


ANTTI RÄMÄNEN

# RIKOTTU RAJAMAA



ATENA

© Antti Rämänen ja Atena / Kustannusosakeyhtiö Otava 2023

Kartat: Spatio Oy

Atena  
Jyväskylä  
atena.fi

ISBN 978-951-1-46414-3

**OTAVA**  
**KIRJAPAINO**  
Keuruu 2023



# SISÄLLYS

Alkusanat 7

Prologi 13

## 1. luku: Karjalankannas ennen maailmansotaa

*Rautatie 19 • Pienten maatilkkujen Kannas 22*  
*Idänkaupan edelläkävijät 24 • Lahjoitusmaat huviloiden edeltäjinä 28*  
*Huvilat kohoavat Kannakselle 29 • Varjoja kesäparatiisissa 32*  
*Kansallinen herääminen 36 • Suurlakko 1905 ja Kannaksen rooli Venäjän*  
*sisäisessä myllerryksessä 42 • Suurlakon jälkeen 48*  
*Vallankumouksellisia, terroristeja ja ääriajatteliijoita 51*  
*Väkivallan kausi Karjalassa 55 • Rajapitäjät uhan alla 59*  
*Rappioitunut rajamaa 70 • Sodan uhka kiristää kontrollia 74*  
*Maailmansodan vaikutukset 78*

## 2. luku: Vallankumouksesta vallankumoukseen 1917–1918

*Keisari kaatuu 87 • Vapaus tuo vain lisää kurjuutta 93*  
*Punaista kajoa vähenevän valon aikaan 98 • Punakaartit 104*  
*Marraskuun yleislakko ja Kaljusen retkikunta 110*  
*Suojeluskunnat 121 • Karjalaiset jääkärit 129 • Maanalainen vastarinta 135*  
*Matkalla sotaan: joulukuu–tammikuu 1917–1918 140*  
*Nälkä 144 • Voimat kokoon 149*

## 3. luku: Sota

*Ennakkonäytökset Karjalassa 153*  
*Suuri asejuna ja Kämärän kahakka 163 • Punainen Kannas 171*  
*Kotietsintöjä 180 • Punakaartit rintamalla 182*  
*Taistelut 187 • Karjalan valkoiset järjestäytyvät 191 • Rautu 196*  
*Punaisen kauhun aika 200 • Vastavallankumoukselliset 208*  
*Yhteenvetoa punaisten tekemistä surmista Kannaksella 215*  
*Verijäljet meren jäällä 219 • Lavansaari ja Karjalan valkoinen*  
*rannikkoarmeija 222 • Rintama murtuu 227*  
*Viimeinen sammuttaa valot 234*

#### **4. luku: Valkoinen Kannas**

*Kaikki pois piiloista 245 • Puhdistus 251*  
*Hötönmäki 260 • Ruostesuo 268 • Junat kulkevat 272*  
*”Ryssät ammuttiin kaikki” 276 • Uudet ohjeet 288*  
*Maalaisliittoon 293 • Kuuterselkä 297 • Herra komendantti 301*  
*Kivennavan, Koiviston ja Kuolemajärven teloitukset 207 • Viety pois 314*  
*Kiire teloittaa 321 • Tilien tasaus Halilan kaartin kanssa 326*  
*Vapaa takausta vastaan 332 • Kannaksen henkilötappiot 1918 338*  
*Uusi aika 341 • Huvila-asukkaat palaavat 353*

#### **5. luku: Rajaseutu rauhan vuosikymmeninä 366**

**Epilogi 369**

**Lähteet 371**

**Viitteet 389**

## Alkusanat

Mitä ajatuksia sana *Karjala* herättää sinussa? Ajatteletko nyky-Suomen maakuntia Etelä- ja Pohjois-Karjalaa? Vai menetettyä onnelaa, jonka lämpimiä kesiä vanhempasi tai isovanhempasi mielellään muistelivat? Entä mitä sinulle tulee mieleen sanasta *karjalainen*? Runonlaulajat, ruokakulttuuri tai murre? Ehkä vilkas ja sosiaalinen luonne? Onko Karjalasi ortodoksinen vai luterilainen?

Mitä itse asiassa tiedämme Karjalan historiasta? Tietenkin sydäntä särkevät tarinat evakkomatkoista toisen maailmansodan melskeissä. Ne ovat tuttuja niillekin, joiden sukujuuret eivät ulotu Karjalaan. Sotahistoriaa lukenut on ainakin kuullut mainittavan Summasta ja Muolaasta tai Kuuterselästä ja Äyräpäästä. Mutta millaista elämä oli näissä paikoissa vuosikymmeninä ennen toista maailmansotaa ja evakkotaivalta? Tiedämmekö me juuremme kadottaneet siitä oikeastaan mitään?

Tämä kirja sai alkunsa reilut viisi vuotta sitten. Kansallisarkiston sisällissodan muistovuoden alla aloittama valtiorikosoikeuksien pöytäkirjojen digitointi ja vuosikymmenien uutterana työnä valmistunut Karjala-tietokanta, luovutetun Karjalan digitaaliseen muotoon tallennetut väestökisterit, antoivat kenelle tahansa mahdollisuuden tutustua omaan sukuhistoriaansa. En uskonut löytäväni paljoakaan, sillä oletin suuren osan Karjalankannasta koskevista asiakirjoista tuhoutuneen tai jääneen vallattuun Viipuriin. Kansallisarkistosta löytyi kuitenkin hämmästyttävän hyvin säästynyt kokonaisuus Uudenkirkon ja Kanneljärven suojeluskuntien papereita: vankiluetteloita, tutkintapöytäkirjoja, lausuntoja ja kirjeenvaihtoa. Myös Etsivä keskuspoliisi oli omiin tarpeisiinsa taltioinut asiakirjoja, jotka olisi pienemmissä virastoissa ja suojeluskunnissa hyvin voitu hävittää tarkoituksellisesti.

