



VIIPURIN SUOMALAISEN
KIRJALLISUUSSEURAN
TOIMITTEITA

24

Merikarjala

Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaikka

TOIM.
PEKKA SUUTARI

Kannen kuva: Rajaus Yrjö Lohkon maalauksesta *Luotsihaapio*. Maalaus on osa Merikarjala-sarjaa vuosilta 2008–2017. Yrjö Lohkon arkisto.



Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran toimitteita 24
Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaiikka

Toimittaneet:

Pekka Suutari (osan toimittaja)

Anu Koskivirta (sarjan päätoimittaja)

H. K. Riikonen (sarjan päätoimittaja)

Ilja Aaltonen (sarjan toimitussihteeri ja kuvatoimittaja)

Sanna Supponen (kuvatoimittaja)

Taitto ja graafinen suunnittelu: Marko Pylvänäinen

ISBN 978-952-69831-4-1 (pehmeäkantinen)

ISBN 978-952-69831-5-8 (PDF)

ISSN 1236-4304 (sarja)

Painettu: 2023, Digipaino Kirjaksi.net

Painosmäärä: 50 kpl

2. painos

Julkaisija: Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura ry, Helsinki

Meri ol mei pelto

Koivistolaisten tarina alkaa saarista

Koivisto oli merikarjalaisen kulttuurialueen ydintä, sillä merenkulku, laivanvarustus, laivanrakennus ja kalastus olivat luonteenomainen, vallitseva ja erottamaton osa pitäjän elämää. Koivistolla merelliset elinkeinot nivoutuivat yhteen kokonaisuudeksi ja omanlaisekseen meri- ja rannikkotaloudeksi, jossa elinkeinojen väliset rajat hälvivät ja eri elinkeinot tukivat toisiaan.¹ Vuodelta 1873 peräisin olevassa runossa kuvataankin koivistolaista elämänmuotoa seuraavasti: ”Meri on hänelle pelto ja niitty. Pursi ja nuotta ovat hänelle aura ja kuokka.”² Koivistolla ”meri ol mei pelto”. Tämä teksti kertoo koivistolaisen elämäntavan synnystä ja kehityksestä osana merikarjalaista elämänmuotoa.

Vielä 1000-luvulla Koiviston alue on arvattavasti ollut suhteellisen asumaton seutua. Mielenkiinnon lisääntyä 1200-luvulla itäisen Suomenlahden alueita kohtaan vilkastui myös merenkulku, ja sen myötä alueelle alkoi vähitellen syntyä kiinteää asutusta ilmeisesti juuri 1200-luvulta lähtien.³ Koivistolaisten asutuksen arvellaan saaneen alkunsa Koiviston edustalla sijainneiden saarten suojaisista satamapaikoista. Varhaisina aikoina Koivistonsalmen tärkeä vanha satama- ja kauppapaikka sijaitsi juuri saarissa mahdollisesti Koivusaaren, Tiurinsaaren ja Soukansaaren välisten salmien ja sisäselän paikkeilla.⁴

Koiviston nimi lienee sekin kulkeutunut kuvaamaan Koiviston rantoja merenkulkijoiden matkassa, sillä Koivistonsalmeen löysivät Suomenlahden perukoille purjehtiessaan aikoinaan jo viikingit, jotka purjehtivat sen kautta Laatokalle ja idäntien vesireittejä pitkin Mustallemerelle ja Välimerelle asti.⁵ Koiviston ruotsinkielinen nimi Björkö viittaa Mälarenin, tuolloisen merenlahden, rannalla sijainneeseen ruotsalaiseen kauppapaikkaan, josta käytettiin nimeä Birca.⁶

Koiviston alueen asutuksen painopiste oli vielä 1600-luvun alkupuolella ja keskivaiheilla saariston puolella, ja siellä sijaitsi myös vuonna 1575 perustetun pitäjän keskus. Venäläisten poltettua vuonna 1706 kirkon ja pappilan siirrettiin kirkkokin mantereelle. Kirkon mantereelle siirtämisen myötä asutuksen painopiste siirtyi mantereen puolelle, jossa jo 1720-luvulla asui suurin osa Koiviston asukkaista.⁷

