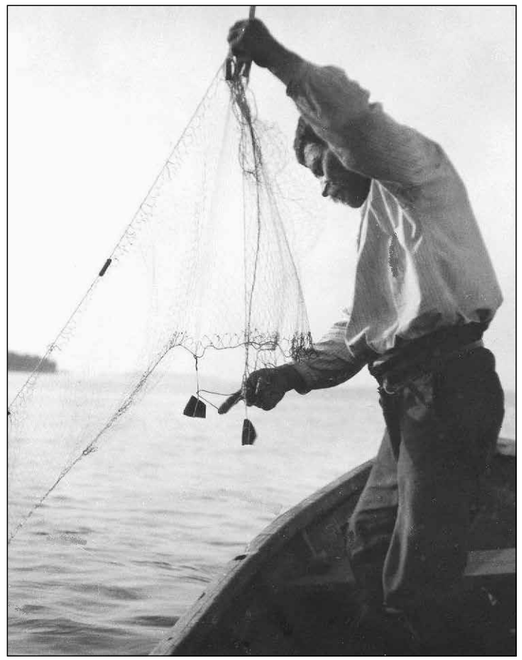
Vuonna 1935 seuran jäsenmäärä oli kasvanut jo seitsemäänkymmeneen. Puheenjohtajana toimi tuolloin Vilho Huunonen Hanttolasta. Hän kertoi haastateltuna sanomalehdessä, että kalastajia vaivasi silakan huono menekki ja alhainen hinta, jotka osittain johtuivat ulkomailta tuoduista kalatuotteista sekä laman heikentämästä ostovoimasta. Kalastajat joutuivat Huunosen mukaan paljolti turvautumaan maanviljelykseen ja muihin töihin. Uuraalaiset tekivät Merikalastajain liiton vuosikokouksessa mm. esityksen silakkaverkkojen yhtenäisestä merkitsemisestä valolyhdyillä, jotta vesilläliikkujat voisivat paremmin väistää niitä pimeällä. Tammikuussa 1936 uutisoitiin Uuraan kalastajainseuran Hanttolassa järjestämästä esitelmätilaisuudesta, jossa suuri ja innostunut kuulijajoukko oli saanut tietoa kalastajien järjestötyön merkityksestä ja saavutuksista.

Uuraan Kivitokeessa perustettiin 26.8.1934 Johanneksen Kalastajainseura, joka liittyi välittömästi Merikalastajain liittoon. Puheenjohtajana oli herrastuomari Jaakko Riikonen mantereelta Vaahtolasta, varalla Simo Mikkonen Päätilästä, sihteeri-rahastonhoitajana Juho Uski samalta kylältä sekä muina jäseninä johtokunnassa E. Kouvonen, O. Mikkola, U. Kaukonen ja A. Karhu. Seuran toiminta-aika jäi lyhyeksi. Se sulautettiin vuonna 1938 Uuraan seuraan, jolloin osa jäsenistä liittyi Viipurin ympäristön Kalastajainseuraan. Maanviljelystä harjoittavista kalastajista osa oli varmaankin jo aiemmin ollut ja oli edelleen paikallisen maamiesseuran jäsenenä.

1938 seuran jäsenmäärä kasvoi 120:een Johanneksen seuran sulautumisen johdosta. Puheenjohtajana oli Uuno Vihmanen Hanttolasta, joka toimi sitten tässä virassaan aina vuoteen 1949. Seuran kotipaikaksi on viimeistään vuodesta 1942 ilmoitettu Uuraan Repotaipale. Sodan jälkeen seura toimi Porvoon saaristossa 1980-luvun lopulle, jolloin sen toiminta hiipui ammattikalastuksen siellä vähitellen loppuessa.

Selvästi yli puolet Viipurin läänin merialueen kalastajista oli jäseninä liitossa. Sodan jälkeen liitto muutti nimensä Etelä-Suomen Merikalastajain Liitoksi. Uuraalaisilla ammattikalastajilla oli merkittäviä tehtäviä liiton johdossa pitkään. Suomen hiljalleen kutistuvasta ammattikalastajien joukosta löytyy edelleen joitakin, joiden sukujuuret ovat Uuraansaarella.

Kiiskiverkon lasku. Kiiskikeitto olivat haluttua herkkua Pietarilaisissa ruokapöydissä, sinne Uuraassa pyydetyt kiisket etupäässä kaupattiin. Hinnasta ei kuulemma tingitty.



Kieltolakiaika 1919 - 1932

Kun Suomi itsenäistyi niin, kuin ohjenuoraksi saatiin kaksi ohjaavaa lakia: työaikalaki ja kieltolaki. Ehkä siinä oli jokin sellainen periaate, että pitää saada siedettävät ja selkeät työajat ja sitten toisaalta, ettei vapaa-aikana 'ratkettaisi' ryyppäämään.

1917 SUOMEN N:o 29

SUURIRUHTINAANMAAN

ASETUSKOKOELMA.

Asetus

alkoholipitoisten aineiden valmistuksesta, maahantuonnista, myynnistä, kuljetuksesta ja varastossapidosta.

Annettu Pietarissa, 16/29 päivänä toukokuuta 1917.

Väliaikainen Hallitus on Suomen Ministeri Valtiosihteerin esittelyssä toukokuun 16/29 päivänä 1917 Pietarissa vahvistanut seuraavan asetuksen: Suomen Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään seuraavaa:

Kieltolain kautta Uuraasta tulikin vientisataman rinnalle tuontisatama.

Katri Tuuri:

Niin sanottu kieltolaki oli voimassa vuosina 1919 - 1932. Kysymys oli alkoholin valmistuksesta, tuonnista ja myymisestä, jotka lain voimaan tultua olivat rangaistuksen uhalla kiellettyjä. Tuona aikana moni yritteliäs ja uhkarohkea lain rikkoja sai kootuksi suuriakin omaisuuksia pirtun voimalla. Useimmilta ne omaisuudet kuitenkin menivät sen siliän tien. Uuraassakin oli näitä tukkumyynti- ja hankintaketjuja useampia. Kuka parhaiten osasi voidella lainvalvojat, hänelle olivat aina tiet ja meret vapaina tavaran kuljetukseen ja kätkemiseen. Tosin kilpa-ajoja ja yhteenottojakin sattui. Kun pirtun salakuljetus oli voimissaan, niin Uuras oli varmaan myöskin maan suurin tuontisatama, suurimman vientisataman nimenhän olimme saaneet toisenlaisilla tuotteilla. Lavansaarelaiset toivat kesällä jaaloissa, joita oli ainakin Kukkarokylän laitureissa, näistä jaaloista ostettiin myös perunat ja juurekset.

Häyhänlahti, Tapolan ja Kukkarokylän sekä Suonion saaren rannat olivat pääpaikkoja pirtun tuomiseen. Tapolan kautta tuotiin talvella Virosta suuremmat määrät ja sieltä myös matkasi Viipuriin rekilasteittain pirtua, tosin nämä kuormat kulkivat kalakuormien nimellä. Tapolassa oli niin sanottu "kestikievari", joka oli kalastajien yöpymispaikka, tätä paikkaa käyttivät myöskin trokarit pysähdyspaikkanaan.

Tukkumyyjiä oli Uuraassa monta eikä "varpusen" kauppiaistakaan ollut puutetta. "Varpukseksi" sanottiin litteätä varttilitran peltitaskumattia. Moni uuraalainen eli hyvin noina aikoina, sillä olihan tämä sivuhomma satamatyön ohella monesti tuottoisampaa kuin varsinainen työ ja tällä tavalla elämä kohentui monen kohdalla. Kuitenkin nämä kaupat tukussa sekä vähittäin tehtiin, voisi melkein sanoa "julkisesti salaa". Ei sillä touhulla kuitenkaan aina ollut siunausta, sillä ammatin vaarallisuuden takia sattui onnettomuuksia eikä monilta sairauksilta voinut välttyä. Linnatuomioita nämä yrittäjät eivät tietääkseni saaneet, mutta sakkoja makseli varmaan moni vielä senkin jälkeen kun oli nämä hommansa lopettanut. Lievät rangaistukset oli osaksi katsottava seurauksesi yhteispelistä virkavallan kanssa. Kuitenkin näillä yrittäjillä ja nimenomaan tukkukauppiailla oli varmaan monta kiperää yhteenottoa. Aika herkästi käytettiin myös asetta, eikä ollut mitenkään ihmeellistä, jos jonakin yönä heräsi ammuskeluun. Nämä ampujat olivat usein jonkun paikalle palkkaamia hurjapäitä.

Uuraan ja lähisaarien rannat olivat varmaan erilaisia "jatoja" ja "torpeedoja" täynnä. Pirtu oli yleensä 10 litran kanisterissa, jotka olivat säkeissä jatassa, sekä laskettu veteen niinkuin verkot. Eihän kukaan ainetta liiemmin kotonaan uskaltanut pitää ja jos lainvalvojat löysivät vedestä niin eihän ollut ihan tarkalleen selvää kenen se oli. Paatti oli yleinen kulkuväline eikä haparin haut, marjatai kyläreissut olleet mitenkään erikoisen huomion kohteena, joten täydennyksen vedenalaisesta varastosta voi tehdä kaikessa rauhassa. Näitä säkkejä "löysivät" monet ihmiset, he olivat usein niitä, joilla oli omat "verkot" koettavana. Kaikki vaan eivät halunneet tietoisesti kuulua siihen ammattikuntaan vaan niin kuin salassa itseltäänkin tekivät työtään. Monet näistä soutelijoista taas olivat suurempien renkejä ja tekivät löytöjään isäntiensä laskuun ja isäntiensä "verkoista".

Lain kunnioitus väheni

Pirkko Kanervo:

Kieltolain astuttua voimaan osa työväestöstä ryhtyi harjoittamaan virolaisen spriin kauppaa, joukossa oli muutamia työnjohtajiakin, jotka sen vuoksi oli pakko erottaa toimestaan. Lain kunnioitus työläisten keskuudessa väheni: kieltolain rikkomista ei pidetty rikoksena. Kun kieltolaki vuonna 1932 päättyi, ei laillisen alkoholiliikkeen tulo Uuraaseen "millään lailla muuttanut olosuhteita" paikkakunnalla. Mistään kielloista tai niiden puuttumisesta riippumatta Uuraan satama kaikkinensa edusti karskien miesten maailmaa. Itse asiassa Uuraassa ei kieltolakia sanan varsinaisessa merkityksessä olluttkaan, olipa sitten kysymyksessä jalot ulkomaiset juomat tai itse virolainen pirtu". Viinaa löytyi janoisille, muillekin kuin työväestölle.

Kyllä se on "sitä oikeaa" - kanisteririkin näkyy olevan hyllyllä. Kauppiaan tunnistaa herraskaisesta asusta ja muodin mukaisesta lippalakista. Pelkkää "limsaa" on arvatenkin vain nuorimmaisella.

Tullimiehet nostavat ”pirtutorpedoa” merestä.

Pirtua - pirtua

Aarre Paakkanen:

Elimme silloin vielä kieltolaki aikaa, olin tuolloin kuljettajana Sohn’in moottoriveneessä, johon olin päässyt isäni Vilhon jälkeen, kun hän oli siirtynyt toisiin työhommiin. Olin vienyt erään kapteeniin erääseen saksalaiseen laivaan ja laivan vieressä oli samaan aikaan pieni pukseeri-höyrylaiva (hinaajan). Katseeni osui aivan sattumalta saksalaisen laivan kansimieheen, joka laski narussa olevan ämpärin saksalaisen laivan ja pukseerin väliin. Itse tässä ei ollut mitään ihmeellistä, sillä useinhan kansimies nostaa ämpärillä vettä merestä. Ihmeellistä tässä tapauksessa oli sen sijaan se, että ämpäri pysähtyi alas mennessään laivojen kylkien väliin ja pukseerin pienestä pyöreästä akkunasta ilmestyi suuri miehen käsi, joka nosti ämpäristä kiiltäväkylkisiä pulloja. Tämä tapaus kuvaa erästä kertaa, mitenkä väkijuomat siirtyivät monin tavoin ulkomaisista laivoista saareen ja sen jälkeen ties minne.

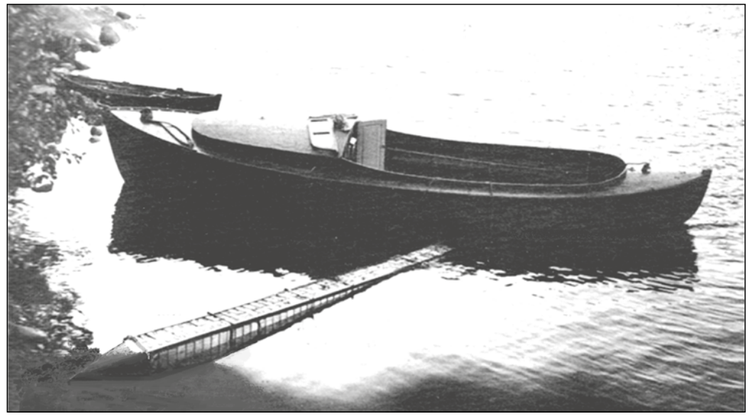
Pirtuhommista voin kertoa erään kokemani tapauksen, jonka yhteydessä Sain sattumalta nähdä pirtutorpedon, jollaisia suursalakuljettajat käyttivät hommissaan. Erääna kauniina kesäpäivänä tullimiehet uittivat tullirannan sannalle tällaisen torpedon ja tietysti me pojanklopit olimme paikalla sitä nuuskimassa, niin kuin keskenkasvuisilla aina ja kaikissa paikoissa on tapana. Sen pituus oli noin 3-4 metriä, se muistutti tosiaankin sodassa käytettävää torpedoa, jollaisilla saksalaiset upottivat liittoutuneiden kauppalaivoja.

Torpedon runko oli rakennettu puusta, päällystetty ohuella pellillä, pelti oli leikattu otaksuttavasti 10 litran pirtukanisterista. Eniten ihmetystä meissä herätti noin 15 cm suuruiset puukupit, joita oli kaksi, yksi kummassakin päässä. Kupit muistuttivat vellilautasia. Eräs tullimiehistä tuli meidän luoksemme rantaa, ja hän selosti meille ystävällisesti, mikä oli kuppien tarkoitus.

Kun trokarit lähtivät kuljettamaan pirtua, oli torpedossa ladottu 10-15 kanisteria kyljittäin jonoon. Torpedo ui noin 3-5 metrin syvyydessä kahden ohuen, mutta vahvan vaijerin varassa kiinnitettynä pirtumiesten veneeseen. Jos sattui, että tullimiehet nopeilla veneillään lähestyivät pirtumiesten venettä, joilla oli torpedo allaan, niin vaijerit irrotettiin veneestä. Tällöin lasti torpedossa vaipui tietysti pohjaan. Niin, kuinka se sitten saatiin takaisin meren pintaan. Tällöin nuo kummalliset kupit torpedon päissä astuivat kuvaan. Näissä kupeissa oli pyöreät, noin 10 cm suuruiset korkit. Korkkien päälle oli liuoitettu massamainen, karkeasta suolasta tehty seos. Kupit ja korkit olivat yhteydessä toisiinsa erittäin vahvalla, mutta ohuella narulla. Naru oli pyöritetty kupin ja korkin päälle siistiin kasaan. Suolaseos oli valmistettu siten, että se liukeni merivedessä noin yhden päivän tai yön kuluessa. Kun suolaseos liukeni irtosivat korkit kupeista kohoten tietysti pintaan vetäen narut myös ylös. Korkit osoittivat torpedon uppoamispaikan, joten narujen avulla torpedot saatettiin nostaa pintaan.

Oli pirtumiehillä jo muutakin korkeampaa tekniikkaa toiminnassaan, kerrankin kun olimme poikajoukossa Lompkan pattereilla leikkimässä, näimme pirtumiesten nopeakulkuisen veneen kiitävän salmen läpi Viipurin suuntaan. Veneessä oli lentokoneen moottori veneen peräpuolella, ilmapotkuri vatkasi vimmatusti ilmaa ja veneen vauhti oli varusteiden mukainen. Samassa havaitsimme, että tullimiesten vene oli leikissä mukana ja jossain Turkinsaaren eteläkärjen kohdalla pirtumiesten vene aikoi oikaista kapeassa salmessa, jolloin se karahti kivelle ja syttyi tuleen. Ainakin tässä ottelussa tullimiehet voittivat kilpa-ajon, koskapa he keräilivät merestä pirtumiehiä ja myöhemmin kuulimme että pirtumiehistä oli yksi ainakin hukkunut, mutta en takaa oliko tämä tieto totta, saattoi olla huhupuhettakin. Vielä eräs pieni tarina näistä pirtumiesten hommista. Veljeni Pertti kerto olleensa eräänä kesänä Suonionsaaren ulkorannalla tovereittensa kanssa. Pojat havaitsivat suuren männyt juurella ison kasan koottuja oksia ja kun pojat alkoivat tutkia kasaa tarkemmin, kuului jostain karmea huuto: ”Pojat, antakaa havujen olla siinä! Parasta, että alatte mennä kauemmaksi tästä rannasta”.

Pojat näkivät männyt latvassa suuren rakennetun lavan, jolta kurkisteli mies haulikko tai joku muu ase kädessään. Pojat ymmärsivät, että he olivat häirinneet trokarien viinahommia, sillä luultavasti havukasassa oli spriitä kymmeniä, ehkä satojakin kannuja, mutta voi arvata, ettei pojilla ollut aikaa asian varmistamiseen.



Tullin takavarikoima salakuljettajien vene ja ”torpedo”.

Häämenot Uuraassa

Kalle Ahokas:

Silviisii hyö saivat toiseesa - kumpiki ommaasa.

Usiast häät piettii suurempiin pyhin. Nää häät olliit helluntaina ja laival mäntii Johannekse kirkkoo vihittäväksi. Kussuttui ol just sopivast et kaik mahtuit laivaa. Istuttii hiljaa ko kirkon penkis, mut sitte puhemies katkas äänettömyyven ja sano sulhasel: *Kyl se totiseks vettää ko akan otto on ies, mut haastellaa ja lauletaa välil, ni männöö tää matka sukkelammast.*

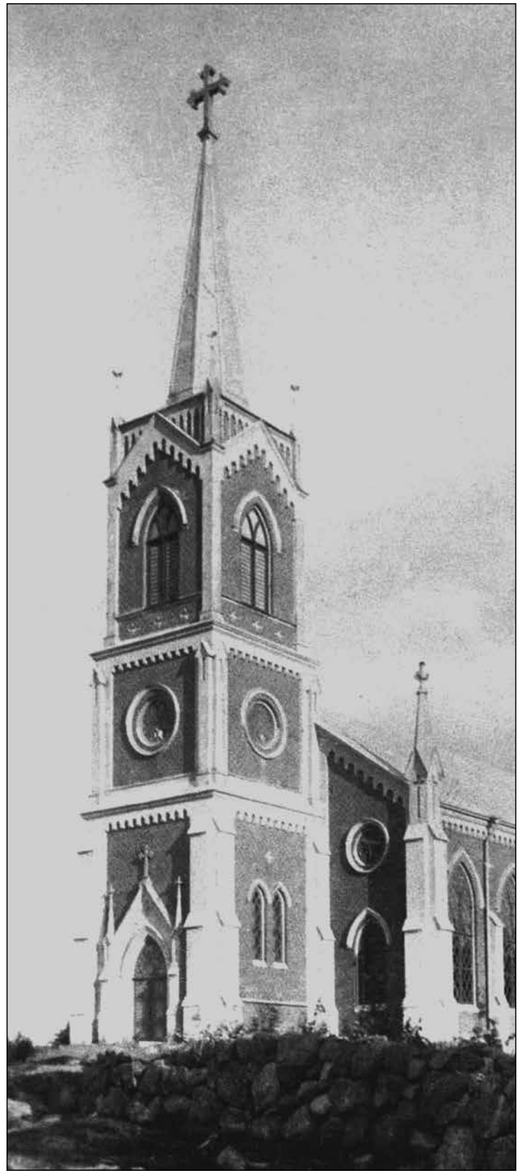
Ja sit laulettii:

Tuolla keinuu pieni pursi
vasten tuulta ponnistaa
Merimiesten mielen mursi
myrsky joka raivoaa,..

- ja nii eespäi.

Laulu ku loppu alko joku kertomaa juttuu Aholaise Alesta. Ale ol käynt Antrein kirkos, tais olla vuos 1890. Sillo ol tapan et kirkos kuulutettii mitä ol puont, hävint tai varastettu. Ko pappi ol kaik muut ilmoituksen lukent ni viimoseks ol seuraava: ”Yks riestäh tiellen puont lanttupiirakah, vähä piästäh alotettu, kadotettu Salo-Kekkilän ja Kuukaupin välille”. Sitä hää ei muistant mihi se pit löytäjän palauttaa. Joku toine muisti, et Koivistol sannoit ollee sellane pappi mikä kuulutti kuolleet sen mukasel äänel mite rikas vainaja ol.

Ens sano tavallisel äänel ”Pien akka Piis -saarest” sit rykäs ja sano ”Rikas mies Mannolasta” siit taas tavallisest ”Paha akka Alvatist, Vanha ukko Vatnuorist” sekä viimiseks ”Pieni lapsi kirkokyläst”. Sitt taas laulettii karjalaisii laului ja nii päästii Johannekse rantaa. Tytöt männiit kauppias Salmin kammarii pukemaa morsiamii ja pojat pistisiit välil sisäs ja saivat jokkaine vuorollaa kukkase rintahee; kukan omalt heilaltaa tai muilt tytöilt. Puhemies ol pitämäs vahtii, et ko saarna loppuu, ni hää tullee hakemaa morsiusjouko kirko porstuvaa - ja viimese virren aikan sit männööt kaik kirkkoo sissää.



Johanneksen kirkko oli koko Uuraan saariston pääkirkko.

Kottii tulo olkii ilosta meininkii ko puhemies tarjos kirkkoryypyt jokahisel, ni kielen kannat kirposiit jottahan. Ko päästii Uuraasee ni siel ol miehii ja poikii ryvil varttumas. Ku lähettii kävelemmää häätalol, ni soittaja käi ies ja soitti marssiloi yhe toiseesa perrää. Sit ko noustii hotellin välist ylös nii jo pamahtiit ensimmäiset laukaukset, ampuit aitoin ja nurkkiin takant nii, et pyssyist tulleil palavil tappuroil läksiit ihmisii vaatteet tullee syttymää. Päästii siint sit häätalol mis olliit sulhase ja morsiamme vanhemmat ja muu hääväki vuottamas ja toivottamas onnee. Ens juotii kohvit ja sit alettii käyvä pitopöytää. Siin olkii vaik mitä sorttii, ol limppisoppaa, verskist lihast, piirakkaa kolmellaista, maksa-riisi-kalapiirakkaa, leipää ja vehnäst, ol kaljaa ja kinkkuu leikattu ja päällysruuvaks oli sekahetelmäkiissel. Pöyväl ol valkia liina, lautaset ja lasit niiko nykyaikankii. Kukkaa ei saant ennen koskee ruokaa, ennenko puhemies ol lukent tai laulant ruokavirren ja eikä saant lähtee enne pöyväst ennenko hää lopetti virrel.

Alkuvirs ol tää:

Hyvyyttä herran aina veisatkaatte
Herralta ruuan sekä juoman saamme
Hän meistä huolen joka päivä kantaa
Lahjansa meille armiaasti antaa.

Kun hääväki oli syönyt niin puhemies luki kiitoksen:

Herra leivän meille soit, siitä kiitoksemme
Armon leipää alati anna sielullemme
Luonas kerran meidän suo, käydä juhlapöydän luo
Perijöinä taivaan.

Hautajaiset entisaikaan Uuraassa

Seppo Huunonen:

Ihmiselämän loppupää saattaa tulla ihmiselle eteen nuorena tai vanhana. ”Poisnukkuneen” saattaminen oli tärkeä ja laajaa joukkoa koskettava yhteisöllinen riitti. Kuolema oli tapahtuma johon noissa työ- ja elinolosuhteissa oltiin oltiin tietyllä tavalla aina tietyssä määrin valmistauduttu. Kalastajat, merimiehet, sukeltajat ja lapset kokivat monasti hukkumiskuoleman, kun meren äärellä elettiin; lautatarha-, telakka- ja satamatyö olivat vaarallisia ja kuolemaankin johtaneilta tapaturmilta ei vältytty. Lapsikuolleisuus oli yleensäkin suurta ja terveydenhoito oli sata vuotta sitten varsin alkukantaista. Monenlaista ulkomailta tulevaa tarttuvaa tautia sai suursatamassa pelätä - ja kokea myös.

Hautajaisissa vainaja oli avoimessa arkussa kotipihallaan sukulaisten ja ystävien hyvästeltävänä. Beata Oikeroinen os. Riikonen on arkussa viimeisellä matkallaan.

Beatan ensimmäisestä matkasta oli Oulun seudulta Uuraaseen tapahtui nuorena tyttönä kävellen paljain jaloin läpi Suomen. Kaksi ”huutolaistyttöä” Beata ja sisar Eeva Riikonen karkasivat omille teilleen parempaa elämää etsimään. Päämääränä oli vauras Viipuri. Matka Pohjois-Pohjanmaalta tytöillä kesti kaksi viikkoa. Viipurissa Beata pääsi kotiapulaiseksi eli piikomaan, jossa työssä hän kävi ostamassa torilta kaloja. Siellä oli kalojaan myymässä mies Uuraasta, Konstantin Oikeroinen - Kaarleen Konstaksi häntä isänsä Kaarlen mukaan sanottiin. Kalakauppaa tehdessä syttyi lempi - ja aikanaan Beata Riikosesta tuli ”Kaarleen Konstan Pietta”. Lähes jokainen tuossa saattokuvassa on sen ensimmäisen matkan ja tämän viimeisen välissä Konstan ja Pietan kalakaupan myötä syntyneitä uuraalaisia, lapsia ja lapsenlapsia ja mahtuu kuvaan muutama vävy ja yksi minijäkin. Beata haudattiin Monolan hautausmaahan.

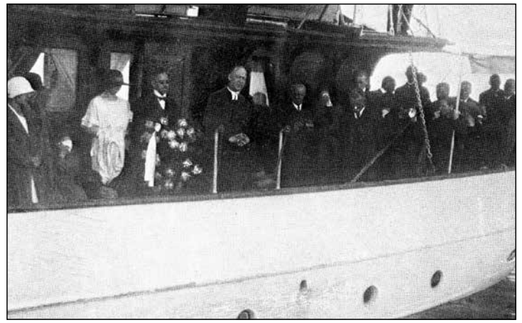
Konsta kuoli jo vuonna 1935 ja haudattiin Johanneksen kirkkomaahan, kun tuohon aikaan ei Uuraassa vielä ollut Monolan hautausmaata. Kaikki vainajat saateltiin usein pukseerin viemänä ja torvisoiton säestyksellä Johannekseen.

Tähän samaan tarinaan sopii liittää myös Beata Oikeroisen melkein tasan vuotta aikaisemmin v. 1938 kuolleen hänen lapsenlapsensa hautajaiskuva. Lapsi oli nelivuotiaana kuollut Marja-Leena, jota kuvassa olivat saattamassa lapsen isän puolen sukulaiset; Huunosen Mamma (vaalea huivi) ja hänen maailmaan saattamansa katras puolisoineen ja lapsineen.

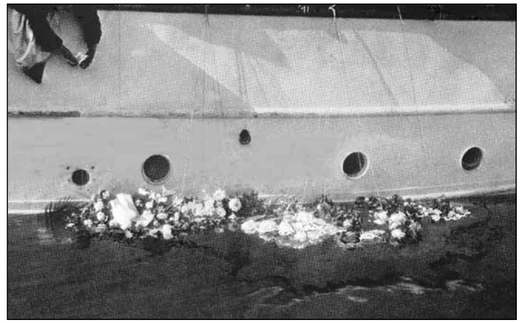
Sukulaiset ja leikkitoverit Marja-Leenaa saattamassa.

Meri antaa - meri ottaa

Monta kertaa meren äärellä elettäessä ja työskenneltäessä oltiin tilanteeseen, että ruumiinsiunaus jouduttiin suorittamaan mereen. Luotsien työ oli myrskyisinä aikoina todella hengenvaarallista. Tästä eräs lyhyt kertomus. Luotsi Anton Muuronen hukkui työmatkallaan Isonkalastajan ulkopuolella 27.11.1923. Siunaus suoritettiin v. 1924. Hänen isänsä Anton oli 1800-luvulla myös hukkunut luotsimatkallaan ja poika Reino hukkui 11.07.1943. Kun olemme todenneet, että elämä Uuraan saaristossa oli meren antamaa elämää, joudutaan toteamaan myös, että usein meri myös otti saarelaisen elämän.