Sisällissotaa on karjalaisesta näkökulmasta tutkittu edelleen melko vähän. Paikalliset käänneet ovat pieninä paloina eri aikakausien

tutkimuksissa. Aukkoja on jäänyt varsinkin valkoisen osapuolen taustoja selittäviin lähteisiin. Vapausotakirjallisuus kertoi 1920–30-luvuilla lähinnä sodan ratkaisseista taisteluista, joissa punaisten pakeneminen Venäjälle katkaistiin Raivolassa ja Terijoella, sekä sotaa edeltäneistä väkivaltaisuuksista. Niilo Hersalon *Suojeluskuntain historian* ensimmäinen osa (1955) pohjusti tasapuolisesti myös luovutetun alueen suojeluskuntaliikkeen alkutaivalta. Hannu Soikkasen tutkimus *Luovutetun Karjalan työväenliikkeen historia* (1970) valotti merkittävästi sotaan johtaneita ja sitä seuranneita tapahtumia työväenliikkeen näkökulmasta. Jussi T. Lappalaisen kaksiosainen *Punakaartin sota* (1981) toi hyvin ilmi myös Karjalan rintaman taistelut punaisten vinkkelistä.

Kun Karjalasta olisi Neuvostoliiton romahdettua voinut puhua vapaammin, se unohdettiin vuosikausiksi. Seuraavan kerran alueen tapahtumat nousivat esiin vasta 2000-luvulla, kun Heikki Ylikangas kirjoitti huomiota herättäneen *Tie Tampereelle* -teoksensa jatkoksi kirjan *Rata Rautuun – ratkaisutaistelu Karjalankannaksella 1918* (2013). Teemu Keskisarja perkasi samana vuonna ilmestyneessä kirjassaan *Viihuri 1918* maan toiseksi suurimman kaupungin kapinavuoden.

Näiden teosten lisäksi vuonna 2004 loppuun saatettu, Lars Westlundin vetämä *Suomen sotasurmat 1914–22* -tutkimusprojekti ja sitä seurannut Marko Tikan väitöskirja *Kenttöoikeudet – välittömät rankaisutoimet Suomen sisällissodassa 1918* huomioivat kansakunnan kipeät vuodet myös luovutetun alueen osalta. Itse asiassa Tikka otti Uudenkirkon yhdeksi kahdestatoista käsittelemästään paikkakunnasta juuri sen hyvin säästyneiden arkistojen takia. Max Engman tutki puolestaan Kannaksen rajaliikennettä sisällissodan jälkeisinä aikoina vuoden 2007 komeassa teoksessaan *Raja – Karjalan kannas 1918–1920*.

Onhan tuossakin tutkimusta jo yllin kyllin, voisi ajatella. Silti minulle jäi näihin teoksiin tutustumisen jälkeen edelleen sellainen olo, ettei Karjalankannaksen, varsinkaan sen omaleimaisen raja-seudun, kohtalaisen suuriin uhrilukuihin johtaneista tapahtumista

ole vieläkään selvitetty kaikkea. Miten maaseutukunnissa, joista suurimmissa silloinen väkiluku vastaisi nykypäivän Akaata, Uutta-kaupunkia tai Heinolaa, saattoi tulla jokaisessa sadasta kahteensataan kuolonuhria vielä sodan päättymisen jälkeen? Mikä teki paikallisesta vihasta niin syvän, että se ajoi tällaisiin puhdistustoimiin? Karjalankannaksen rajaseutuun ei nimittäin päde monikaan perinteisessä sisällissotatutkimuksessa esiin nostettu taustatekijä. Siellä ei ollut suuria tehdasyhteisöjä, ei luokkajakoa syventäviä kartanotiloja eikä kiistoja maanomistuksesta. Siellä ei nähty kesällä 1917 väkivaltaisuuksiin johtaneita maatalouslakkoja. Siellä ei myöskään koettu tarvetta suojeluskuntien tai punakaartien perustamiselle, kun vastakkainasettelu oli monin paikoin päässyt jo pahan kahtiajaon asteelle muualla Suomessa.

Tämä kirja keskittyy ennen kaikkea Karjalankannaksen Suomenlahden rannikon puoleiselle alueelle, jonka muodostivat Uudenkirkon ja Kivennavan kunnat sekä niistä itsenäistyneet Kanneljärvi ja Terijoki. Läheisesti tapahtumiin liittyvät myös Keski-Kannaksella sijainnut Muolaan kunta, johon tuolloin kuului myös Äyräpää, sekä Viipurinlahden rantapitäjät Kuolemajärvi, Koivisto ja Johannes. Näiden paikkakuntien muodostamalla alueella sijaitti rajaseudulle autonomian lopulla levittäytynyt tuhansien venäläisten huviloiden kesäasutus. Siellä kohtasivat karjalaisten Amerikan, vain muutaman kymmenen kilometrin päässä sijainneen miljoonakaupunki Pietarin, tuomat taloudelliset mahdollisuudet ja läntisestä Euroopasta vaikutteensa saaneen Viipurin sivistyneistön ihanteet. Raja-alueella olivat uhanneet koko tsaarinvallan ajan toistuneet pyrkimykset Pietarin kuvernementtiin, siis emämaa Venäjään liittämiseksi. Ennen pitkää seudusta tuli koko suomalaisen ja venäläisen kulttuuritaistelun keskus 1910-luvun niin sanotun venäläistämiskauden aikana. Vuosina 1917 ja 1918 nämä kaksi kulttuuria törmäsivät toisiinsa voimalla. Venäjän vallankumousten laineet löivät Karjalankannaksen yli, ja Suomen sisällissota päättyi siellä veriseen loppunäytökseen.

Juuri tälle samalle alueelle perustettiin toukokuussa 1918 komendanttipiiri, joka on jäänyt suomalaisessa sisällissotatutkimuksessa lähes täysin pimentoon. Raivolan kylässä Kivennavalla toimi valkoisen armeijan keskus, joka yhteistyössä paikallisten suojeluskuntien kanssa vastasi yhdestä sisällissodan päättäväisimmistä puhdistusoperaatioista.

Taustatyötä tehdessäni tutustuin kaarinalaiseen entiseen rikostutkijaan Juha O. Luukkaan, joka oli tietämättäni ollut samalla asialla useamman vuoden ajan. Olemme onnistuneet Juhan kanssa selvittämään, miten Raivolan komendanttuuri toimi ja miten valkoinen armeija vaikutti seudun tapahtumiin. Samalla avautuivat syyt ja seuraukset suuren ihmisjoukon kohtaloille Suomen sisällissodassa. Luukka sai vuonna 2022 valmiiksi oman työnsä *Koivisto 1917–1918 – Viipurin ja Pietarin puristuksessa*, josta olen saanut arvokkaan lisän laajemman alueen käsittelemiseen. Työtä paikallisten erityispiirteiden tutkimisessa riittäisi edelleen.

