

PIETARIN YHTEYDET ENNEN JA NYT

Katajala, Kimmo (toim.), Itä-Suomi ja Pietari. Kirjoituksia toimeentulosta suurkaupungin vaikutuspiirissä. Studia Carelica Humanistica 9. Kitee 1997. 261 sivua.

Nevanlinna, Pietari tai Leningrad: on nimi tai aikakausi sitten ollut mikä tahansa, on Itämeren pohjukassa sijaitsevan kaupungin kehitys aina vaikuttanut elämään Suomessa. Metropolin läheisyys on heijastunut niin taloudellisiin, sosiaalisiin kuin poliittisiin oloihin. Joensuulaisten tutkijoiden laatimassa, syksyllä 1997 ilmestyneessä Itä-Suomi ja Pietari -kirjassa kerätään yhteen Pietarin ja Itä-Suomen välistä vuorovaikutusta koskevaa aiempaa tutkimusta ja syvennyttään virkistäväällä tavalla muutamaan tärkeään erityiskysymykseen.

Professori Antero Heikkisen johtama projekti "Itä-Suomi Pietarin vaikutuspiirissä autonomian ajalla" onkin tuottanut monipuolisen kirjan itäsuomalaisten toimeentulosta Pietarin vaikutusalueella. Kirjan on toimittanut ja siitä suurimman osan kirjoittanut Kimmo Katajala. Muut kirjoittajat ovat Tapio Hämynen ja Pekka Kauppinen.

Kirja keskittyy autonomian aikaan ja Pietarin vaikutuksiin itäsuomalaisten elämään, mutta ilmiöt liitetään tähän päivään ja vedetään samalla linjoja itärajallamme vallitsevaan uuteen tilanteeseen. Kirjoittajien mukaan "Pietari on tullut takaisin" ja nimen muutos Leningradista Pietariksi symbolisoi eräällä tavalla kaupungin vaikutuspiirin ulottumista jälleen syvälle Suomen puolelle. Neuvostoliiton aika 1920-luvulta 1990-luvulle on teoksessa tietoisesti jätetty syrjään. Näin ollen esimerkiksi rajaa koskevat sotilaalliset kysymykset on tällä erää rajattu kokonaan pois käsittelystä.

Kun ryhdytään vertailemaan viime vuosisadan kehityskulkua lähivuosien kehitykseen, voi helposti olla vaarana sortuminen anakronistisiin tulkintoihin. Näin ei ole kuitenkaan käynyt Itä-Suomi ja Pietari -kirjan laatineille historioitsijoille. Etenkin Kimmo Katajalan kirjoittamat aloitus- ja loppuluvut luotaavat ongelmakenttää monipuolisesti niin menneen kuin nykyhetken näkökulmasta.

Kirjassa ei tarkastella juurikaan teollisuusjohtajien, poliitikkojen tai kulttuurielämän vaikuttajien suhteita Pietariin. Autonomian ajan kehitykseen avautuu kirjan teemojen kautta varsin toisenlainen kuva kuin viime aikoina paljon keskustelua herättäneessä professori Matti Klingen Kejsartiden - Keisarin Suomi -kirjassa. Nyt ei liukuta politiikan tai kulttuurin valtaväylillä, vaan päähenkilöt ja toimijat ovat tällä kertaa itäsuomalaisia talonpoikia tai voikauppiaita. Myös venäläisille teollisuusmiehille löytyy näyttäviä rooleja.

Mitä kirjalla on sitten annettavana tekniikan historian tutkijoille ja harrastajille? Voidaan perustellusti sanoa, että anti on runsas. Syytkin siihen lienevät monelle jo entuudestaan tuttuja. Pietarin kautta ovat tulleet monet tärkeät vaikutteet suomalaisen teknisten innovaatioiden kehittämiseen sekä niiden välittymiseen teollisuuden ja kansan tarpeisiin. Hauskana yksityiskohtana voi mainita ompelukoneen leviämisen Itä-Suomeen Pietarista käsin. Itä-Suomen teollistamisessa oli taas niin Venäjän kaupalla kuin pietarilaisten teollisuusmiehillä keskeinen rooli. On myös muistettava, että Suomen ja Pietarin väliset yhteydet ovat vaatineet ja vaativat edelleen toimivaa infrastruktuuria, jolla silläkin on oma historiansa. Kirja täydentää ruohonjuuritasolle syventymällä rajaliikenteestä, teollistumisesta, muuttoliikkeestä ja maataloustuotteiden kaupasta aiemmin kirjoitettuja tutkimuksia. Toisaalta tekijöiden näkökulma suuntautuu myös makrotasolle: taloudellisiin rakentei-

siin ja muutosprosesseihin sekä kaupunki-järjestelmän muotoutumiseen.

Itä-Suomi ja Pietari -kirjan ansiot suomenkielisenä yhteenvetona aiemmasta tutkimuksesta ovat kiistattomat. Joensuulaiset ovat samalla löytäneet uusia näkökulmia ja kartoittaneet tutkimattomia valkoisia läikkiä. Pekka Kauppinen täydentää oivalla tavalla Max Engmannin tutkimuksia Pietarin suuntautuneesta muuttoliikkeestä. Tapio Hämynen taas tekee monin osin uutta perustutkimusta rajaliikenteestä, jota aiemmin ovat käsitelleet mm. Venäjän kauppaa tutkineet Erkki Pihkala (1970) ja Kauko Jouste la (1963) sekä aihepiiriin kansatieteellisen klassikon kirjoittanut Greta Karste-Liikkanen (1968).