Luotsi Anto Muuronen mereen siunaus 1924.



Suomen Matkailijayhdistyksen ravintolapaviljonki Mänty-saaressa. Hyvin varustettu uimaranta houkut-teli kävijöitä matkojen takaa.

Kulttuurin ja vapaa-ajan uurastusta

Seppo Huunonen ja Jarmo Peltonen:

Meren tunsi jokainen Uuraan saariston ihminen rakkaimmaksi elementikseen sekä työssä, että vapaa-aikanaan. Veden äärellä haluttiin aina olla. Runoilijan sanoin: Merestä saaret ja ihmiset joivat elinmehunsa.

Viipurin kantakaupunkilaisten suosima virkistäytymis- ja lomailupaikka Mäntysaari oli myös uuraslaisten suosima vapaa-ajan viettokohde. Mäntysaarella sijaitsi Suomen Matkailijayhdistyksen ylläpitämä ravintola-paviljonki sekä hyvin varustettu uimaranta vesiliukumäkineen.

”Raskas työ vaatii raskaat huvit” toteutui usein Uuraassakin. Raskaan huvituksen ja sen seurausten vastapainoksi perustettiin v.1889 raittiusseura - tarvetta olisi ollut jo huomattavasti aikaisemminkin. Perustavassa kokouksessa 10.2.1889 antoi raittiuslupauksen 15 miestä ja 8 naista. Seura teki valistustyötä niin Uuraan kuin Ravansaarenkin puolella, järjesti yleisötilaisuuksia, sai aikaan harrastustoimintaa: voimisteluseuran ja näytelmäkerhon, hankki pienen kirjaston ja lukusalin. Näytelmäkerho toimi vilkkaasti antaen pohjan laajemmallekin näyttämöharrastukselle Uuraan alueella. Toiminta pysyi vuosikymmenien kuluessa vireänä, sillä tarvetta toiminnalle oli jatkuvasti.

Suomen Matkailijayhdistyksen ravintolapaviljonki.

Uuraan saariston eläjät olivat kaikella tavalla aktiivisia ja toimeliaita sekä fyysisessä, että henkisessä tekemisessä. Vaikka työpäivät olivat pitkiä ja viikossa oli vai yksi vapaapäivä, sunnuntai - “pyhä”, kuten sitä pelkistetysti nimitettiin, niin vähäkin vapaa-aika palkkatyöstä oli aktiivista elämää. Ruokataloutta kohennettiin viljelemällä omiksi tarpeiksi ainakin perunoita, juureksia, kaalia, sipuleita, herneitä ja maustekasveja ja marjojakin, vaikka niitä, kuten myös sieniä ja tatteja kerättiin luonnosta. Joka talo piti pientä karjaa ja kalasti ainakin omiksi tarpeikseen. Tietysti rakennettiin ja korjattiin asumuksia, tehtiin veneitä ja ommeltiin, kudottiin mattoja, siivottiin, leivottiin, laitettiin ruokaa, lämmitettiin saunaa - ja mitä vielä? No, nuohan olivat välttämättömiä kotiaskareita, niiden ohessa harrastettiin. Kun monen työmatkakin voi olla 10 kilometriä yhteen suuntaan - kävellen, veneellä soutaen jotkut jopa uiden.

Merenneidot olivat aina vaanimassa Uuraan miehiä.

Emäntäkurssin oppilaat ja opettajat.

Naistentalon vapaaehtoistyön uurastajat.

Opiskeltiin emäntäkursseilla, musiikkiopistossa, toimittiin näytelmäpiireissä, Martoissa, Lotta Svärd ja Suojeluskunnan ryhmissä, oltiin mukana partiotoiminnassa, autettiin apua tarvitsevia Naistentalon vapaaehtoisissa. Mutta varsinkin soitettiin monenlaisissa orkestereissa ja urheiltiin saariston monissa urheiluseuroissa. Vielä jäi sitten aikaa varsinaiseen hauskan pitoon. Uskomatonta! Millä energialla? - Se oli se ”meininki”, joka on muutaman kerran jo mainittu.

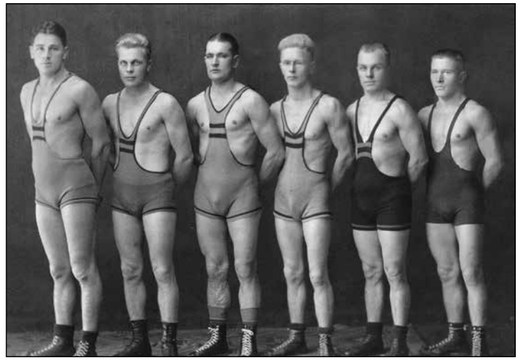
Saaristolaiset urheilevat

Urheilu oli se harrastustoiminnan muoto, joka Uuraassa sai laajimman jalansijan. Uuraan seudun ensimmäinen varsinainen urheiluseura, Saaren pojat, perustettiin v. 1910 työväenliikkeen toimesta. Urheilutoimintaa harjoitettiin monipuolisesti. Vuosikymmenien kuluessa ja seuroja perustettiin niin TUL:n kuin SVUL:nkin aatepohjalta. Tunnetuimpia seuroja olivat Uuraan Vilpas, Uuraan urheilijat ja Uuraan voimamiehet.

Urheiluharrastukset muodostivat vahvan suuren kokonaisuuden. Voimailu ja kamppailulajit olivat luonnollinen jatko raskaalle työlle. Valasvenesoudussa oli saavutettu jo Suomen mestaruus. Myös joukkueurheilu ja palloilulajit kokosivat yhteen omat harrastajansa. Uimakoulujen toiminta oli tärkeä alue lasten liikunnan piirissä.

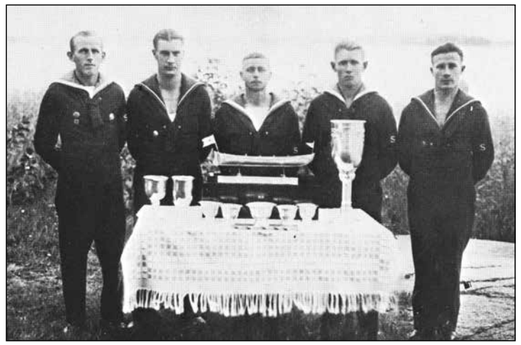
Yleisurheilijat Uuraan urheilukentällä.

Uuraan voimamiehet.

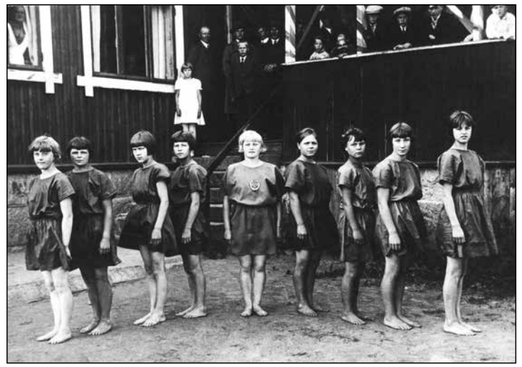


Uuraan Vilppaan painijoukkue.

Vilppaan miesvoimistelijat.



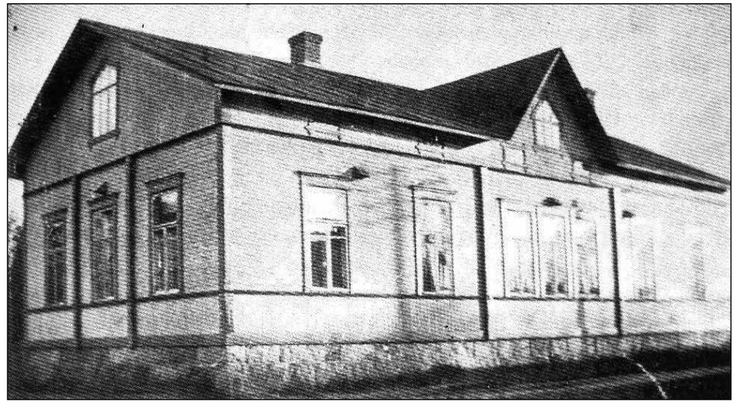
Valasvenesoudun mestarijoukkue.



Uuraan Vilppaan naisvoimistelijat.

Vilppaan naisvoimistelijat Helsingissä TUL:n liitojuhlilla.

Anton Gustaf Geldán (1834-1899)



Ravansaaren uusi kansakoulu.

Kansan sivistystä kaikella tavalla

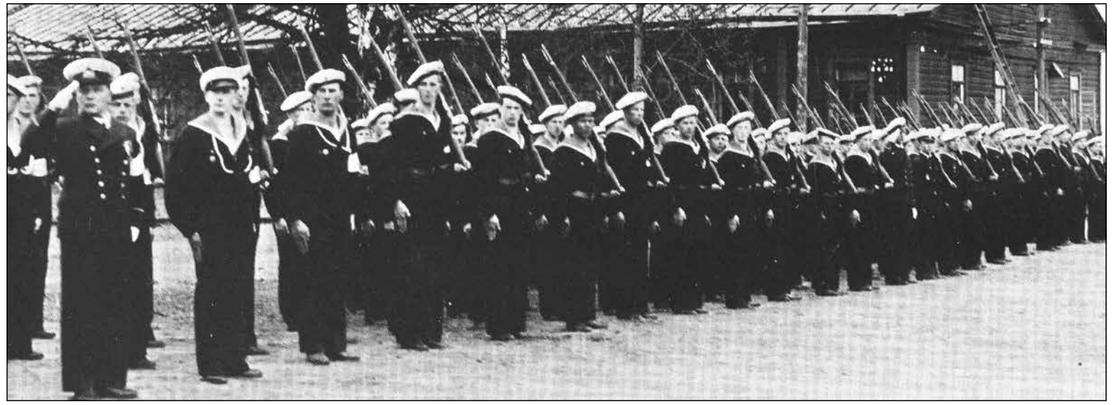
Uuraan saariston elämä oli monella saralla toimeliasta ja henkisesti vireää. Olojen varhaista kehittyneisyyttä kuvastaa, että viipurilaisen Anton Keldánin aloitteesta Ravansaarelle oli perustettu ensimmäinen kansakoulu jo kymmenen vuotta ennen maamme virallisen kansakoululaitoksen tuloa. Maaseutua koskeva kansakoulu-asetus annettiin 11.5. 1866. Asetuksen antamispäivää alettiin myöhemmin pitää kansakoulun perustamispäivänä. 1930-luvulla kouluja oli jo Uuraassa, Ravansaarella, Esisaaressa ja Monolassa. Uuraan yhteiskoulu perustettiin sekin jo 1923.

Ravansaaren koulun opettaja ja kesävieras krokettikentällä.

”Viipurin lukko”

Uuraan saariston sijainnista johtuva merkitys Viipurin lukkona on aina ollut suuri. Tämä merellinen asema tuli huomioiduksi myös Suomen itsenäistyttyä ja suojeluskuntatoiminnan alkaessa. Uuraan suojeluskunta perustettiin toukokuussa 1918. Se toimi aluksi jalkaväkisuojeluskuntana, mutta sen koulutuksellista toimintaa muutettiin vähitellen siten, että vuodesta 1930 se toimi merisuojeluskuntana. Virikkeen antajia olivat koulut, työväenyhdistys Uuraassa sekä Ravansaarella Suojeluskunta ja Lotta Svärd -toiminnat. Jäsenmäärän lisääntyessä ja toiminnan kehittyessä muodostui maanpuolustustyöstä hyvin keskeinen harrastusmuoto uuraalaisten ja lähisaaristolaisten kesken.

Suojeluskuntalaiset ja lotat järjestivät runsaasti ”ammatillisten” harjoitusten lisäksi iltamia ja juhlia varain hankkimiseksi ja toiminnan tukemiseksi. Suojeluskuntatalo valmistui Ravansaaren puolelle v. 1926. Aktiivisen toiminnan ansiosta pystyivät suojeluskuntalaiset ja lotat antamaan maailmanpalon syttyessä oman vahvan panoksen yhteisen asian hyväksi.



Ravansaaren suojeluskunta paraatissa.

Yhteisöllinen elämä oli saariston kanta-asukkaiden keskuudessa järjestäytynyttä ja omien erilaisten tarkoitusperiensä mukaan hyvin organisoitunutta. Harrastusmahdollisuuksia oli kaikille. Ajan hengen mukaisesti porvarillisella puolella ja järjestäytyneellä työväellä oli omat harrastuspiirinsä ja urheilujärjestönsä. Uuraassa toimi myös Uuraan Yhtyneet Urheilijat -niminen seura, joka nimestä päätellen on toiminut yli luokkarajojen. Oli hengellinen kuoro ”Hyminä”, raittiusseura, partio, shakkikerho ja ampumaseura.

Ravansaaren lottatytöt kuntoisuusmerkkikuvassa, hiihdettyään 25 km Viipuriin ja takaisin.

Partiotytöt.

Repo-vartion partiopojat.

Poliittinen työväenliike ja ammatti-yhdistystoiminta alkoi kehittyä Uuraan seudulla 1890-luvulla. Maaliskuussa v. 1896 perustettiin Uuraan lastausammattiosasto. Varsinainen työväenyhdistys perustettiin 8.8. 1905, yhdistyksen oma talo valmistui v. 1912. Toiminta oli vilkasta. Musiikki ja erikoisesti torvimusiikki kehittyivät vuosien varrella. Uuraan Työväenyhdistyksen Soittokunta jatkaa toimintaansa edelleenkin, pitäen yllä perinnettä vuosikymmenten takaa.

Uuraan työväentalo oli kulttuuritalo.

Moni uusi virtaus maailmalta Suomeen rantautui Uuraassa. Vailla perustetta ei ole sekään väite, että jazzmusiikki tuli Suomeen ja Viipuriin Uuraan kautta. Torvisoitto ja jazzin poljento viritti saarelaiset uurastukseen, niin työssä, kuin vapaallakin. Vaikka luonto ja meri olivat lähellä ja läsnä, oli elämän syke urbaani. Saarella oli viime vuosisadan alussa jo kolme elokuvateatteriakin.

Uuraan musiikkielämää

Työväenyhdistyksen soittokunnan tanssiorkesteri BI-BA-BO.

Tahiti-jazz trio: viulu, haitari ja banjo/rummut.

Tapanin juhlatanssit Työväentalolla.

Soittajatoverit saattamassa painijoukkuetta kilpailumatkalle Uuraan puot'ryvillä.

Näytelmä "Punainen laukku" saavutti sellaisen suosio, että jokainen sen nähnyt uuraslainen mainitsee sen, kun näyttämötoiminnasta tulee puhe. Sitä esitettiin paljon 1920-30 luvulla.

Uuraan teatteritoimintaa

Elsa Peippo ja Oiva Jantunen muistelevat:

Uuraassa virisi teatteriharrastus jo1800-luvun loppuvuosia. Raittiusseura järjesti koko illan kestäviä näytelmiä kerran pari vuodessa, rakennusrahastonsa kartuttamiseksi.

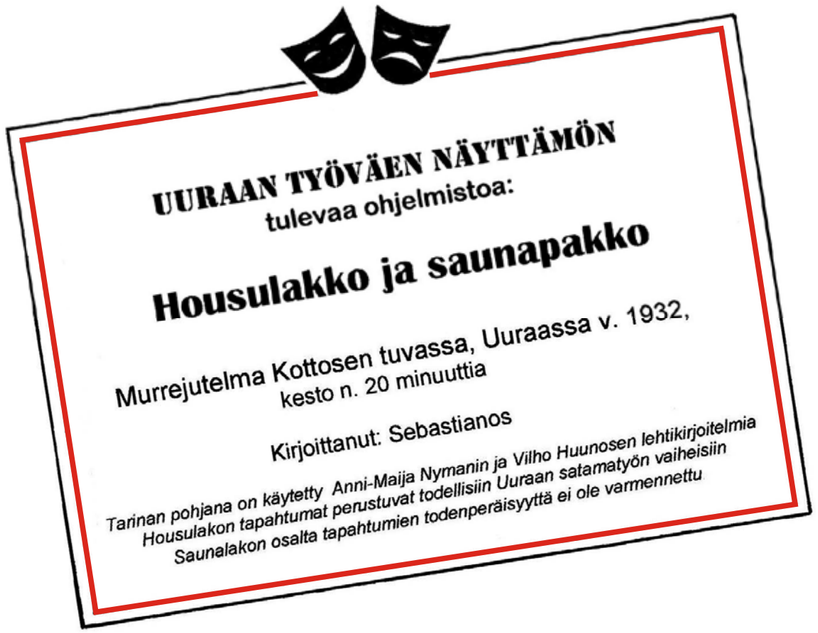
Työväen teatteriharrastus alkoi samanaikaisesti nk. nuorisoseurateatteriharrastuksen kanssa. Paljon esitettiin näytelmiä yhteisvoiminkin. Noina varhaisaikoina suomalaisuus ja Suomen kansalliskirjallisuus olivat vahvasti esillä näissä näyttämötouhuissa. Kun Uuraan Työväenyhdistyksen talo vihittiin ja kun nyt saatiin näyttämö, jossa oli tilaa, heräsi kysymys näytelmäseuran perustamisesta, ja vähän myöhemmin se sitten perustettiinkin. Aluksi toiminta oli varsin vapaata, tulot menivät tarvikkeiden hankintaan ja rakennusrahastoon, mutta sitten alkoivat näyttelijät saada pienen prosentin näytelmistä osansa mukaan.

Esille nousi myös kysymys johtajan toimesta, oli eräitä ehdokkaita, harkinnan jälkeen johtajaksi valittiin Saul Korhonen, hän toimi tässä hommassa vuoteen 1918, jonka *jälkeen hänen tiensä kulki Venäjälle*. Kansalaissodan jälkeen toiminnassa tuli hiljaisempi aika. "Tanssittiin" milloin kenellekin tytölle "kenkiä" tai muita vaatekappaleita. Sitten saatiin johtajaksi Onni Korhonen tyttärensä Siviän kanssa, joka oli etevä näyttelijä. Johtajina teatteritouhuissa olivat Jussi Lehvä, Sauli Korhonen, Ilmari Kontunen, Toivo Suonpää, Väinö Lehmus. Näyttelijöitä muun muassa Lyyli Paakkanen (primadonna), Maija Mutka, Siviä Korhonen, Niko Pietilä, Einari Immonen, Anton Lehtola.

Esitettiin Minna Canthin, Aleksi Kiven ja von Numersin näytelmiä. Pohjalaisia esitettiin sekä Työväennäyttämöllä että Raittiuskodissa. Myös Nuori Luotsi oli ohjelmistossa, pääosassa Arvo Kouki. Taisi olla tuo Arvo aika scharmööri noina aikoina. Esityksiä oli muitakin, kuten Kiven Kihlaus, Nummisuutarit, Juhannustulilla, Värmlantilaiset, Döbeln Juuttaalla - Arvo Döbelninä - Amalia ystävämme, Karkurit. Karkureitten naispääosan esittäjänä nähtiin Maikki Orava (Koukin Maikki), eräs Uuraan silloisten näyttelijättärien parhaita. Seitsemän veljestä oli listoilla nuorisoteatterissa. Laulunäytelmä Saimaan Ranta esitettiin raittiuskodin lavalla. Uuraan yhteiskoulun tukemiseksi sai hyvän vastaanoton Pasi Jääskeläisen laulunäytelmä Laivan kannella Raittiuskodin kotoisessa piirissä. Heimoveljien unkarilaisten laulunäytelmät esitettiin kaikki Uuraan työväen teatteriharrasteen merkeissä, opereteista sellaiset kuin Puolalaista verta, Pikku pyhimys ja Permantopaikka.

Uuraan TY:n näyttämö toimiläheisesti Viipurilaisten ammattilaisten kanssa, jotka vierailivat saarella usein ja antoivat oppia ja innoitusta paikallisille teatterilaisille. Viipuri työväenteatteri ja Viipurin Näyttämö, joista yhdistymällä syntyi myöhemmin Viipurin kaupunginteatteri Arvi Tuomen johdolla, kävivät esiintymässä Uuraassa.

Näyttelijänä aikaisemmin jo kerrottujen harrastelijoitten lisäksi mainittakoon Emil Huunonen. Tämä lienee ollut hyvää harjoitusta, koska Emil Huunonen esiintyi myöhemmin maamme suurimmassa teatterissa Arkadianmäellä ja istui myös ministerin pallilla parissa hallituksessa.



HOUSULAKKO JA SAUNAPAKKO

Käsikirjoitus:

Henkilöt: Äiti Aikki
Isä Ape
Tytär Sylvi
Kertojaääni

Kertojaääni: Ol kesäne lauvantak ilta. Työväen talolt kuulu reipasta torvisoittoo. Jossakkii joku haravoip katupanelii puhtaaks. Kottosen talossakkii valmistauvuttii pyhävviettoo.
Aikki-äit toimittelloo lauatak askareitaa, leipoo ja siivoo. Tytär Sylvi varustautu jo illan tanssiloita varte, etsii sopivaa päällepantavaa ja peilailoo issiää - *et kelpaiskos tällane, nii et joku tulis hakemaa tanssii - ties vaikk joku ulkomaaneläjä*.

Äiti: Mihihä se Ape kerkis livahtammaa, ois saant tuuvva miulle liittapuita ja viiä tuon likaämpärin männessää. Koha ei ois mänt niihe reikkallaisii merimiehii kans - päiväl näky tullee iso onkar Välimerelt.

Sylvi: Eihä isäskä mikkää semmone oo - saatto männä soittokunna harjotuksii - huomenha on se konserttikkii, mist Viipuri sanomis kirjottiit. Sinnehä siekii äiti meinasit mennä. (sovittelee korvakoruja puheen lomassa)

Äiti: Myöhä voijaa männä siu kanssais yhes, vai oks siul jo kaveri kassotunt?
Eihä issäis nyt ennää soita torvisoittokunnas, heillähä on nyt iha oma pänti - jazzii soittaat. Hää on rumpal ja laulaakii miun mielest aika kivaste.

Sylvi: ...ai nii - Trångsund Jazz Band - enhä mie muistant koko juttuu, hyö ko nii vast ikkää sen perustiit.

<u>Äiti menee kurkistamaan ikkunasta pienimpien pihaleikkejä. (hetken aikaa lasten mekkalaa)</u>

Äiti: Noil pienil on nii lustii kartanol. Pojat teituut ja leikkiit tippaa ja pellaat palloo. Tytöt vaihtaat oplaattii ja vertailoot tokkiaa.

Sylvi: Mie luulenkii, et isäskä on mänt haparii kassomaa. Hänes se on nii rattosaa koi tiiä mitä aartehii meri millokkii antaa.

Äiti: Nii - aika männöö rattosammast kaislikos kahlaillessa, ko kotitöitä tehen...
Sie saisiit männäkkii saunalämmityksee, miul alkaa tulla kiire näihen ruokiin kans, viitsisit sie - ossaisit sie ?

Sylvi: Miksen mie nyt ossais, aikuine ihmine.

Äiti: Ossaat sie? Mää sitte ku kerra oot aikuine. (huvittuneena)

Sylvi: Mie paan sauna lämpiämmää ja lähen sit kyläll.

Äiti: Voi laps rukka, ei se ihan silviisii käy, kyl siihe muutama aika männöö. Kuunteleha, mie neuvon sinnuu: Vejät enstäi juskat auk. Sit laitat tule uunii - siel on pitskat liitan ranssil. Sit pistät koussikat ja taasat ramille -

<u>Sylvi lähtee saunalle, mutta äiti jatkaa</u>
Sitko sauna on lämmint,..mihi se tyttö jo män? (itsekseen, vaikkei kukaan enää kuuntele) Sit lyöt häkälöylyn - varot ettei jää vinkaa - jätä... kunnol siintymää... (touhuaa askareissa)

Äiti huutaa: Kasso männessäis, onks sulanis potattii - mie voisin leipoo rusupiirakkaa!
(itsekseen) Ei se mittää kuule, eikä kuuntele - iltamenot ja pojat taitaat viiä tytö miele,.. muistaha mie issestäinkii...jotakii muistan...lustii ol,.. hih, hii...
(vihjaileva musiikki tehoste)

Käväisee pois tuvasta mutta palaa samantien touhukkaana tuslaakin ja jauhopussin kanssa.

Äiti: Pittää siivilöijä nuo jauhot tuslaakilla, nii ja pistää ryynit sukunaa uun'puuroo varte. Voisha sitä tehhä siruservankii valmiiks, ni sit saataskii pittää huomen ihan sapassii. (Työntää piirakan uuniin).
Viel pitäs keritä ryykätä kohtut ja ommella raakut kii enne saunaa.

Sylvi tulee tukka pyyhkeessä ja alkaa laittaa papiljotteja hiuksiinsa. Äiti ja tytär puhuvat paremminkin itsekseen kuin toisilleen - ja vähän toistensa päällekin.

Sylvi: Sauna lämmitetty. Mie pesin siin sivus tukan.

Äiti: Sie saisiitkii sit jo männä saunaa.

Sylvi: Minkähä leningin mie laittasi - ulkon on aika vilpost mut tanssiis tulloo hiki.

Äiti: Miul käkiää silviisii et isä-Ape harppasoo tuost ovest kohtsillää.

Sylvi: Nää helmet mie ainakii laitan.

Äiti: Alaha sie männä, ni kerkiät iltamii.

Sylvi: Onks pakko? emmie kerkiä - tanssit alkaat - miul on jo papiljotit päässä - ja hametta pittää ryykätä... (äiti keskeyttää)

Äiti: Voi hyvä Sylvi. Kuuleha nytte, lauantak ilta ja pojat "talolla" oottaat saunapuhtait, koivuvastalt tuoksuvii tyttösii, niinko miukii nuoruuvessai.
Mie muistan ko issäis...

Sylvi: Elä taas noita,.. miul on puhas tukka, kyl se piisaa. Mie mään ommii mänöjäin, omal viisii. Heitä valtaa nuo vanhat, mie en viissi kuunnella...

Äiti: Ai'et sie oot syti, (jupisee loukkaantuneena) *tuol viisii vastaa vanhemmallee*.
Kuuleha mitä mie siulle nyt haastan; mitä mie siulle puhelen - mitä mie sanelen:
Nyt onkii saunapakko! Tiie se.
Lauantak tanssiloihi täst talost männää saunapuhtaan.
(jupisee) tuol viisii äitillee... Ja jossei sana muute tehhoo, ni mie sanon viel, et tanssirahhaa ei tuu, josset saunaa mää, näi mioon sen siun kohaltais päättänt! Ota siintä!

Liisa: No, hyvä on - määhä mie vaik siu mielikseis, jos se nyt siit on kii: *etko miunkii nuoruuves...* (livahtaa saunaan enne ko äiti ehtii huitasta tiskirätillä)

Isä Ape tulee vauhdilla ja tohkeissaan tupaan.

Ape: Nyt tul Uuraasee housulakko!

Äiti: Meill tääl on saunapakko - mitä sie sanot - housulakko?

Ape: No nii.., annaha ko mie selvitän. (päätään pyöritellen ja vähän naureskellen) Kaikkii sitä pittää olla, no: Kaukaa lautatarhal Ryövälniemes, työnantaja taholt ilmottiit ykskantaan, jotta täst lähtiin pittää jokahisen naisen tai siis: virman *naistyöntekijän* hankkii itsellee, omal kustannuksellaa, työpuvut. Jokahisella pittää olla samanlaine - *yhdenmukainen housupuku*.
Arvaaha tään mikä sanomine siint alko. Akatha ja meijän "ulkoilmakonttoristit" nostiit semmose äläkän, et jottahan. Alkoit huutaa, et: Myö käyvää lakkoo!

Apen juttu jää kesken kun Sylvi tulee saunasta kovalla tohinalla.

Sylvi: Terveisii saunast! Kyl tulkii variks lämmitettyy.

Naisväeltä mennee ajatukset hatkeks muihi asioihi.

Äiti: *Pistä sie Sylvi puhas tuukki pöyväl. Ota tuusa ja nekka sulannist valmiiks.*
Minnuu alko nii hiukomaa, et mie otan nyt palan seltii ja paan sit tulen liittaan - keitetää hyvät saunakohvit.

Sylvi: Mie pistän vähä maitoo vaterkkaa ja otan nuo hailitotkut ja vien kissal.
Mie alkasin lähtee jos joku antas vähä rahhaa iltaa varten.

Äiti: Miek se oon se joku? Nii vissii ko asia nii puhuttii ja saunapakkokii ol ja mäni. (antaa rahaa esiliinan taskusta Sylville) Nythä meil vissiin on kaik tärkeimmät työt tehty pyhhää varte. Sit huomen lähetää Puot'ryvill tuurilaivoi kassomaa.
Mie paankii vähäse pomposkii veskahein ja annan siel sit lapsille.