Kiitän suuresti Juha O. Luukkaa kiivaimmassa vaiheessa lähes päivittäin käymistämme keskusteluista ja hänen minulle toimittamistaan asiakirjanäytteistä. Seppo Aallolle haluan lausua parhaimmat kiitokseni käsikirjoituksen kommentoinnista ja hänen loputtoman kannustavasta avuliaisuudesta. Kiitän myös Marko Tikkaa ja Aleksi Mainiota heiltä saamastani avusta. Kokeneet historiantutkijat ovat suhtautuneet hämmästyttävän ennakkoluulottomasti amatöörin leikkiin näin tulenaroilla aiheilla. Kiitos Paavo Määttäselle arvokkaasta seutua ja sukuja koskevista taustatiedoista sekä kaikille, joilta olen saanut muistitietoa, valokuvia ja keskusteluapua.

Kiitos perheenjäsenilleni tuesta ja ennen kaikkea kärsivällisyydestä. Täyden keskittymisrauhan kirjoitustyöhön mahdollistivat Koulutusrahasto KOURA:lta, Karjalan kulttuurirahastolta, Suomen tietokirjailijat ry:ltä, Karjalan säätiöltä ja Uusikirkko-seuralta saamani apurahat.

Millaisen Karjalankannaksen löysin kirjaa tehdessäni? Se ei ainaakaan ollut karelianismin maalaamia laulumaita tai sivistyksen taka-



pajulaa, vaan elävä osa eteläkarjalaista maaseutua. Se oli itäinen alue Viipurin läänistä, jonka toisella laidalla sijaittivat Lappeenranta ja nykyinen Kouvola. Itsenäistymisen ja sisällissodan vuosien lisäksi olen halunnut kirjassani taustoittaa suomalaisten asukkaiden elämää rikkaan venäläisen huvilaväen keskellä. Taustalla on merkitystä kansakunnan kohtalonvuosien ymmärtämisessä.

Karjalan historia on Suomen historiaa. Kirjan tavoitteena on palauttaa muistiin pala suurempaa kertomusta, josta ansaitsee tulla muistetuksi muutakin kuin suuri evakkotarina.

Tämä kirja kertoo ajan unohtamista ihmisistä paikkakunnilla, joita ei enää ole.

Salossa, Kanneljärven evakkojen asutusseudulla

11. elokuuta 2023

Antti Rämänen



## PROLOGI

Elokuu 1910. Kanneljärven asemalla oli aihetta juhlaan, kun Kannaksen läpäisevä rautatie täytti neljäkymmentä vuotta. Laiturilla ei kuitenkaan juhlittu pelkästään teräksisiä kiskoja ja koristeellista, puista asemarakennusta. Juhlien keskipisteenä oli asemamies Elias Niemi. Hän oli lähtöisin Valkealasta ja tullut paikkakunnalle samaan aikaan Pietariin avautuneen rautatieyhteyden kanssa. Kodin kunnostustyöt olivat pitäneet 66-vuotiaan asemamiehen kiireisenä, mutta juhlallisuuksia ei silti haluttu pitää ilman häntä. Niitä lykättiin tästä syystä kolmella viikolla. Paikalla olivat kaikki Niemen lähimmät työtoverit ja ystävät. Aseman torvisoittokunnan avattua tilaisuuden ääneen pääsi poliisikonstaapeli Heikki Ikonen, joka oli kirjoittanut runon tilaisuutta varten. Eläköön-huutojen jälkeen liikemies Otto Emil Hytönen lausui vielä oman tervehdyksensä. Varsinaisen pääjuhlan järjesti Kanneljärven maamiesseura, ja se pidettiin asemakylän nuorisoseurantalolla.<sup>1</sup>

Niemi kuului aseman palveluskuntaan, mutta oli pitkän kokemuksensa ansiosta saavuttanut myös ylempien virkamiesten arvostuksen. Rautateillä vallitsi 1900-luvun alussa ääneen puhumaton, mutta selvä hierarkia. Asemapäällikkö, kirjuri ja sähköttäjä seurustelivat rautatien halkomilla maaseutupaikkakunnilla yleensä muiden porvarissäätyläisten kanssa. Asemamiehillä ja muulla palveluskunnalla oli oma tiivis yhteisönsä, joka eleli pitkälti erillään muusta maaseutuväestöstä. Niemen 19-vuotias poika Einari oli syntynyt Kanneljärvellä ja seurannut isänsä jalanjäljissä. Paikkakunnalla oltiin jo toisen polven rautatieläisiä.

Rautatie oli muuttanut niin asemamies Niemen, poliisi-konstaapeli Ikosen kuin liikemies Hytösen elämän. Niemen tavoin Hytönen oli muuttanut tuolloin vielä Uudenkirkon pitäjään kuuluneelle Kanneljärvelle juuri uusien liikenneyhteyksien perässä. Hän oli syntyjään Kuopiosta. Kauppatkustaja oli asettunut seudulle vain pari vuotta aiemmin mentyään naimisiin rajakarjalaisen kauppiaan Semjon Lukinin tyttären, leskeksi jääneen Iidan kanssa. Hytönen oli jatkanut anoppinsa Irenen omistaman majatalon pitämistä Kanneljärven aseman lähellä. Vaimo oli kuulunut kreikkalaiskatoliseen kirkkoon, mutta vaihtanut Hytösen kanssa avioiduttuaan kirjansa luterilaiseen seurakuntaan. Hytönen myi puuta, jonka kauppa oli koko ajan vilkastunut. Sen kuljetus Viipurin seudun ja Vuoksen varren sahoille oli aikoihin helpottunut merkittävästi rautatien ansiosta.

Myös poliisi Ikonen oli tullut paikkakunnalle vasta joitain vuosia aiemmin Viipurista. Hän oli syntynyt Inkerinmaan puolella autonomisen Suomen rajaa ja palvellut keisarillisen Venäjän armeijassa aliupseerina. Rautatie oli vaikuttanut välillisesti myös häneen, sillä räjähdysmäisesti kasvanut tavara- ja henkilöliikenne olivat teettäneet huvilaelämästä vilkastuneelle seudulle lisää tarvetta virkavallalle.<sup>2</sup>

Vasta rautatiet loivat maantieteellisesti ja taloudellisesti yhtenäisen Suomen. Kiskot yhdistivät hajallaan olevat kaupungit, kauppalat ja maaseutukeskukset toisiinsa siellä, missä vesistöt olivat ne aiemmin erottaneet. Rannikoilta oli nyt helpompi käydä kauppaa sisämaahan kuin meren yli länteen tai etelään. Myytti köyhästä mutta kauniista Karjalasta ei juuri saa katetta ainakaan Kannasta tarkasteltaessa. Viipurin läänistä tuli rautatien tulon jälkeä keskimääräistä vauraampaa seutua Suomessa.