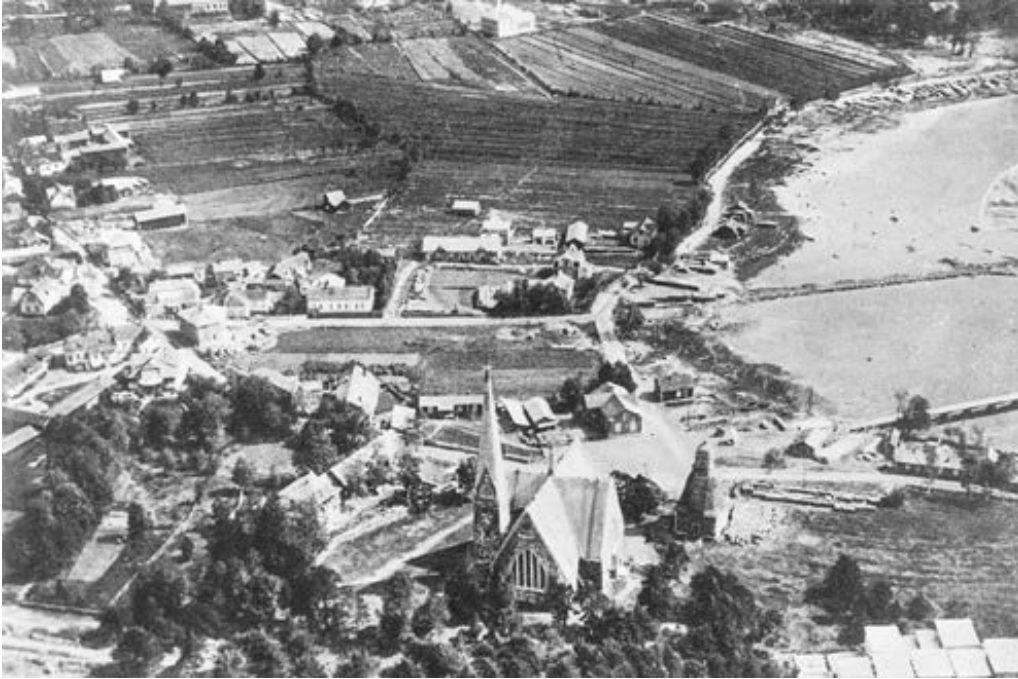
Luonnonsatama

Mantereen puolella Koiviston karttakuvan selkärangan muodostaa 25 kilometrin pituinen ja tyvestään 4–5 kilometrin levyinen Koivistonniemi, joka työntyy pohjoiseen Viipurinlahden suulle saakka. Koiviston edustan suuret saaret pikkusaarineen muodostivat rannikon ainoan selkeästi erottuvan saariston.⁸ Eteläisin Koivistonsaari eli Koivusaari, Tiurinsaari sekä pohjoisin Piispansaari eli Pii(s)saari antoivat 30 kilometrin pituudelta luontaisen suojan meren tuulilta ja aallokolta suojaten saarten ja mantereen väliin jäävää Koivistonsalmea.⁹ Saarten salmiin jäi useita suotuisia ja suojaisia satamapaikkoja. Niissä vesi oli varhaisten merenkulkijoiden aluksille



riittävän syvää, ja ympäröivät saaret suojasivat kaikilta tuuilta helpottaen kaikenkokoisten alusten liikkeellelähtöä.

Koiviston alueelle tyypillisiltä matalilta rannoilta löytyi hyviä maihinnousupaikkoja. Suurtenkin myrskyjen aikana Koivistonsalmessa vesi nousi 1–2 metriä vähemmän kuin Pietarissa.¹⁰ Merivirrat puolestaan pitivät Koivistonsalmen sulana muita itäisen Suomenlahden satamia pidempään, jolloin syksyisinkin Koiviston satamaan pääsi 4–6 viikkoa pidempään kuin Viipurin satamaan.¹¹ Koivistonsalmi oli 26 kilometriä pitkä, 30–40 metriä syvä ja leveimmästä kohdastaan viisi kilo-



Ilmakuva Koiviston kauppalasta vuonna 1934.

metriä leveä. Koivistonsalmen yhdeksän metriä syvää väylää pääsi suojaisaan satamaan suurempikin alus. Koivistonniemen itäpuolella Makslahden suojaiset rantamat tarjosivat niin ikään otollisia satamapaikkoja merenkulkijoille. Väylä Makslahden satamaan oli sekin 7-metrisenä varsin syvä. Näillä luonnon muovaamilla Itä-Suomen parhailla satamapaikoilla toimivat Koiviston alueen merikarjalaisen kehityksen viimeisinä vuosikymmeninä alati vilkastuvat satamat. Koivistonsalmen Möllikänniemeen vuonna 1924 perustettu Möllikänsatama ja Makslahden itärannalla sijainnut Makslahden satama olivat yhdessä vuonna 1939 kuudenneksi suurin Suomen satama ja vientisatamana viidenneksi suurin, ja Möllikänniemen ratapiha oli maan suurin. Yhteen aikaan Koiviston satamat olivat Suomen suurin puutavaran vientisatama.¹²

Kalastus alkuperäisin elinkeino

Kuten rannikkoseudulla usein, myös Koivistolla maaperä oli karua eivätkä viljelyalat olleet kovinkaan suuria. Peltoa Koivistolla oli paljon vähemmän ja tilat olivat huomattavasti pienempiä kuin muissa Kannaksen pitäjissä sadon kattaessa vain osan pitäjän leipäviljan tarpeesta. Ainoastaan Makslahdessa, Humaljoen pohjoisosissa ja Koiviston kylistä ainoana kokonaan sisämaassa sijainneessa Rautasen kylässä viljelyalat olivat myöhemminkin suurempia ja vilja voitiin saada enimmäkseen omista pelloista. Maanviljely jäikin monissa Koiviston kylissä sivuelinkeinon asemaan, ja maata viljeltiin lähinnä omiksi tarpeiksi.¹³