Ape: Tuost saat vähä limpsarahhaa miultakkii. (antaa Sylville lompakostaan setelin)
Oot sitte ihmisiks.

Sylvi: Juu, juu - ollaan. Kiitti ja hei! (poistuu ripästi)

Äiti ja Ape: No, hei, hei ...

Äiti: Siult tais jäähä juttu keske - mihis se jäi?

Ape: No siihe halvatun housulakkoo. Akat olliit sitä mielt, et siin loukataa pahan kerra heijä naisellisuuttaa, se - ja varsinkii se, et työvaatteet pitäs ite maksaa, vaik vaatimus tul yhtiön taholt. Hyö sannoit, et tää on nyt semmone asja, jot hyö ei tuu töihi niikauva enneko Kaukas perruu hullutukseesa. Naiset ja tytöt päättiit yhes, et nyt tehhää housulakko.
Ett sill viisii.

Äiti: No, voi hyvänen aika, mitähän täst viel tulloo jos tää tämmöseks männöö....

Ape: Joku keksi siel pirssil, et herrat haluvaat vaa silmänruokaa - saisiit kassella naisiin takapuolii tiukois housuis.

Äiti: No nii, sekkii vielä! Voipha se olla käynt mielessä. Eihä näist tiijä.

Ape: Emmie semmost usko. Turvallisuus- ja terveellisyyskysymyshä se on - mones mieles - noil työpaikoil. Mut nyt miun pittää joutuu Trånsuntin harjotuksii, jazzjalka alkaa vipottammaa.

Äiti: Ai joutuu - sie *jouvut* - mut saunaa. Nyt on saunapakko Ape!
Mie voin vaik pestä sen siun jazzjalkais. (iskee ukolleen silmää)

Ape: No, sitte männääkii saunaa ja vähä äkkiä.

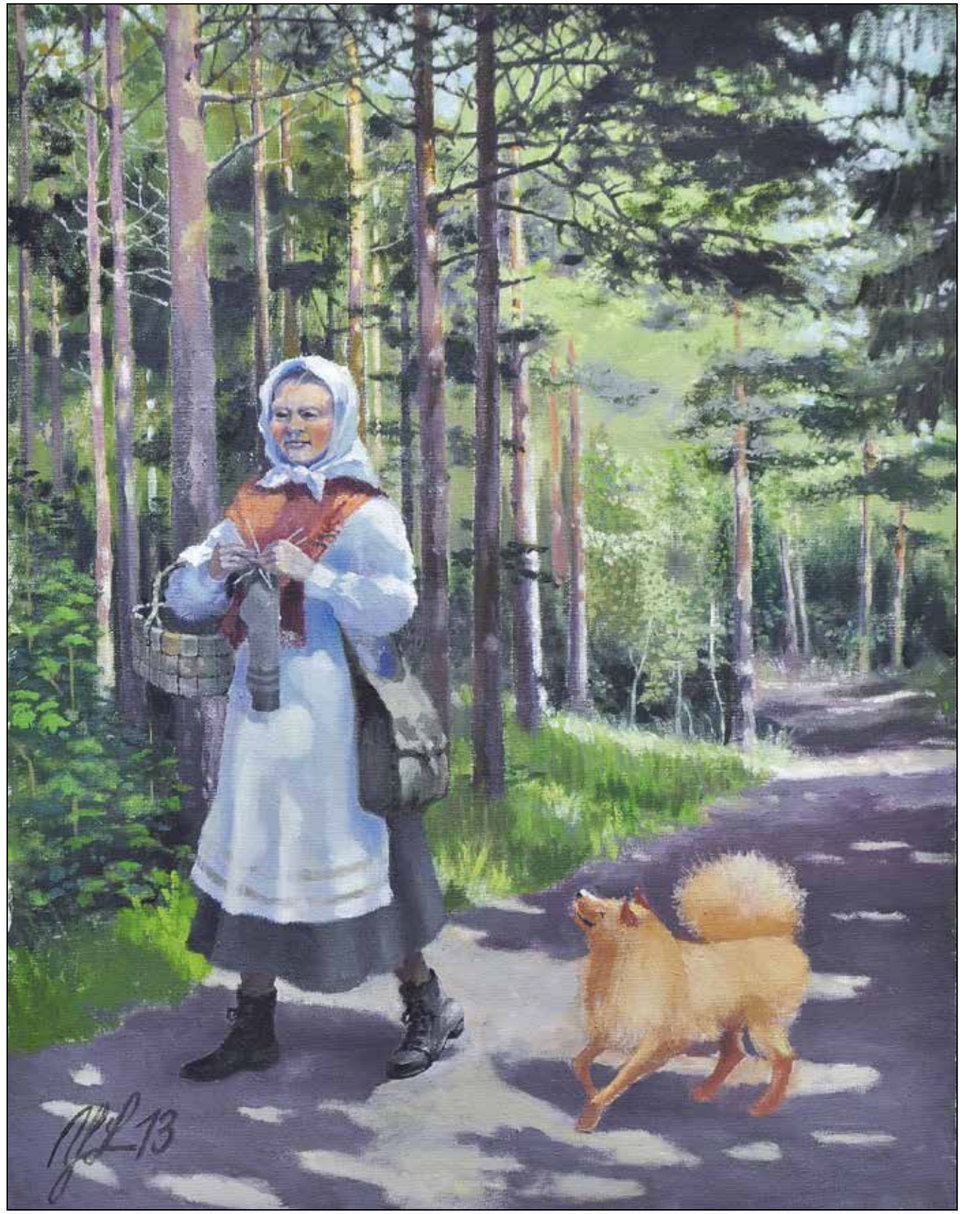
Poistuvat saunaan.

Kertoja: Pyhännä konserttiin mennessään Ape ja Aikki kävelivät ensin Puot'rantaan laivoja katsomaan, sieltä sitten muun joukon mukana kylälle, jossa saatiin kuulla, että lakko - se eilinen housulakko olikin jo päättynyt.

Osapuolten neuvonpidossa työnantaja selvitti housuvaatimusta yksityiskohtaisemmin. Työasu oli turvallisuuden kannalta välttämätön. Umpinainen suojapuku oli jatkuvassa ulkotyössä tarpeen - työtä pirsseissä ja satamassa tehtiin myöhäiseen syksyyn jolloin oli jo lunta ja pakkasta. Toinen seikka joka perusteli housupukua oli, että monet naisista joutuivat toimimaan sirkkelin ja hihnapyörien äärellä, jotka olivat avoimia vailla suojausta, niiden lähellä oli vaarallista työskennellä hame päällä. Asiat ymmärrettiin ja jännittynyt tilanne saatiin laukeamaan. Lakko loppui ja housut pantiin jalkaan.

LOPPU

Kuin osoituksena saariston naisten toimeliaisuudesta ja ajan käytön hallinnasta tämä ahkera 1800-luvulla elänyt Kaalikosken emäntä ei malttanut tehdä parin peninkulman kauppareissua Uuraaseen ottamatta kutomista matka-askareekseen. Kerrotaan, että kauppamatkalla saattoi tulla valmiiksi sukkapari - jos ei ihan sukkapari, niin sukka kuitenkin.



Jokaisessa kyläyhteisössä ovat aina olleet omat, usein ehkä pilkatut, usein myös kunnioitetut, ’ei niin tavalliset’ kanssaeläjänsä. Jotkut heistä ovat olleet parantajia tai kuppareita, jotkut ’totuudenpuhujia’ - narreja, kylähulluja, elämäntaiteilijoita tai muuten vain ihmeteltäviä joista on ollut muille kenties enemmän huvia kuin hyötyä - joskus päinvastoin. No, annetaanpas jutun kiertää muutamasta ’ei niin tavallisesta’ kanssaeläjästä.

’Ei niin tavallisia’ kanssaeläjiä

Syksyllä v. 1909 kierteli Amerikan lehdissä sellainen uutinen, että Viipurin Uuraassa asuu sellainen mies, joka juoksee jänikset kiinni elävinä metsästä paljain jaloin, niin myös talvellakin viilettää jäätä pitkin paljain jaloin ja saappaat selässä. Kylään kun tuli, pisti paljaat jalat saappaihin, toisinaan oli pienet rätit, sukkia ei näkynyt koskaan. Se on Niku Jussi, tiedettiin Uuraassa. Niku Jussi oli Johanneksen pitäjän ”rankkuri” koirien kiinni ottaja. Hänellä oli mukana aina narttukoira, jolla houkutteli toiset koirat mukaansa. Harvoin hän niitä tappoi, meni koiran isännän luo ja sanoi hinnan millä luovuttaa, jos sitä ei maksettu niin hänellä oli jo tehty toisella puolen pitäjää kaupat, vei sinne ja möi. Harvoin kuitenkin hyvästä ajokoirastaan raaski kukaan luopua niin että maksoivat mieluummin. Aina kun Jussi missä päin liikkui seurasivat kaikki kylän koirat kintereillä, pyssy kuitenkin oli mukana aina virassa ollessa.

Naiset pelkäsivät Jussia, sellainen iso mies kun tuli metsätiellä vastaan. Jussi kuitenkin sanoi, ettei häntä tarvitse pelätä, ei hän tee pahaa kellekään. Muuta työtä hänen ei nähty tekevän milloinkaan aina vaan koirien kanssa. Jussin päivät päättyivät kuitenkin hänen kannalta omituisesti. Joku tiellä kulkija löysi Jussin puun oksaan hirttäytyneenä Rajakorvesta, Päätilän ja Monolan väliltä. Kuollessaan mies oli parhaassa iässä.

”Verenvuuon seisattajat”

Koivistolla oli Pullin Konsta niminen mies, hän oli ’verenseisattaja’. Kun venäläinen teetti Härkölän pattereita ja kaksi Koiviston miestä oli kiviä kärräämässä, niin rullavaunu meni yli jalan, joka alkoi vuotaa kovasti verta. Kirkolle olisi ollut 12 km matkaa niin päättivät mennä Pullin Konstalle, joka asui Vatnuorissa parin kilometrin päässä. Menivät sinne, niin emäntä sanoi Konstan menneen pajalle, jonne matkaa oli kolme kilometriä. Toinen miehistä lähti viemään sanaa Konstalle ja tämä vuotava jäi kotiin. Selitettyään asian Konstalle tämä sanoi, ettei se nyt enää yhtään vuoda, samalla oli asettunut verenvuoto kotona. Tiedusteltaessa Konstalta mihin tuollainen voima perustui hän vastasi, että niin kauan kun on terveet hampaat niin se käy.

Paavo Kupiainen:

Toinen ”verenseisattaja” oli Lompkassa, Kupiaisen Paavo. Kun hän sai sanan vertavuotavista tapauksista, kirveenlyönneistä tai puukonpistoista niin hän vain naurahti ja sanoi, että ole huoleti, ei se enää vuoda. Kuitenkin hän aina varmuudeksi meni vielä katsomaan potilasta. Hän sanoi, ettei hän itsekään tiedä, mikä se on. mutta kun saa sanan niin silloin heti ikään kuin ruumis värähtää, eikä siinä sen enempää koko asiassa.

Topias Topiasson - mies luku sinänsä

Tobias Topiasson oli punapartainen satamatyömies, joka vankilaa kaihtamatta haavoitti Stünkeliä ja sai siitä hyvästä olla 6 vuotta linnassa, opetteli raamatun ulkoa, niin, että hän osasi sen kannesta kanteen, kysyipä mistä kohtaa tahansa. Talvisin hän kierteli lähikylissä ympäri Viipuria kuljettaen kelkassaan pientä rihkamaa ja korjaten niin seinä- kuin taskukellojakin. Illoin hän piti hartaushetkiä, joissa taitavasti kosketteli työväenaatetta ottaen esimerkkejä raamatusta. Pappi, joka kerran oli väitellyt hänen kanssaan, ei enää toista kertaa siihen ryhtynyt. Hän oli ensimmäinen uuraalainen joka erosi kirkosta. Itse hän sanoi siitä: En minä Jumalasta eroa, mutta kirkosta.

Topiasson se oli, joka järjesti punakaartin Uuraaseen ja hankkii Berdani-kiväärejä ennen ensimmäistä maailmansotaa. Ihme oli se, kun venäläiset santarmit eivät huomanneet, kun pojat näkyvällä paikalla lähellä patteria harjoittelivat. Kävivät he kerran kesällä Saimaan kanavallakin punakaartin yhteisissä harjoituksissa. ”Mutta silloin oltiin herrojen kanssa yhdessä punakaartissa”.

Topias Topiasson kuoli talvella 1923 ja haudattiin Johanneksen hautausmaahan erilliseen nurkkaukseen ensimmäisenä kirkosta eronneena. Viipurista oli puhuja, joka piti lyhyen puheen, ja me laskimme Uuraan stuuvariyhdistyksen seppeleen. Myöskin Uuraan työväenyhdistys laski seppeleen.

*Muisteluja kirjasta **UURAS muistojen saari** v. 1982*

Nokko - Julius Starckjohannin huvila Uuraan Hannukkalassa.

Kesät Uuraan Nokossa

Anne-Marie Starckjohann:

Varhaiskevään valo kiiltelee silkkirihmoina vanhojen puiden tuulessa keinuvilla oksilla. Tiaisten puuhakas sirkutus täyttää tienoon. Se on kuin voimaa ja uskoa antava vakuutus elämän sykkeen jatkumosta ja uudelleensyntymisen ihmeestä luomakunnan horjumat-tomassa kiertokulussa. Olen Lahden Radiomäen Vanhalla hautausmaalla. Sytytän sukuhaudallemme kynttilöitä isoisäni Hermann Heinrich Starckjohannin 125-vuotissyntymäpäivän muistolle 21.03.2014. Isoisä syntyi Viipurissa 1889 konsuli Julius Starckjohannin ja vaimonsa Aline o.s. Lorentzin viidestä pojasta kolmanneksi vanhimpana.

Muistelemisen myötä on mahdollista ymmärtää menneisyyttä, nykyisyyttä sekä tulevaisuutta ja parhaimmillaan se on mitä arvokkainta mielen terapiaa. Haudan äärellä seisoessani puuskainen tuulen kohina eristää minut arjen äänien ulottumattomiin. Lyhdyissä palavien kynttilöiden rauhallisessa valossa ajatukset pysähtyvät menneiden sukupolvien muistolle. Tässä hiljaisessa hetkessä sydämestä nousee syvä kunnioitus ja rakkaus oman suvun edesmenneitä kohtaan. Haluan muistaa, kannatella eteenpäin näitä muistoja, jotka vievät minut myös omille juurilleni. Niissä hahmottuu kuka olen ja mistä tulen.

Juuret eivät ole ainoastaan menneisyyttä, vaan niissä on aina nykyisyyden perusta. Elämässä tarvitaan jotakin, joka on suurempaa, vahvempaa ja kestävämpää kuin ajan häilyvä pinnallisuus. Ihmiselle on tärkeää tunne, tietoisuus yhteisöllisyydestä, johonkin kokonaisuuteen kuulumisesta sekä jatkumo elämän aikajanalla.

Kamarineuvos ja Viipurin tullipäällikkönä toiminut Herman Avellan (1820-1912) myi 35 vuotiaalle Julius Starckjohannille omistamansa Nokon alueen Rannan kihlakunnan, Johanneksen pitäjän Hannukkalan saaressa, Uuraan saaren vieressä. Vain kapea Monolan salmi erotti Uuraan saaren Hannukkalan saaresta, joka muodosti oman kyläkuntansa. Kauppahinta oli 18.000 silloista markkaa. Kauppakirjassa, joka allekirjoitettiin 29.8.1895 alue esiintyy ensimmäisen kerran Nokon tilan nimellä. Avellaan perheineen ei koskaan itse asunut Nokossa. Tila lienee ollut Avellanin aikana aina vuokralla.

Alue käsitti Nokkoniemen, jonka kärki ulottui Monolan kapeaan salmeen Uuraan saaren Monolan kylän ja Nokkoniemen välillä. Nokossa oli kaksi kaksikerroksista suurta, vaaleaksi maalattua puuhuvilaa lasiverantoineen, talousrakennuksineen, rantasauna ja kivinavetta.

Lisäksi alueeseen kuului vielä ns. Karlkosken tupa, joka sijaitsi lyhyen metsäisen kävelymatkan päässä varsinaisesta Nokon pihapiiristä Monolan kylän suuntaan. Maasto oli luonteeltaan tasaista, laajoine metsäalueineen, jylhine hongikkoineen ja kuusikkoineen. Päärakennuksen ympärillä ja rannempana kasvoi suuria lehtikuusia ja koivuja sekä jaloja lehtipuita, tarjoten varjoisaa suojaa kesähelteellä. Pihapiiri muodostui hoidettujen hiekkakäytävien jakamista nurmialueista. Kesäkäytön omavaraisuuden mahdollisti puutarhurin hoitama suurehko keittiöpuutarha hyötykasveineen, mansikkamaineen, marjapensaineen ja omenapuineen. Kotieläimiä ei navetassa enää ollut. Alkuaikoina korkeintaan pieni kanatarha kukkoineen oman talouden tarpeisiin.

Lapsille Nokko oli varsinainen paratiisi. Puuhaa ja virikettä leikkeihin löytyi loputtomasti. Käyskenneltiin avojaloin, uitiin, ongittiin, veisteltiin kaarnaveneitä ja uitettiin niitä sekä joskus hienompiakin kangaspurjeellisia veneitä meren poukaman hiekkarannalla. Isompina soudettiin retkille lähikylien rantaan ja purjehdittiin purjeveneellä pidemmällekin jännittäville seikkailuille aina ulos merelle aavemmillekin vesille. Veljeksistä vanhin Pekko oli innokkain purjehtija.

Lasten leikkejä Nokon rannalla. Soutuvene oli ahkerassa käytössä ja sitä käytettiin myös purjeilla varustettuna purjeveneenä.

Siitä, millaista elämä isän isovanhempien Julius ja Aline Starckjohannin aikana kesäisessä Nokossa on ollut, ei ole talletettua tietoa. Isoisoisä Juliuksen pojanpojan tyttärenä voin nyt vain kiitollisena muistella tuosta ajasta suusanallisesti kerrottua perimätietoa. Isoäitini, 91 vuoden iän saavuttaneen Eleonoore Johanna Auguste ”Lore” Starckjohannin o.s. Nernstin (1893 Karlsruhe - 1984 Lahti) pitkän elämän aikana koettujen lukuisten tarinahetkien ja niihin liittyvien, yli 100- vuotta vanhojen valokuvien myötä olen päässyt osalliseksi ainutkertaisista muistoista. Niiden välityksellä olen saanut myös kurkistaa isoisän lapsuuden ja nuoruusvuosien kesämaisemaan Uuraan saaren viereisessä Hannukkalan saaren Nokossa. Saatoin mielessäni hahmottaa elävän kuvan ihmisistä, joihin minun ajallisesti muuten olisi ollut mahdotonta tutustua.

Gerdt Julius Starckjohann ja puoliso Aline Starckjohannin.

Gerdt Julius Starckjohann syntyi Schleswig-Holsteinin osavaltion pienessä Horstin kaupungissa, Eiderjoen varrella 22.7.1860 vaunu- ja pyöräseppä Hinrich Starckjohannin ja hänen puolisonsa Chatrina Cicilia o.s. Korckin neljästä lapsesta toiseksi vanhimpana. Saatuaan määrätietoisen rautakauppa-alan koulutuksen Julius opiskeli lisäksi ruotsia ja suomea. Hänen päämääränään oli isänsä veljen Peter Starckjohannin pyynnöstä matkustaa Viipuriin. Hänen tarkoituksenaan oli työskennellä setänsä v. 1868 Viipuriin perustamassa, hyvin menestyvässä rautakaupassa. Julius saapui Viipuriin 3.11.1878. Uuden elämänvaiheensa hän aloitti täytettyään juuri ja juuri 18-vuotta. Viipurin monikielisyys ja kosmopoliittinen ilmapiiri ja tietysti juuri mahdollisuus tulla vaivatta toimeen omalla äidinkielellään saksalla, edesauttoivat Peterin päätöstä jäädä Suomeen. Suomen kansalaisuuden hän sai toukokuussa v. 1868. Taitavana liikemiehenä hän onnistui pian perustamaan menestyvän oman yrityksen. Sille ei kuitenkaan olisi ollut jatkajaa, koska Peter oli poikamies ja sairasti sydänvikaa. Näistä syistä johtuen hän toivoi veljensä Hinrichin pojasta Juliuksesta työnsä jatkajaa.

Peter Starckjohann oli tullut Viipuriin keväällä 1860 23-vuotiaana Hampurin lähellä sijaitsevan altonalaisen rauta-alan yrityksen lähettämänä. Hänen tehtävänään oli valvoa Viipuriin perustettavaa kaasulaitosta varten toimitettavien tavaroiden perille tuloa ja toimia asennusten työnvalvojana. Nuoren Peterin rautakauppa-alan perusteellinen tuntemus ja taidot työssään huomattiin oitis. Hän sai välittömästi kaasulaitosprojektin valmistuttua paikan rakennuttajan Bandholz & Co:n pienen rautaosaston hoitajana.

Aluksi ainoa kulkuyhteys Viipurista Nokkoon oli vesitie jota kuljettiin matkustajahöyrylaivoilla. Nokon oma kookas laivalaituri sijaitsi päärakennuksen edessä Nokon lahdelle päin. Laiturin kupeessa, tiheän ruovikon suojaamassa poukamassa oli paikka poikien ahkerasti käyttämälle, tasapäätyiselle soutuveneelle, sitä käytettiin myös purjeilla varustettuna pienenä purjeveneenä.

Viipuri-Uuraan junaradan valmistuttua 1926 Nokko sai oman seisakkeen aivan lähelle asumuksiaan, mikä huomattavasti helpotti perille pääsyä. Viipurista Nokon seisakkeelle kertyi matkaa n.30 km. Sähkö lienee saatu Nokkoon n.1910- luvulla ja puhelin 1920-luvun puolella. Viipurin puhelinluettelossa vuodelta 1939 Nokon numero oli Uuras 10.

Julius Starckjohann oli laajakatseinen ja humaani ihminen, joka mielellään ja anteliaasti tuki yleishyödyllisiä asioita. Wiipuri-lehden 16.6.1898 päivätty numero 135 kertoo:

Julius Starckjohann lahjoitti Johanneksen pitäjän Monolan kylään perustettavalle kansakoululle rakennustontin, jonka hän osti paikalliselta talolliselta Adam Kukkoselta 100:lla markalla. Sen lisäksi lupasi herra Starckjohann rakennettavalle koululle lahjoittaa kaikki rautatarpeet, kattohuovan ja akkunalasit mikä lahja tietysti suurella kiitollisuudella vastaanotettiin.

Sota ei tuhonnut Nokon rakennuksia, joskin ne uuden väestönsä käytössä ovat monella tapaa muuttaneet muotoaan. Aika puudutti sitten kivun, mutta jätti jälkeensä sammumattoman kaipuun, muistojen heijastuessa mielen maisemaan maasta, jota ei enää ole. Nokon miljöö ihmisineen ja tunnelmineen, vehmaan merenhenkisen luonnon ja rauhan ympäröimänä, lahjoitti siellä kesiään viettäneille lähtemättömän voimaa antavan sielunmaiseman. Sinne saattoi muistoissa palata yhä uudelleen saaden kokea lapsuus- ja nuoruusajan ahomansikan tuoksuisten kesäpäivien onnellista huolettomuutta.

*Lyhennelmä **Anne-Marie Starckjohannin** 23.10.2014 päiväämästä kirjoituksesta.*

Julius Starckjohann ja Viipuriin matkaava tilanhoitaja ”brygganilla”.

Tsaari Nikolai II:n perhe.

Venäjän Itämeren laivasto vieraili Uuraan saaristossa

Ote Adam Tuomelan henkilöhaastattelusta v.1962 elokuulta Karjala-lehdessä:

Uuraassa syntynyt ja siellä kaikkien tuntemana kauppiaana toiminut Adam Tuomela muisteli usein ja mielellään erästä lähtemättömästi mieleen painunutta kokemustaan.

Oli vuosi 1905. Venäjän Itämeren laivasto vieraili Uuraan saaristossa, Suonion saaren edustalla. Adam Tuomela, tuolloin vielä nuorena poikana, pääsi läheltä seuraamaan tsaari Nikolain vierailua tuossa suuressa lähes 30 panssarilaivaa käsittävässä laivastossaan.

Adam Tuomela oli monien saman ikäisten poikien kanssa ylösottamassa Suonionsaaren Kirkkoniemessä. Kun he kuulivat, että keisari oli samassa saaressa metsällä. Muutamien kantomiesten kanssa he olivat pyrkineet useina päivinä katsomaan keisaria siinä onnistumatta. Kun he taas kerran olivat yrittämässä tsaarin näkemistä, heitä vastaan tuli virolainen santarmi, joka tiukkasi pojilta, oliko heillä aseita. ”Eihä meil mittää oo” sanoivat pojat,” töisthä myö tullaa!” Santarmi päästi heidät rannalle. Heidän ei tarvinnut odottaa kovin kauan, kun tsaarin seurue saapui metsästä. Ensinnä saapui arviolta 200 nuorta, komeaa miestä, jotka olivat toimineet keisarillisina ajokoirina. Nämä miehet ajoivat ensiksi laivaan. Sitten tuli itse keisari perheineen upseereitten seurassa. He pysähtyivät aivan kantomiesten ja ylösottopoikien eteen, ja silloinen meriministeri Piriljev esitteli huonolla suomellaan Hänen Majesteettinsa keisarin ja keisarillisen perheen.

Keisari Nikolai oli matalan puoleinen mies ja näytti vanhemmalta kuin kuvissa. Hänellä oli saappaat jalassa ja laivaston puku yllä. Keisarinna oli hyvin solakka ja pitempi kuin keisari. Hänellä oli pitkä musta puku yllä ja musta hattu päässä. Hänen huulensa oli maalattu hyvin punaisiksi ja posketkin näyttivät olevan maalatut. Perintöruhtinas oli valkoisessa laivastonpuvussa. Upseerit liikkuivat siinä ympärillä ja ottivat valokuvia joka kulmalta. Seurue siirtyi vähitellen rannalle, ja he ajoivat n. kilometrin päässä olevaan keisarilliseen alukseen. Kun keisari astui laivaan, kohosi keisarillinen viiri samanaikaisesti laivan etumastoon.

Ilotulitus

Tämän metsästysreissun näkeminen loppui tähän, mutta parin päivän kuluttua saapui nimismies Fabritius ja pyysi saada hinaajan ja poikia voidakseen järjestää ilotulituksen keisarille. Pojat olivat luonnollisesti innostuneita asiasta ja valmiita heti lähtemään mukaan. He keräsivät Uuraan kauppiailta n. 100 tyhjää tervatynnyriä, jotka sijoittivat sitten Suonionsaaren Selkärannalle vastapäätä lahdelle ankkuroinutta Itämeren laivastoa. Nimismies Fabritius sanoi, että tästä tulee sellainen ilotulitus, ettette tule näkemään vastaavaa vaikka eläisitte vanhaksikin! Kun tuo ilotulitus sitten tapahtui tyynessä syyskesän illassa, niin pojat tajusivat, että nämä sanat pitivät paikkansa!

Sotalaivasto oli täydessä valaistuksessa ja sen ympärillä pyörivät pienemmät alustyypit pitäen vartiota. Kun ilotulitus alkoi vieressä olevan Mäntysaaren Hiekkaniemessä, niin tuntui, kuin koko Mäntysaari olisi ollut ilmassa. Oli satoja raketteja, suihkulähteitä, Suonion Selkärannalla paloivat tervatynnyrit. Laivojen suuret orkesterit soittivat ja koko tämä erilaisten valojen riemu kuvastui peilityyneen, vain aavistuksellisesti kohoilevaan mereen. Kun tämä riemu vihdoin aamuyöstä päättyi ja pojat palailivat kotiin, riitti siitä kertomista kotonakin ja uni tahtoi jäädä tulematta noina jäljellä olevina tunteina. Tämä ilotulitus oli kauppias Tuomelalle hänen elämänsä ilotulitus, sillä hän sanoi, ettei ole myöhemminkään kokenut vastaavaa.

Keisarillisen seurueen ”letkajenkka” saaristoretkellä.

Keisari Nikolai II ja keisarinna Aleksandra Fjodorovna.