Maaseutuyhteisön elämä muuttui äkillisesti tuhansien tilapäisesti muualta muuttaneiden vaikutuksesta. Elämä ratojen varsilla elävöityi, mutta muuttui samalla rauhattomaksi, kun juopottelu ja tappelut teettivät taajaan töitä virkavallalle. Kannas oli ennen

ensimmäistä maailmansotaa väkivaltaisen maan väkivaltaisimpia seutuja.

Radan valmistuttua uusiin asemakyliin tarvittiin rautatieläisiä. Monet ratajätkätkät saivat heti lapiosta irrotettuaan päälleen rauta-  
teiden palveluskunnan komean univormun. Sodan uhka käynnisti Suomenlahden molemmin puolin maailman suurimman rannikkopuolustusjärjestelmän, Pietari Suuren merilinnoituksen rakennustyöt vuonna 1909. Seitsemän vuotta kestänyt hanke loi jälleen valtavan tarpeen uudelle työvoimalle. Sitä muutti seudulle muualtakin, mutta myös paikallisille talonpojille rakennusurakat teettivät töitä kiven, hiekan ja puutavaran karräyksenä.<sup>3</sup>

Matkustajaliikenne lisääntyi 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä siinä määrin, että lähellä Suomen suuriruh-  
tinaskunnan ja emämaa-Venäjän välistä rajaa sijainneesta Teri-  
joesta tuli Helsingin ja Viipurin jälkeen maan kolmanneksi vilk-  
kain rautatieasema. Venäläinen kesäasutus oli levinnyt pitkin Viipurin–Pietarin-rataa, josta tuli koko verkoston selvästi kannattavin rataosuus. Aluksi suomalaisilta omistajilta tiloja vuokranneet kesävieraat olivat 1910-luvulle tultaessa ostaneeet jo yli kolmanneksen Uudenkirkon maa-alasta. Suomen itsenäistymisen jälkeen koko Kannaksella laskettiin olleen ulkomaalaisten, siis lähinnä venäläisten, omistuksessa yli kuusituhatta huvilapalstaa. Venäläiset olivat hankkineet haltuunsa myös lähes kahdeksansataa kannakselaista maatilaa, joista liki puolet Uudenkirkon kunnan alueelta. Vilkkaimpina kesinä huvila-alueella vieraili yli 100 000 venäläisellä ja muilla ulkomaan passeilla matkustanutta.<sup>4</sup>

Helsingin yliopiston Wiipurilainen osakunta oli alkanut kiinnittää huomiota kannakselaisten talonpoikaisväestön ja venäläisen säätyläistön yhteiseloon jo varhaisessa vaiheessa. Ei ollut sattumaa, että juuri Karjalankannaksen Uudellekirkolle sijoitettiin yksi maan ensimmäisistä kansanopistoista vuonna 1894. Sen tarkoituksena oli opettaa maaseutuväestölle kädentaitoja, istuttaa

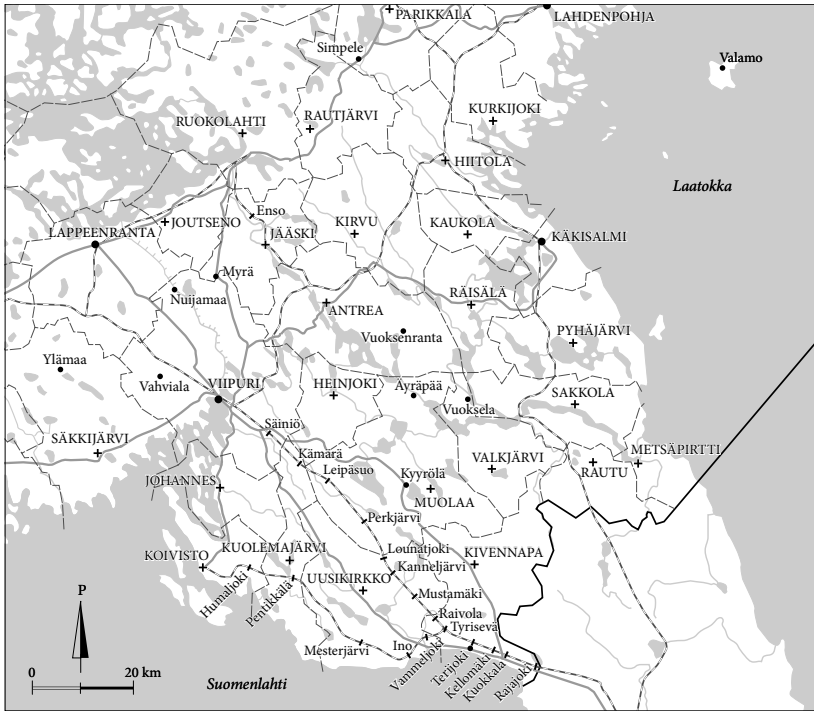
siihen kansallisia ihanteita sekä saada se sitoutumaan maanviljelykseen sen sijaan, että se tyytyisi palvelemaan vierasmaalaisia kesäasukkaita.<sup>5</sup>

Kesäkuukaudet toivat kuitenkin Kannakselle niin paljon työtä ja rahaa, että moni pienviljelijä koki paremmaksi siirtyä maanviljelyksen sijaan ajuriksi tai huviloiden tilapäistyövoimaksi. Karjalaisten tiiviitä yhteyksiä Pietariin oli arvosteltu muualla Suomessa jo kauan ennen rautatien tuloa. Kaupungit koettiin muutenkin turmiolliseksi ympäristöksi talonpojille. Pietarin kaltainen miljoonakaupunki oli tässä mielessä vielä huomattavasti paheelisempi. 1900-luvun puolella rajamaan luisumisesta venäläiseen vaikutuspiiriin alkoi muodostua jo aivan konkreettinen uhka. Suunnitelmia Uudenkirkon ja Kivennavan pitäjien erottamisesta Suomesta ja liittämisestä Pietarin kuvernementtiin oli ponnahdellut pintaan läpi autonomian ajan. Loppukesästä 1911 keisari Nikolai II:n allekirjoitus Venäjän ministerineuvoston päätökseen näytti jo lopulliselta ratkaisulta alueen sulautumisessa emämaahan. Se synnytti suuriruhtinaskunnassa valtavan kansanliikkeen, jonka voitoksi asia kääntyi yllättävienkin valtiollisten tapahtumien ansiosta.<sup>6</sup>

Karjalankannaksen rajaseutu oli venäläistynyt vauhdilla ja autonomian ajan lopulla se joutui kansallisen taistelun eturintamaan Viipurin ja Pietarin välissä, kun 1910-luvun poliittinen nahistelu muuttui itsenäistyvän maan sisäiseksi valtataisteluksi. Kannakselaiset saivat vastata myös venäläisten kesävieraiden kesittämisestä kovalla kurinpalautuksella sisällissotakeväänä 1918. Kahden valtakunnan väliin piirtyi raja, joka teki lännen ja idän välisestä kaupankäynnistä toimeentulonsa saaneesta seudusta pussinperän vastaitsenäistyneessä Suomessa.