Koiviston runsaat kalavedet korvasivat pienet viljelyalat. Viljelyalojen vähyyks onkin omalta osaltaan ollut Koiviston merenkulkua ja kalakauppaa edistävä tekijä, sillä tuontiviljan välttämät-



Talvinuottaa vedetään vuonna 1910. Koivistolla kalastettiin kesät talvet ja esimerkiksi nuottakalastukseen saatiin osallistua pitäjän kirkkoherraa, kappalaista ja nimismiestä myöten. Talvikalastus oli hyvin yleistä jo 1600–1700-luvuilla.

tömyys edisti rannikkopurjehdusta ja vaihtokauppaa viljavan Viron rannikkosatamiin. Selkeästi on havaittavissa, että koivistolaisten merenkulkua ohjasivat käytännössä perinteet ja totut tavat, joita eivät edes valtiovallan määräykset onnistuneet muuttamaan muuksi. Koivistolaisille ja yleensäkin karjalaisille oli ominaista, että määräyksiin ei niin vain alistuttu, jos toiminta muuten katsottiin perustelluksi ja oikeutetuksi eikä siitä koitunut kenellekään vahinkoa.

Koivistolaiset merenkulkijat

Hansakaupalle Koivistonsalmi oli tärkeä strateginen idänkaupan väylä. Saksalaiset ja gotlantilaiset kauppiaat halusivat 1200-luvulla varmistaa kaupankäynnin novgorodilaisten kanssa, ja vuosisadan puolivälistä alkaen käytiinkin neuvotteluja vieraiden merenkulkijoiden matkan turvaamiseksi Nevalle ja sieltä itään. Näistä neuvotteluista vuodelta 1268 säilynyt kaupp-rauhaa koskeva sopimusluonnos on vanhin säilynyt asiakirja, jossa Koiviston nimi mainitaan. Siinä saksalaiskaupan edustajat esittävät, että Novgorodin suojelus alkaisi jo Koivistolta, kun taas novgorodilaiset olivat valmiit myöntämään kaupp-rauhan ainoastaan Nevan edustalle Retusaareen saakka. Tekstissä viitataan Koivistoon hansakaupan varaston sijoituspaikkana.¹⁴

Hansakauppiaiden lukuun ovat ehkä tilaisuuden tullen myös jo varhaiset koivistolaiset laivurit kuljettaneet tavaraa Nevalle ja Novgorodiin.¹⁵ Sinänsä vähäisten lähteiden joukossa rannikon

asukkaiden purjehduksista kauppamatkoille on todisteita 1300-luvulta lähtien. Pähkinäsaaren rauhan jälkeen rauhoittunut tilanne alueella takasi myös kaupalle kulun Nevalle.

Koivistolaiset hallitsivat isoa osuutta Itä-Suomen talonpoikaispurjehduksesta. Koiviston asema Nevalle ja Novgorodiin suuntautuneen kaupan välisatamana lienee säilynyt vielä Viipurin kauppahuoneiden synnyttyäkin.¹⁶ Viipurilaiset yrittivätkin vuosisatojen ajan saada koivistolaisten vilkkaan ja laajalle ulottuvan talonpoikaispurjehduksen aisoihin. Kustaa Vaasan aikoina 1500-luvulla se yritettiin rajata ainoastaan Tukholmaan suuntautuvaksi ja lisäksi koivistolaisilta talonpoikaispurjehtijoilta edellytettiin muuttoa Viipuriin, jotta purjehdus olisi voinut jatkua elinkeinona. Edes Kustaa Vaasan suoranainen kielto vuonna 1535 ei pysäyttänyt koivistolaista talonpoikaispurjehdusta toimeenpanon ja valvonnan ontuessa – ei vaikka kuningas kehotti malliksi muille katkaisemaan pään muutamalta pahimmalta niskuroijalta.¹⁷