Tsaariperheen kohtaaminen

Arvo Kouki:

Olin kuuden vuoden vanha, kun Venäjän keisari kävi Lehtisaaressa, jossa hänellä oli vuokrattuna metsästysmaita. Olimme Karjalaisen poikien kanssa Ruunaluodossa heinänteossa. Kalastettiin siellä, paistettiin kalaa ja juotiin kokkelipiimää. Kun kuulimme, että keisari tulee Lehtisaareen, menimme myöskin poikien kanssa katsomaan keisaria. Liinu Miettinen oli silloin kansakoulun opettajana Uuraassa. Hän oli koonnut lapsista kuoron laulamaan keisarille. Eno nosti minut kivelle, että näkisin paremmin. Mereltä tuli kaaterilaivue suoraan Puikkohiekan rantaan. Kaateriksi kutsuttiin höyrykoneen kanssa käyviä pieniä laivoja. Sieltä nousi maihin koko keisarillinen perhe, keisari ja keisarinna, tytöt ja kruununperillinen, joka oli noin 2 – 3 vuotinen. Pitkä kasakka kantoi häntä. Pojallahan oli sellainen veritauti, hemofolia, että jos tuli haava, niin verenvuoto ei lakannut millään. Sitten Liinu Miettisen lapset lauloivat keisarille. Sitten Kottosen Jussi ojensi keisarille leipää ja suolaa ja polvistui keisarin eteen. Tällä tavalla osoitettiin kunnioitusta hallitsijalle. Keisarin adjutantti antoi Jussille hopeakellon ja Liinu Miettiselle rubiineilla koristetun rintaneulan. Keisari oli sanonut oppaalle, että hän tahtoisi mennä katsomaan, minkäläisia kalansaaliita täällä saadaan. Mentiin ilmoittamaan kalastajille, että nyt keisari tulee katsomaan kalastusta. No, nämä vekkulit ottivat sumpusta isoja haukia ja muita isoja kaloja ja panivat verkkoihin, jotka sitten laskivat veteen ja kun keisari tuli, niin alkoivat vetää ylös. Keisari ihmetteli, että kyllä on hyvät kalavedet ja osti sitten kaikki ne kalat.

*Muistelus "**Uuras muistojen saari**" -kirjassa v. 1981*

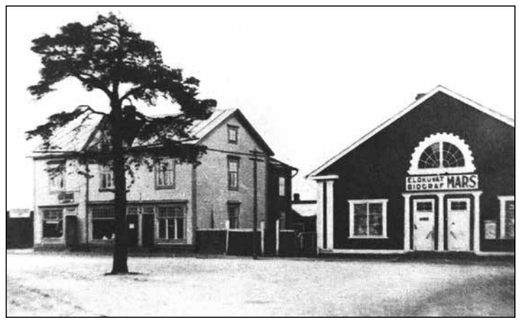
Keisarin seurue Lehtisaaressa saa asukkailta kunnioittavan tervehdyksen ja tervetulotoivotuksen. Tsaarille ojennetaan leipä ja suolaa perinteen mukaisesti.

KARJALA TAKAISIN
VAIKKA KUVA KERRALLAAN

Tähän kirjan osioon, muistojen albumiin, on koottu Uuraan saariston elämään kuuluneita ja edelleen siirtokarjalaisten mieliin nousevia muistikuvia, merkkipaikkoja ja yksityiskohtia joita aikaisemmissa luvuissa ei ole tullut esiin. Otamme Karjalan takaisin rauhanomaisin keinoin.

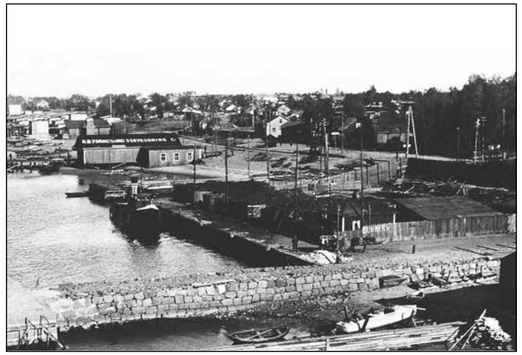
Etikettejä Kari Tiirakarin ja Pauli Huunosen albumeista.

Uuraan katunäkymä 1930 luvulla.

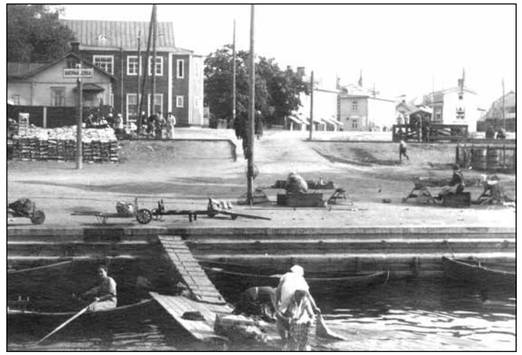


Uuraan katunäkymiä. Saarella oli viime vuosisadan alussa kolme elokuvateatteriakin.

Muistikuvia ja mielenmaisemia

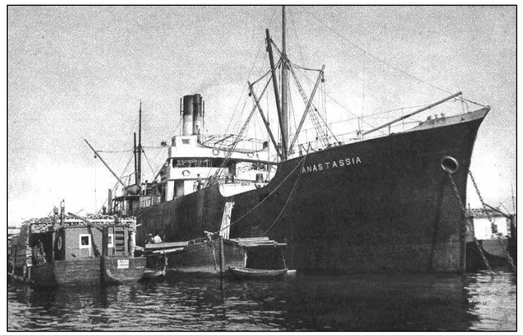


Starckjohann Oy:n hiilivarasto, johon hiili tuli maailmalta ja josta höyrylaivat ”hiilestettiin” ennen paluumatkaansa.

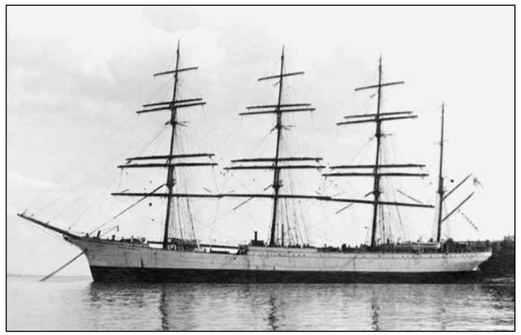


Laivaranta oli käyttökelpoinen moneen tarkoitukseen.

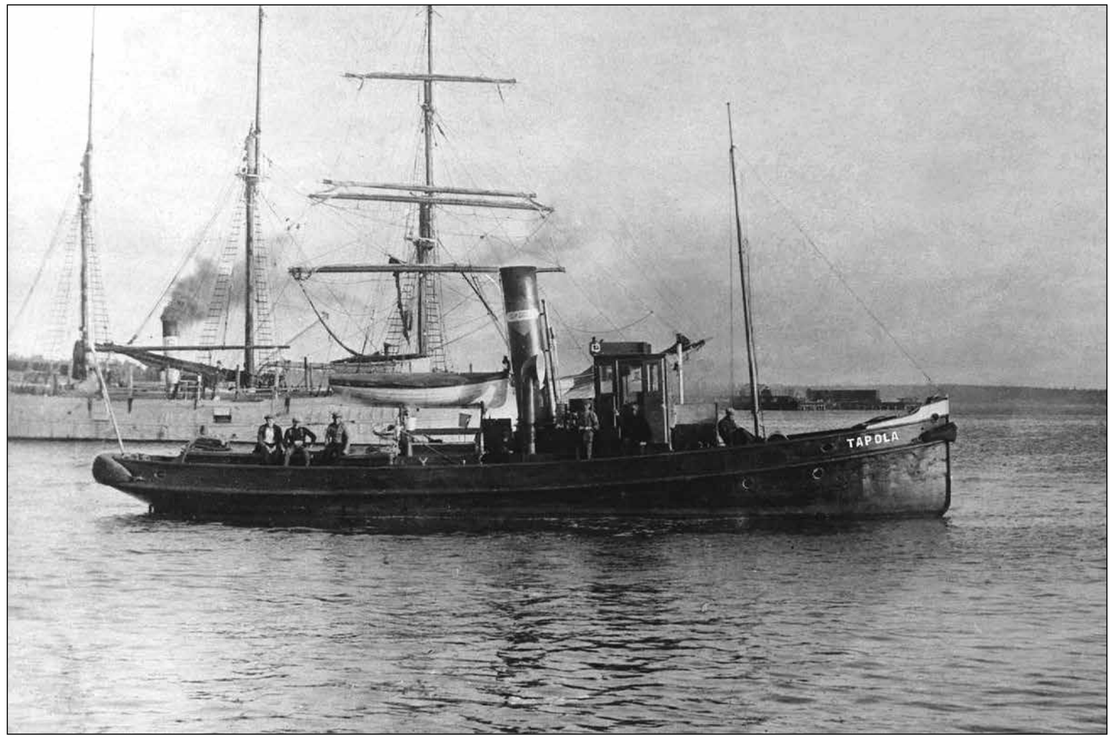
Vanhassa nähdään sama laivaranta, muutos on huomattava - mittasuhteet ja muotomaailma sekä tunnelma on toinen kuin edellisissä kuvissa.



Onkari oli aina juhlava näky.



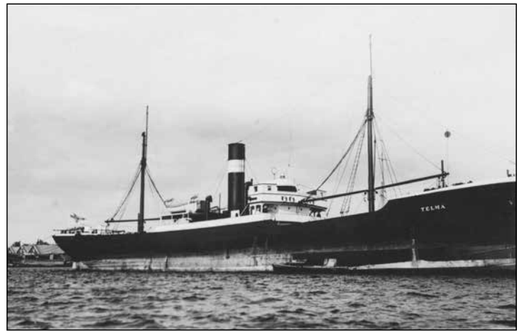
Komea nelimastoparkki.



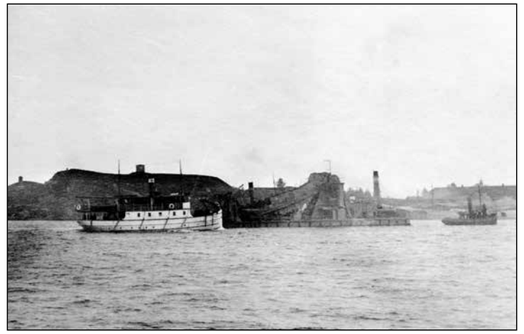
Näitä pikkuisia voimanpesiä hinaajia - pukseereita Uuraan ihmiset pitivät kuin perheenjäseninä, ilman niitä ei satamassa mikään toiminut. Pukseerit veivät ihmiset niin juhannusjuhliin kuin viimeiselle matkalleen.

Merkator avaa väylän kesään.

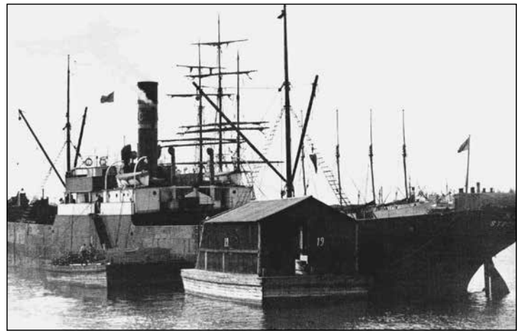
Imatra-laiva tuli Viipurista ja jatkaa Johannekseen.

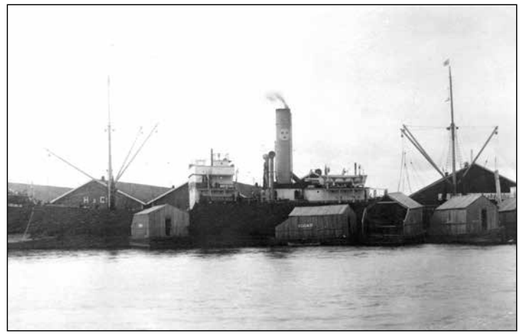


Höyryalus Telma.



Tuurilaiva ohittaa Uuraansaaren Lompkan linnakkeen.





Soimat ja proomut hyörivät isojen laivojen ympärillä kuin kuhnurimehiläiset mehiläiskuningattaren ympärillä.

Ammatin harjoittajia ja viranhaltijoita

Tiilin ruokalan henkilökuntaa.

Olikohan poika seppä jo syntyessään?

Tiilin henkilökuntaa salin puolelta.

Paattikauppias tuo tupakat, kaljat ja piirakat.

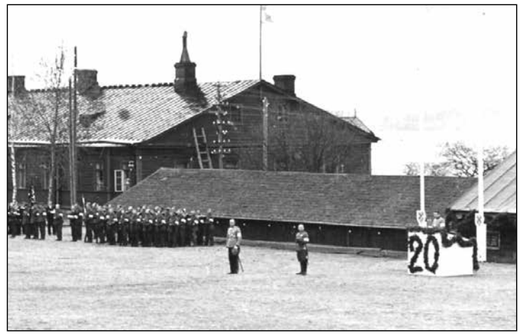
Palokunnan tarve opittiin kantapään kautta.

Sukeltajat rakensivat sataman pinnan alta.

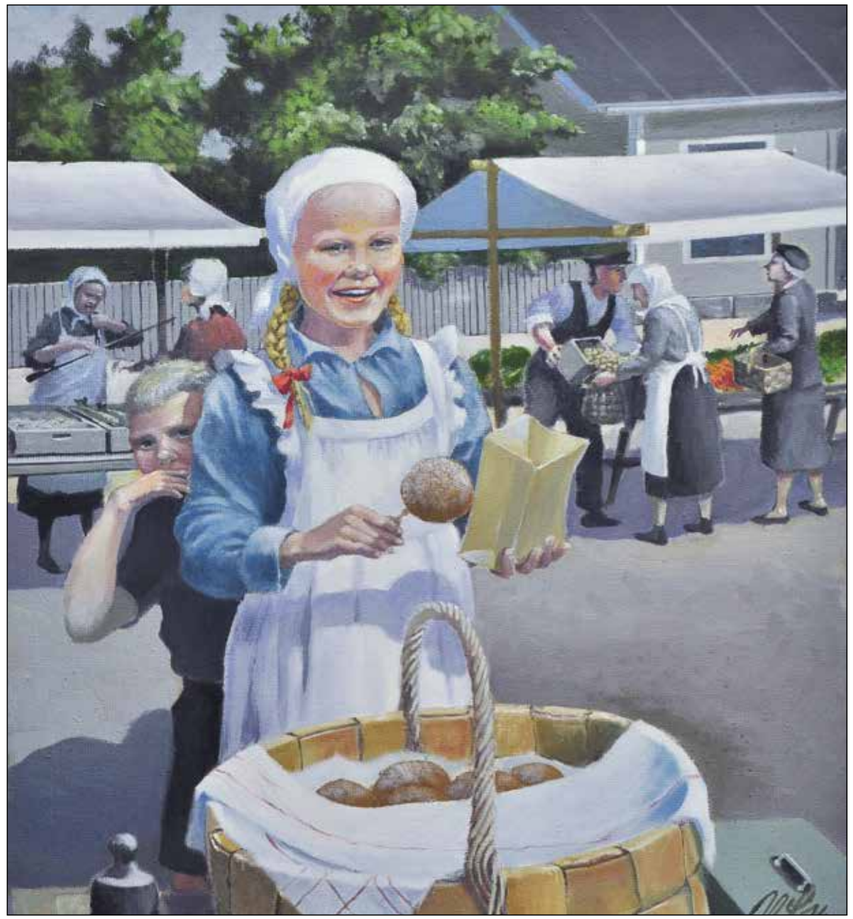
Tullimiehet

Luotsit

Poliisit



Sotilaat

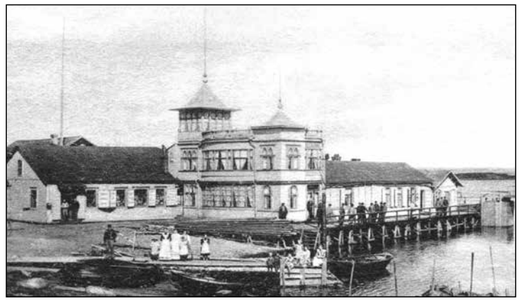


Muuan paattikauppias oli laittanut jälkikasvunsa hankkimaan perheelle lisätuloja. Sisarukset Ella ja Eino myivät Uuraan torilla puot'rannassa munkkeja ja kauppa kävi vilkkaana. Eräs asiakas - saatuaan munkin käteensä, käänteli ja katseli sitä - esitti toivomuksen saada sellaisen jossa olisi päällä runsaasti sokeria. Myyjätyttö ilmoitti silmät kirkkaina: "Kyllä niissä kaikissa oli kotoa lähtiessä saman verran sokeria, mutta kun tuo Eino nuoli ne."

Haparinsoutu ei ollut varsinainen ammatti, mutta ahkera soutaja saattoi saada melkoisen "luontaisedun" kerätessään talteen lastaustyössä mereen joutuneen puutavaran. " Hapari" tarkoitti kaikkea muutakin "meren antamaa" jota rannoilta jatkuvasti kerättiin ja saatiin.

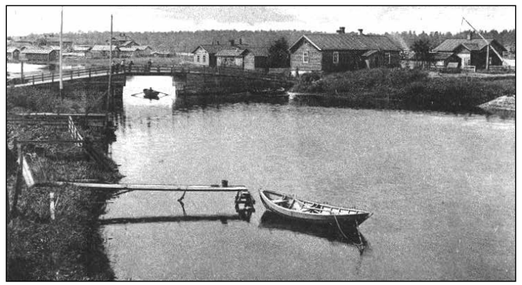
Talot, pihat ja rannat rakkaat

Erityistavaraliikkeitä oli kaikkeen tarvittavaan mm. laivantarpeisiin - Shipchadler.



Hotelli Trångsund paloi Ravansaaren palossa.

Ravansaaren kappeli



Ravansaaren erikoisia rantanäkymiä eri aikakausilta.

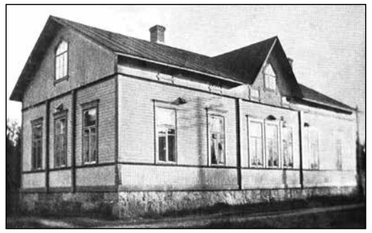
Oli rakkaudelle vaalittuja kauniita pihoja, kukin ja pensain koristeltuja oman perheen keitaita. Kauneuttahan ei Uuraasta puuttunut, luonto ja saaristo vesineen oli viihdyttävä.

Saariston kylien kouluja

Uuraan yhteiskoulu

Uuraan uusi kansakoulu

Esisaaren koulu



Ravansaaren koulu

Monolan kylän koulu

Uuraansaaren vanha kansakoulu

Saarenneidot ja Uuraanmiehet arkena ja pyhäaikaan

Muotia seurattiin ja muodin mukaisia oltiin aina kun aihetta ilmeni; oli sitten Viipurin matka tai 'pyhäpäivä'. Arkeen, työhön ja paikallisrientoihin kuului myös tietyt kirjoittamattomat säännöt ja merkit, niin kuin "Uuraanmies" arvonimi. Kerrotaan, että tuo nimitys edellytti, jos ei ollut Uuraan kylällä syntynyt piti antaa näyte: Oli heitettävä kolmen talon yli kivellä seuraavan talon ikkuna rikki, jos se onnistui piti vielä Uuraan tytön saadakseen ostaa itselle "jeketti" - valkoinen pikkutakki, sitten oli Uuraanmies, kelpasi joukkoon ja sai ottaa 'saarenneidon' emännäksi. Uskokoon kuka haluaa.

Viipurissa on käyty.
Ollaan niin kaupunlaisia ja nättejä että.

MISS UURAS

Kansainväliseen tyyliin
Kyläpalokunnan juhlissa
valittiin virallinen
Miss Uuras
neiti Laina Holopainen.

Nämä ovat nyt kaikki "Uuraanmiehiä",
myös Huunos-Vilkka joka tuli Hanttolasta,
mutta antoi hyväksytyn näytön ja osti
valkoisen jeketin.

Tässähän vasta ovat herrasmiehet, lippalakit viimeisen päälle, yhdellä jopa "stetsoni" ja kaikilla paperossit
näkyvästi sormien välissä, kyllä sopii käydä valokuvaamossa ja ikuistaa muutos arkeen, pois ovat jääneet
vähäksi aikaa förkkeli ja töppösen terät toisiin tarkoituksiin - nyt on muuta mielessä.

Tässä ryhmäkuvassa on urheiluseura Uuraan Vilppaan "huvitoimikunta"; kuvassa vasemmalta lukien:
Esteri Airikka, Fanny Kosonen, Katri Airikka, Martta Räsänen ja Aune Djerf.

Epäviralliset "missit" Kivitokeen kylästä " ulkoilmakonttoristien virallisessa työasussa"
eivät jää naisellisessa viehkeydessään jälkeen virallisista misseistä.

Studiokuvassa vasemmalta sisarukset Elsa ja ElinaKarhu ja heidän serkkunsa Hilda Karhu ovat vaihtaneet työasut
maailmanmuodin mukaisiin asuihin. Kuva on otettu 1920-luvun puolivälissä,
oli tullut jazz, polkkatukka ja lyhyet hameet.

Usein laivayhtiö tarjosi lastauksen kestäessä lastaussakin täkkipomolle ruuan. Sattui kerran, että työ oli aikataulusta jäljessä. Siitä johtuen laivan perämies otti täkkipomon puhutteluun ja läksytti häntä oikein kunnolla. Tapahtuman nähneet lastausmiehet kyselivät pomolta mitä asiaa perämiehellä oli. Täkkipomo tiesi, etteivät miehet ymmärtäneet käytettyä kieltä, joten hän totesi muina miehinä kyselijöille: Taas käskiit syömään.

Karjalanmurre takaisin vaikka sana kerrallaan

Sanoja ja sanontoja Viipurin, Uuraan ja Johanneksen seuduilta

A

asemillaa (olla)	*olkaa kiltisti (lapsille)*
arvolleen	*kuitenkin*

E

ellustaa	*närästää*
eltta	*pullapitko*
emintimä	*äitipuoli*
emäpotatti	*siemenperuna*
ei vaineskaa	*kunhan sanoi, ei todella*

H

hailakka	*vaalea, kalpea*
halvattu	*lievä kirosana*
hantaaki	*kahva*
hantuuki	*pyyheliina*
halstrata	*hiillostaa*
hapari	*meren tuoma, ajopuu*
hantaaki	*kahva*
hantuuki	*pyyheliina, käsipyyhe*
halstrata	*hiillostaa*
hapari	*meren tuoma tavara, ajopuu*
heh	*ota, ole hyvä*
heitä valtaa	*anna olla, lopeta*
hirvittää	*pelottaa*
hirviää	*uskaltaa*
hiulaa	*hiertää*
hotu	*avara tila tai myös vauhti*
houhtimet	*hohtimet*
huopaset	*huopatossut*
hupasa, hupa	*nopeasti kuluva*
hyyry	*vuokra*
hyyryläinen	*vuokralainen*
hänkrätä, hänkrää	*vastustella, panee vastaan*
höile	*heille*
höpsyttää	*puistella, tuulettaa*
höyli	*höveli, hyväntahtoinen*

I

ikkääkö, ikkääku	*ikään kuin*

J

jamakka	*piimä, viili*
jeketti	*miesten vaalea pikkutakki*
jempti	*tarkka*
jungertaa	*kuljettaa ”kuiria” peräairolla*
juohe	*aitarivi*
juolaht mielee	*tuli mieleen*
juurtajaksain	*perusteellisesti*
juska	*uunin savupelti*
jännepyssy	*jousipyssy*

K

kahveli	*haarukka*
kaikattaa	*valittaa*
karmakka	*karvas, väkevä*
kartano	*piha*
kaul’vaate	*kaulaliina*
kiiskittää	*tiukata, puristaa, kiristää*

kilkki	*siira*
kirs’	*routa*
kivari	*kiväri*
kivistää	*koskea, särkeä*
koht’sillää	*melko pian*
kohtu	*naisten pusero*
kohvi	*kahvi*
kolittimet	*tavarat*
konehtelloo	*pelleilee*
kopra	*koura*
kontieraa	*komentaa*
korsteeni	*savupiippu*
kosti	*vieras*
koussikka	*vesikauha*
kuiri	*jolla*
kulakka	*nyrkki*
kulassi	*kauppias, tavaran välittäjä*
kulunki	*kustannus*
kuomailoo	*näyttelee, esittää*
kulppa	*kuoppa*
kurenauha	*kuminauha*
kuuri	*vaja*
kuurupiilo	*piiloleikki*
kuve	*kylki*
kyökki	*keittiö*
käntty	*esim. paksu pullanpala*
kärppii	*kerjää*
kömmyittää	*ajaa takaa*
köröyskä	*röhisevä yskä*

L

laatii	*juttelee, esittää*
laksu	*hiirenpyydys*
letruaa	*puhuu ”lapsen kieltä”*
liikata, liikkaa	*ontua, ontuu*
liiteri	*kuuri*
liitta	*hella*
linkku	*kääntyvä puusalpa*
linkkuveitsi	*kääntöpääveitsi*
longottaa	*raottaa*
lonkkuaa	*pyörii huonosti (pyörä)*
lotuaa	*kaataa yli reunojen*
lotteri	*arpajaiset*
läpäkiel	*lörppö*
läsipää	*kalju*
läävä	*navetta*
löijä	*morsiamen huntu*
löysi	*työvuoro*

M

maanitella, maanittel	*houkutella, houkutteli*
maitohinkki	*peltinen maitokannu*
materkka	*suola-astia*
moniaita	*muutamia*
mostu	*alue, paikka*
mehit	*juhannuskoivut*
merhärkä	*simppu*
mukeltaa	*syö huonosti*
murkina	*aamiainen*
määt tiijä	*mene ja tiedä*
mörskä	*huono rakennus*

N

napaveivi	*jääkaruselli*
nikkaa silmää	*silmänisku*
niluaa	*kalvaa*
nasilkka	*kantoteline*
nii ikkää	*ikään kuin*
nikotus	*hikka*
näkysä	*riittoisa*
nälättää	*nälkä, tuntea nälkää*

P

paasata	*puhua äänekkäästi*
paatti	*vene*
palpeenpää	*osmankäämi*
pantsikka	*karamellipaperi*
parraiks	*sopiva määrä*
paraski	*rinkeli*
partsa	*ankkurikivi*
perskat	*piipun perät (loppu mujut)*
piironki	*lipasto*
piisata	*riittää*
pikkoiloo	*pykii, halkeilee*
pir’pinnallaan	*reunoja myöten täynnä*
pitskat	*tulitikut*
poltuska	*patja*
pomposki	*karamelli*
porkkakeppi	*suksensauva*
porstupa	*eteinen*
pota	*nappikuoppaleikki*
potatti	*peruna*
poteva	*sairastava*
potslojoks	*käydä makuulle*
pukseeri	*hinaaja*
pulska	*lihava*
puoti	*kauppa*
puukuuri	*puuvaja*

R

raakki	*hylättävä, huono, sekunda*
raakkilainen	*hylätty, hyljeksitty*
raaku	*naisten puvun kaulus*
raasaa	*kertaa*
raaskut	*vitsat*
raiska	*parka*
ramilla	*esillä*
ranssi	*reunus (uunin)*
rapa	*kura*
riettailoo	*pelleilee*
riivattu	*kirosana (lievä)*
rihma	*lanka*
rihmarulla	*lankarulla*
rokotso	*kalakasan peite*
ronkeli, ronklaa	*nirso, nirsoilee*
rospuutto	*kelirikko*
rupuska	*vanha ja ryppyinen*
rusupiirakka	*perunakukko*
ruukata	*pitää tapana*
ryki	*laituri*
rykiä, rykkii	*yskiä, yskii*
ryykätä	*silittää*
ryöhkää	*itkee kovin*
ryöpiä	*likainen, suttuinen*
rääty	*rivi*
räätyy	*järjestyksessä*
röksyttää	*sekoittaa*

S

saiju	*tee*
sapassi	*lepopäivä, pyhäpäivä*
seilipaatti	*purjevene*
selti	*silli*
serpa	*liemi*
siisna	*suikale*
sineli	*sotilaan päällystakki*
siruserpa	*sianlihakeitto*
sokersipsit	*sokerisakset*
sokuri	*sokeri*
sopottaa	*kuiskata*
soussi	*kastike*
sukuna	*uunivuoka*
sulanti	*ulkokomero*
suntka	*kangaspussi*
supsihveli	*rikkalapio, kihveli*
syplä	*syylä*
syti	*napakka*

T

taasa	*pesuvati*
taltrikki	*lautanen*
tarpominen	*kalan ajoa verkkoon*
tassi	*kahvikupin aluslautanen*
teitua, teituut	*riehua, riehuvat*
telmiä	*peuhata*
telmää (t)	*peuhaavat (lapset)*
tippa, leikkiä tippaa	*hippa, olla hippasilla*
tirulla (olla)	*ripulissa*
tokka	*nukke*
tolkku	*ymmärrys*
tormi	*myrsky*
totkut	*perkeet*
tuhti	*tanakka*
tuima	*suolaton*
totkut	*perkeet (kalan)*
turot	*roskat*
tuslaaki	*siivilä*
tuten taiten	*perusteellisesti*
tuumata	*miettiä*
tuurilaiva	*matkustajalaiva*
tuusa	*sokeriastia*
tuuki	*pöytäliina*
töppöset	*huopikkaat*
tyhkä	*rasvaton liha*
tytinä	*lihahyytelö*
tykkänää	*täysin, kokonaan*
tyynyvaaru	*tyynyliina*
täheraha	*maksusta takaisin saatu*

U

uhveltunt	uupunut
uottele	odota
upelo	saamaton

V

vakstuuki	*vahakangas*
valppaantunt	*virkistynyt (uneton)*
varistaa	*lämmittää (ruoka)*
varvastaa	*valmistelee lähtöä*
vassaroppi	*vatsalääke*
vaterkka	*kulho, kippo*
vinka	*häkä*
vormailoo	*oleskelee, hiipii*

Y

yhtee otteesee	*yhteen aikaan, aikaisemmin*
ylteistää	*kauttaaltaan*

Ä

Äyskäri	*veneen viskain, vesikauha*

Persoonapronominit:			Demonstratiivipronominit:		
mie	-	*minä*	Tää	-	*tämä*
sie	-	*sinä*	Tuo	-	*tuo*
hää	-	*hän*	Se	-	*se*
myö	-	*me*	Nää	-	*nämä*
työ	-	*te*	Nuo	-	*nuo*
hyö	-	*he*	Ne	-	*ne*

Sanontoja:

A vot pojat	*hyvä tuli, hyvä kun mikä*
Ei vaineskaa	*leikkipuheesta, vitsi-vitsi*
Jopas nyt jottai	*ihmetely*
Justiisa nii	*aivan, juuri niin*
Ka nii	*niinpä*
Koht'sillää	*aivan pian*
Kyl'vissii	*kyllä kai*
Näät sie nyt?	*huomaatko nyt?*
Sil'viisii	*sillä tavalla*
Tuol'viisii	*tuolla tavalla*
Täl'viisii	*tällä tavalla*
Viipuriviisi	*viipurilaisittain*
Oot sie tosissais?	*puhutko nyt totta?*

Mikkää ei auta nii hyväst nälkää ko syömine.

