

matta niistä voidaan löytää myös yhteisiä piirteitä. Kuten Siikala ja Ulyashev huomauttavat, näillä alueilla noussut uustraditionalismi on osa globaalia muutosta. Ne myös kaikki omilla tavoillaan kuvastavat paitsi omia paikallisia juuriaan, myös Venäjän yhteiskunnallista tilannetta.

Hidden Rituals and Public Performances on suhteellisen pitkä kirja, mutta sisällön rikkauden

vuoksi nautinnollista luettavaa loppuun saakka. Se ei kuitenkaan ole vain kiehtova etnografinen tutkimus. Teos tuo myös uusia näkökulmia sosiologisiin, historian tutkimukseen sekä tietenkin myös Venäjän tutkimuksen keskusteluihin ja siksi sen voi odottaa tavoittavan myös näiden alojen tutkijoita.

Kaarina Aitamurto

Tutkimuksia elämää suuremmasta radasta

A.A. Golubjev: *Istorija stroitelstva Murmanskoi železnoi dorogi. Peterburgski gosudarstvennyj universitet putej soobshenija, 2011. 204+XXXII s.*

Reinhard Nachtigal: *Die Murmanbahn. Die Verkehrsbindung eines kriegswichtigen Hafens und das Arbeitspotential der Kriegsgefangenen (1915 bis 1918). Grunbach: Verlag Bernhard Albert Greiner, 2010. 159 s.*

Reinhard R. Nachtigal: *Die Murmanbahn 1915–1919. Kriegsnotwendigkeit und Wirtschaftintressen. Remshalden: Verlag Bernhard Albert Greiner, 2007. 222 s.*

Rautatie Pietarista Murmanskiin rakennettiin ensimmäisen maailmansodan aikana, ja valmistuttuaan rata muutti Luoteis-Euraasian strategisen ja taloudellisen aseman perinpohjaisesti. Vuonna 2016 tulee kuluneeksi 100 vuotta radan valmistumisesta.

Suurta juhlavuotta silmällä pitäen järjestettiin Murmanskissa vuoden 2011 lokakuussa radan historialle omistettu konferenssi. Tuolloin todettiin radan rakentamista ja sen vaikutuksia tutkitun toistaiseksi vähän. Neu-

vostoliitossa radan merkitys jäi propagandan peittoon, ja rataa liittyvän strategian tähden rataa ja sen rakentamista koskevat lähteet olivat pitkään suljettuja. Vasta perestroikan ja Neuvostoliiton hajoamisen myötä arkistot avautuivat tutkijoille.

Suomen ja Karjalan historiaan radalla on ollut mitä suurin merkitys. Suomen Akatemian rahoittamassa tutkimusprojektissa ”Kansallinen valtiollisuus Luoteis-Venäjällä vallankumouksen jälkeen vuoteen 1940. Karjalan ja Komin kehityslinjat Suomeen verraten” tutkin liikenneoloja ja julkaisin tutkimuksen, jossa rautatien rakentaminen liitettiin laajempaan strategiseen kokonaisuuteen (Juntunen 1997). Tutkimuksessa ei kuitenkaan tarkasteltu rakentamisen teknisiä yksityiskohtia.

Rataa rakennettiin osittain vankityövoimalla, ja Reinhard Nachtigal tarkasteli vuonna 2001 julkaisemassaan tutkimuksessaan keskusvalloista kotoisin olevien sotavankien osuutta radan rakentamisessa. Kuusi vuotta myöhemmin julkaisemassaan täydennetyssä tutkimuksessa kirjoittaja on huomioinut uusimman tutkimuskirjallisuuden.

Nachtigalin tutkimuksen ensimmäinen versio keskittyi sotavankikysymykseen ja oli yhtenäinen. Toinen versio on

kaksijakoinen. Siinä tarkastellaan sotavankien radanrakentajina, ja englantilaisten lähteiden avulla hän tuo esiin Iso-Britannian Pohjois-Venäjälle ulottuvat kaupalliset ja imperialistiset pyrkimykset. Nachtigal käsittelee lähteitään ja kirjallisuutta kriittisesti ja esittää uutta tietoa, mutta hän ei huomioi, kuinka Iso-Britannian pyrkimykset vastasivat Venäjän etuja. Ylipäänsä venäläinen näkökulma tulee huonosti esiin. Varsinaista rakennustyötä kirjoittaja käsittelee lähinnä sotavankien olosuhteiden kautta. Hän tarkastelee yksityiskohtaisesti kansainvälisiä, muun muassa Punaisen Ristin toimenpiteitä vankien aseman parantamiseksi. Venäläiset, suomalaiset ja kiinalaiset rakentajat sivuutetaan pelkällä maininnalla. Outoa on, ettei saksalainen Nachtigal kiinnitä huomiota pohjoisen ilmaston aiheuttamiin rakennus- ja huoltovaikeuksiin.

