

Venäläinen Viapori

Alpo Juntunen:

Sveaborg. Helsingin suoja ja Pietarin etuvartio

1808–1918. Docendo 2017. 265 s.

ISBN 978-952-2913-401.

Maanpuolustuskorkeakoulun strategian laitoksen emeritusprofessori Alpo Juntusen tutkimus venäläisestä Viaporista on ensimmäinen yhtenäinen kokonaisuus itse linnoituksen ja sitä ympäröivien saarten geopolitiisesta merkityksestä vuosina 1808–1918. Aiempi tutkimus on leimallisesti ollut kiinnostunut Viaporin ruotsalaiskaudesta 1748–1808.

Tutkimuksen ajanjakso on haastava. Viapori ei ollut osa Suomen suuriruhtinaskuntaa, eikä suuriruhtinaskunnan viranomaisilla ollut alueella minkäänlaisia toi-

mivaltuuksia. Linnoitusta hallitsivat venäläiset sotilasviranomaiset, joiden tuottamaan aineistoon tutkimus nojautuu. Kansallisarkistossa säilytettävä Venäläisten sotilasasiakirjojen kokoelma (VeSa: asiakirjat, kartat ja piirustukset) muodostaa tutkimuksen rungon, minkä lisäksi Juntunen on täydentänyt tietoa venäläisistä arkistoista, lähdejulkaisuista ja venäjänkielisestä tutkimuskirjallisuudesta.

Emeritusprofessori Juntunen tarkastelee Viaporin ja sitä ympäröivien saarten historiaa keisarikunnan geopoliittisesta ja ennen kaikkea Pietarin ja Helsingin puolustamisen näkökulmasta. Ajanjaksoon sisältyvät toisaalta Itämeren alueen geopoliittiset muutokset, ennen kaikkea Saksan keisarikunnan vahvistunut asema, toisaalta taas asejärjestelmien kehitys. Molemmat vaikuttivat Viaporin sotilasstrategiseen asemaan. Viaporin geopoliittisen aseman tarkastelu Venäjän korkeimman poliittisen ja sotilaallisen johdon pietarilaisesta horisontista tarjoaa uusia näkökulmia linnoitussaarten historiaan.

Juntusen mukaan ruotsalaiset varustivat Viaporin ja saaristolaivastoa hyökkäyssotaa varten 1700-luvun lopulla. Juntunen ei verifioi Viapori-argumenttiaan venäläisillä alkuperäislähteillä vaan tyytyy mainitsemaan Kustaa III:n sodan 1788–1790 ja sen seurauksena valtakunnan rajalle 1790-luvun alussa rakennetun Suvorovin linnoitusketjun, erityisesti Kymenlinnan–Ruotsinsalmen linnoitusparin, joista jälkimmäinen oli Venäjän saaristolaivaston päätukikohta, siis Viaporin vastine.

Helmikuussa 1808 syttyneen Suomen sodan ensitavoitteena oli Viaporin nopea piirittäminen. Linnoitus oli saatava antautumaan ennen kuin Ruotsin ja sen liittolaisen Ison-Britannian laivastot purjehtisivat Suomenlahdelle ja Viaporin edustalle. Pelko Suomen etelärannikolle laskettavasta maihinnousuosastosta olisi pakottanut venäläiset siirtämään joukkojaan Pohjanmaalta ja Savosta etelään, mikä olisi tarjonnut ruotsalaisille etenemismahdollisuuden.

Wienin kongressin jälkeen Venäjä oli manner-Euroopan johtava valtio, joka voimansa tunnossa laiminlöi puolustuksensa kehittämisen. Juntunen osoittaa kuitenkin paikkansapitämättömäksi väitteen, jonka mukaan venäläiset eivät olisi tehneet mainittavampia uudistuksia ja parannuksia Viaporissa ennen Krimin sotaa. Juntunen mukaan venäläiset heräsivät tosin vasta 1840-luvulla rappioituneen linnoituksen korjaamiseen. Todellisuudessa venäläiset korjasivat Viaporin jo 1810-luvulta lähtien, minkä linnoitusta koskevat erilaiset suunnittelu- ja työpiirustukset osoittavat. Nämä korjaus- ja uudistustyöt eivät kuitenkaan vastanneet aikakauden laivaston ja tykistön ripeää kehittymistä.

Venäjän laivaston ja erityisesti raskaan linnoitustykistön vanhanaikaisuus kävi ilmi vuonna 1853 syntyneessä Krimin sodassa. Juntunen ihmettelee aivan aiheellisesti raskaan tykistöaseen kehittämisen täydellistä laiminlyöntiä. Venäläisten tykit eivät ulottuneet lähellekään

brittiläis-ranskalaista laivastoa, jonka ammuksiset moukaroivat Bomarsundia, Ruotsinsalmea ja Viaporin. Venäjän pääosin purjeilla liikkuvasta avomerilaivastostakaan ei ollut mitään vastusta höyryvoimalla liikkuville brittiläluksille.

Venäläiset kehittivät sen sijaan ruotsalaisen insinööri Immanuel Nobelin (nuor.) johdolla veden alla räjähtävän merimiinan. Venäläiset olivatkin jatkossa miina-aseen johtavia kehittäjiä, ja 1800-luvun lopulla se yhdessä torpedoveneiden kanssa mullisti Suomenlahden meripuolustuksen. Viaporin ja Katajanokan välissä sijaitsevasta Lonnan saaresta tuli merimiinojen lataamis- ja säilytyspaikka 1860-luvun lopulla. Katajanokalle puolestaan perustettiin Viaporin sotasatama, joka oli torpedoveneiden, miinanlaskijoiden ja -raivaajien tukikohta.