Oikei tul suu hyvämmakuseks,
ko sai siun kanssais haastaa.

Me muistamme aina ajan sen!

Me muistamme aina ajan sen,
kun punapohjia ootellen
jäitten lähtöä katseltiin
ja Uuraan katuja asteltiin.
Ja oli kuin juhlaa päivä se,
kun onkarit saapuivat salmeemme.

Riensi laivaan luotsi ja meklarit,
tullimiehet ja stuuvarit
ja heitä seurasi shipchandlerit,
vesipaatit ja pyykkärit.
Voi sitä vilkasta vilskettä silloin,
kun ankkurikettingit kirskuivat illoin.

Me muistamme aina ajan sen!

Avlastarin tarhoilla taapelit
kohos' korkeina pilvihin päin
ja rannassa proomut ja pukseerit
oli töijässä vierekkäin. –
Kihos' pihka lankkujen pinnasta,
ja keväinen laulu - miehien rinnasta!

Työnjohtajat lautatarhoilla
jakoi sakeilleen ohjeitaan:
"Tähän proomuun patiisit lastatkaa,
ja tuohon lautoja panna saa"-
Ylösottaja nokassa pollarin
huomas maassa hopeisen dollarin.

Me muistamme aina ajan sen!

Rannoilla kuuluu iloinen läiske nyt,
kun pirsseissä lastataan!
Kohta metsien kullalla täyttynyt
joka proomu on vuorollaan
ja kiireesti laivojen kupeelle
niitä sitten tookeissa hinataan

Kun styrmanni proomuseteliin
kuittauksensa kirjoittaa –
Niin: Hii-op! Jo kuuluu komento –
taakat vinsseillä nostetaan
ja lekoo - ne laivan uumeniin
tiiviisti stuuvataan.

On laiva pian kokonaan lastattu. –
Ja kun manifesti vielä on laadittu
ja paperit tullissa klaarattu –
kapu saatetaan takaisin laivaansa,
jossa luotsi jo oottaa valmiina.
Nyt ankkurikin on jo letattu.

Farewell, siis kapu ja styrmannit,
täkkimiehet ja jungmannit,
Jos löysitte täältä itselle kullan
voitte com back häntä
hälsaamaan tulla –
ja uutta lastia noutamaan!

Ja sulle tyttö, joka katsot haikeena,
kun sjömanni seilaa pois,
sanon: meripoikaa ei surra kannata
yhden illan heila se olla vain ois!
Ja kuka tietää – vaikka jo huomenna
toinen onkari paremman tois!

Me muistamme aina ajan sen!

-i-u /-o-n

UURAS KOHTALON KOURISSA JA SOTIEN MELSKEISSÄ

Itsenäistyneessä Suomessa syttyi sisällissota

Pirkko Kanervo:

Itsenäisyytensä Suomi sai Venäjän romahtaessa ensimmäisessä maailmansodassa ja suistuessa vallankumoukseen. Itsenäistymistä seurasi Suomessa sisällissota, jossa Uuras oli monessa mukana. Punakaarti otti Uuraassa heti vallan käsiinsä, ja kapinan alusta lähtien siellä näyttää olleen levottomampaa kuin Johanneksen muissa kylissä. Sen selittää elintarvikepula, joka Uuraassa oli kovempi kuin muualla pitäjässä. Toisaalta Uuraan väestö oli myös tottunut ajamaan yhteisvoimin asioitaan toimittuaan pitkään työväenliikkeessä ja ammattiyhdistyksissä. Uuraan työväenyhdistys oli perustettu jo vuonna 1896. Se oli vanhin Johanneksen työväenyhdistyksistä.

A. Ahlström Oy:n Uuraan-paikallisjohtajan Uuno Tolosen vuosikertomus 1918 kuvaa paljastavasti Uuraan työnantajapuolen asenteita kapina-aikana Uuraan lastauspaikalla ja sen lähimmässä ympäristössä. Siitä antaa kuvan pitkä lainaus vuosikertomuksesta:

Kuten muuallakin Suomessa rupesi kehittymättömin kansanaines s.t.s. [se tahtoo sanoa] työväki kaikenlaisten kiihottajain yllyttämänä vaatimaan täällä itselleen määräämisvallan miltei kaikissa asioissa.
Missä tämän kiihotuksista villiintyneen lauman vaatimuksia vähänkin vastustettiin, siellä vastustajat uhkauksilla ja asevoimalla pakotettiin alistumaan. Vaatimukset eivät supistuneet pelkkiin yhteiskunnallisiin asioihin, yksityisiä kansalaisiakaan ei rauhaan jätetty. Etenkin työnantajat joutuivat tämän roskajoukon silmätikuiksi.

Ensimmäisiä vaatimuksia Uuraassa oli:

1. *hätäaputöiden järjestäminen työttömille.*
2. *urakkatöiden poistaminen*
3. *määrätyn työläisluvun töissä pitäminen*
4. *yleinen palkkojen korotus*
5. *tilin maksaminen joka viikko (ennen joka toinen viikko).*

Uuraan punakaartin tytöt valmiina taisteluun asiansa puolesta.

Vaatimuksiin ei voitu kumminkaan kuin osaksi suostua. Näistä samoin kuin monista muista myöhemmin esitetyistä vaatimuksista voikin päättää, että oltiin tekemisissä lauman kanssa, jolta kokonaan puuttui järki ja jolta voi odottaa melkein mitä tahansa.

Helmikuun 1. päivänä 1918 aseistetut punakaartilaiset vaativat ”Työväen eduskunnan nimessä” Uuno Toloselta 2 000 markkaa luovutettavaksi ”muka paikkakunnan hätää kärsiville” ja uhkasivat vangita Tolosen kolmen neljän tunnin kuluttua, ellei hän luovuttaisi rahoja. Samanlaisia uhkauksia saivat Tolosen mukaan myös muut työnantajat. Oy Gustaf Cederberg & Co:n edustaja G. Härkönen oli vangittu, ja hänet uhattiin ampua seuraavana päivänä, ellei rahoja määräaikaan mennessä kuuluisi. Tolonen katsoi viisaimmaksi antaa vaaditut 2 000 markkaa. Ne hän antoi omasta pussistaan.

Kului muutama päivä, ja punakaarti takavarikoi Ahlströmin henkilökunnan hallussa olleet aseet, ”jotka sille tielleen jäivätkin. Villiintyneet ja raaistuneet laumat olivat nyt päässeet oikein mielityöhönsä. Yksityisen omistusoikeudelle ei pantu enään mitään arvoa. Otettiin mitä haluttiin, vangittiin kuka haluttiin. Kapina oli täydellisesti valloillaan.” Tolonen jatkaa, että yrityksen henkilökuntaa pidätettiin ja vangittiin vähän väliä. Huhtikuun 23. päivänä vankeina oli neljä henkeä: Tolonen itse, konttoristit Pusa ja Kouki ja työnjohtaja Peltonen. Tolonen kuitenkin pääsi heti vapaaksi Englannin konsulin avulla, muut vapautuivat neljän päivän kuluttua, jolloin Uuraan päivät olivat jo luetut.

Elämää Uuraassa synkensi Tolosen mukaan entisestään se, että valkoisten toimista saadut tiedot olivat perin niukkoja ja useimmiten vielä vääriä. Toloselle kapina-ajan synkän elämän ainoa ”valonpilkku ja lohdutus” oli kolmen henkilökuntaan kuuluneen: konttoristi Pusan, työnjohtaja Peltosen ja hevosmies Eskelisen ”peloton ja miehekäs esiintyminen koko kapinan ajan.” Kukin heistä saikin kapinan jälkeen 500 markan palkkion osoittamastaan miehuudesta. Palkkioiden yhteismäärä 1 500 markkaa havainnollistaa punakaartin hätää kärsivien hyväksi vaatimaa summaa.

Silmiin pistää, ettei Tolosen vuosikertomuksessa ole merkkiäkään siitä, että paikkakunnalla monet olivat todella hätää kärsimässä. Pula oli pahennut kaiken aikaa maailmansodan pitkittyessä ja huipentui sisällissotaan. Johanneksen sosiaalidemokraattisen kunnallisjärjestön vuosikokouksessa elokuussa 1917 oli päätetty lähettää pitäjän kunnallislautakunnalle kirjelmä, jossa ”lautakunta velvoitettiin järjestämään töitä niin paljon kuin mahdollista”. Elintarvikelautakunnalle lausuttiin puolestaan toivomus, että se koettaisi hankkia kuntaan ”kaikkea välttämätöntä kulutustavaraa siten jossain määrin lieventääkseen varattomimpien tukalaa asemaa”.

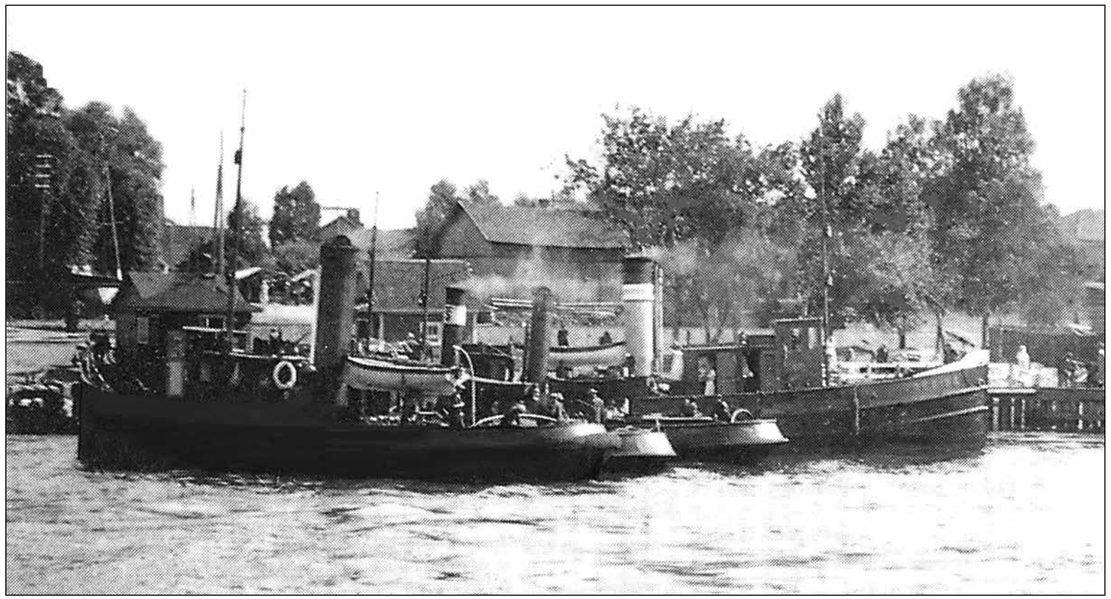
Uuraalainen Kalle Ahokas muisteli 1980-luvulla sisällissodan aikaa, josta hänen mielestään oli silloinkin vielä vaikea kirjoittaa. Hän kertoi, miten maailmansodan takia työt alkoivat loppua ja samalla leipä kadota näkyvistä. Nälkä oli kuningas ja se oli myös punikki. Tyhjä vatsa pakotti hakemaan apua sieltä, mistä sitä oli saatavissa:

Mutta leipää oli pakko saada, eikä sitä ollut muualta saatavissa kuin punakaartin riveissä. Työmies ei halunnut kuolla nälkään ja niin lähti komppania toisensa jälkeen Viipuriin ja sieltä edelleen, mihin määrättiin. Ravansaaren ja Tuppuran linnoitukset miehitettiin Uuraan miehillä. Leivän puute se yksinomaan oli, joka tähän tilanteeseen johti, sanokoot poliitikot vaikka kuinka monimutkaiset syyt tähän kapinaan, johon kansa joutui.

Punainen hallinto yritti myös järjestää töitä työttömille. Johannekseen oli tulossa peräti kolme punaisten laivanrakennustelakkaa: Uuraaseen, Revonsaareen ja Kukkolaan. Helmikuun 22. päivänä 1918 pidetyssä kokouksessa kullekin telakalle valittiin kaksi työnjohtajaa. Uuraan telakalle oli jo ostettu tukkeja ja sahautettu lautoja. Tarkoitus oli rakentaa Suomen punaisen hallituksen eli kansanvaltuuskunnan tiliin moottorialuksia. Revonsaaren telakan työnjohtaja kuittasi maaliskuun 18. päivänä saaneensa 60 000 markkaa Suomen Pankista nostettua laivanrakennusrahaa. Samasta lähteestä tulivat varmaan myös varat Uuraan telakalle.

Laivoilla pakoon Venäjälle

Kun sota keväällä 1918 päättyi punaisten tappioksi, punaisia pakeni sekä Viipurista että Uuraasta laivoilla Venäjälle. Käyttöön otettiin saariston matkustajalaivo-



ja, hinaajia, tervahöyryjä ja ”iso lastihöyry Hektor”. Jo huhtikuun 10. päivänä venäläinen jäänsärkijä Jermak oli murtanut väylän Viipurista Uuraaseen, ja 24. päivänä Uuraaseen tuli Viipurista Jalo -niminen laiva, jossa oli matkustajina kansanvaltuuskunta Edvard Gyllingiä lukuun ottamatta. Jalo viipyi Uuraassa yön yli ja jatkoi matkaa seuraavana aamuna. Puolenpäivän aikaan Uuraasta lähti liikkeelle kohti Venäjää Makslahti-laiva, jossa oli vain 42 pakolaista. Monet muut laivat olivat tupaten täynnä väkeä.

Johannes oli jäänyt sivuun varsinaisesta taistelualueesta, kuin pussiin Viipurin ja Koiviston välille, ja siellä oli sodan aikana varsin rauhallista hallinnon ollessa pitäjän punaisten käsissä. Huhtikuun 28. päivänä sen alueella syntyi kuitenkin yllättäen taistelu, kun Viipurista paenneen noin tuhat punaista käsittäneen joukon onnistui murtautua etelään läpi valkoisten saartorenkaan. Taistelu käytiin pitäjän pohjoiskulmalla Kaislahdessa, jossa punaisia vastassa oli jääkäriluutnantti Ilmari Relanderin johtama kuutisenkymmentä miestä käsittänyt eskadroona. Ylivoiman edessä eskadroonan oli vetäydyttävä Koiviston Makslahteen.

Kaislahden taisteluun osallistuneet punaiset vetäytyivät puolestaan Uuraaseen ja ryhtyivät valmistelemaan pakomatkaa Venäjälle. He panivat kuntoon ainakin Ahlströmin omistaman höyrylotja Nallen, josta yhtiön väki oli varoiksi muutamaa päivää aikaisemmin irrottanut joitakin koneenosia. Punaisten joukossa olleet monttöörit saivat Nallen kuitenkin vuorokaudessa käyttökuntoon korvaamalla puuttuvat osat muista laivoista ottamillaan osilla ja ehtivät pakoon. Ahlströmin hinaaja Rauhan punakaartilaiset olivat takavarikoineet jo huhtikuun alussa varustaen sen itselleen ”pantsarilaivaksi”, jota oli tarkoitus käyttää Saimaalla taisteltaessa valkoisia vastaan. Suunnitelmat kuitenkin raukesivat kun oli lähdettävä pakomatkalle Venäjälle. Pakomatka epäonnistui:

Heti parisen sataa metriä Viipurista päästyään ajoivat karkulaiset laivan karille, josta verrattain pian irti päässivät. Kumminkin sai Rauha tässä niin suuren vuodon, että karkulaiset olivat pakotetut laivan merelle päästyä, ohjaamaan sen Säkkijärven rannikolle ja jättämään siellä oman onnensa nojaan. Ettei laivaa enään käyttökuntoon voitaisi saada, ajoivat karkulaiset sen täällä uudelleen matalikolle ja tämän jälkeen yrittivät sytyttää palamaan, aikeissaan kumminkaan onnistumatta. Laiva pelastettiin muutama päivä karilleajon jälkeen matalikolta pois ja kuljetettiin Varkauteen korjattavaksi.

Uuraassa punaisten valta kukistui lopullisesti 30. päivänä huhtikuuta. Ensimmäiset valkoiset tiedustelijajoukot tulivat Uuraaseen aamupäivällä kello kymmenen tienoissa, jolloin ”jäljellä olevat kapinalliset antautuivat ilman taisteluita heidän vangiksi”. Kapinallisten pääjoukot olivat kuitenkin ennättäneet paeta anastamillaan laivoilla ”rakastamiensa aateveljien, ryssäläisten sotamiesten kanssa aikaisemmin Venäjälle”.

Iltapäivällä Uuraaseen saapui Pohjois-Savon jääkärirykmentin II pataljoona. Vaikka Uuraasta oli paennut väkeä, vielä riitti myös pidätettäviä – ja heti ammuttavia. Erään Karjalan rintamalta tehdyn raportin mukaan valtaajat ottivat Uuraassa heti kolmesataa vankia, joita ”lastattiin laivaan Viipuriin vietäväksi”. Uuno Tolonen kuvailee, miten valkoisten saapuessa ”tunsi jokainen tulleensa vapautetuksi miltei 1/2 vuotta kestäneestä hirveästä painajaisesta ja olevansa jälleen ihmisten ilmoilla.

Hetken ihanuutta lisäsi suuresti vielä se seikka, että valkoisten joukossa oli monta tuttua miestä ja että heidän joukossaan oli yhtiön omiin virkailijoihin kuuluva mies nim. maisteri Fabritius.”

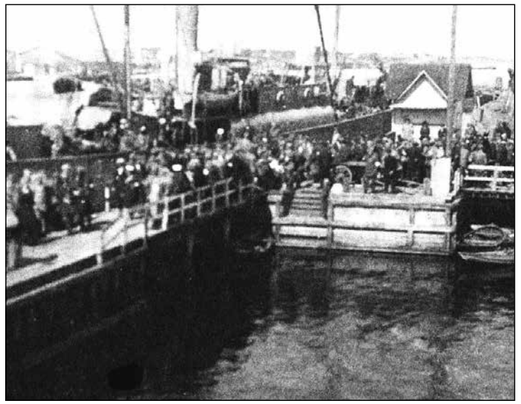
Vuosikertomuksessaan Tolonen mainitsee punaisten osaksi tulleista rangaistustoimenpiteistä vain sen, että kapinan jälkeen paikkakunnalle perustettiin suojeluskunta, ”jonka toiminta jäsenien puutteessa rajoittui miltei yksinomaan kapinallisten tutkimiseen ja lausuntojen antamiseen Valtiorikosoikeudelle”. Muuten hän puhuu vain tehdyistä töistä. Konttoristien rakennuksessa esimerkiksi oli tapiseerattava kolme kamaria ja keittiö, jotka olivat joutuneet perin huonoon kuntoon ”valkoisten sotilaiden niissä asuessa keskellä kesää”. Jo ennen kapinan alkua oli aloitettu rakentaa tallirakennusta, jonka rakentamista kuitenkin ”haittasi suuressa määrässä kapina ja sen aikana työmiehissä havaittava tahallinen velttous ja laiskuus”.

Voittajan rangaistus ja kosto olivat hirmuisia Uuraassa, kuten muuallakin Johanneksessa. Vangittuja punaisia oli niin paljon, että heidän tutkimisensa kesti miltei vuoden loppuun asti. Uuraan työväenyhdistys julkaisi sisällissodan jälkeen Työ-lehdessä kuolinilmoituksen sodan yhteydessä ”kadottamistaan tovereista”. Ilmoituksessa on mainittu nimeltä 37 henkilöä, joiden lisäksi kolme tunte-

matonta miestä oli tavannut Uuraassa kohtalonsa. Tuntemattomat olivat todennäköisesti Kaislahden taisteluun osallistuneita Viipurista paenneita, joiden joukossa oli sinne myös muualta Suomesta vetäytyneitä punaisia. Yksi tuntematon oli kuollut haavoihinsa Uuraassa.

Ammuttuja oli yhteensä kymmenen, joista kuusi oli ammuttu Uuraan ulkopuolella. Uuraassa ammuttiin kaksi tuntematonta ja kaksi tunnettua miestä: Antti Oksman ja Kaapriel Nisonen. Yksi ammutuista oli nainen: vuonna 1895 syntynyt Matilda Juhontytär Kilappa. Hänet ammuttiin Viipurin vankileirillä 19. toukokuuta 1918. Peräti seitsemän nimeltä mainitun kohtalosta ei tiedetty mitään. Taisteluissa oli kaatunut kaksi miestä. Viipurin vankileirillä oli kuollut yksitoista henkeä, Tammisaaren leirillä yksi ja Pietarissa yksi. Loput olivat kuolleet haavoihinsa tai nääntyneet vasta vankileiriltä päästyä. Ilmoituksen jälkisanoissa luvataan, ettei kadotettujen tovereiden muisto koskaan kuolisi sydämistä.

Ei ole ihme, että Viipurin vankileirillä kuoli yksitoista uuraalaista. Ensimmäisten viikkojen aikana omaiset olivat saaneet tuoda Viipurissa vangeille ruokaa, mutta sitten suunnilleen yhtä aikaa kaikissa leireissä kiellettiin ruokapaketit. Karjalaista työväenliikettä tutkinut professori Hannu Soikkanen sanoo, että pakettien tuontikielto muodosti kaikissa tapauksissa pohjan Viipurin vankileirillä kesällä 1918 sattuneille joukkokuolemille.



Vankien päivittäisen muona-annoksen kalorimäärä oli ensimmäisinä viikkoina 550 kaloria ja nousi sen jälkeen 800 kaloriin. Tuntuva osa ruuasta oli lisäksi syötäväksi kelpaamatonta, kuten pilaantuneita lanttuja, kapakalaa ja suolasilakoita. Silakat aiheuttivat hirvittävän janon ja huonolaatuisen veden juominen heikensi vangin tilannetta. Armahduslain ansiosta useimmat vapautuivat vankileireiltä loppuvuodesta 1918. Siihen mennessä moni oli ehtinyt kuitenkin kuolla nälkään ja tartuntatauteihin: toisintokuumeeseen, punatautiin, espanjantautiin.

Kansan kahtiajako jatkuu kansalaissodan jälkeen

Valtakunnanoikeudessa tuomion sai 160 johannekselaista. Kymmenen vuotta oli yleinen tuomio: neljä vuotta kuritushuonetta ja kuusi ilman kansalaisluottamusta. Vuoden 1921 kunnallisvaaleissa Johanneksen vasemmisto ei ollut vielä mukana, koska sen lista oli hylätty. Uuraan äänestysalueella oli silloin äänioikeutettuja 526 henkeä. Vaalitoimitsijoina olivat Wille Ottonen, Juho Kouki ja August Kaalikoski. He siis istuivat äänestyspaikalla säädetyn ajan: yksitoista tuntia eli aamuyhdeksästä iltakahdeksaan. Kun äänestysliput laskettiin, ”havaittiin niitä olevan 1 miespuoli äänestänyt”.

Punakaartilaisia vankeja lastataan Uuraan laivarannasta laivaan vietäväksi Viipuriin vankilaan.

Viereisellä Monolan äänestysalueella äänioikeutettuja oli puolestaan 517, joista äänestämässä kävi neljä miestä ja yksi nainen. Johanneksen kirkonkylän äänestysalueella äänioikeutettuja taas oli 698, joista kaksikymmentä miestä ja kuusi naista äänesti. Vilkkaampaa oli Johanneksen maanviljelysvaltaisilla alueilla, mutta kokonaisuudessaan äänestysprosentti jäi alle 11 prosentin. Äänestystulokset kuvaavat selkeästi Johanneksessa vallinneita mielialoja. Seuraavan vuoden kunnallisvaaleissa vasemmisto oli jo mukana. Silloin äänestysprosentti jäi 25 prosenttiin. Vuonna 1928 se oli jo 50 prosenttia.

Sisällissodanjälkeisiä asenteita – kansan kahtiajakoa – kuvaa myös se, että työnantajapuolella seurattiin kiinteästi työväestön henkisiä ja aineellisia harrastuksia. Uuno Tolonen mainitsee kertomuksessaan vuodelta 1921, miten työläiset kokoontuivat kaksi kolme kertaa viikossa työväentalolle illatsuihin, joissa päänumeroina olivat tavallisesti ”agitaattorien räikeät, useimmiten kommunistiseen suuntaan pitämät palopuheet ja esitelmät sekä tanssi”. Muina vapaa-aikoina he istuksivat kahvilassa teetä tai limonadia juoden, käyvät “elävissäkuvissa” tai seisoskelevat ”tyhjäntoimittajina kädet housuntaskuissa laivalaiturilla ja muilla yleisillä paikoilla”.

Vuonna 1924 Uuno Tolonen pystyi ilahduttavana seikkana ilmoittamaan työväestön henkisistä harrastuksista, että nämä olivat yhä enenevässä määrin ryhtyneet kannattamaan ja avustamaan paikkakunnan yhteiskoulua. Järjestäytyneidenkin sosialistien keskuudessa hanke oli saanut niin suuren kannatuksen, että he olivat antaneet pari kertaa talonsa ilmaiseksi yhteiskoulun hyväksi pidettyjä iltamia varten ja ottaneet vieläpä osaa iltamaohjelman suorittamiseen. Mitään kielteistä Tolosella ei ollut tällä kertaa ilmoitettavana, eikä hän seuraavien vuosien kertomuksissaan enää palannut työväestön harrastusten kuvaamiseen, mikä osoittaa tilanteen Uuraassa tasaantuneen viidessä vuodessa sisällissodan päättymisestä.

Työväenyhdistysten toiminta elpyi sodan jälkeen vuosi vuodelta. Johanneksen sosiaalidemokraattisen kunnallisjärjestön vuoden 1925 kesäjuhlassa Uuraassa puhui oman miehen A. Gyllingin ohella filosofian tohtori N. R. af Ursin, aatelismies, Suomen työväenpuolueen ensimmäinen puheenjohtaja ja yksi sen seuraajan, Suomen Sosiaalidemokraattisen puolueen perustajajäsenistä.