Mielenkiintoisena on pidettävä ratatoista paenneita koskevaa katsausta, johon suomalaisten lähteiden käyttö olisi tuonut lisävalaistusta. Suomessa pakokysymystä on tutkinut Matti Lackman, jonka pakoja käsittelevä tutkimus ilmestyi vuoden 2012 kuluessa. Nachtigalin tutkimusta valaisevat sotavankien tilastot ja graafiset esitykset, mutta koska niitä ei ole suhteutettu työläisten kokonaisuuteen, jäävät tiedot kokonaisuuden kannalta vajaviksi. Valokuvien valinnassa olisi myös voinut olla huolellisempi. Tutkimukseen liitetyt toisen maailmansodan aikaiset Saksan ilmavoimien ottamat kuvat eivät anna informaatioita käsitelystä aiheesta. Kartografiaan olisi myös voinut kiinnittää enemmän huomiota, sillä teoksessa ilman painovuotta oleva kartta näyttää vain maaston ja radan yleispiirteet.

Ensimmäinen Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen ilmestynyt radan rakentamiseen keskittyvä tutkimus julkaistiin Pietarissa vuonna 2011. Pietarin valtiollises-

ta kulkulaitosyliopistosta valmistunut A.A. Golubjevin tutkimus keskittyy tiukasti Muurmannin radan rakentamiseen. Tutkimuksen alussa hän luo laajan katsauksen venäläiseen rautatiekirjallisuuteen, mutta varsinaisessa tekstissä hän ei vertaa Muurmannin radan rakentamista muihin suuriin projekteihin kuten Siperian ja Keski-Aasian ratojen rakentamisiin. Golubjevin tutkimus perustuu arkistolähteisiin. Hänen hyödyntämänsä tärkeimmät lähteet ovat Pietarissa Venäjän historiallisessa keskusarkistossa olevat ministerineuvoston, finanssi- ja kulkulaitosministeriön sekä eri ratajaksojen rakentamista koskevat asiakirjat. Toisena keskeisenä lähdeyhymänä ovat Petroskoissa sijaitsevan Karjalan kansallisarkiston kokoelmat. Arkistolähteitä täydentävät imperiumin viralliset ukaasit, lehdistö ja tutkimuskirjallisuus. Ongelmana on ulkomaisen kirjallisuuden puuttuminen. Lähteidensä avulla kirjoittaja on luonut yksityiskohtaisen esityksen radan suunnittelusta, rakentamisesta ja valmistumisesta. Tutkimuksen painopiste on rakentamisessa, ja siksi hän lähes sivuuttaa radan strategisen merkityksen.

Erittäin ansiokkaana on pidettävä Muurmannin radan rakentamista edeltänyttä Aunuksen radan suunnittelun tutkimista. Golubjev osoittaa kuinka Aunuksessa oli yritteliäisyyttä, mutta köyhän maakunnan kehitykseen olisi tarvittu valtion tukea. Aunus ei ollut Venäjän ainoa köyhä alue ja sen oli kilpailtava monien suurempien alueiden kanssa. Vasta maailmansodan synnyttämä strateginen kuljetustarve mahdollisti Aunuksen ja sen jatkon Muurmannin radan rakentamisen. Kulkulaitosministeriön arkistosta hän on löytänyt Suomen ja Venäjän rataverkkojen yhdistämissuunnitelmat, mutta ei tarkastele niitä tarkemmin. Ylipäänsä on todettava kirjoittajan lähdeuskollisuuden olevan vahva.

Hän esittää sen minkä lähteet kertovat eikä yritä tarkastella lähteiden taakse, minkä voidaan nähdä olevan yleinen jälkineuvostoliittolaisen tutkimuksen metodinen puute. Neuvostoaikana marxismi-leninismi ohjasi tutkimusta lähteistä piittaamatta, nyt varotaan kaikkea tulkintaa.

Rautatieyliopistosta valmistuneena Golubjev kiinnittää huomiota rakentamisen teknisiin yksityiskohtiin, tarvikkeiden ja kaluston hankintoihin. Paikalliset olosuhteet tuntevana hän tarkastelee maaston ja ilmaston rakennustyölle aiheuttamia hankaluuksia. Maaston rikkovat lukuisat järvet, joet ja purot. Suurten soiden ylitys ratkaistiin rakentamalla kiskotus puulavettien päälle. Ratkaaisu oli väliaikainen ja toimiva vain talvella, jolloin pakkana ja routa jäädettiin suot. Keväiset kelirikot keskeyttivät kuljetukset tyystin. Talvisin lumi ja pakkaset vaikeuttivat ja hidastivat rakentamista. Teknisestä tasosta jouduttiin tinkimään kireän aikataulun tähden. Venäjän armeija tarvitsi läntisiltä liittolaisiltaan aseita ja teknistä apua sitä kipeämmin mitä kauemmin sota kesti.