Krimin sodan jälkeen venäläiset aloittivat Viaporin modernisoimisen. Pariisin rauhassa (1856) oli sovittu Ahvenanmaan demilitarisoinnista, ja sen seurauksena Pietarin puolustusta oli vahvistettava ja modernisoitava Suomenlahden molemmilla rannoilla. Vallisaareen ja Kuninkaansaareen rakennettiin uusia kasematoituja pattereita, joihin sijoitettiin Kruppin tehtailla Saksassa tai lisenssillä Permissä tai Pietarin Obuhovin tehtailla valmistettuja raskaita kanuunoita. Juntunen esittelee rakennustöitä asiantuntevasti ja nostaa esiin useita venäläisiä linnoitusupseereita, joiden nimiä ei mainita missään muussa Viaporin koskevassa tutkimuksessa.

Venäläisten geopoliittisessa ajattelussa Krimin sodan Itämeren sivurintama vahvisti sen vuosikymmeniä vanhan arvion, jonka mukaan Iso-Britannia muodosti vaarallisimman uhkan Pietarin puolustukselle. Saksan yhdistyminen (1871) muutti Itämeren alueen geopoliittista asemaa. Wilhelm II:n ajama aggressiivinen ja amiraali Alfred von Tirpitzin toteuttama laivastopoliitiikka 1890-luvulla ajoi Venäjän ja Saksan lopulta kalliiseen varustelukierteeseen.

Sopeutuminen uuteen geopoliittiseen uhkaan näkyi Viaporin edustan ulkosaarien linnoittamisena. Kun Venäjän Itämeren laivasto tuhoutui Tšušiman salmen meritaistelussa 1905, Pietarin puolustuksen painopiste oli asetettava Suomenlahden rannikopuolustukseen sekä miinoitusten ja torpedovene-laivaston kehittämiseen. Suomenlahden molemmin puolin rakennettiin rannikkolinnakkeita, joita kutsuttiin yhteisnimityksellä Pietari Suuren merilinnoitus. Alun perin se käsitti vain Porkkalan ja Viron Naissaaren välisen Keskusaseman sekä Porkkalan ja Hangon välisen Saaristoaseman. Vuonna 1913 Nikolai II vahvisti Keskus- ja Saaristolinnostusten yhteiseksi nimeksi Pietari Suuren merilinnoitus. Päätöstä Viaporin liittämisestä siihen ei kuitenkaan koskaan tehty.

Saksan maihinnousu uhkaan liittyi myös Helsingin puolustuksen vahvistaminen ja Viaporin linnoituspiirin tuntuva laajentaminen mantereen puolelle. Suuriruhinaskunnan pääkaupunkia oli puolustettava, ja sama

koski myös Katajanokalle ja Kruunuvuorenselälle sijoitettua Itämeren laivastoa. Venäjän vuoden 1905 suurlakko radikalisoi linnoitusväkeä ja matruuseja ja johti Viaporin kapinaan 1906. Ensimmäinen maailmansota merkitsi sotilaille ja matruuseille monen vuoden odottelua ja toimeettomuutta, mikä osaltaan altisti heidät poliittiselle kiihotukselle. Tämä kävi ilmi maaliskuun vallankumouksen 1917 upseerimurhissa.

Juntusen mukaan Viaporin venäläiskauden historiassa olisi vielä paljon tutkittavaa. Helsingin ja Viaporin välistä vuorovaikutusta on perin pohjin käsitelty 1700-luvun osalta, mutta tutkimusta olisi ehdottomasti jatkettava vuodesta 1808 eteenpäin. Millaiset liikesuhteet linnoituksella oli Helsingin kauppiaisiin, osallistuiko Helsinki ja sitä ympäröivä maaseutu linnoituksen elintarvikehuoltoon vai tulivatko kaikki elintarpeet meritse Pietarista, miten rakentamisesta vastaavat insinöörikomennuskunnat toimivat, millaista oli sotilaiden ja matruusien arki? Viaporin kulttuurisen merkityksen analysoiminen olisi kokonaan oman tutkimushankkeensa arvoinen.

Juntunen kutsuu linnoitusta näkökulmansa pietarilais-venäläisessä hengessä *Sveaborgiksi*, joka on suora translitterointi linnoituksen venäjänkielisestä nimestä. Mielestäni linnoitusta voi myös kutsua entiseen tapaan Viaporiksi, emmehän nimitä tällä perusteella Lappeenrantaakaan Vilmanstrandiksi tai Haminää Fredrikshamniksi, kun tarkastelemme niiden historiaa venäläisen armeijan näkökulmasta. Nimivalinta ontuu myös siksi, että linnoituspiiriin kuuluneita puolustusasemia ja saaria olisi pitänyt niin ikään kutsua niiden venäjänkielisillä nimillä. Onneksi Juntunen ei sentään ole lipsauttanut ainoatakaan kertaa nimeä Suomenlinna. Nimihän tuli käyttöön vasta toukokuussa 1918.

Jyrki Paaskoski, dosentti
Helsingin yliopisto