Häntä pidetään työväenliikkeen aatteellisena herättäjänä. Myös seuraavana kesänä kunnallisjärjestön kesäjuhlaa vietettiin Uuraassa. Soitosta huolehti Uuraan työväenyhdistyksen soittokunta. Ohjelmassa oli A. Mannisen tervehdyspuhe, Hilma Koivulahti-Lehdon juhlapuhe, Hildur Lehmuksen esittämä juhlaruno ja Uuraan työväen sekakuoron laulua. Eri työväenyhdistysten kesken kilpailtiin piilen- ja renkaanheitossa, ajan, mitan ja luvun arvaamisessa. Miehille oli vielä kolmiottelu ja illalla tanssittiin. Oli vietetty myös erityistä valistusviikkoa, jonka aikana järjestö sai 67 uutta jäsentä.

Suotuisaan kehitykseen löi oman särönsä se, että sisäpoliittinen jännitys alkoi kohota 1920-luvun viimeisinä vuosina oikeistoradikalismin nostaessa päätään. Siemen siihen oli piillyt valkoisen armeijan vapaussodassa saamassa voitossa. Lapuanliike oli merkittävin järjestö, jonka voittajat perustivat turvaamaan vapaussodan saavutuksia ja arvoja. Liike järjesti vuonna 1930 Helsinkiin 12 000 miestä koonneen talonpoikaismarssin vaikuttaakseen eduskuntavaalien tulokseen. Kahden kolmasosan porvarillinen enemmistö pystyikin säätämään niin sanotut kommunistilait, joilla kommunistien julkinen toiminta Suomessa estettiin.

Marssin jälkeen lapuanliike alkoi radikalisoitua, mutta yleisesti ottaen Karjala ei ollut sille suopeaa maaperää, eikä siellä samassa mitassa kuin muualla sattunut väkivallantekoja, muilutuksia ja kyydityksiä syyskesällä 1930, jolloin suurin osa lapuanliikkeen väkivallanteoista muualla maassa tapahtui. Samoin työväentalojen sulkemiset ja tuhoamiset jäivät vähäisemmiksi kuin muualla. Lapuanliikkeen väkivallanteot kääntyivät lopulta sitä itseään vastaan. Useimmat havahtuivat, kun entinen presidentti K. J. Ståhlberg vaimoineen siepattiin aamukävelyltä kotinsa lähettyviltä. Lopullisesti silmät avasi Mäntsälän kapina.

Tässä vanhassa Kannaksen kartassa nähdään vielä v.- 1939 voimassa olleet Suomen valtakunnan rajat rajojen sisäpuolelle sijoittuu kuuluisa Terijoki, joka puolestaan on seuraavan seuraavan muisteluksen keskuspaikka - merikarjalan historiaa sekin.

Traagisen talvisodan tragikoominen alkunäytös

Seppo Huunonen:

Kun kuvaamme ja muistelemme menetettyä Karjalaa, niin myös tämä tapahtuma ja sen aika ja paikka kuuluu kirjata. Ohessa olevasta dokumentista ilmenee lähemmin mistä petollisesti ns. 'Mainilan laukauksilla' aloitetun sodan surkuhupaisissa perusteluyrityksissä oli kysymys. Katsotaan kuitenkin ensin sitä paikkaa missä 'näytelmän lukuharjoitukset' alkoivat.

Uuras ei ollut muun maailman maailmanpolitiikan suhteen mikään erillinen paikka kuten jo edellä kerrotuista historiallisista vaiheista on käynyt selväksi.

Jos toisaalla kansalaissodan jälkeen ns. Valkoisten puolella asiat paisuivat Lapuanliikkeeksi ja Mäntsälän kapinaksi niin Punaisella puolella, ne jotka elävinä ehtivät paeta mm. Uuraasta laivoilla Venäjälle, joutuivat osaltaan mukaan tässä kuvattavaan Talvisodan alkunäytökseen, jonka tarkoituksena olla Stalinin ja Molotovin suunnitelmissa lenkki tappiollisesta Kansalaissodasta voitokkaaseen Suomen valloitukseen ja "punaiseen revanssiin".Vaikka tosiasiassa kysymys oli Neuvostoliiton - siis Venäjän valtapyrkimyksistä ja Stalinin mitään kaihtamattomasta törkeydestä ja ryöstömentaliteetistä, jolle imperialismi on aivan liian sivistynyt ilmaisu.

Suomen rajojen sisäpuolella, tässä talossa, jonka omisti Otto-Ville Kuusinen, "puhtaaksikirjoitettiin" 30.11.1939 alkaneen Talvisodan toisena sotapäivänä, eräs erikoinen Suomen ja Karjalan historiaan kuuluva koominen alkunäytös, näytelmään josta lopulta oli leikki kaukana.

Suomen kansalaissodan jälkivaiheissa eivät valkoisten eivätkä punaisten tavoitteet menneet käsikirjoitusten mukaan. Lapualaisille sentään riitti ja tehosi se kun Ukko-Pekka piti radiopuheen Mäntsälässä uhonneille ja sanoi painokkaasti: "Mäntsälän miehet menkää kotiin!" ja miehet menivät. Sen sijaan idän suunnalla piti panna kova kovaa vastaan - siihen tarvittiin kaikki.

Näin jälkitarkastelussa voi vain ihmetellä miten kummallisella tavalla, toisilleen vastakkaisista ja välillä aivan järjettömistä touhuista, surullisista kohtaloista ja kamalista kärsimyksistä, mutta myös pienistä ilon hetkistä ihmisen elämä ja kohtalo - vai voisiko sanoa 'kehitys' koostuu. Tällä johdattelulla kurkistetaan kulisseihin.

Terijoen hallitus

Terijoen hallitus eli Kuusisen hallitus, viralliselta nimeltään Suomen kansanhallitus, oli Neuvostoliiton talvisodan aikana perustama "hallitus" jonka kanssa Neuvostoliitto ilmoitti solmineensa avunantosopimuksen. Tämä tapahtui kaksi päivää sen jälkeen, kun samainen Neuvostoliitto ja sen puna-armeija oli hyökännyt Suomeen ilman sodan julistusta tarkoituksella miehittää Suomi. Virallisesti sotatilaa ei Neuvostoliiton mukaan Suomen ja Neuvostoliiton välillä ollut, kuten se Kansainliitolle ilmoitti, koska ei ollut sodan julistusta. *(Oli tultu vain hoitamaan "etupiiriasioita" johon antoi selvän velvoitteen ns.Ribbentrop-sopimus, joka oli solmittu Saksan kanssa. Tuosta sopimuksesta tosin oli unohdettu kertoa suomalaisille ja Suomen valtiolliselle johdolle.)*

Kuusisen hallituksesta oli tarkoitus tulla uusi hallitus Neuvostoliiton valtaamaksi aiottuun (miehittämään) Suomeen. Perustettu hallitus pyysi Neuvostoliitolta ”apua” Suomen kansantasavallan perustamiseksi. Hallituksen oli (Neuvostoliiton näkökulmasta) tarkoituksena sodan aikana osoittaa, että Suomea edustavan kansan hallituksen johtaman Suomen ja Neuvostoliiton välillä ei ole sotatilaa.

Kun Talvisota otettiin keskustelun aiheeksi Kansainliitossa, ei Neuvostoliiton hallitus osallistunut kokouksseen ilmoittaen, ettei asia sovellu käsiteltäväksi siellä, sillä Neuvostoliitto ei ole sotatilassa Suomen kanssa, eikä uhkaa Suomen kansaa sodalla. Siksi ei ole paikallaan vedota kansainliittosopimuksen mainitun kohdan perusteihin. Joulukuuta 14. päivänä 1939 Kansainliito erotti Neuvostoliiton, syyksi ilmoitettiin hyökkäys sotatoimin Suomeen; jäsenvaltioita kehotettiin antamaan Suomelle apua.

Pöydän ääressä ulkoministeri Vjatšeslav Mihailovitš Molotov allekirjoittaa Neuvostoliiton ja Suomen kansanhallituksen välillä solmitun avunantosopimuksen 2.12.1939, joka perustui edellispäivänä perustetun Suomen kansanhallituksen julistukseen. Kuvassa oikealla on 'suomalaisten' ja uuden hallituksenpuolesta sopimuksen allekirjoittava, siinä Suomen ulkoasiain ministeriksi nimetty Otto-Ville Kuusinen, jonka omistamassa Terijoella sijaitsevassa Ainola nimisessä ”päämajassa” muotoiltiin ajatus silloisen Suomen virallisen hallitusmuodon ja tasavallan johdon syrjäyttämisestä. Molotovin takana on itse ”Isä aurinkoinen” Josif Stalin kommunistisen puolueen ensimmäinen pääsihteeri ja kansanmurhaaja; häneltä tulivat kaikki ohjeet ja määräykset tämän näytöksen järjestämisestä.

Seuraavassa otteita O-V Kuusisen ”päämajassa” Terijoella 1.12.1939 allekirjoitetusta julistuksesta - ettei totuus unohtuisi.

SUOMEN KANSANHALLITUKSEN

JULISTUS

Kansan tahdosta - kansan, jonka on vallannut viha ja suuttumus Cajanderin-Erkon-Tannerin kurjan hallituksen rikollisen politiikan johdosta, - on tänään Itä-Suomessa muodostettu maamme uusi hallitus, väliaikainen Kansanhallitus, joka täten kutsuu koko Suomen kansaa ratkaisevaan taisteluun pyövelien ja sotaprovokaattorien hirmuvallan kukistamiseksi.

Se taantumuksellinen, ahnas rahavalta, joka vuonna 1918 ulkomaisten imperialistien sotaväen avulla hukutti verivirtoihin Suomen työtätekevän kansan kansanvaltaisen vapauden, muutti meidän synnyinmaamme lahtarihelvetiksi työtätekeville. Myytyään maamme itsenäisyyden edut, Suomen rahavaltiaat yhdessä kaikenlaisten Suomen ja Neuvostoliiton kansojen imperialististen vihollisten kanssa lakkaamatta punoivat neuvostovastaisia provokatoorisia sotajuonia ja lopuksi syöksivät maamme sodan pätsiin Sosialistista Neuvostoliittoa, Suomen kansan suurta ystävää vastaan.

Tässä kriitillisessä tilanteessa Suomen työtätekevän kansan syvät rivit, jotka ovat aina tahtoneet ja tahtovat elää sovussa Neuvostomaan kansojen kanssa, katsovat luonnolliseksi oikeudekseen ja pyhäksi velvollisuudekseen ottaa synnyinmaan kohtalon omiin varmoihin käsiinsä. Eri puolilla maata on kansa jo noussut ja julistanut voimaan Kansanvaltaisen Tasavallan. Osa Suomen armeijan sotilaita on jo siirtynyt kansan kannattaman uuden hallituksen puolelle.

Neuvostoliitolle, joka ei milloinkaan ole uhannut eikä häirinnyt Suomea, joka on aina pitänyt arvossa sen riippumattomuutta ja kahden vuosikymmenen ajan sietänyt katalaa sotaprovokaatiota valko-Suomen seikkailevain vallanpitäjien taholta, sille on nyt käynyt välttämättömäksi tehdä Punaisen Armeijan voimin loppu tästä sen turvallisuutta uhkaavasta vaarasta. Tämä tarkoitus vastaa täydellisesti meidänkin kansamme elinetuja. Sen vuoksi Suomen kansanjoukot ottavat valtavalla innostuksella vastaan uljaan, voittamattoman Punaisen Armeijan ja tervehtivät sitä, tietäen, että Punainen Armeija saapuu Suomeen ei valloittajana, vaan kansamme ystävänä ja vapauttajana.

(2. ote)

Suomen Kansanhallitus kääntyy Neuvostoliiton hallituksen puoleen ehdottaen solmittavaksi keskinäisavun sopimus Suomen ja Neuvostoliiton välillä ja täytettäväksi Suomen kansan vuosisatainen toive: Karjalan kansan jälleen yhdistäminen Suomen kansan kanssa, liittäen sen yhtenäiseen ja riippumattomaan Suomen valtioon. Suomen Kansanhallituksella on täysi syy toivoa, että sen noudattama varma suunta ystävällisten suhteiden voimaan saattamiseksi Neuvostoliiton kanssa suo Neuvostoliiton hallitukselle mahdollisuuden suostua tällaiseen esitykseen...

Tässä vaiheessa on kohtuullista lukijaa kohtaan keskeyttää tuo litania.
Mutta otetaan loppuun kuitenkin ministeriksi nimetyn Paavo Prokkosen ”loppukiihdytys.”

- ***Ajettakoon nuo pyövelit Suomesta loitolle!***
- ***Lyötäköön maahan koko vararikkoinen hallituskopla!***
- ***Nouse, Suomen kärsinyt työtätekevä kansa!***
  Käy uljaasti taisteluun sortajaisi ja pyöveliesi hirmuvaltaa vastaan!
- ***Nouskaa kaikki kansalaiset, joille synnyinmaan tulevaisuus on kallis!***
- ***Karkoittakaamme kansan hartioilta synkän taantumuksen joukkio!***
- ***Raivatkaamme tie kansan hyvinvoinnin ja kulttuurin nousulle, kansamme vuosisataisten kansallisten toiveiden toteuttamiselle!***

VOITTAKOON SUOMEN TYÖLÄISTEN, TALONPOIKIEN JA TYÖTÄTEKEVÄN SIVISTYNEISTÖN ELÄMÄN JA SYDÄMEN ASIA! VAPAAN JA RIIPPUMATTOMAN SUOMEN KANSANVALTAISEN TASAVALLAN LIPUN ALLA - ETEENPÄIN, VOITTOON!

Karjalan asiain ministeri Paavo Prokkonen. Terijoella, 1 pnä joulukuuta v. 1939

SUOMEN KANSANHALLITUS:

Kansanhallituksen puheenjohtaja ja Suomen ulkoasiain ministeri Otto Kuusinen.
Kansanhallituksen varapuheenjohtaja ja valtiovarain ministeri Mauri Rosenberg
Puolustusministeri Aksel Anttila
Sisäasiain ministeri Tuure Lehen.
Maanviljelysministeri Armas Äikiä.
Valistusministeri Inkeri Lehtinen.

lähde: Wikipedia/Terijoen hallitus

Eiköhän tämä asia tullut tältä osin selväksi. Lainaan kuitenkin lopuksi joitakin kohtia eräästä Terijoen hallitusta käsitelleestä artikkelista. Tutkija Tuula Höltän kirjoituksessa täsmentyy ”näytelmän” juoni ja tarjottu ajatus Suomen kansalaissodasta ja Talvisodasta yhtenäisenä prosessisna - siis kuten Stalin neuvonantajineen uskoivat, että Suomessa se ymmärrettäisiin näin - *ei ymmärretty*.

Tuula Hölttä kirjoittaa:

Stalinin aloitteesta joulukuussa 1939 perustetun Terijoen eli Suomen demokraattisen kansanhallituksen juuret juontavat vuoden 1918 tapahtumiin, jonka jälkeen työväenliikkeen aseellista vallankumousta tavoitellut siipi pakeni Neuvosto-Venäjälle, jossa kesällä 1918 oli perustettu Moskovan Kominternistä johdettu Suomen Kommunistinen Puolue.
- - -
Sodan sytyttyä Euroopassa 1939 Kominternin ja sen [Stalinin likvidointien jäljiltä/th] harvalukuisen suomalaisryhmän tehtäväksi määrättiin Suomen kansanhallituksen perustaminen Otto Ville Kuusisen johdolla. Kuusisen Terijoen hallitus katsoi olevansa tosiasiallisesti aikaisemman, Suomen työväen punaisen vallankumoushallituksen työn jatkaja – siis hallituksen, jonka jäsenet olivat paenneet Neuvosto-Venäjälle.

Venäjän tavoitteena oli koko Suomen miehittäminen Baltian maiden tavoin sen Saksan kanssa sopiman Molotov-Ribbentrop –sopimuksen mukaisesti. Talvisodassa tavoite ei toteutunut. Tähän tavoitteeseen pyrkimistä se kuitenkin jatkoi myös Moskovan rauhansopimuksen solmimisen jälkeen.

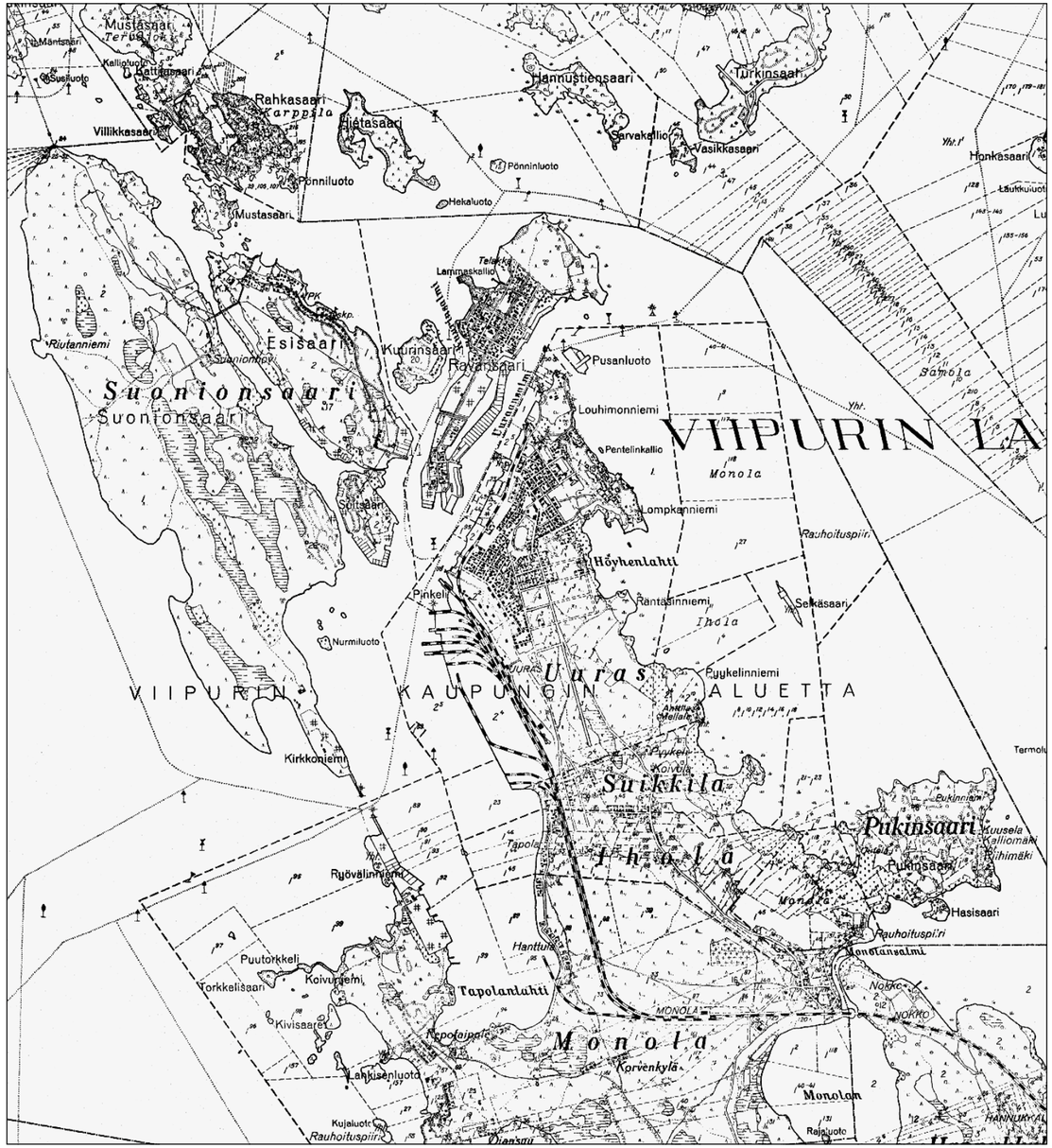
Sotaa julistamatta aloittamansa Jatkosodankaan seurauksena se ei pystynyt miehittämään Suomea, joka säilytti itsenäisyytensä toisin kuin Neuvostoliiton vaatimuksiin suostuneet Baltian maat.

Suomalaiset joutuivat maksamaan Neuvostoliiton kommunistihallinnon aloittamista sodista raskaan hinnan. Tuon hinnan vuoksi tämä ”sillaan, säteriin ja lumppuihin verhoutunut, paperilakanoissa nukkuva ja puukengissä kävelevä, pahimpana kevättalven 1942 kuukausina lantun ja kalan varassa elänyt, puutteeseen, korvikkeisiin, tee-se-itse-menetelmiin (saippuoita, kynttilöitä, siirappia, perunajauhoja…), palstaviljelyksiin, mustaan pörssiin, työvelvollisuuteen, mottitalkoisiin, romunkeräyksiin, pimennykseen ja ilmahälytyksiin, häkäpönttöihin, desantteihin ja TK-miehiin, Jahvetin jorinoihin ja Eldanka-järven jäähän, Armas Äikiään ja Moskovan Tiltuun tutustunut ja kaiken kestänyt Suomen kansa kysyi, mitä tästä oli ollut hyötyä.

Jälkipolvien edustajana voi vain kiittää noiden vuosien sukupolvia ja myöntää, että siitä kaikesta ei varmastikaan ollut mitään hyötyä teille, jotka uhrasitte elämänne parhaat vuodet isänmaanne ja sen tulevaisuuden hyväksi. Uhraustenne hyöty näkyi meillä ja meidän jälkeemme tulevilla sukupolvilla, siis teidän lapsillanne, oikeutena elää itsenäisenä kansana itsenäisessä valtiossa.

Nämä historian vaiheet koko Suomi muistaa - vai muistaako? Ainakin jälkipolvien on syytä tietää ja huomata kun historia pyrkii toistumaan ja tehdä silloin taas mitä tilanne vaatii.

Tämän me karjalaiset tiedämme: Suurvalta on aina suurvalta ja Venäjä on aina Venäjä – olkoon valtiollinen nimi mikä tahansa. Suurvallan kanssa tehdyt sopimukset ovat voimassa niin kauan kuin niistä on suurvallalle hyötyä, kun hyöty lakkaa sopimuskin lakkaa. Paasikiven oppeja ei ole syytä unohtaa.



Uuraan alue talvisodassa – enteitä Vysotskista

Pirkko Kanervo:

Toinen maailmansota syttyi syyskuun 1. päivänä 1939 Saksan hyökättyä Puolaan, jolloin liittoutuneet Englanti ja Ranska julistivat sodan Saksalle. Uuras alkoi hiljetä. Ahlströmillä ja epäilemättä muillakin puutavaraviejillä sota aiheutti sen, ettei kaikkea kaudella myytäväksi aiottua tavaraa saatu myydyksi eikä kaikkea myytyä laivatuksi. Saksa hallitsi Itämerta, ja nyt oli liittoutuneiden laivojen vuoro paeta satamista. Edvard Vyyryläinen kertoi olleensa sodan syttyessä Kivitokeen Lehtisaaren redillä lastaamassa propseja englantilaiseen laivaan. Kun hän tuli aamulla työmaalle, alus oli häipynyt yön aikana kapteenin saatua tiedon sodanjulistuksesta. Jo lokakuun alussa – Suomen saatua kutsun Moskovaan neuvottelemaan konkreettisista poliittisista kysymyksistä – miehet kutsuttiin ylimääräisiin harjoituksiin (YH), mikä itse asiassa merkitsi armeijan liikekannallepanoa. Työttömyydestä ei siten tullut reserviin kuuluville satamamiehille pitkäaikaista.

Syksyllä 1939 Moskovassa neuvottelijana toiminut J. K. Paasikivi kertoo muistelmissaan, etteivät suomalaiset voineet hyväksyä venäläisten viimeistäkään ehdotusta Kannaksella, koska se olisi tuonut rajalinjan liian lähelle Suomen suurinta vientisatamaa ja koko Itä-Suomen keskusta: Uurasta ja Viipuria. Marraskuun 30. päivänä Neuvostoliitto hyökkäsi Suomeen. Kun rintama murtui helmikuun puolivälin tienoilla 1940 pääasemalla Summan lohkolla Lähteen kaistalla, Kannaksen armeijan esikunnasta tuli käsky pitää hallussa saarilinja: Revonsaari–Huunonsaari–Uuraansaari–Hannukkala.

Revonsaarta ei pystytty käskystä huolimatta pitämään hallussa oikeastaan hetkeäkään, vaan vihollinen työntyi sinne jo 18. helmikuuta saatuaan Johanneksen mannerkylät käsiinsä. Huunonsaaressa viivytys jatkui 21. päivään asti. Ennen kuin puolustaja luopui saaresta, se poltti kylän. Ravansaaren patteri oli tukenut puolustusta tulittaen hyökkäävää vihollista. Maalin koordinaatit vei Ravansaarelle ratsulähetti, jolle matkaa tuli kaksitoista kilometriä. Kun taistelu Uuraassa alkoi, Ravansaaren linnakkeella oli vain sata kranaattia, taisteluvaiheen aikana täydennystä tuli parisataa laukausta, joista noin viidenkymmenen kappaleen erä oli pääsyt kastumaan.

Kaksi lentopommia tuhosi Johanneksen pappilaan sijoitetun kenttäsairaalan 29.01.1940. Kirkko seisoo vielä paikoillaan.

Uuraan puolustukseen marssi pääosin Helsingistä koottu JR 11:n, Ässärykmentin I pataljoona, jota komensi kapteeni Toivo Luukko. Pataljoonan oli alun perin määrä jäädä Uuraaseen vain siksi aikaa, että rannikkojoukot miehittäisivät saaren. Kenraaliluutnantti Öhquist päätti kuitenkin helmikuun 19. päivänä jättää pataljoonan sinne pysyvästi, sillä hän ei uskonut tehtävään määrättyjen joukkojen pystyvän pitämään saarilinjaa, varsinkin kun jäät olivat niin vahvat kuin olivat. Linnuntietä linjalla oli pituutta yli kaksikymmentä kilometriä, sitä oli mahdoton miinoittaa. Pataljoona alkoi Uuraassa kaivautua ”maan sisään”. Saareen varastoituja massapaaleja käyttämällä se sai kallioisissakin paikoissa rakennettua kohtuulliset asemat.

Vahvistukseksi Ässärykmentin I pataljoona sai parin päivän kuluttua 21. erillisen pataljoonan ja jälleen parin päivän päästä Osasto Jussilan. Uuraan puolustuksesta vastasi ”kolme väsynyttä ja raskaita tappioita kärsinyttä pataljoonaa”. Täydennysmiehistöä ei saatu koko aikana. Puolustuslinja tuli Uuraansaaren itäiselle laidalle, Päätilän ja Kivitokeen kyliin. Niissä käytiin kovimmat taistelut, jolloin itse Uuraan asutusalue ja saaren länsilaidalla sijainneet kylät säästyivät sodan pahimmilta tuhoilta.

Suomalaiset pystyivät pitämään Päätilän ja Kivitokeen hallussaan kymmenen päivää torjumalla kaiken aikaa vihollisen hyökkäysyrityksiä. Pitkäsaaresta puolustaja oli luopunut jo 20. helmikuuta poltettuaan sitä ennen saaren rakennuksia, minkä jälkeen vihollinen oli miehittänyt saaren vahvasti.

Helmikuun 23. päivänä Ravansaaren patteri sai osuman Pitkäsaaren sahan konehuonerakennukseen sekä sen pihalle sijoitettuun kranaatinheitinasemaan, jolloin tulitus loppui muutamien tuntien ajaksi. Kolmen päivän kuluttua noin sadan miehen vahvuinen vihollisosasto yritti tulla Kirkkosaaresta Päätilänniemeen. Hyökkäys saatiin torjuttua venäläisten menettäessä parikymmentä miestä.

Pukinsaari ja Hannukkala menetettiin karkauspäivänä 29. helmikuuta. Hannukkalan valtauksessa kunnostautui konekivääri joukkueen johtaja Kuzma Vysotski, jonka neuvokkuutta venäläinen pataljoonankomentaja, kapteeni Krasnov kuvaili:

Pimenee. Pimeän suojassa päätän heittää yli 3.K:n annettuani sille tehtävän ylittää rautatien penger ja toimien 1.K:n siiven takana vallata kylä. 3.K ylitti jään ja saapui rautatien penkereelle. Tämä oli korkea jäävuori, sillä valkosuomalaiset olivat vedellä valelleet penkereen nähtävästi siinä uskossa, että se tulee ylitsepääsemättömäksi.

Neuvostoliiton sankari Kusman [Kuzma] Vysotski esitti nyt poikkeuksellista neuvokkuutta. Hän oli jo kk-joukkueen johtaja. Sidottuaan kk-vyöt yhteen köydentapaiseksi Vysotski nousi penkereelle kirveen avulla, kiinnitti köyden toisen pään kiskoihin ja heitti toisen pään tovereilleen. Nämä sitoivat kiinni konekivääri ja Vysotski veti sen ylös penkereelle.