Tästä kehityksestä eivät asemamies Elias Niemi, poliisikonstaapeli Heikki Ikonen ja liikemies Otto E. Hytönen tienneet vielä paljoakaan juhliessaan yhdessä Kanneljärven asemalla vuonna 1910. Kahdeksan vuotta myöhemmin rajamaa oli särkynyt. Silloin

venäläiset huvilavieraat olivat poissa. Niemen poika ja poliisi Ikonen makasivat joukkohaudassa. Hytönen puolestaan johti paikkakunnalla rankaisutoimia suojeluskunnan päällikkönä.<sup>7</sup>



*Karjalankannas 1910-luvulla*



# 1

## KARJALANKANNAS ENNEN MAAILMANSOTAA

### Rautatie

Vuonna 1870 avattu rautatieyhteys Viipurista Pietariin piirsi luotisuoran viivan halki Kannaksen maaseutumaiseman. Nälkävuodesta 1867 alkaen rakennettu rata kulki Viipurista ja sen maalaiskunnasta itään aluksi neljän kunnan halki ennen matkaansa Venäjän puolelle. Viipurin pitäjässä juna pysähtyi Säiniön asemalla sekä Muolaassa Galitsinassa (myöhemmin Leipäsuu tai Äyräpää) ja Perkjärvellä. Uudenkirkon jälkeen pysähdyspaikkoja oli Kivennavan puolella Rairvolassa ja vielä tuolloin samaan kuntaan kuuluneella Terijoella. Liikennemäärät kasvoivat nopeasti, joten radan muokkaaminen kaksiraiteiseksi alkoi jo muutaman vuoden kuluttua. Tämä työ valmistui Viipurin itäpuolisella osalla vuonna 1903.<sup>8</sup>

Samalla uusia asemia, pysäkkejä tai pelkkiä laitureita alkoi ilmestyä lisää. Tiheimmillään niitä oli Terijoen huvilataajamissa alle viiden kilometrin välein. Vuoteen 1918 mennessä väliasemia ja -pysäkkejä oli lisätty Kuolemajärven Huumolaan ja Kämärälle, Uudenkirkon Lounatjoelle ja Mustallemäelle sekä omaksi kunnakseen vuonna 1911 itsenäistyneen Terijoen Tyrisevälle, Kellomäelle, Kanervaan, Kuokkalaan, Ollilaan ja lopulta Rajajoelle. Asemakylistä tuli pitäjien henkilö- ja tavaraliikenteen uusia solmukohtia ja rautatieläisten asuinkestitymiä.<sup>9</sup>

Ensimmäisen maailmansota polkaksi viimein käyntiin myös pitkään odotetun Terijoen–Koiviston-radnan rakennustyöt rannikolla. Siellä raiteet kulkivat Uudenkirkon Vammeljoen, linnoituksestaan tunnetun Inon, Mesterjärven ja Pastakeanlinnan (myöhemmin Naurisjärven) kautta Kuolemajärven asemalle ja siitä Koivistolle pysähtyen sen alueella ensin Humaljoella. Liikennöinti alkoi vuonna 1916. Suomen itsenäistyttyä rataa jatkettiin 1920-luvulla Koivistolta Viipuriin.<sup>10</sup>

Rautatie, jo vuonna 1856 avattu Saimaan kanava ja höyrylaivojen tulo antoivat mahdollisuuden Venäjältä tuodun viljan nopeaan jakeluun pitkälle Suomen sisämaahan. Katovuodet olivat kohdelleet lääninä muuta maata lempeämmällä kädellä juuri Venäjän-tuonnin ansiosta, mutta nyt hyvien ja huonojen vuosien välinen ero kapeni entisestään. Niin sanottu Vanhan Suomen alue, jo Suuren Pohjan sodan jälkeen 1721 Venäjään liitetty itäinen osa, ei ollut hyvinäkään vuosina viljastaan omavarainen. Jopa maakunnan viljavimmat kunnat hankkivat jauhetavansa säännöllisesti Venäjältä. Rautateiden tultua 1800-luvun jälkimmäisellä puoliskolla Suomen maataloudessa erikoistuttiin entistä enemmän karjanhoitoon, kun viljaa oli saatavilla riittävästi ja edullisemmin Venäjältä, ja meijerituotteiden, ennen kaikkea voin vienti Pietariin helpottui. Rautatie mahdollisti tavaraliikenteen myös talvisin, jolloin meri oli jäässä ja Saimaan kanavakin poissa käytöstä.<sup>11</sup>

Tätä muutosta ei kuitenkaan katsottua kaikkialla maassa hyvällä. Jo Saimaan kanavan rakentamisvaiheessa esiin nostettiin mahdollisuuksien lisäksi myös kansallisia uhkakuvia. Sama keskustelu nousi pintaan Pietarin-radnan valmistuessa, kun fennomaanit pelkäsivät koko radanvarren Viipuriin asti muuttuvan Pietarin esikaupunkialueeksi. Toisaalta rautatie korvasi yli vuosisataista rahdinajon perinnettä. Ajamalla hevoskuormia Pietariin rahvaan katsottiin oppivan huonoille tavoille ja vaihtavan maanviljelyksen helpompiin mutta lyhytkatseisempiin töihin. Vielä enemmän pelkoja herätti Kannaksen rataverkon tiheneminen 1910-luvulla pitkälti venäläisten kesäasukkaiden luomasta tarpeesta. Rautatien takia myös venäläinen sotaväki näkyi ja kuului entistä enemmän seudulla.<sup>12</sup>