Helsingin kaupungin perustamisen aikoihin 1500-luvun puolivälissä talonpoikaispurjehtijoiden määrä oli Koivistolla jo Viipurin läänin suurin sekä yksi suurimmista koko Suomessa. Purjehdusta harjoitettiin yhteistoiminnassa, jossa naapurit lyöttäytyivät yhteen ja suurempien alusten omistajat keräsivät suurista kalalasteista rahtinsa jopa pitäjän eri puolilta. 1500-luvun puolivälissä kaupan painopiste siirtyi sotien vaikutuksesta Viipuriin, jonne Venäjän-kaupan tullivapaus painottui. Koiviston kannalta tilanne herätti henkiin vanhat ajat, jolloin se oli ollut idänkaupan tärkeä etappi. Kauppa kulki Koivistonsalmen kautta ja talonpoikaispurjehtijat osasivat hyödyntää sitä. Koiviston 1550-luvun noin 140 talosta laivureita oli ns. Kanta-Koiviston alueella kolmisenkymmentä. Keskimäärin joka viidennellä talolla oli laiva ja mahdollisesti sitäkin useammalla osuuksia samaan laivaan. Lisäksi laivaväkeä tuli sellaisistakin taloista, joilla ei ollut omaa laivaosuutta. Kaupankäynti oli jo vakiintunutta 1600-luvulle tultaessa. Vuosisadan lopulla Koivisto oli Suomen merkittävin laivanvarustuspaikkakunta ja Koivistolla oli enemmän tonnistoja kuin Suomen tapulikaupungeilla yhteensä. Aina 1890-luvulle asti Koivisto oli Suomen suurimman maalaistonniston kotipaikka.¹⁸ Koiviston suuri kauppalaivasto ja sen meriliikenteen vilkkaus kiinnittivät valtakunnan vallanpitäjien huomiota myös positiivisessa mielessä, sillä vuoden 1617 kauppasäännössä oli viittaus siihen, että Koivistolle oli aikomus perustaa kaupunki, jolla olisi oikeus harjoittaa purjehdusta myös ulkomaille, jos alukset ovat purjehtijan omia.

Vuodesta 1651 lähtien talonpoikaispurjehdus sai kohdistua kauppaoikeuksilla varustettuihin satamiin myös Itämeren maakunnissa. Koivistolaisia laivureita määrättiin muiden Viipurin läänin laivureiden tavoin kuljettamaan kalkkikiveä Virosta Viipuriin kaupungin varustusten korjaamista varten. Sakkoluettelosta löytyy noin 15 selvästi koivistolaista laivurin nimeä, mikä kertonee jälleen koivistolaisten laivureiden suhtautumisesta tehtävään.¹⁹

Merenkululla oli merkitystä lähes koko Koiviston alueella, ja sitä harjoitettiin Koivistolla kuta-kuinkin kaikissa kylissä. Merenkulku oli mantereen puolella yhtä vilkasta kuin saarissa, sillä myös Humaljoki, Makslahti ja pieni Vatnuori olivat vilkkaan merenkulun kyliä. Koivistolta löytyy esimerkiksi 1600-luvulla saarista 24 laivayhtiötä, Koiviston mantereen puoleisista kylistä 11 laivayhtiötä ja Viipurin puoleisista kylistä myös 24 laivayhtiötä. Kun Koivistolla laskettiin olevan 1660-luvulla 170 taloa ja laivojen lukumäärä nousi vähän yli 40:n, oli pitäjässä yksi alus neljää taloa kohti. Todennäköistä on myös, että ainakin sadalla talolla oli pienempiä ja suurempia osuuksia.

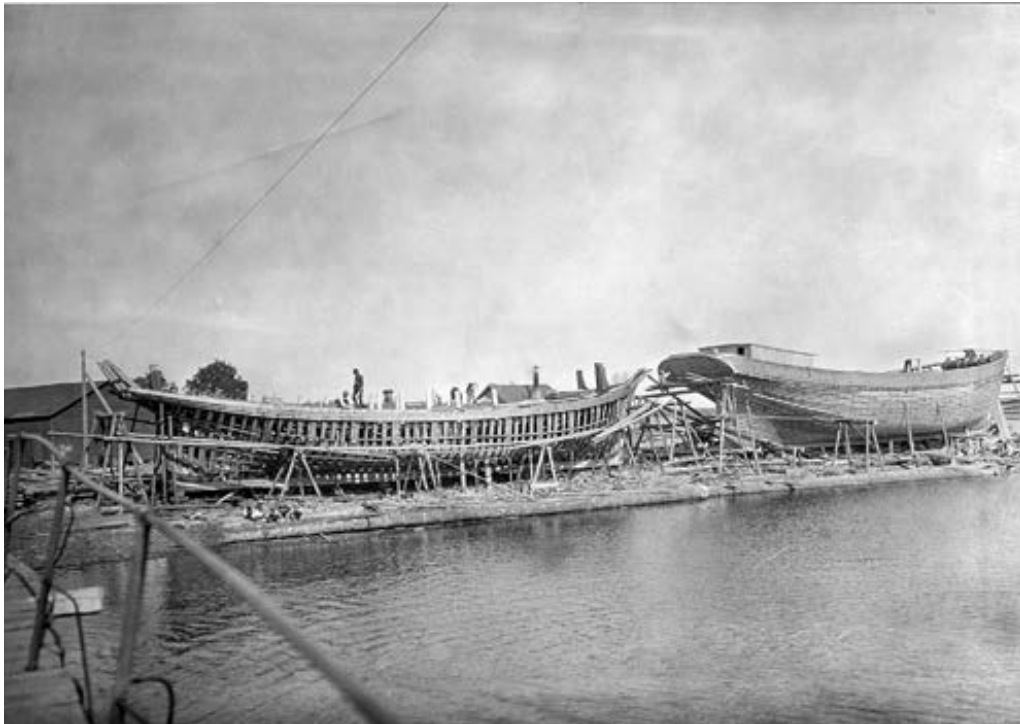
Merenkulku toi leivän myös suurelle laivamiesten joukolle, joita oli runsaasti itse laivuritaloista mutta myös taloista, joilla ei ollut omaa laivaosuutta eikä mahdollisuutta osallistua laivan varustamiseen. Koiviston purjehduksen laajuutta osoittaa muun muassa se, että Koiviston kauppalaivasto vuodelta 1674 käsitti 20 alusta kantavuudeltaan 550 lästiä, kun koko Suomen kauppalaivasto samaan aikaan oli 74 alusta kantavuudeltaan 2 757 lästiä. Koivistolla oli maan kauppalaivaston lukumäärästä yli neljäsosa ja kantavuudesta viidesosa. Viipurilla oli samaan aikaan vain kolme alusta kantavuudeltaan 96 lästiä ja Porvoolla 18 alusta kantavuudeltaan 509 lästiä. Koivisto olikin tuohon aikaan Suomen suurin laivanvarustajapaikkakunta ja sen alukset harjoittivat rahdinkuljetusta Tukholman, Koiviston ja Nevanlinnan välillä. Tämän ajan vientitavaroita olivat halot, laudat ja tuohi, tuontitavaroita taas pääasiassa suola ja vilja.