Miljoonien miesten ja tuhansien hevosten otto armeijaan aiheutti työvoima- ja huoltovaikeuksia. Pohjois-Venäjän harvaanasutuista kuvernementeista ei riittänyt radan rakentajia. Tiheään asutuista Keski-Venäjän kuvernementeista löytyi lapio- ja kirvesmiehiä. Uralilta saatiin louhinta- ja pengerrystöihin perehtyneitä erikoismiehiä. Myös Suomesta saatiin pätevää työvoimaa. Suomi oli lähellä ja sieltä oli ratatyömaalle paremmat yhteydet kuin kaukaisista maakunnista. Suomalaiset oli myös vapautettu sotapalveluksesta. Kokemuksensa perusteella he sopeutuivat myös hyvin Karjalan olosuhteisiin. Suomalaisrakentajien määräksi arvioidaan noin 5500.

Koska rakentamisella oli kiire, työtä tarjottiin myös englantilai-

sille urakoitsijoille. Nämä lupasivat tuoda paikalle kanadalaisia työläisiä, joiden kuviteltiin sopeutuvan Karjalan ja Kuolan oloihin. Kuolaan saatiin noin 500 kanadalaista, mutta he eivät sopeutuneet ja lähtivät muutaman viikon työskentelyn jälkeen pois. Samalla myös englantilaiset urakoitsijat joutuivat lopettamaan työnsä. Englanti kuitenkin osallistui rahoitukseen ja tavaratoimituksiin. Rakentaessaan ratoja vuosisadan vaihteessa Mantšuriaan venäläiset turvautuivat kiinalaisiin, ja tämän kokemuksen pohjalta osallistui ratatöihin vuonna 1916 yli 10 000 kiinalaista. Samana vuonna Semipalatinskin alueelta tuotiin noin 2000 kirgiisiä, jotka olivat rakentaneet Keski-Aasian ratoja. Vuodesta 1916 alkaen työhön tuotiin sotavankeja ja suurimmillaan heidän määränsä oli 35 000 helmikuussa 1917.

Golubjevin lähdeuskollisuus näkyy siinä, että lähteisiin viitaten hän kertoo vain 75 sotavangin onnistuneen pakenemaan työmaalta. Tutkijan olisi kuitenkin pitänyt huomata, että rakennushallinto pyrki kaikin tavoin vähättelemään pakolaisuutta ja muita epäkohtia. Golubjev on laskenut ratatyöläisten kokonaismääräksi 170 000. Lukua hän pitää epämääräisenä, sillä lähteet ovat epäselviä ja ristiriitaisia. Sekalaisen rakentajajoukon huolto ja johtaminen oli vaikeaa, ja rakentamisen aikana esiintyi lukuisia lakkoja ja konflikteja. Monista vaikeuksista huolimatta rata valmistui ja avattiin virallisesti liikenteelle 3.11.1916.

Radan teknisiä yksityiskohtia valaisevat teoksessa liitteet ja luettelot, jotka Golubjev on kopioinut suoraan asiakirjoista. Teoksen lopussa on runsaasti hyvin valittuja valokuvia radasta ja radan rakentajista. Tutkimus kuitenkin kärsii kunnollisten karttojen puutteesta. Kirjan lopussa on vain kopio vuodelta 1915–1916 olevasta Petroskoi-Muurmansk

ratalinjan luonnoksesta. Kaiken kaikkiaan Golubjevin tutkimus vastaa täysin otsikkoja ja antaa erinomaisen kuvan siitä valtavana työstä, joka tehtiin vaikeissa olosuhteissa poikkeuksellisen aikana.

Alpo Juntunen

Lähteet

Juntunen, Alpo (1997), *Valta ja rautatiet. Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan*. Helsinki: Suomen historiallinen seura.

Nykyaikainen perusteos Komin historiasta

A.F. Smetanin (toim.): *Istorija Komi s drevnejših vremen do sovremennosti* [Komin historia muinaisajasta nykyaikaan]. 2 osaa. Anbur: Syktyvkar, 2011. 543 ja 687 s.