Muutosten vuosikymmenet jättivät ison jäljen maaseutupitäjiin. Rannan kihlakunnassa, joka käsitti Viipurin itäpuolisen rannikkoalueen kunnat Viipurin pitäjän, Johanneksen, Koiviston, Kuolemajärven, Uudenkirkon sekä Lavansaaren ja Seiskarin saaret, väkiluku kasvoi neljässä vuosikymmenessä lähes kolminkertaiseksi yli 93 000 asukkaaseen. Aiemmin yhdeksän kymmenestä asukkaasta oli saanut elantonsa maa- ja metsätaloudesta, mutta 1910-luvulle tultaessa päätoimisten talonpoikien osuus oli enää alle kaksi kolmasosaa.<sup>13</sup>

Rautatie loi maaseutupitäjiin aivan uuden ammattikunnan, joka eli vuodenajasta riippumatta sääntillisesti kellon ja vuorotyölistojen mukaan. Tarvittiin asema-alueesta ja vaunujen kuormauksesta vastaavia asemamiehiä, vaihdemiehiä, jarrumiehiä, junanlähettäjiä, veturinkuljettajia ja -lämmittäjiä, konduktöörejä, kiskojen ja ratalaitteiden kunnossapidosta vastaavia ratavahteja sekä virkamieskuntaan kuuluvia asemapäälliköitä, kirjureita ja sähköttäjiä.

Jo alun alkaen luokkaerot eri ammattiryhmien välillä olivat suuret: asemapäälliköt olivat yleensä taustaltaan upseereita ja muita säätyläisiä, sähköttäjat porvaristoa ja aliupseereita. Virkamiesten kanssa käyminen palveluskunnan kanssa rajoittui pitkälti työasioihin. Fyysistä asemamiesten työtä tekevät palkattiin yleensä paikkakuntien omista asukkaista tai rataa rakentamassa olleista työläisistä. Alimmista yhteiskuntaluokista oli mahdollista nousta kursseja käymällä konduktööriksi tai veturinkuljettajaksi. Työyhteisössään ne olivat arvostettuja tehtäviä.<sup>14</sup>

Myös itse ratatyöt muuttivat Karjalankannaksen elämänmenoa nopeasti. Rataosuus kerrallaan edenneet rakennustyöt synnyttivät tuhansiin kohonneen radanrakentajien ammattikunnan, joka kiersi työmaalta ja paikkakunnalta toiselle. Maaseutuyhteisön vanha maailmankuva joutui koetukselle eri puolelta Suomea saapuneiden työmaasakkien sulautuessa paikallisyhteisöön.<sup>15</sup>

## Pienten maatilkkujen Kannas

Suuri osa Viipurin läänistä siirtyi Ruotsilta Venäjän hallintaan jo noin vuosisadan verran läntistä Suomea aiemmin. Pietari Suuri nappasi Suuren Pohjan sodan jälkeisessä Uudenkaupungin rauhassa vuonna 1721 Viipurin ja Karjalankannaksen sekä koko Laatokkaa kiertäneen Karjalan Sortavalan kaupungin pohjoispuolelle saakka. Turun rauhassa 1743 uusi hävitty sota vei Ruotsilta suuren osan Kymenlaaksosta ja Etelä-Savosta mukaan lukien Haminan, Lappeenrannan ja Savonlinnan kaupungit. Koko tätä valloitettua aluetta nimitettiin venäläisestä näkökulmasta Vanhaksi Suomeksi sen jälkeen, kun loput Suomen alueesta oli liitetty Venäjän valtakuntaan Haminan rauhassa 1809.

Monet kannakselaisen elämänmenon erikoispiirteet olivat seurausta Venäjän vallan alla tapahtuneesta kehityksestä. Itäsuomalaiset talonpojat olivat jo Ruotsin alaisuudessa ottaneet tavan jakaa vanhan isännän kuoltua tilan tasan miespuolisten perillisten kesken. Maatilkut eivät siis siirtyneet länsisuomalaiseen tapaan lähinnä vanhimmalle pojalle, mikä olisi pakottanut nuoremmat hakemaan viljelymaata muualta tai putoamaan tilattoman väestön kasvavaan ryhmään. 1700-luvun alkupuolen sotien ja niitä seuranneiden isonvihan ja pikkuvihan hävitysten jälkeen autioitunutta maaseutua riitti kuitenkin kaikille. Samalla suuret kartanotilat olivat hävinneet aatelisten ja muiden säätyläisten paettua uuden rajan länsipuolelle.<sup>16</sup>

Vanhassa Suomessa voimassa pidetyt Ruotsin lait itse asiassa kielivät tilojen jakamisen aina vain pienempiin osiin, koska sen pelättiin heikentävän talonpoikien kykyä maksaa veroa kruunulle. Venäjä ei kuitenkaan näytä puuttuneen tähän millään tavalla. Talonpojat eivät läheskään aina hankkineet jakotoimilleen edes esivallan vahvistusta käräjiltä, ja he saattoivat omatoimisesti ottaa käyttöön peltoja autio-tiloiksi luetuilta mailta. Tilojen määrä kasvoi paikoin jopa väkilukua nopeammin. Myös uutta peltomaata raivattiin jatkuvasti.

Muualla maassa, missä tilojen jakaminen ei ollut yhtä yleistä, tilattoman väestön osuus oli korkeampi. Ruotsille kuuluneessa nykyisessä

Länsi- ja Etelä-Suomessa edes tilojen halkomisen mahdollistanut lakiuudistus ei johtanut Karjalan kanssa samanlaiseen kehitykseen. Tässä vain Etelä-Pohjanmaa näyttää olleen poikkeus. Esimerkiksi tervakaupastaan lisätuloa saaneella Lapualla esiintyi vastaavaa sovintojakoa, jossa tila halottiin sisarusten kesken ilman, että maaherraa, kihlakunnanoikeutta tai edes maanmittareita olisi asialla vaivattu.