Kaikkein suurin vaikutus koivistolaisten purjehdukseen on ollut kuitenkin vuonna 1703 Neva-joen suulle soiselle alueelle perustetun Pietarin kaupungin rakentamisella. Suurkaupungin väestömäärän kasvaessa huimaa vauhtia tarvittiin monenlaista raaka-ainetta rakennustöihin ja, elintarvikkeita ja polttopuita hyvin laajalta alueelta suurkaupungin tarpeiden tyydyttämiseksi. Erityisesti Karjalan rannikkoalueiden metsät nousivat tässä yhteydessä arvoon arvaamattomaan, sillä puiden kuljettaminen Karjalan metsistä oli vesitse huomattavasti helpompaa ja edullisempaa kuin Pohjois-Venäjän syvistä metsistä. Myös rakennusaineena tarpeellista kivimateriaalia löytyi helpommin Suomen alueelta. Puuta tarvittiin rakennustyömaiden lisäksi runsaasti lämmitystä varten. Väestömäärän suhde johti lopulta kuitenkin siihen, että Karjalassa oltiin riippuvaisia Pietarista, jonne tavaratoimituksia tuli kuitenkin myös muualta eri puolilta suurta Venäjän maata. Pietarin-purjehdus aloitti Koivistolla uuden suuntauksen, joka kesti lähes 200 vuoden ajan.²⁰

Talouselämän lisäksi purjehdus ohjasi myös henkistä elämää, sillä merenkulkijoiden mukana Koivistolle tuli myös runsain mitoin kulttuurivaikutteita vieraista kaupungeista Itämeren ja Suomenlahden rannikoilta. Merenkulkualueet ovat kaikkina aikoina olleet myös edelläkävijöitä, joiden alueilla elämänmeno on ollut kaikkein vireintä. Kansainväliset yhteydet olivat Koivistolla luonnollisesti huomattavasti muita Kannaksen alueita vilkkaammat.

Vuonna 1721 solmitun Uudenkaupungin rauhan jälkeen Koiviston asema muuttui täysin. Alue liitettiin Venäjän valtakuntaan samoin kuin Viro. Yhteydet Suomenlahden eteläpuolelle säilyivät edelleen mutta yhteydet länteen katkesivat kokonaan joksikin aikaa. Yhteiskunnallisten voimasuhteiden ja esimerkiksi talonpoikien aseman muutoksista huolimatta elämä jatkoi kulkuaan Ruotsin-ajan käytännön mukaan joitakin kaupankäynnin sääntelyjaksoja lukuun ottamatta. Metsänhakkuita varten oli muun muassa anottava lupa tukkien kaatamiseen Viipurissa toimivalta metsävirastolta, millä lienee ollut vaikutusta laivanrakennukseen.

Talonpoikaispurjehtijoiden asema parani sen jälkeen, kun Vanha Suomi liitettiin Suomen suuriruhtinaskuntaan (1812), sillä heidän oikeutensa katsottiin perustuvan suuriruhtinaskunnan lakeihin. Purjehtijoilla oli vähittäismyyntioikeus keisarikunnan satamissa, ja heidän oikeutensa määriteltiin tarkasti. Nämä vaikuttivat Pietarin-purjehduksen lisääntymiseen. Pietarin kasvun aikaansaama kysynnän kasvu lisäsi samalla sinne suuntautunutta merenkulkua. 1800-luvun alkupuolella suurempien alusten määrä oli kasvanut 1830-luvulle tultaessa Koivistolla 40:stä 55:een ja Johanneksessa 10:stä 20:een.