Käyttäen tätä köyttä muutkin taistelijat ja komentajat kiipesivät penkereelle. Sen jälkeen he laskettelivat alas toiselle puolelle. Näin ilman melua ja ainoatakaan laukausta 3.K tuli Hannukkalan kylään. - - Käyttäen hyväkseen jokaista suojapaikkaa valkosuomalaiset puolustivat kylää perääntyä Monolan aseman suuntaan. Koko ajan seuraten vihollisen kintereillä pataljoona puhdisti saaren.

Neuvostoliiton sankari, konekivääri mies Kuzma Vysotsk kaatui talvisodassa 4. päivänä maaliskuuta 1940. Vuonna 1948 venäläiset nimesivät Uuraan Vysotsk’iksi hänen mukaansa.

Kivitokeen kylä palaa.

Hyökkäykset Viipurinlahdella voimistuivat kaiken aikaa. Tuppuran linnake jäi vihollisen käsiin maaliskuun 2. päivänä. Samana päivänä venäläisten onnistui hyökkäysvaunujen tukemana päästä maihin Päätilänniemessä, jolloin puolustus vedettiin Päätilän ja Kivitokeen metsänreunaa pitkin. Maaliskuun 3. päivänä vihollisen painostus edelleen tiukkeni. Se oli yön aikana päässyt Pitkäsaaren kautta Uuraaseen ja hyökkäsi iltapäivällä tankkien tukemana koko rintaman leveydeltä. Kello 15.30 Luukon pataljoona sai käskyn irtautua ja vetäytyä Uuraasta Suonionsaaren kautta Repolaan. Rauhantuloon oli vielä kymmenen päivää.

Tulipalojen kajo valaisee Ravansaaren taistelukenttää

Kaksi komppaniaa työvelvollisia oli helmikuun viimeisinä päivinä rakentanut etupäässä öiseen aikaan Ravansaarelle puolustusasemia ja saanut valmiiksi joukon ampumapoteroita ja kuusi selluloosapaalein vahvistettua konekivääripesäkettä. Kun Uuraasta luovuttiin, taistelu jatkui linjalla Turkinsaari–Ravansaari–Suonion-saari. Ravansaaren kaistan puolustusta johti luutnantti S. O. Lindgren JR 11:n esikunnasta. Vihollisen hyökkäys linjaa vastaan alkoi aamulla 4. maaliskuuta Turkinsaaressa. Se saatiin torjuttua ja seuraavaksi oli Ravansaaren vuoro joutua tykistötulen ja ilmatoiminnan kohteeksi. Saaren kiertänyt panssarivaunu upposi linnakkeen laiturin lähelle, ja Uuraan pohjoiskärjestä liikkeelle lähteneet vaunut kääntyivät takaisin, kun ensimmäinen niistä upposi.

Venäläiset jatkoivat hyökkäystään aikaisin seuraavana aamuna ja onnistuivat tuomaan jalkaväkeä pienissä ryhmissä yli salmen sekä neljä konekivääriä Ravansaaren eteläosaan. Iltapäivällä taistelua käytiin saaren puutavaravarastojen keskellä – tulessa olevien lautatapuleiden väleissä – kunnes puolustajien oli pakko vetäytyä saaren keskiosaan. Taistelut jatkuivat yöllä uusissa asemissa palavien rakennusten ja puutavaravarastojen valaistessa öistä tannerta. Tulipalojen aavemaisessa ka-jossa suomalaissoturit hakivat asemien eteen kaatuneiden vihollisten patruunalaukuista täydennystä omiin ammusvarastoihinsa. Puna-armeijan paine kasvoi, maaliskuun 6. päivänä kahdeksan panssarivaunua tunkeutui Uuraan pohjoiskärjestä salmen yli Ravansaaren puolelle.

Käytössä ollut ainoa panssarintorjuntatykki sai tuhottua neljä vaunua, mutta hämärän laskeuduttua panssareita vyöryi lisää. Panssarintorjuntatykki ja kaksi konekivääriä tuhoutuivat, ja vihollisen jalkaväkiosasto pääsi tunkeutumaan puolustajan asemiin.

Maaliskuun alkupuolella Ravansaarelle viestiyhteyksiä rakentamaan komennettu Leo Tiainen kuvailee, miten hänen joukkueensa lähestyessä yötä myöten Ravansaarta ilma kävi sitä lämpöisemmäksi, mitä lähemmäksi kohdettaan he pääsivät. Ilmassa oli savua ja maahan leijaili tuhkaa ja kipinöitä. Aamun alkaessa valjeta viestimiehiä ympäröi raskaana ”sodan ja hävityksen tunnelma”. Autioiden kotien särkyneistä ikkunoista verhot liehuivat tuulessa. Pääkatua vaelsi ryhmä omia konekivääri miehiä. Tiainen kirjoittaa, että aina kun hän ajattelee taistelusta palaavia sotilaita, hänen mieleensä tulevat ensimmäisinä nämä hänen Ravansaaren himmeässä aamussa kohtaamansa väsyneet, parroittuneet, kovapiirteiset, likaisissa lumipuvuissa vaeltaneet miehet: ”He ovat hyvin väsyneitä miehiä, ties kuinka kauan he ovat nukkumatta saaneet yhteen menoon taistella, heidän kasvonsa ovat aivan ilmeettömät mutta niin rauhalliset kuin vain suomalaisen soturin voi olla.” Ravansaari piti yhä puoliaan. Sen puolustuksen sydän oli patterin maanalainen, rautabetoninen ammuskellari, joka toimi niin komentopaikkana kuin haavoittuneiden suojapaikkanakin ja jossa oli myös huoltoelimiä ja lepopaikka taisteluyksiköille. Joukkosidontapaikka oli mantereen puolella. Sinne oli kuitenkin mahdollista kuljettaa haavoittuneita vasta pimeän tultua. Kun päivä hämärtyi illaksi, ”aloitti haavoittuneiden verinen kulkue vaelluksensa läpi linnakkeen kohti sen toista perukkaa”. Ensinnä kannettiin vaikeasti haavoittuneet paareilla, joku voihkaisee tuskasta, sitten seurasivat omin voimin liikkumaan kykenevät, joku käyntiään suksisauvalla tukien, kellä pää, kellä käsivarsi tai jokin muu paikka siteissä.

Vihollisen hyökkäys pysäytettiin ammuskellaria ympäröiville valleille, ja kaikki murtautumisyritykset asemiin torjuttiin vastahyökkäyksillä, joihin osallistui myös viesti- ja huoltomiehiä. Lindgren itse johti useita vastahyökkäyksiä ja rohkaisi esimerkillään väsyneitä miehiään. Puolustus kesti Ravansaaressa vielä kahden päivän ajan. Aamuhämärissä 7. maaliskuuta saareen vyöryi lisää panssarivaunuja. Yksi upposi ja joitakin miehet tu-

hosivat kasapanoksilla, mutta uusia ajoi tilalle. Illalla kello kuuden tienoissa vihollinen pääsi rajulla hyökkäyksellä tunkeutumaan puolustajan asemiin, mutta lyötiin takaisin. Hyökkäykset toistuivat kaiken aikaa pienemmillä voimilla ja huipentuivat 8. päivän puolella kello 3.20 aamuyöstä alkaneeseen raivokkaaseen ryntäykseen. Vielä kerran vihollinen saatiin torjuttua.

Ravansaaren puolustajat olivat kahden viimeisen päivän ajan inhimillisen kestokykynsä rajoilla. Miltei yhtäjaksoisesti vihollinen hyökkäsi kaikista suunnista ja yritti panssarivaunuilla ja niitten kuljettaman jalkaväen avulla saada linnakkeen haltuunsa. Aamulla 8. maaliskuuta viestimiehet olivat saaneet hetkellisesti puhelinyhteyden mantereelle, ja nyt Ravansaaren puolustajat saivat luvan irtautua ja vetäytyä saarelta. Se näytti päivänvalossa mahdottomalta, joten Lindgren päätti puolustautua samoissa asemissa pimeän tuloon asti. Venäläisten painostus kasvoi päivän mittaan, ja kun he onnistuivat sijoittamaan konekivääripesäkkeen linnakkeen palaneen tallin raunioihin, he pystyivät tulittamaan kasematin edustalle ja samalla estämään haavoittuneiden siirron. Pesäke saatiin kuitenkin tuhottua, jolloin kulkutie avautui.

Irtautuminen alkoi suunnitelman mukaisesti kello 19.45. Samoilla hetkillä vihollinen aloitti tykistön tukemana sekä lounaasta että idästä hyökkäyksen. Viivytysosastot tekivät vastahyökkäyksiä, ja oma tykistö tuki vetäytyvää joukkoa. Vain osa kuormastoa joutui hajalle ankarassa tykistötulessa. Aamuun mennessä Ravansaaren puolustajat saapuivat Tervajoelle. Miehet saivat vuorokauden verran lepoa, ja sen jälkeen he olivat jälleen torjumassa vihollista, joka yritti nyt mantereelle Turkinsaaresta ja Ravansaaresta käsin.

Kun rauhasta neuvoteltiin Moskovassa, pääministeri Risto Ryti sanoi Suomen haluavan Saimaan kanavan ”koridorina” sekä lastaus- ja varastopaikan Uuraasta, johon Molotov totesi: ”Jotta saisitte riidan aiheen. Teillähän on Kotkan satama.” Ryti yritti panna vastaan selittäen, että Itä-Suomen puutavara- ynnä muut kuljetukset tulevat suureksi osaksi vesitietä, ja Saimaan kanava on elimellinen osa järjestelmää. Mutta Molotov piti pintansa sanoen, että lastaus- ja varastopaikan vuokraaminen Uuraasta oli mahdotonta.

Uuras otetaan takaisin ja menetetään jälleen

Pirkko Kanervo:

Jatkosodassa Karjala valloitettiin takaisin omiin käsiin. Kun A. Ahlström Oy:n Uuraan aluejohtaja Uuno Tolonen palasi entisille paikoille, hän sai havaita, että Ravansaarella sijainneet asuinrakennukset ulkorakennuksineen olivat palaneet huonointa asuinrakennusta lukuun ottamatta. Samoin tuhoutuneita olivat kymmenen puutavaran varastosuojaa ja suurin osa laitureista. Paja ja varastorakennukset telakka-alueella olivat sen sijaan melko hyvin säilyneet, ja jonkin verran telakkakalustoa ja tarveaineita oli jäljellä.

Uuraansaarella sijainneet konttorirakennus ja kolme asuinrakennusta olivat palaneet, eikä irtaimistosta löytynyt kuin rippeet. Puutavaravarasto, jossa talvisodan alkaessa oli ollut 2 372,2 standarttia sahatavaraa ja kaivospölkkyjä 9 906,4 kuutiota, oli poissa, ”luultavasti rauhan teon jälkeen ryssien toimesta ulkomaille lähetetty”. Myös kolme hinaajaa ja kuutisenkymmentä proomua ”ovat ryssät poiskuljettaneet”. Rantaan ajautuneina löytyi neljä proomua, jotka nostettiin vedestä ja korjattiin käyttökelpoisiksi. Samoin pikaisesti ryhdyttiin siivoamaan jäljelle jääneitä rakennuksia ”ryssien jälkeen jättämästä saastasta”.

Virallisten tietojen mukaan Viipuriin palasi jatkosodan aikana 38,2 prosenttia vuoden 1939 väkiluvusta. Prosentti pätee suurin piirtein varmaan myös Uuraaseen. Jonkinasteista elämää Uuraan satamassa alkoi viritä jatkosodan aikana, mutta sotaa edeltävien aikojen laivausmääristä oltiin perin kaukana. Suomi soti Saksan rinnalla, mikä merkitsi ennen niin tuottoisan länsikaupan tyrehtyneen. Kauppaa voitiin käydä vain Saksan ja muiden aseveljien sekä Saksan miehittämien maiden tai puolueettomien Ruotsin ja Sveitsin kanssa. Laivaliikenne sujui vain Itämeren piirissä, Itämeren satamiin ja jatkui maakuljetuksina eteenpäin, sillä britit olivat panneet Euroopan merisaartoon.

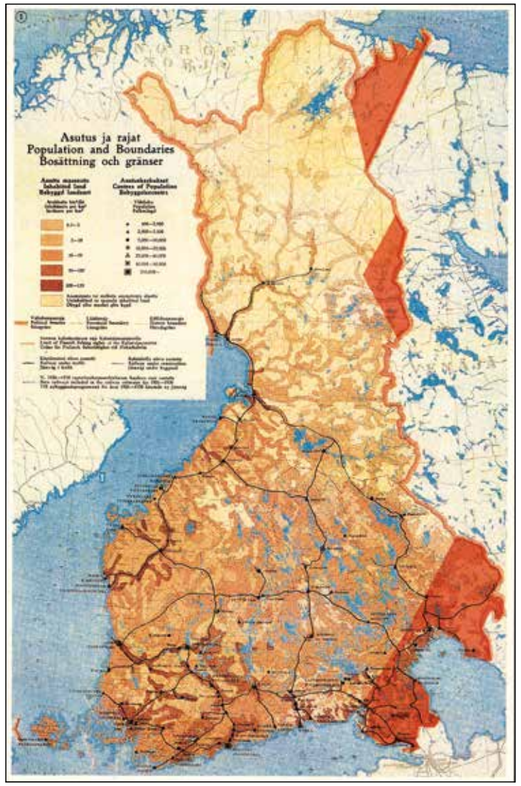
Saksalla oli kova tarve niin kaivospölkyistä kuin sahatavarastakin. Hallituksen iltakoulussa 10. kesäkuuta 1942 ministeri Henrik Ramsay totesi, että koska ”Saksa toimittaa Suomelle pakkoluovutettua viljaa, Suomen on samoin toimitettava puutavaraa. Saksa tarjoaa vaikka työvoimaa 150 000 miestä sotavankeja.” Uuraan vaikeuksista kertoo Kaukas-yhtiöiden Johanneksen työvoimalautakunnalle toukokuun puolivälissä 1944 lähettämä kirje. Yhtiöllä oli Uuraassa tekeillä viisi proomua, ja se tarvitsi töihin viisi lastauskykyistä työryhmää, sillä kaksi laivaa oli lähiaikoina tulossa satamaan. Suurin osa Saksan kanssa solmituista sopimuksista oli edellisenä vuonna jäänyt laivausvaikeuksien vuoksi täyttämättä, ja noita sopimuksia saksalaiset olivat nyt kiirehtineet.

Kaukas-yhtiössä uskottiin, että kuluvana vuonna laivaus nousisi suhteellisen suureksi, aina 10 000 standarttiin. Venäläisten suurhyökkäys Kannaksella käynnistyi vain kolmen viikon kuluttua kirjeen tulosta.

Jatkosodan aikana Suomella oli useita rauhantunnusteluja vireillä, mutta todelliseen kosketukseen venäläisten kanssa päästiin vasta maaliskuun lopulla 1944. Tiedossa oli, että rauha on saatavissa vain Moskovan rauhan rajoilla ja että Neuvostoliitto tulisi vaatimaan Petsamon luovutusta. Silloinen pääministeri Edwin Linkomies kertoo muistelmissaan, että Moskovaan matkustaneet J. K. Paasikivi ja Carl Enckell saivat ohjeen yrittää taivuttaa neuvostohallitusta jättämään Suomelle ainakin Viipurin ja Saimaan kanavan, siis myös Uuraan sataman. Ennen kuin Molotovin puheenvuoro tuli, Paasikivi yritti kompensaatiokauppaa: Suomi olisi valmis luopumaan Petsamosta, jos se saisi pitää pohjoisosan Karjalasta, Viipurin, Saimaan kanavan ja Vuoksen teollisuusalueen, jotka olivat Suomelle elintärkeitä. Mutta Molotov oli taipumaton.

Suomi hylkäsi Neuvostoliiton rauhanehdot liian kovina. Vajaan kahden kuukauden kuluttua neuvotteluista käynnistyi venäläisten suurhyökkäys. Viipuri menetettiin kymmenessä päivässä. Taistelut jatkuivat Uuraassa. Kesäkuun 30. päivään 1944 mennessä venäläiset olivat saavuttaneet Uuraansalmen. Heinäkuun 4. päivänä vihollinen nousi maihin Suonionsaarella ja Ravansaarella. Samana päivänä suomalaiset jättivät saaret. Uuraan satama-alue oli menetetty. Uuraasta tuli muistojen ja kaipuun kohde.

Vanha tuttu koulukartta, johon on merkitty Neuvostoliitolle pakkorauhassa menetetyt Suomen alueet.



Kirkkomme kohtalo

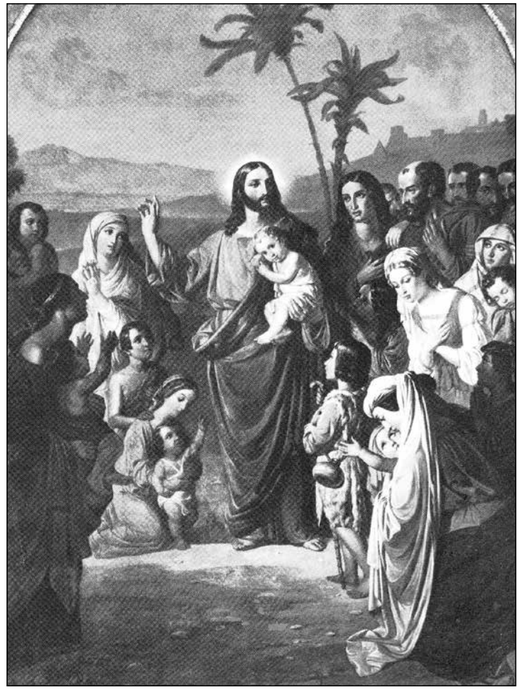
Keijo Pennanen:

Uuras pysyi osana Johanneksen evankelisluterilaista seurakuntaa senkin jälkeen, kun se oli liitetty Viipuriin 1932. Seurakuntamme tiilikirkko Vaahtolassa oli valmistunut vuonna 1888. Sen oli suunitellut arkkitehti G. Wilenius. Alttaritaulun oli maalannut Venny Soldan-Brofeldt, Juhani Ahon puoliso. Taulun aihe oli ”Jeesus siunaa lapsia”.

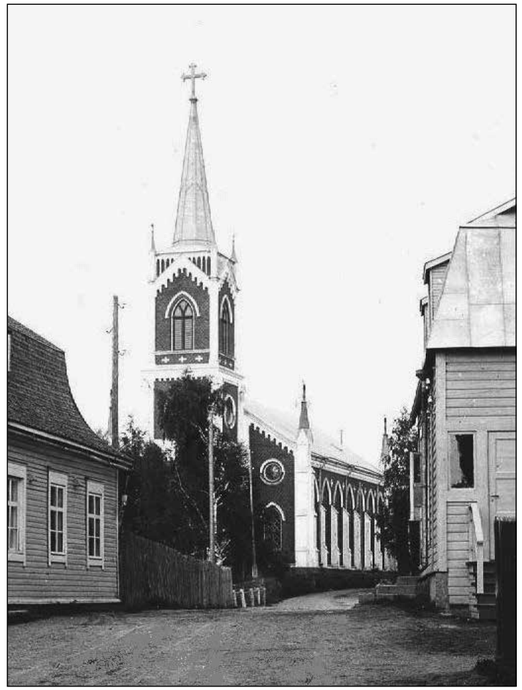
Talvisodan aikana kirkon tornissa oli ilmavalvontapaikka. Suomalaisten vetäytyessä Johanneksesta Pioneeripataljoona 4 räjäytti tornin 18.2.1940, jotteivät venäläiset olisi voineet käyttää sitä tähystys- ja tulenjohtopaikkana. Räjäytysvalmisteluihin osallistunut pioneeri Eelis Rajala kertoi tämän kirjoittajalle, että puurakenteinen torni putosi räjäytettäessä pystyssä kirkkosaliin ja että myös tornin risti pysyi pystyssä. Muilta osin kirkko jäi ehjäksi. Välirauhan aikana venäläiset olivat purkaneet sen ja käyttäneet tiilet omiin rakennuksiinsa. Niinpä suomalaisten vallattua Johanneksen jatkosodan aikana 1941 kirkon paikalla oli vain laastia ja tiilimurskaa.

Johanneksen kirkko on enää vain muistoissa ja historian lehdillä. Sen alttaritaulu oli kopio Helsingin Vanhan kirkon alttaritaulusta, jonka on maalannut Robert Wilhelm Ekman (1846 - 1848), jota on sanottu Suomen Michelangeloksi. Alttaritaulun lahjoitti tsaari Nikolai I. hänen nimeään kantavaan kirkkoon, silloin rakenteilla olleeseen Nikolain kirkkoon, josta myöhemmin tuli Suurkirkko ja joka on nykyinen Helsingin Tuomiokirkko. Ekmannin maalaama taulu päätyi eri vaiheiden jälkeen lopulta nykyiseen Vanhaan kirkkoon, joka oli alunperin nimeltään Uusi kirkko.

Kuka haluaa nähdä, millainen oli Johanneksen kirkon alttaritaulu, voi mennä ihailemaan samanlaista Helsingin Vanhasta kirkosta. Taiteilija Venny Soldan-Brofeldt’n maalaman Johanneksen kirkon alttaritaulun kohtalo on tuntematon. Kirkkomme kellojen ääni sen sijaan äänitettiin ennen sotia. Äänitystä voi kuunnella mm. Johannesjuhlilla.



Johanneksen kirkon alttaritaulu, ”Kristus siunaa lapsia”.



Tämä näkymä säilyy muistissamme.

Viimeinen laiva Uuraasta

Toivo Koskelainen:

Olin pohjoisella rintamalohkolla lähellä saksalaisten linjoja 1944 saadessani huhtikuussa esikuntaan, jossa työskentelin, päämajan ilmoituksen, joka oli saada minut pomppaamaan melkein kattoon. Päämaja määräsi minut itäisen Suomenlahden Vesitiepiirin käyttöön, tehtävänä pienen matkustajalaivan päällikkyys. Kateellisena katselivat pojat lähtötouhujani ja itse en tiennyt, missä olisin käsiäni pitänyt. Viimeisinä öinä ennen etelään lähtöä ei tullut enää uni silmään ja koko Prikaatin esikunta oli lähtöpäivänä saattamassa. Varmaan sydämen pohjasta tuli kaikilta hyvän onnentoivotus yrittää pärjätä siellä aavalla merelläkin jotenkuten, ”siellä kun ei ollut edes kiviä, joiden takaa saisi jonkinlaisten tulisuojan”, kuten eräs toverini sanoi. En silloin arvannut lähtiessäni pohjoisesta rauhalliselta rintamalohkolta, että joutuisin toisen maailmansodan erääseen rajuimpaan ja mielettömimpään pyörteeseen. Mielessäni oli vain synnyin- ja lapsuuskaupunkini Viipuri ja juna tuntui toisinaan melkein matelevan matkalla etelään.

Saavuin Viipuriin ja ilmoittauduin heti sotilaspiirin esikunnassa. Siihen aikaan oli Viipurissa vielä siviiliasukkaitakin ja kaupungin ja Hiekan välillä liikennöi pieni matkustajalaiva s/s Laine. Tämän laivan sain alleni ja tuntui melkein kuin olisi lähtenyt soutelemaan, sillä olin tottunut vähän suurempiin aluksiin. Pian me sentään sinuksi tulimme, sillä pienuudestaan huolimatta se oli verrattain nopea alus. Kävin kotonakin Saunalahdessa kuvitellen sen olevan tyhjän, sillä vaimoni oli vuotta aikaisemmin kuollut ja pojastani en tiennyt mitään, sillä Mannerheimin lastenkoti, jossa hän oli hoidettavana, oli kerta kaikkiaan kadonnut Viipurista eikä kellään ollut tietoa sen uudesta olinpaikasta. Kotonani oli kuitenkin Laaguksen panssaridivisioonan upseereita majoitettuna ja heidän kanssaan jouduin jakamaan kotini sen vähän ajan mitä nyt siellä ennätinkään olla. Myöhemmin se kyllä luovutettiin minulle. Pitkään emme kumminkaan ennättäneet siviililiikennettä harjoittaa, sillä kesäkuussa kasvoi rintaman kumu Kannaksella päivä päivältä ja tuhon tuntu leijaili kaupungin yllä.

Huomio -TULTA!

Tulta Herra Marsalkka!

Päivälläkin oli jo rajuja pommituksia. Ammuslastissa olevat junat Maaskolan ratapihalla lensivät ilmaan ja lasit kilisivät jaloissa ilmanpaineen särjettyä ikkunat keskikaupungilta ja itäisistä esikaupungeista. Sitten erään öisen ilmahyökkäyksen aikana, jolloin vihollislaivueet toinen toisensa jälkeen kylvivät kuolemaa tuntikaupalla, oli selvää, että Viipurin kohtalo oli sinetöity.

Pommituksen hetkeksi tauottua irrotimme köydet ja ajoimme Suomenveden puolelle. Siviililiikenne Viipurissa oli päättynyt ja ihmiset kaikin mahdollisin kulkuneuvoin kiirehtivät aamulla pois liekehtivästä Viipurista. Isäni ja sisareni olivat Keihäsniemessä kotitalossamme Viipurinlahden rannalla. Huoli heidän mottiin jäämisestään painoi mieltäni, sillä venäläisten 21. armeija rynnisti kymmenien divisioonien ja panssariprikaatien voimalla kohti Viipuria ja ainakin kolme venäläisdivisioonaa oli rannikkotietä matkalla Viipuria kohti. Niinpä suuntasinkin laivan keulan kohti Keihäsniemeä ja kävin noutamassa heidät, sekä samalla ilmoitin muillekin vielä siellä oleville: viimeinen laiva on laiturissa. Lähtekää, odotan jonkun tunnin. Kun sitten saavuimme takaisin Viipuriin, en enää yhtään ihmetellyt saadessani sotilaspiiristä määräyksen nopeasta Uuraan ja Ravansaaren sekä jos suinkin mahdollista Johanneksen evakuoimisesta. Viipurin satamassa lastattiin kuumeisella kiireellä tukkukauppojen varastoja proomuihin. Jotkin Valion voitrittelit olivat hajonneet proomuissa ja käsin mätimme tuota kallisarvoista elintarviketta johonkin astioihin, sekä kiireesti kohti Uurasta.

Maailman lopun tunnelma oli myöskin Uuraassa. Eräs soima (katollinen proomu) oli tuotu myös Uuraassa laituriin ja kauppojen varastoja yritettiin ajaa siihen. Jo pari viikkoa aikaisemmin oli Uuraassa annettu evakuoimismääräys, mutta jostain syystä se oli kumminkin peruutettu. Nyt tuli oikein lentävä lähtö. Ensimmäisenä päivänä viemme jo ihmisiä Karppilaan, mutta kun tilanne ei kumminkaan tuntunut vielä hirveän vaaralliselta, jäimme ensimmäiseksi yöksi Esisaareen. Se olikin sitten viimeinen rauhallinen yö pitkiin aikoihin, sillä kaikki oli sen jälkeen kuin painajaisunta. Päivät ja valoisat kesäkuun yöt olivat yhtä menoa. Kuljetimme uuraalaisia ja vaimoni synnyinseudun ravansaarelaisia jatkuvasti Karppilaan. Laitureilla oli suuret tavarakasat, joita evakot yrittivät raahata mukanaan. Monet itkut tyrskähtivät lähtijöiltä ja rintamalta tulleen miehen oli käännyttävä ympäri ja pyyhittävä kyynel silmäkulmasta. Anoppini, joka saarelaisten sitkeydellä oli pysytellyt Uuraassa, toi moninkertaiseen ”Karjalaan” käärittynä kahvipullon vävypojalleen. Mistä lie saanut niin harvinaista herkkua sota-aikana.

Uuras oli tyhjentynyt

Vain poliisi ja palokunta olivat osittain enää Uuraassa ja otimme palokunnan kaluston laivaan. Kävelin aution Uuraan katuja yksin. Tuntui luonnottomalta, että tuo ennen elämää kuhiseva paikka, laivoja ja merimiehiä ympäri maailmaa, oli kuollut. Olin kuin kuun pinnalla.