Komin tasavalta Suomen leveysasteilla Uralin länsirinteillä on taloudellisesti ja poliittisesti vahvin Venäjän suomalais-ugrialaisten kansojen hallinnollisista alueista. Komisyrjäänit ovat jo ennen vallankumousta kuuluneet Venäjän suhteellisen vauraisiin ja vahvoihin kansallisiin vähemmistöihin. Jyrkkä ero eteläisempiin, ankanan feodaalivallan alle joutuneisiin komipermjakkeihin oli tällöin yhtä mittava kuin nykyäänkin. Vaikka stalinismi ja sen vähemmän väkivaltaiset, mutta sitäkin suurvenäläisemmät seuraajajärjestelmät ovat vieneet syrjäänit vähemmistöksi omilla maillaan ja komin kielen kaupungeissa henkitoraisiin, on komin kansallistietoisuus ja -ylpeys silmiinpistävän suurta. Ja ainoana Venäjän suomalais-ugrilaisista kansoista sillä on laaja kansallinen urbaani sivistyneistö, joka on omassa pääkaupungissaan venäläisiä sosiaalisesti vahvemmassa asemassa.

Tähän pohjautuukin Venäjän tiedeakatemian Komin haaraosaston (*Komi nautšnyi tsentr Uralskogo odelenija Rossijskoi Akademii nauk*) niin lukumää-

räinen kuin laadullinen vahvuus. Luonnonvarojen ansiosta varsin varakas tasavalta on tiukasti päättänyt pitää tiedeakatemiansa korkealla tasolla ja vähentänyt työpaikkoja muihin Venäjän alueisiin verrattuna lähes ainoalaatuisen vähän. Tiedeakatemian kielen, kirjallisuuden ja historian osasto kuuluu sen puhtaimmin komilaisiin osiin, eikä ole sattuma, että se on tarjonnut 1990-luvun kansallisliikkeelle paljon laadukasta kasvupohjaa. Tämä vahva tieteellinen pohja kansallisliikkeessä on puolestaan yksi sen suhteellisen menestyksellisyden perussyistä. Rauhallsuuteen yhdistyvä peräänantamattomuus, ideologinen pluralismi ja pragmatismi sekä pitkän tähtäimen suunnitelmat ovatkin olleet sen tunnusmerkkejä. Menestyksellisenä ja monella tapaa esimerkilisenä pidetty sukulaiskansa on aina kehitettänyt mahdollisimman paljon suhteita Suomeen.

Tämä tiedeakatemian kielen, kirjallisuuden ja historian osasto julkaisi viime vuonna monumentaalisen kaksiosaisen Komin historiateoksen. Tällaisia uusia yleisiä aluehistorioita ovat julkaisseet tällä vuosituhanella monet muutkin tasavallat ja alueet Venäjällä. Harva kuitenkin pääsee samalla tasolle. Esimerkiksi Karjalan tasavallan vastaava teos jää yksiosaiseksi ja laadultaankin vaatimattomammaksi. Komin

teospari käsittää peräti 1230 sivua runsaan, osittain monivärisen kuvituksen kera. Jokainen kappale päättyy alaviitteisiin ja molempien osien lopussa on useita sivuja lähdeluetteloita. Erinomaiset monivärikartat täydentävät niin tieteellisesti kuin painoteknisesti mainiota vaikutelmaa.

Teosparin päätoimittaja on tiedeakatemian historian osastoa lähes kaksikymmentä vuotta johtanut Aleksandr Smetanin, omalta profiililtaan 1900-luvun ja erityisesti stalinismin ajan tutkija. Hän ei liene monivuotista projektiaan johtaessaan aavistanut, että hän oli luomassa sillä pysyvää muistomerkkiä itselleen. Smetanin kuoli äkilliseen sairaskohtauukseen hieman ennen teoksen valmistamista. Syvältä Komin pohjoisimmalta maaseudulta kotoisin oleva Smetanin hallitsi äidinkielenä täydellisesti, hän antoi myös oman panoksensa kansallisen liikkeen muodostumiseen ja vieraili Suomessa useita kertoja kehittäen samalla tutkijavaihtoa.

Suurteoksen toimituskollegion puheenjohtajaksi Smetanin onnistui saamaan korkeimman mahdollisen tason: Komin presidentti eli tasavallan päämies (*glava respubliki/ respublikasa juralis*) Vjatšeslav Geiser (Gajzer) on antanut arvovaltansa teoksen tueksi. Päätoimittaja Smetaninin ohella kahtena muuna yleistöimittajana koko teosparille ovat toimineet Smetaninin läheisin kollega ja ystävä Aleksandr Popov sekä uuden ajan tutkija Igor Žerebtsov. Kirjoittajia teoksessa on peräti 65 –kaikki kiistatta alojensa parhaita asiantuntijoita. Mukana ovat käytännössä kaikki Komin tiedeakatemian parhaat historioitsijat. Huomiota ansaitsee sekin, että Syktyvkarin yliopiston historioitsijoita on mukana kirjoittajina; neuvostoliittolais-venäläisessä akatemian ja yliopiston jyrkässä erottelussa tämä ei ole ollenkaan itsestään selvää.

Historiateoksen ensimmäinen