Kaljaaseja veistetään vuonna 1914.

Koivisto oli edelleen Viipurin läänin rannikon johtava merenkulkupitäjä. Suomen sodan jälkeen tilanne tasaantui muiden rannikkopitäjien kuroessa etumatkaa kiinni. Vanhoillisuus näkyi merenkulun perinteessä ja laivatyypeissä. Vaikka alukset olivatkin vanhantyyppisiä, yksinkertaisia ja pieniä, oli poikkeuksellista, että yhdessä pitäjässä oli toistasataa alusta, varsinkin kun kyseinen pitäjä oli alueeltaan melko pieni. Koivisto oli Suomen suurin laivanvarustajapitäjä. Koivistolla oli kyse kaiken kansan merenkulusta toisin kuin Länsi-Suomessa, jossa purjehdus oli varakkaiden elinkeino. Koivistolla siihen osallistui suurin osa taloista ja todella suuri osa koko väestöstä. Laivanomistajat eivät muodostaneet minkäänlaista selvästi erottuvaa yläluokkaa.²¹

Laivojen omistajia oli kaikissa väestöryhmissä. Talollisten ohella laivanvarustukseen osallistuivat säätyläiset ja käsityöläiset, papit, joidenkin talojen nuoremmat pojat ja tilattomaan väkeen kuuluvat torpparitkin. Pitäjä, jonka valkamista lähtee meren auettua toistasataa laivaa, on ilman muuta merenkulkupitäjä.

Laivanrakennuksen mestarit

Merenkulun ohella koivistolaiset tunnetaan erityisesti laivanrakennuksen taitajina. Koivistolla laivanrakennus syntyi saaristolaiselämän luontaisesta tarpeesta vesillä liikkumiseen ja tavaroiden kuljettamiseen, ja merenkulun rinnalla siitä kehittyi Koivistolla laajamittainen merellisen elämäntavan ja merellisten elinkeinojen osa-alue. Koiviston suuri laivasto oli luonnollisesti omilla rannoilla rakennettu. Koska oma laivanrakennus oli laajaa ja vaati paljon työvoimaa, laivoja ei

juuri rakennettu ulkopuolisille eikä myyntitoimintaa varten. Laivojen elinkaari oli rajallinen, joten niitä oli rakennettava jatkuvasti lisää myrskyissä haaksirikkoutuneiden alusten tilalle. Laivanrakennus oli koivistolaisen merenkulun elinehto. Jo 1600-luvulta lähtien koivistolaisten alusten määrä oli huomattava muihin laivanrakennuspaikkakuntiin verrattuna. Alukset olivat kehittyneet alkuaikojen yksinkertaisista kannettomista alustyypeistä, ja kaksimastoisista laivoista siirryttiin kolmimastoiisiin ja myöhempien kulta-aikojen suuriin valtamerialuksiin. Jo 1600-luvulla koivistolaisten alukset kestivät vertailun Itämeren rannikkoalusten kanssa.²²

Laivoja rakennettiin laivanrakennukseen osallistuvien talojen omin voimin. Aina 1600-luvulta alkaen useampi sukupolvi ja veljekset perheineen asuivat samassa talossa, jolloin oli hyvin luonnollista muodostaa laivakunta suvun omasta väestä. Laivakuntaan saattoi joissakin tilanteissa kuulua perinnönjakojen myötä myös kaukaisia sukulaisia.

Koska Koivistolla asuttiin rantakylissä, myös laivakunnat saattoivat koostua naapureista, saman kylän miehistä tai lähellä toisiaan sijainneiden kylien asukkaista. Tällaisia kyliä olivat muun muassa Koivusaaren pohjoispään kylät Ingerttilä ja Eistilä sekä etelämpänä sijainneet Saarenpää ja Patala. Myös Humaljoen kylässä laivanrakennus oli vilkasta.

Laivayhtiöt olivat laivakohtaisia. Ne muodostettiin laivan rakennuksen alkaessa ja lopetettiin laivan haaksirikkoutuessa tai käyttöään päättyessä. Rakentamisen alkaessa talot lähettivät töihin niin paljon miehiä kuin pystyivät. Laivaosuudet valmiiseen laivaan jaettiin talojen kesken sen mukaan, kuinka paljon miehiä talosta oli osallistunut laivan rakentamiseen. Tätä jakoa kuvattiin joissakin tapauksissa kirvesluvulla, jossa ilmeisesti huomioitiin työvoiman lisäksi myös laivan rakentamiseen käytetty aika sekä eri työvaiheet puiden kaataminen ja laivalautojen veistäminen mukaan lukien. Laivaosuuden suuruuteen vaikutti toisinaan myös kustannusten jakautuminen, jolloin kalliimpien hankintojen maksaja sai isomman osuuden tai osuuden jakamisessa huomioitiin, jos osa oli hankittu yhteisin varoin. Yhdellä osakkaalla saattoi olla useampia osuuksia eri laivoista.