Ei missään elävää olentoa. Kauppojen ovet olivat auki ja kurkistin muutamaan sisään. Huomasi, että siellä viimeiset kävijät olivat toimineet ”itsepalvelu” –periaatteella. Sotarosmot, nuo hyeenat, olivat hetken ennättäneet olla asialla. Pääkadun varrella oli myös Harmaisen kauppa ovet avoinna. Vilkaisin sisään ja huomasin tiskillä joitain tavararöykkiöitä. Painoin oven kiinni ja käännyin satamaan. Satamassa oli hotelli Hansa. Menin sinne ja totesin sen olevan täysin moitteettomassa kunnossa. Upeat nahkakalustot odottivat istujaa. Keittiö oli myös kattiloineen ja muine kalustoineen kunnossa. Vain emäntä puuttui. Katsoin ruokavarastoja. Herneitä, lihaa, virvoitusjuomia, ym. oli varastossa. Teki mieli laittaa tuli hellaan ja panna hernekeitto kiehumaan, mutta siihen ei ollut enää aikaa. Kehotin laivamme poikia viemän elintarvikkeita laivaan, sillä yhtään suomalaista ei tulisi niitä Hansaan syömään. Pieni kirjevaaka oli hotellin vastaanottoaulassa. Otin sen muistoksi Uuraasta ja kävelin laivalle. Köydet irti. Laiva kääntyi Uuraan salmeen sekä salmesta kohti Johannesta. Emme päässeet kumminkaan Niemelää pitemmälle. Niemelään oli saapunut Vaahtolan ja Kirkkoniemen seuduilta viimeiset siviilit soutu- ja moot-

Radioreportteri Olavi Linnus haastattelee alikersantti Mikkolaa sotatilanteesta.

toriveneillä. Ei ollut Niemelässä enää ennen niin hyviä ystäviä. Otimme laivaan kaikki lähtijät, kahta naishenkilöä lukuun ottamatta, jotka kieltäytyivät lähtemästä.

Sanoivat tulevansa veneellä tai vaikka uimalla, jos on pakko lähteä. En ole kuullut naisista mitään sen jälkeen. Vietyämme laivassa olleet Karppilaan läksimme jälleen kohti Viipuria. Mieleni olisi tehnyt poiketa Keihäsniemessä jättämässä hyvästit kotitalolle, mutta en uskaltanut, sillä jos venäläiset olisivat jo ehtineet Horttanan tai Ronkaan paikkeille, olisimme laivoinemme olleet herkullinen saalis tykistölle.

Saimaan kanava oli ainoa pakotie

Saavuimme Viipuriin. Siellä odotti määräys, että jos aioimme Saimaan kanavan kautta pelastautua, niin meidän oli lähdettävä viimeistään kahden tunnin sisällä. Saimaan kanava oli ainoa pakotie, sillä Suomenlahdelle ei ollut asiaa, sillä siellä olisimme heti tuhoutuneet niin kuin eräät aikaisemmin Viipurista lähteneet laivat. Kahden tunnin kuluttua lentäisi rautatiesilta ilmaan ja sen jälkeen olisi meritie kanavalle myös tukossa. Linnansillalla olivat kääntösillan miehet vielä paikoillaan, että pääsimme läpi Linnansillan pohjoissataman puolelle. Seisoimme kauppatorin rannassa ainoana laivana Viipurissa. Saimaan hinaajat olivat käyneet hakemassa proomutkin. joihin Uuraaseen lähtiessä vielä lastattiin tavaroita. Minulla oli laivassa polkupyörä. Hyppäsin nyt sen satulaan tarkoituksella käydä Ristimäen hautausmaalla vielä kerran omaisteni haudalla. Aikomukseksi se vain jäi, sillä suomalaiset kaivautuivat itäisiin hautausmaihin, joiden juoksuhaudoissa arkkujen päät olivat enemmän tai vähemmän näkyvissä.

Viipuri oli palanut jo monta päivää lentopommitusten tuloksena, mutta nyt ylti jo tykistökin asialle. Kaikkialla paukkui ja räiski, mutta olin niin väsynyt, etten jaksanut enää edes pelätä. Kaikki tuntui niin yhdentekevältä. Ei kunnolla tiennyt oliko yö vai päivä. Aika oli kadottanut merkityksensä. Verestävin silmin ajoin laivalle.

Perä irti. Vilkaisu Viipurin linnan torniin, jossa kol-mikielekkeinen siniristilippu vielä hulmusi. Keula irti. Hiljaa taakse. Eteen. Viimeinen laiva Viipurista oli lähtenyt.

Viimeinen laiva Uuraasta.

Anna Liisa Kuusisto:

Minun emoni

Tuli lähtö karjalaisten, kodistansa kulkemahan,
saaristansa soutamahan;
lähtö ouvoille oville, veräjille vieraille.
Nurmi nyyhki, maa murehti.
Ei itkenyt minun emoni.

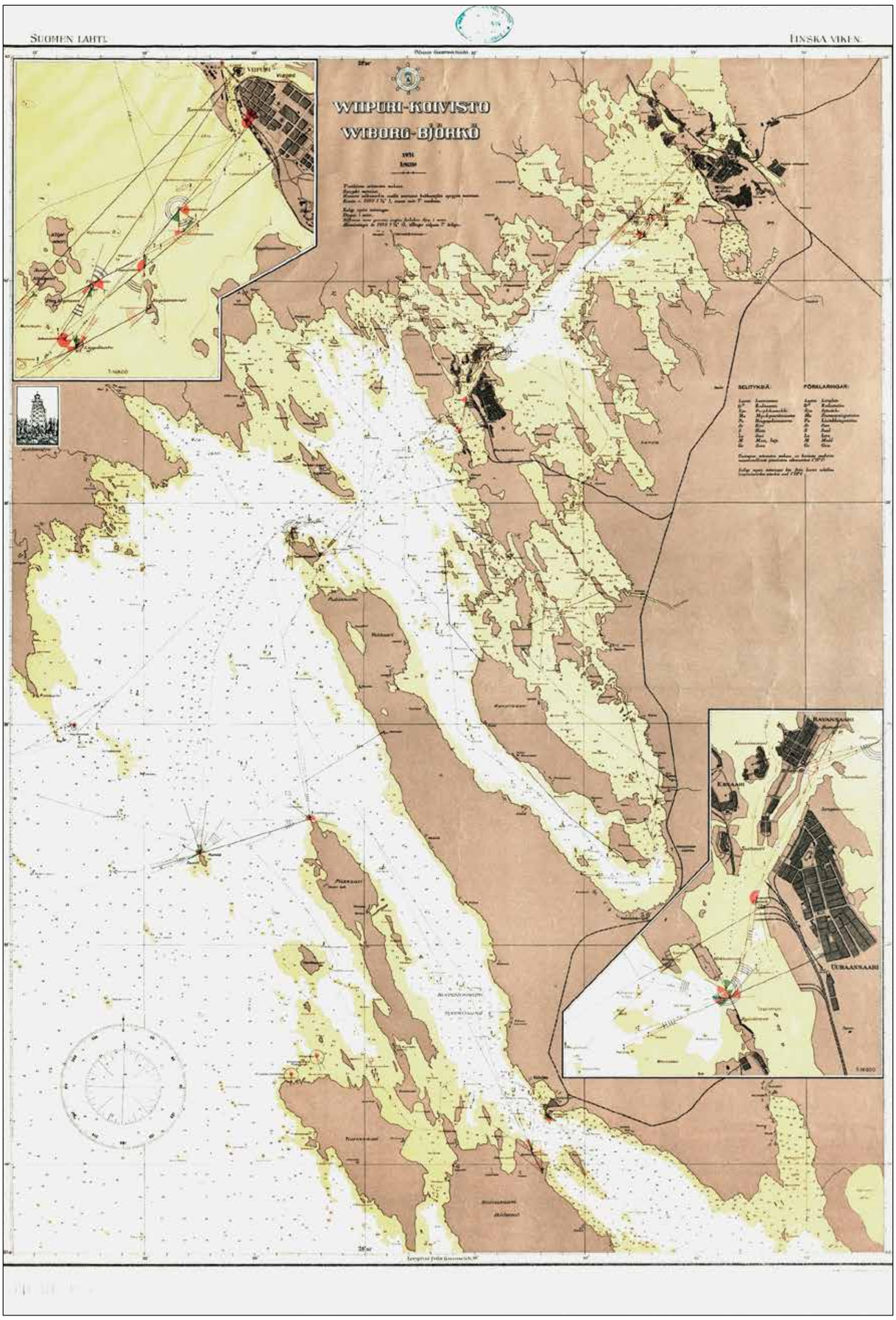
Olis ollut itkemistä, nyyttihinsä nyyhkimistä,
kun ol’koista kuljettava, omat ovet suljettava,
jätettävä rannat rakkaat.
Saaret suri, veet valitti.
Ei itkenyt minun emoni.

Laine läikkyi auringossa, kielo kukki,
tuomi tuoksui, käki kukkui koivikossa,
sirkka heinässä siritti.
Muistot jäivät, muu katosi.
Ei itkenyt minun emoni.

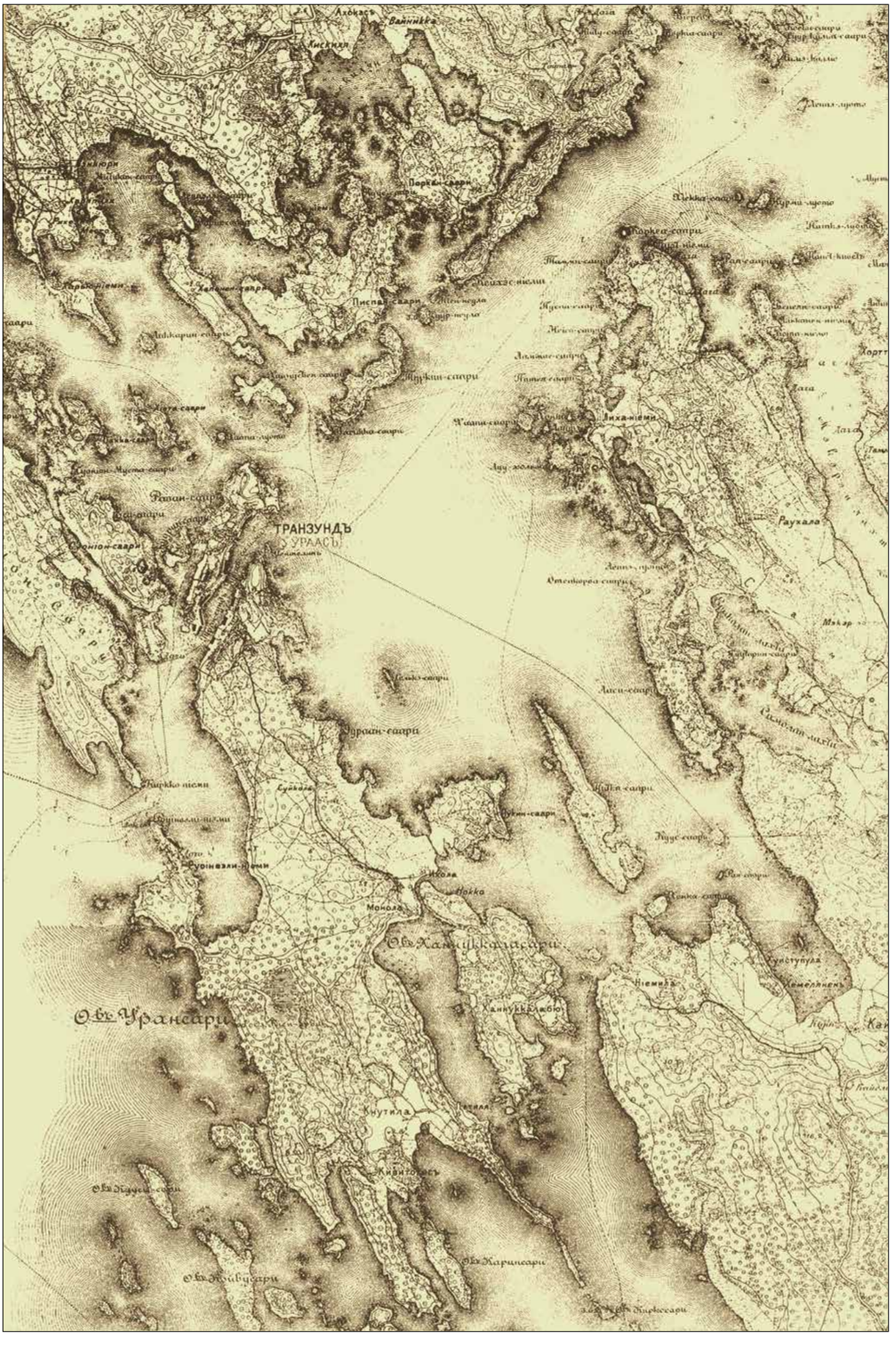
Wiipuri - Koivisto

kartta vuodelta 1931

Kartan detaljeissa osoitetaan Viipurin satamien liikenneväylät



Tsaarivallan aikainen
venäläinen kartta Uuraan saaristosta



Uraalaiset 50 vuotta

Toisen maailmansodan päätyttyä jouduttiin pakkoluovuttamaan Neuvostoliitolle 10 % silloisesta suomen pinta-alasta. Tässä operaatiossa menetettiin lähes koko suomenpuoleisen Karjala ja suuri osa Sallan alueesta sekä Petsamo ja sen mukana ainoan jäämeren satama. Lisäksi Suomi menetti kaikki suomenlahden ulkosaaret. Kun näiltä alueilla asuneet ihmiset sitten sijoitettiin eripuolille tynkäsuomea, vieraisiin ja outoihin oloihin, syntyi luonnollinen tarve vaalia omia tapoja ja perinteitä sekä halu säilyttää oma identiteetti. Karjalaiset ryhtyivät ripeästi perustamaan omia pitäjäseuroja näin tekivät myös Uuraan saaristosta lähteneet. Kun viimeisestä evakkoon lähdöstä oli kulunut runsaat 20 vuotta, pidettiin 07.02.1965 oman yhdistyksen perustamiskokous Helsingissä ravintola Kestikartanossa. Kokoukseen osallistuneiden kertoman mukaan kokouksen yhteishenki ja tunnelma olivat korkealla. Perustamiskokouksen kokouskutsua oli noudattanut yli 150 asiasta kiinnostunutta. Nyt 50 vuotta myöhemmin toiminnassa on edelleen mukana 100 jäsentä Uuraassa syntyneitä tai heidän jälkeläisiään. Suurimmillaan - 'yhdistyksen nuoruusvuosina' - jäsenmäärä oli useita satoja. Uurashenkisiä entisiä saariston asukkaita, jotka osallistuivat yhdistyksemme järjestämiin tapahtumiin olematta yhdistyksen jäseniä, on mukana ollut tuhannen ylittävä määrä.

Alkuvuosina kokoonnuttiin aina kuukauden ensimmäisenä tiistaina "ehtailtoihin" Braggen huoneistoon, Helsingin Kasarminkadulla. Kun Karjalatalo valmistui Helsingin Käpylään 1974, niin yhdistyksemme 10-vuotisjuhla voitiin viettää uudessa "kodissamme". Uuden talon upea juhlasali ja muut kokous ja kabinettitilat - sekä emäntien mielestä tärkein huone eli talkookeittiö - mahdollistivat yhdistystoiminnalle erinomaiset puitteet. Ehtaillat jatkuivat nyt Karjalatalon Viipurisalissa aina kuukauden ensimmäisenä tiistaina. Näihin tapaamisiin pyrittiin saamaan aina esitelmöitsijä puhumaan jostakin kiinnostavasta tai jäsenistön mielissä liikkuvista aiheesta.

Seitsemänkymmenluvulla yhdistys julisti saariston ihmisille runokilpailun. Tämä kilpailu otettiin innostuneesti vastaan. Pegasos päästettiin irti ja kilpailurunoja saapui "runoraadin " pöydälle vino pino. Kilpailuun lähetetyt runot eivät ehkä yltäneet maailmankirjallisuuden kärkisijoille, mutta kilpailun tuomaristo sai luettavakseen monia vaikuttavia ja mieleenpainuvia sanoituksia.

Karjalaisten halu nähdä menetettyjä kotiseutujaan oli kova. Tätä halua ja kaipuuta lievensivät hieman 60-70

luvuilla niin suositut Leningradiin suuntautuneet ryhmämatkat. Näillä matkoilla saariston asukkaillakin oli mahdollisuus päästä käymään rakkaaseen Viipuriin, mutta silloin ei vielä perille saakka Uuraaseen. Se mahdollisuus toteutui ”näköetäisyydeltä” 70-luvulla, kun Neuvostoliittolainen varustamo avasi matkustajalaivareitin Saimaan kanavan kautta Kotkan ja Lappeenrannan välille. Silloin Uuraan salmen rantoja voitiin ensi kerran vuoden 1944 jälkeen katsella Saimaa laivan kannelta, mutta ei valokuvata, paitsi salaa ja silloinkin ”Siperiaan joutumista” peläten. Ukaasit olivat paikalliselta taholta tiukkoja.

Merellisen kotiseutumatkailun pioneeri Keijo Partanen järjesti 80-luvun alussa päiväristeilyjä vesibussikalustolla Kotkasta Viipuriin. Kun avoimuus Neuvostoliitossa hieman lisääntyi ja ’glasnostin aika’ raotti rajoja ryhtyi yhdistyksemme valmistelemaan laivamatkaa Uuraaseen. Keijo Partanen oli ostanut Kristina Brahe nimisen matkustaja-aluksen ja teki sillä kotiseutumatkoja suomenlahden ulkosaariin.

Yhteydenotto Partasen varustamoon edesauttoi merkittävästi siihen että saatoimme kohta ilmoittaa yhdistyksen jäsenille päivämäärän jolloin pääsisimme ensimmäistä kertaa sodan jälkeen laivalla Uuraan laituriin. M/S Kristiina Brahe irrotti köydet Kotkan kantasatamassa 23.5.1988 ja saarelaisten toivioretki Uuraaseen saattoi alkaa. Laiva kiinnittyi Uuraan satamaan seuraavana aamuna klo 8.00. Oli todella liikuttavaa nähdä se innostus ja ilo joka säteili matkalaisten kasvoista kun he säntäsivät kuin vasikat kesälaitumelle, kiirehtien kukin etsimään omia entisiä asuinsijojaan.

Lähtijöitä tälle matkalle olisi ollut kaksinkertainen määrä laivan kapasiteettiin nähden. Ei auttanut kuin ryhtyä valmistelemaan uutta risteilyä, että kaikki halukkaat pääsisivät käymään kotikonnuillaan. Näitä risteilyjä järjestettiin sittemmin vuosittain yhteistyössä Ravansaari seuran kanssa yleensä yksi risteily kesässä tai parhaimpina kesinä kaksi. Viisumivapaat risteilyt Uuraaseen loppuivat, kun ”komentoa” Venäjällä taas kiristyi. Tämän jälkeen matkoja on tehty linja-autolla tai ne ovat olleet omatoimimatkoja.

Yhdistyksemme yhdeksi tavoitteeksi oli jo perustamiskokouksessa asetettu Uuraan saaristoon ja Viipurin ulkosatamaan Uuraaseen, liittyvän asia- ja muisti tiedon tallentaminen jälkipolvien käyttöön. Vuoden 1968 vuosikokouksessa oli tehty päätös julkaista muistelmateos. Muisti- ja asiatiedon kerääminen ja tallentaminen kuitenkin osoittautui sen aikaisilla tallentamis- ja viestintävälineillä haastavaksi ja aikaa vieväksi tehtäväksi; Juho (Jussi) Pusan johtama kirjatoimikunta sai kirjan aineiston painokuntoon vasta 1980. Kirja ilmestyi seuraavana vuonna nimellä: Uuras muistojen saari. Kirjan ensipainos 800 kpl myytiin loppuun lyhyessä ajassa, kuten kirjan toinenkin painos. Seuraava kirja jonka yhdistys julkaisi oli ikään kuin jatko-osa edelliseen kirjaan oli nimeltään: Uuras muistojen saari kuvina. Tästäkin teoksesta on jäljellä vain arkistokappaleet.

Uuraan saaren ja sataman menneen elämän kirjallisen tallentamisen lisäksi vuosituhannen vaihteessa valmistui Uuraalaiset ry:n tilaamana ja Uuraan saariston säätiön tukemana, tuottaja-ohjaaja Seppo Huunosen tekemä videoelokuva ”Uuras - Viipurin portti maailman merille”. Elokuvassa on runsaasti aitoja filmidokumentteja Viipurista ja Uuraasta. Elokuva on edelleen saatavana DVD-videona yhdistykseltämme.

Seppo Huunosen ideoimana ja suunnittelemana syntyi Helsinkiin, Hietalahdenkatu 14, Uuraan sataman ja saariston kuva-, esineistö- ja ruokaperintöä vaaliva perinne- ja seurusteluravintola Konstan Möljä - Merikarjalainen hyvän ruuan ystävien laituripaikka. Ravintolan avajaisia vietettiin 12.09.1981 Karjalan Liiton edustajien ja Uuraan saariston eri yhdistysten jäsenien innostuneella joukolla. Konstan Möljä on yli 30-vuotisen toimintansa aikana tullut myös kansainvälisesti arvostetuksi ja suosituksi ruokailupaikaksi, eksoottiseksi ”suomi-ikkunaksi”, jossa asiakas voi kokea ”Merikarjalaisen meiningin”.

Erään Uuras-risteilyn aikana Leo Gylling oli löytänyt Monolan tuhotulta hautausmaalta aikanaan siellä seisoneen sankariristin betonijalustan. Tästä löydöstä käynnistyi toimenpidejakso jonka ansiosta Uuraalaiset ry oli aivan ensimmäisten joukossa pystyttämässä muistomerkkiä luovutetun alueen entisille hautausmaille. Muistomerkki paljastettiin Monolan hautausmaalla vuonna 1991. Tämä ensimmäinen muistomerkki ei ehkä miellyttänyt joitakin tahoja - kymmenen vuotta myöhemmin muistolaatta oli kadonnut, vai olisiko ruostumattomasta teräksestä tehdystä laatasta tullut tarve johonkin ’parempaan käyttöön’. Tämä tihutyö ei uuraalaisia lannistanut, vaan kerättiin taas varat uuden muistomerkin saamiseksi tuhotun tilalle. Uusi muistomerkki paljastettiin vuonna 2005. Nyt Monolassa on sellainen muistopaasi jota ei ilman järeitä koneita saa liikkeelle.

Vuosien mittaan Uuraan saariston karjalaiset ovat ahkerasti jakaneet muistelemisiaan Ravansaari-seuran ja Uuraalaiset ry:n yhteisessä tiedotuslehdessä Lyht’-paalussa ja Johannes -seuran Johannekselainen-lehdessä sekä Karjala-lehden sivuilla.

Uuraalaiset ry:n puheenjohtajina ovat aikojen saatossa toimineet Veikko Ketola, Pentti Mäkelä, Edvald Nordsten, Oiva Jantunen, Juho Pusa, Yrjö Lohko, Eeva Jokiranta, Väinö Riihelä, Ylervi Airikka, Aki Kaalikoski, Raimo Hanski ja tällä hetkellä taas Yrjö Lohko.

Jäsenkuntamme ikääntyessä ja luonnollisen poistuman harventaessa rivejämme olemme tiivistäneet yhteistyötämme Ravansaari-seuran kanssa. Jokavuotisen joululuhlan järjestämisvastuu on vuorovuosina kummallakin seuralla. Yhteisestä kesäisestä Kissasaaren retkestä on tullut traditio, jonka soisi jatkuvan pitkään. Hapanlohkojuhlat kuuluvat vuosittaiseen alkusyksyn tapahtumakalenteriimme nykyisen puheenjohtajan toimiessa kauhanvarressa.

Yhdistyksemme täyttäessä 50 vuotta halusimme julkaista käsissäsi olevan juhlakirjan. Tämä kirja olkoon kunnianosoitus menneiden sukupolvien työlle ja merikarjalaisuuden muistomerkki. Voimme todeta, että yhdistyksen perustavoitteet ovat kohtalaisen hyvin toteutuneet ja, että yhdistyksemme on toiminut tarmokkaasti Uuran saariston evakkoon joutuneiden asukkaiden yhdyssiteenä, sekä eräänlaisena koti-ikävän torjujana.

Uuraalaiset ry kiittää kaikkia yhdistyksemme jäseniä, Uuraan saariston säätiötä, Uuraan Vilpasta, Ravansaari -seuraa ja kaikkia yhteistyökumppaneitaan vuosien yhteiselosta ja yhteisestä arvokkaasta kotiseutu- ja kulttuurityöstä.

Helsingissä 07.02.2015, kun oli kulunut päivälleen 50 vuotta siitä, kun yhdistys perustettiin.

Uuraalaiset ry

LÄHDELUETTELOT

YLEISESTI:
A. Ahlström Oy:n Uuraan lastauspaikan vuosikertomukset 1918–1941
August Anton kokoelma
”Faktillisesti tämä tarkoittaa antautumista.” Jatkosodan hallitusten iltakoulujen pöytäkirjat. Helsinki 2009.
Johanneksen työvoimalautakunnan asiakirjat jatkosodan vuosilta
Rannan Sanomat
Sanomalehti Johannekselainen
Työ -lehti
Bergholm, Tapio: Kovaa peliä kuljetusalalla. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924, Joensuu 1988.
Hatjalahdelta Viipurinlahdelle. Helsinki 1940.
Jatkosodan historia 5–6. Helsinki 1992, 1994.
Kanervo, Pirkko: Johanneksen Huunonsaari. Sodan ja rauhan päivinä. Kaarina 2000.
Kanervo, Pirkko: Jäi vain nimi sankarin. Johannekselaiset toisessa maailmansodassa. Kaarina 2014.
Linkomies, Edwin: Vaikea aika. Suomen pääministerinä sotavuosina 1943–1944. Helsinki 1970.
Lyytinen, A. E., Reponen T., Pohjanvirta Y. E., Hukari E. A.: Koivisto ja Viipurinlahti, Porvoo 1958.
Paasikivi, J. K.: Toimintani Moskovassa ja Suomessa 1939–41. Helsinki 1991.
Riimala, Erkki: Meren, kanavan ja laivojen Viipuri. Helsinki 1991
Soikkanen, Hannu: Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia. Helsinki 1970.
Uuras muistojen saari Joensuu 1982
Uuras muistojen saari – kuvina. Joensuu 1985.
Internet / Virtuaali Viipuri / Juha Lankinen
Internet / Wikipedia

KALASTUS:
A. F. Aalbergin kokoelmat Kotkan kaupunginkirjastossa: Suomen Kalastuslehti 1932–1936, 1940–1943, 1944–1948, Kalamiehen Viesti -lehtiä sekä muuta Viipurin Läänin Merikalastajain Liiton / Etelä-Suomen Merikalastajain Liiton kirjallista materiaalia, leikkeitä alueellisista ja valtakunnallisista sanomalehdistä ym.
Halme E., Aalberg A. F.: Parhaita kalanpyydyksiä. Porvoo 1959.
Melander K. R.: Sillin eli suurhailin kalastuksesta maassamme 1500-luvulta alkaen ynnä entisaikain kalataloudestamme. Historiallisia tutkimuksia XII. Helsinki 1931.
Päiviö R.: Uuras luotsikylästä suursatamaksi. Jyväskylä 1992.
Päiviö R.: Mikä tappoi seprakaupan Turku 2009.
Sirelius U. T.: Suomalaisten kalastus I-III (näköispainos). SKS:n toimituksia 2009.
Lisäksi lähteenä on käytetty kirjoittajan seuraavilta Uuraansaaren ammattikalastukseen osallistuneilta henkilöiltä saamaa suullista perimätietoa: Esko Lanki, Anna Linkinen, Johannes Linkinen, Maire Illman os. Linkinen, Martti Myyrä, Uuno Vihmanen sekä sivullisena asiaa havainnoinut Olli Ahola. Kirjoittaja kiittää edellä mainittuja.

Kuvalainat / sivunumerot

Museoviraston kuva-arkisto	s: 8, 11, 12, 13, 34, 44, 110, 111, 134, 135, 136, 157
Kansallisarkisto	s: 7, 180-181
Etelä-Karjalan museo	s: 4, 20, 21, 40, 45, 53, 64, 77, 111, 148,
SA-kuva arkisto	s: 156, 159, 160, 167, 169, 170, 176, 178
Juha Lankisen arkisto	s: 9, 14, 83, 140, 168, 177, 182-183
Markku Tiirakarin arkisto	s: 22, 40, 42, 96, 121, 127, 138, 139,
Tuula Julkusen arkisto	s: 19, 26, 27, 30, 31, 42, 49, 113
Yksityiskokoelmat	s: 11, 15, 33, 35, 37, 43, 47, 52, 53, 54, 56, 60, 67, 72, 77, 84, 86, 87, 91, 103, 107, 108, 109, 112, 114, 115, 130, 131, 132, s: 138, 141, 143, 145, 146, 148, 149, 158, 173, 175
Uuraalaiset ry:n arkisto	s: 1, 6, 10, 16, 17, 26, 31, 34, 40, 41, 45, 46, 50, 51, 66, 69, 78, 79, 80, 81, 90, 98, 101, 106, 113, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 128, 138, 141, 142, 143, 146