Sukujen jääminen halotuille maille korvasi osaltaan ulkopuolisten torppareiden ja palkollisten tarpeen. Vanhan Suomen alueella ja Etelä-Pohjanmaalla sosiaalinen nousukin oli helpompaa, kun talollisten lapset eivät vajonneet isännistään riippuvaisen tilattoman väestön joukkoon. Karjalankannaksella pientilojen maanviljelys ei kuitenkaan ollut yhtä tuottoisaa kuin Pohjanmaalla. Isojen markkinakaupunkien, Viipurin ja Pietarin, läheisyys jätti maatalouden varsin heikolle kehitysasteelle. Etelä-Pohjanmaata ja Etelä-Karjalaa yhdisti sosiaalisen tasaraakeisuuden lisäksi sivuelinkeinojen yleisyys, jotka molemmat on todettu tilojen tasajakoon päätyneiden alueiden ominaispiirteiksi.<sup>17</sup>

Talonpojat saivat tilojensa pilkkomisesta kritiikkiä sivistyneistöltä ja virkamiehiltä. Pienten tilkkujen nähtiin ajavan talonpojat kiertelevään elämäntapaan ja laittomiin sivutöihin. Sen taas ajateltiin johtavan maanviljelyn laiminlyöntiin ja köyhyyteen. Tämä kävi toisinaan toteenkin, kun monia 1800-luvun alussa halottuja pientiloja jouduttiin myöhemmin myymään tai pakkohuutokauppaamaan.<sup>18</sup>

1900-luvun vaihteen molemmin puolin annetut maanositusasetukset oli tarkoitettu ratkaisemaan jatkuvasti kasvaneen tilattomien ryhmän aiheuttamia sosiaalisia ongelmia, mutta aiempaa avokätisempi lupa tilojen halkomiseen johti Viipurin läänissä pienviljelmien sirpaloitumiseen yhä pienemmiksi maatilkuiksi. Kannaksen rannikko-seudun kunnissa tällaiset kääpiötilat olivat erityisen yleisiä. Siellä lähes kaikki tilat olivat peltoalaltaan alle viiden hehtaarin kokoisia, kun täyden toimeentulon saavuttamiseen arvioitiin vaadittavan yleensä monin verroin enemmän viljelysmaata. Metsätöiden ja muiden sivuansoiden takia monet eivät tarvinneetkaan enempää peltoa. Tilat olivat toki pieniä, mutta sentään omia.<sup>19</sup>

Kartanotilojen puuttumisen ja jatkuvien tilanjakojen seurauksena karjalainen maalaisyhteiskunta kehittyi varsin tasapäiseksi esimerkiksi lounaiseen Suomeen verrattuna. Tällä oli vaikutuksensa vuosien 1917 ja 1918 tapahtumiin, sillä itsenäistymisen ja sisällissodan aikoina ei Kannaksella juurikaan kiistelty maanomistuksesta tai nähty muualla väestöryhmien vastakkainasettelua kärjistäneitä maatalouslakkoja. Niitä esiintyi Karjalassa vain Viipurin lähiympäristössä, jossa tilatonta väestöä ja sekatyöläisiä oli paljon. Syyt monien pientilallisten toimeentulon romahtamiseen vuonna 1917 olivat silti jatkumoa Vanhan Suomen ajoilta.<sup>20</sup>

## **Idänkaupan edelläkävijät**

Kannakselaiset pienviljelijät olivat 1910-luvulle tultaessa muun Suomen talonpoikiin verrattuna varsinaisia kosmopoliitteja. Sen takasivat kesäisin kymmenientuhansien kesävieraiden vilkastuttaman kotiseudun mahdollisuudet sekä ajurina ja kauppa käyden Pietarista hankitut kokemukset.

Hevosesta oli tullut tärkeä työkumppani jo 1700-luvun lopulla, jolloin sahaiteollisuuden voimakas nousukausi poiki ajomiehille töitä ensin tukkien rahtaamisena sahoille ja sitten valmiiden lankkujen ja lautojen kuljettamisena kaupunkeihin. Jo ennen sitä talonpojat olivat joutuneet ajamaan verotavaroitaan ja isäntiensä mailla valmistettuja tuotteita Pietariin. Seuraavan vuosisadan alussa alkoi voin, lihan ja muiden elintarvikkeiden sekä elävän karjan ajo.

Pietarissa asioidessaan talonpojat ostivat paluukuormaansa esimerkiksi viljaa, jauhoja, suolaa ja sokeria, mutta myös erilaista tuontitavaraa, kuten mausteita, kahvia, teetä, tupakkaa ja hedelmiä. Kotiin hankittiin myös pellavaa, kankaita, astioita ja työkaluja sekä tuliaisiksi valmiita leivonnaisia vesirinkeleistä munkkeihin ja leivoksiin. Ansioille pääsi myös hyödykkeiden myymisellä kotipuolella.<sup>21</sup>

Polttopuita, olkia ja heinää sekä rakennusaineiksi tarvittua hiekkaa ja kiveä vietiin Pietariin läpi Venäjän vallan ajan niin maanteitse kuin

purjehtienkin. Rannikolla kalastus oli merkittävä tulonlähde. Pietariin viedyn tuoreen ja suolatun kalan lisäksi suolasilakkaa meni paljon Viroon, missä kalastajat pystyivät vaihtamaan sitä viljaan. Vähitellen Pietarissa alkoi olla kysyntää erityisemmillekin vientituotteille, kun kärryissä ja paateissa itään alkoi kulkea metsämarjoja, luutia, joulu-kuusia, saunavihtoja, sieniä ja pienriistaa. Kun pikkulinnut, oravanpoikaset sekä lääkkeeksi ja häkkilintujen ruoaksi tarkoitetut muurahaisenmunat alkoivat käydä kaupaksi, kannakselaiset huomasivat ansaintamahdollisuutensa lähes rajattomiksi.<sup>22</sup>

Aivan vapaasti ei tavaraa saanut liikutella. Kiellettyjen tuotteiden salakuljetus rehotti koko Venäjän vallan ajan, mikä toi viranomaisille ennen pitkää oikeuden myös kotitarkastusten tekoon rajapitäjissä. Suuriruhtinaskunnan rajalle muodostui erityisalue, johon kukaan ei saanut kuljettaa enempää kuin vuoden tarpeita vastaavan määrän länsimaista tuotuja ulkomaisia tuotteita. Hiukan vastaavainen sisäinen tulliraja perustettiin alueelle myös ensimmäisen maailmansodan aikaan ja sisällissodan jälkeen. Rajoitusten piiriin kuuluivat eri aikoina muun muassa tee, suola, kahvi, sokeri ja tupakka sekä esimerkiksi tekstiilituotteet. Nämä olivat alkoholin ohella myös salakuljetuimpia tuotteita.