Yleensä yhdessä laivassa oli kolme tai neljä osakasta. Vain vauraammat varustajat saattoivat omistaa aluksensa yksin. Talon väestä saattoi osallistua myös muita itse laivan rakennushankkeeseen ilman virallista osuutta. Laivaosuuksien mukaan maksettiin myös kulut, kuten laivamiehet ja näiden muona. Useimmiten joku omistajista oli päällikkönä, joskin palkatuista kapteeneista ja perämiehistä löytyy heistäkin tietoja historiankirjoista. Asia järjestyi usein myös talojen miesluvun mukaan talon omalla väellä veljistä ja pojista. Haaksirikon sattuessa tällaisessa tilanteessa koitui yhteen ja samaan taloon suuri menetys, kuten esimerkiksi vuonna 1649, jolloin kaksi koivistolaista alusta upposi miehistöineen ja kahdeksasta hukkuneesta vain kolme oli vieraita pestattuja miehiä. Laivanrakennuksella oli vaikutusta myös kieleen, sillä jo 1500-luvulta lähtien Koivistolla tunnettiin sukunimi Laivaseppä.²³

Puutavara saatiin omista metsistä. Koivistolainen koki, että ainoastaan laivan rakennuspuuksi päätynyt honka oli saanut arvoisensa tehtävän. Rautaosat olivat tuontitavaraa pääosin Ruotsista ja Juvan ruukilta. Kylän seppä valmisti niistä muun muassa nauvoja, niittejä ja pultteja. Köydet ja purjekankaat hankittiin tavallisesti Baltiasta tai Nevanlinnasta.²⁴

Lopuksi

Koivistolainen elämänmuoto syntyi ja kehittyi aikojen saatossa luontaisesti merellisen elämäntavan olosuhteiden, mahdollisuuksien ja vaatimusten yhteisvaikutuksen tuloksena. Sen pohjalta yritteliäät ihmiset rakensivat elämänmuodon, jota sävyttivät perinteiksi muodostuneet tavat. Koiviston loi meri, sillä Koivistolla oli välttämätöntä liikkua merellä ja käyttää sitä elannon lähteenä. Koivistolla merenkulku, laivanvarustus, laivanrakennus ja kalastus nivoutuivat yhteen tiiviiksi kokonaisuudeksi elinkeinoiksi, joita harjoitettiin erikseen tai yhdessä ja jotka kaikki tukivat toisiaan. Myöhemmin elinkeinojen kokonaisuutta täydensi satamatyö. Koivistoiset taisivat elämän meren äärellä.

Sotien jälkeen koivistolaisten evakoiden sijoittaminen kokonaisuudessaan meren rannalle perustettavaksi esitettyyn Merikoivistoon estyi vuoden 1945 maanhankintalain kielipykälän vuoksi, koska ruotsin- ja kaksikielisten paikkakuntien kielisuhteita ei saanut muuttaa kahta prosenttia enempää suomenkielisten hyväksi. Tämän johdosta vuonna 1947 jätetyssä lakialoitteessa esitettiin kokonaan suomenkielisen Merikoiviston paikkakunnan perustamista itäiselle Uudellemaalle Pernajaan. Vaalikauden muutosten ja käsittelyn viivästymisen vuoksi aika ajoi kuitenkin aikeen ohi. Puhtaasti siirtoväen sijoittamista koskevasta kysymyksestä paisui myös ulkopoliittinen ongelma, koska ruotsinkieliset katsoivat sen haittaavan elintärkeitä Ruotsin-suhteita ja loukkaavan ruotsinkielistä väestönosaa. Merikoivisto-hankkeen taakse ei saatu riittävän laajaa poliittista eikä liioin Karjalan Liiton varauksetonta tukea.²⁵