Tällä vuosikymmenellä on keskusteltu vilkkaasti E18-moottoritien rakentamisesta ja rajanylityspaikkojen murheista. Liikenne oli monella tapaa ongelma myös autonomian ajan lopulla: pulmina olivat niin rauta-, vesi- kuin maantieliikenteen järjestelyt. Tapio Hämynen osoittaa tulliasemien aineiston pohjalta, että talon-

poikien rahat Pietarin suuntaan aiheuttivat jopa ruuhkia Kannaksen maanteille. Tämä oli yhtenä sysäyksenä liikenteen järjestelylle ja oikeanpuoleiseen liikenteen siirtymiseen keisarillisella manifestilla vuonna 1858.

Saimaan kanavan avaaminen (1856), höyrylaivaliikenteen yleistyminen ja lopulta Pietarin radan valmistuminen kohensivat sisämaan kaupunkien merkitystä ulkomaan kaupassa. Suuntana oli monesti Pietari, mutta huomiotta ei kirjassa jää myöskään Viipurin välittävä merkitys länsiviennissä.

Tapio Hämynen on tutkinut jo aiemmin Venäläisten teollisuusmiesten merkitystä Itä-Suomessa, ja hän luo nyt artikkelissaan kokonaiskuvaa venäläisen pääoman ja innovaatioiden merkityksestä. Aihepiiri on haastava ja huomiot teräviä. Hämynen voi muunmuassa perustellusti todeta miten Pietari määräsi alueen teollisuustuotannon määrän ja hinnan. Monesti on unohtunut Karjalan teollisuuden merkitys koko maan mittakaavassa. Esimerkiksi Pitkäranta oli kaivos- ja metalliteollisuudellaan koko autonomian ajan loppupuolen Suomen teollisuustilaston kärkipäässä.

Kimmo Katajala tarkastelee maatalouskaupan, lähinnä voiviennin, merkitystä Pietarin kaupassa ja itä-suomalaisten taloudessa. Vaikka suomalaisen elintarvikkeiden osuus Pietarin ravintohuollosta oli vain parin prosentin luokkaa, oli tällä kaupalla Itä-Suomessa erittäin tärkeä merkitys. Pietarin kysyntä nopeutti oleellisesti alueen maatalouselin keinon siirtymistä "kaskesta karjaan" eli muutosta viljanviljelystä karjatalouteen. Katajala tuo ilmi myös maataloustuotteiden vähittäisen hakeutumisen länsimarkkinoille 1880-luvulta alkaen.

Päälähteenä Katajala on käyttänyt kuvernöörien ja kruununvoutien kertomuksia sekä virallisia tilastoja. Lähdeaineisto on jo monista tutkimuksista tuttua, mutta tekijä saa niistä paljon irti. Jälleen voi ilolla todeta artikkelin tuovan jatkoa esimerkiksi Arvo Soinisen (1975) ja Teppo Viholan (1991) tutkimuksille.

Kriittinen lukija kiinnittää huomiota tapaan jättää muutamat erillistutkimuksenomaiset luvut vaille lähdeviitteitä. Alun esseemäisessä johdannossa tai päätösluvussa

ITÄ-SUOMI JA PIETARI

Kirjoituksia toimeentulosta suurkaupungin vaikutuspiirissä



se on vielä ymmärrettävää, mutta ainakin rautatietä ja alueen erikoistuvaa tuotantoa koskevan artikkelin suhteen haitta lienee merkittävämpi kuin noottien poisjättämisen tuoma luettavuus. Eri artikkelien yhdenmukaistaminen ja teemallisten kokonaisuuksien erottaminen esimerkiksi taiton avulla olisi myös johtanut selkeämpään lopputulokseen.

Karjalan historian uusi tutkimus ja sodan melskeissä rajan toiselle puolelle jääneen arkistoaineiston hyödyntäminen on suomalaisessa historiantutkimuksessa vasta alullaan. Tässä kirjassa mm. Leningradin Oblastin Viipurin arkiston avautumisen anti näkyy selkeästi vain Tapio Hämysen rajaliikennettä käsittelevässä artikkelissa. Suomen eri yliopistoissa on parhaillaan tekeillä useita tutkimuksia, joissa Viipurissa tai Petroskoi-ssa säilytettävä arkistoaineisto on tärkeässä

osassa. Karjalan historiaa tullaankin pitkään käyttämättä olleiden aineistojen avulla kirjoittamaan monilta osin uusiksi.

Karjalaa koskevien tutkimusten kysymyksenasettelu tulee uusien sukupolvien myötä väistämättä muuttumaan. Voidaankin toivoa, että Karjalan historiaa käsittelevien yleisteosten rinnalle saadaan jatkossa kattava, uusiin arkistolähteisiin ja näkemyksiin perustuva teos alueen talous- ja sosiaalishistoriasta. Käsillä oleva kirja tarjoaa omalta osaltaan hyvät lähtökohdat tulevalle tutkimukselle. Se on samalla tärkeä puheenvuoro Pietarin ja Itä-Suomen nykyisestä suhteesta.

Kimmo Antila