Monet rajaseudun kauppiaat alkoivat vaurastua viimeistään maailmanlaajuisen laskusuhdanteen helpotettua ja täydellisen elinkeinovapauden tultua 1870-luvulla, mutta samalla rajoitusten piirissä olleiden tuotteiden salakuljetus ammattimaistui kauppiaiden ryhdyttyä toisinaan tullipetosten tielle. Paloviinan ja myöhemmin pirtun tuontikielto oli jatkuvasti voimassa. Sen salakuljetukseen syyllistynyt saattoi sakkojen lisäksi menettää esimerkiksi viinan kuljetukseen käyttämänsä astiat sekä muut rikoksentekevälaineet, kuten hevosen ja kärryt. Tullivartijoiden ja rajalla liikkujien välillä syntyi kahakoita, joiden seurauksena järjestyksenpidossa siirryttiin jo varhain kasakkapartioista tullimiesten aseistamiseen revolverein.<sup>23</sup>

Liikkuva elämäntapa ei istunut maaseutuväelle piirrettyihin moraalisiin raameihin. Läntisestä Suomesta tulleet virkamiehet näkivät

rahdinajon johtaneen maatalouden rappioon sekä kansan siveellisyyden ja moraalin alenemiseen. Ajurin penkillä istuvasta maanviljelijästä pelättiin tulevan laiska ja huonotapainen. Jopa kädentaitojen nähtiin unohtuneen, kun kankaat, astiat ja työkalut hankittiin valmiina Pietarista. Joillain alueilla ei esimerkiksi vehnää viljelty tuonnin takia lainkaan, vaan viljely keskittyi ohraan ja kauraan, jolla lähinnä ruokittiin kulkupeleinä käytettyjä hevosia. Vilkastunut puukauppa houkutteli hakkaamaan metsiä siinä määrin, että rannikkoseudulla asukkaiden kerrottiin haalivan polttopuuta Pietariin vietäväksi jo Saimaan suunnalta, koska omat metsät olivat päässeet ehtymään.<sup>24</sup>

Liiketoimintaa hoidettiin suurkaupungissa itse ilman välikäsiä. Kauppareissuilla käyneistä ”pietarmiehistä” tuli kyläyhteisöissään keskushenkilöitä, joiden juttuja suurista torakoista ja kohtaamistaan huijausyrityksistä kokoonnuttii kuuntelemaan. He olivat viettäneet Pietarissa öitä taivasalla tai hartsoonoiksi kutsumiensa ruuhkaisten ja likaisten majatalojen lavereilla. Onnistuneet kaupat vaativat ainakin auttavaa venäjän kielen taitoa, niin sanottua ”halkovenättä”. Huvilakylissä useampi osakin venäjää ainakin jonkun verran. ”Joka mieshän se venättä puhuu, mut se vasta ossaa, joka sitä kääntä taskus puhuu”, kuului pietarmiesten sanonta. Myös venäläinen sanasto alkoi vähitellen sulautua Kannaksen asukkaiden puheeseen.<sup>25</sup>

Pietariin voitiin mennä myös tyhjin käsin. Ajureista eli vossikoista muodostui aivan oma ammattiryhmänsä. Vilkkaimmillaan hevoskyytien kysyntä oli Pietarissa ja vielä lyhyemmän matkan päässä sijainneella Kronstadtin linnoitusarealla pääsiäispaastoa edeltävän laskiaisen aikoihin, jolloin suurkaupungin asukkaat ajelivat kahden viikon ajan koristelluilla rekikydeillä. Huvittelu toi kerralla tienestiä jopa tuhansille ajureille. Pietarilaiset oppivat huutelemaan sopuhintaisia Kannaksen kyytimiehiä ystävällisellä kutsumanimellä ”veikka”. Itäsuomalainen perhemalli suurine lapsikatraineen ja tapa halkoa tilat usealle perilliselle takasi sen, että talon töistä jouti aina mies ja hevonen ajohommiin heti ensilumista alkaen. Jos Pietarissa osasi olla ryy-piskelemättä ja törsäämättä rahojaan, monet pystyivät parantamaan



sivutöillä toimeentuloaan merkittävästi. Venäläisen huvila-asutuksen levitessä Viipurin ja Pietarin välisen radan varteen vossikoita alkoi näkyä yhä enemmän myös Suomen puolen asemilla ja kyläteillä. 1900-luvun alkuvuosina Uudellakirkolla ja Kivennavalla toimi peräti 600 tilallista ja 150 tilatonta ajomiestä – osa ympärivuotisesti tässä ammatissa. Vasta tässä vaiheessa talonpojat joutuivat todella tekemään valintoja maanviljelyksen ja uuden palveluammattinsa välillä.<sup>26</sup>

Edellä on kerrottu lähinnä Pietarissa asioineista suomalaisista. Kaupunkiin myös muutti merkittävä määrä suomenkielistä väestöä suuriruhtinaskunnan puolelta. Pietarissa oli kysyntää esimerkiksi kirvesmiehille, rakennuspuusepille, nuohoojille, teollisuuden työntekijöille sekä kulta- ja kellosepille, suutareille ja räätäleille. Naiset työskentelivät piikoina, palvelijoina, konttoristeina sekä ompelijoina ja muina käsitöläisinä. Pietariin saatettiin lähteä oppimaan kädentaitoja kisällinä, minkä jälkeen paluu Suomeen ei suuntautunutkaan enää maaseudulle, vaan ammattilaiseksi suurempiin kaupunkeihin. Säätyläisiä lähti Pietariin yliopistoon, teknisen alan insinöörikoulutukseen ja huomattavissa määrin myös sotilasuralle keisarillisessa armeijassa. Myös suurkaupungin nurjat puolet tulivat tutuiksi, kun lapsityötä, kerjäläisyyttä, väkivaltarikollisuutta ja prostituutiota ilmeni suomalaisten joukossa.

Pietariin muuttaneista melkein puolet oli lähtöisin Viipurin läänistä. Korkeimmillaan suomalaisiksi laskettavien määrä Venäjällä oli 1800-luvun lopussa, jolloin Pietaria enemmän suomalaisia asui vain Helsingissä. Enimmillään Suomen kansalaisia asui Pietarissa ja sitä ympäröivässä kuvernementissa yli 35 000. Uuden vuosisadan mukanaan tuoma kuuhunta sai määrän laskemaan nopeasti. Maailmansodan syttyessä vuonna 1914 Venäjällä oleviksi henkikirjoitettuja oli runsaat 21 000. Sotavuodet toivat jälleen uutta kysyntää suomalaiselle työvoimalle, kun venäläistä miesväkeä alettiin lähettää rintamille.<sup>27</sup>