Viimeinen koivistolaisen merenkulun ja laivanrakennuksen asiantuntemuksen näytös nähtiin sodan jälkeen Rauman Hollmingin telakalla, jonka perustivat koivistolaiset laivanrakennuksen mestarit ja jonne kokoontuivat koivistolaiset laivanrakennuksen taitajat. Koivistolaisten käden- taidoilla oli vahva osa Neuvostoliitolle luovutettujen sotakorvauskuunareiden rakentamisessa sotien jälkeisinä vuosina ja näin samalla koko Suomen nostamisessa sille vakaalle alustalle, jolle sodanjälkeisen sukupolvet jäljelle jääneen itsenäisen maamme nostivat. Sotien jälkeen koivistolaiset kokoontuivat useilla paikkakunnilla yhteen ja perustivat oman säätiön ja pitäjäseuran vaalimaan perinteitä, joiden muiston varassa elämää jatkettiin uusilla asuinsijoilla. Koivistosta evakkosukupolven mieliin jäivät ja koivistolaisia evakoita kantoivat muistot leikkipaikoista pihoiden ja ennen kaikkea muistot meren ääreltä, jossa koivistolainen elämäntapa aikoinaan syntyi. Koiviston tarina päättyi siellä missä alkoikin, sillä jatkosodan suurhyökkäyksen pakottamana suomalaiset sotilaat poistuivat viimeiseksi saarista 23.6.1944. Koivisto kulki evakoiden sydämessä läpi evakkoajan, eikä koskaan hälventynyt muisto merestä, sillä ”siellä purjehtivat isät laivoillansa, siellä keinui lainehilla venosein, siellä meri lauloi meille lauluansa, veet ja rannat tunsin ikiomaksein”.²⁶

Viitteet

- 1 Jukanen 1975, 10–11; Kaukiainen 1975, 185.
- 2 Kaukiainen 1975, 255.
- 3 Kaukiainen 1975, 16–18.
- 4 Kaukiainen 1975, 39.
- 5 Taskinen & Koppinen 2009, 8.
- 6 Kaukiainen 1975, 19–20.
- 7 Hoppu & Kansanaho 1953, 22; Taskinen & Koppinen 2009, 26.
- 8 Talo-Lehto & Itkonen 2012, 6.
- 9 Taskinen & Koppinen 2009, 7.
- 10 Kaukiainen 1975, 39; Karvonen 2015.
- 11 Taskinen & Koppinen 2009, 15; Karvonen 2015.
- 12 Taskinen & Koppinen 2009, 15.
- 13 Kaukiainen 1975, 61–63, 184; Taskinen & Koppinen 2009, 11.
- 14 Kaukiainen 1975, 25–26.
- 15 Kaukiainen 1975, 56–57.
- 16 Kaukiainen 1975, 30–33.
- 17 Kaukiainen 1975, 49.
- 18 Wahlqvist 2011, 71.
- 19 Kaukiainen 1975, 85–89, 189–191.
- 20 Kaukiainen 1975, 141–157.
- 21 Kaukiainen 1975, 167–173.
- 22 Kaukiainen 1975, 110–115.
- 23 Kaukiainen 1975, 110–115; Wahlqvist 2011, 71.
- 24 Jukanen 1975, 13.
- 25 Taskinen 2019. Aiheesta myös Roselius & Tepora 2021.
- 26 Sitaatti on ”Mie muistan” -laulun sanoista, jotka on kirjoittanut K. T. Mannonen runossa ”Ikävä”. Kiitokset Seppo Huunoselle artikkelin muokaten lyhentämisestä.

Lähde- ja kirjallisuusluettelo

Tutkimuskirjallisuus

- Hoppu, K. W. & Erkki Kansanaho (toim.1953).** *Koivisto. Sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista.* Porvoo: Koivikko-Säätiö.
- Jukanen, Sulo (1975).** *Honkalaivat ja halkolastit. Koivisto II. Koiviston pitäjistä ja sen asukkaiden merenkulusta ja laivanrakennuksesta.* Lahti: Koivikko-Säätiö ja Koivistolaisten Seura ry.
- Karvonen, Pentti (2015).** Painamaton esitelmä ”Menestyjien Koivisto. Koivistolainen elämäntapa ja Suomen koivistolaisten hallussa ollut ylivoimainen laivanrakennustaito Suomen itsenäisyyden pelastajina”. Koiviston pitäjäsittely 26.2.2015 Karjalatalolla Helsingissä. Karjalaisten Pitäjähdistysten Liitto, Karjalan Liitto ja Opintokeskus Sivis.
- Kaukiainen, Yrjö (1975).** *Koiviston merenkulun historia. Koivisto I.* Lahti: Koivikko-Säätiö. Koivistolaisten Seura ry.
- Roselius, Aapo & Tuomas Tepora (2020).** *Muukalaisten invaasio: Siirtoväki Suomen ruotsinkielisillä alueilla 1940–1950.* Helsinki: S & S.
- Talo-Lehto, Anja & Tea Itkonen (2012).** *Patala. Kotikylä Koivistolla.* Porvoo: Bookwell Oy.
- Taskinen, Jyri (2019).** Merikoivisto. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto (<https://helda.helsinki.fi/handle/10138/302009>, viitattu 28.6.2022).
- Taskinen, Sirpa & Tuula Koppinen (2009).** *Koivisto pähkinäkuoressa.* Koivisto-Säätiö. Helsinki: Nord Print.
- Wahlqvist, Sirpa (2011).** *Sydämellä rakennetut seillilaivat. Sotakorvauskuunareiden rakentaminen ja rakentajat F.W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla 1945–1952.* Turku: Turun yliopisto.