

VIENAN REITTIIEN JÄLJILLÄ – Katsaus Vienan kauppareittien historiaan, merkitykseen Kainuun asutuksessa sekä kartografinen johdatus aiheeseen



Nymanssonin kertomusten perusteella laadittu kartta havainnollistaa parhaiten tärkeimmät Vienan kaupassa käytetyt kulkureitit. Sarvitaipaleen reitin pohjoisosa jää valitettavasti kartan ulkopuolelle. Kansallisarkisto.

Museovirasto 15.7.2009

Muinaisjäännösten hoitoyksikkö

Laatija: FM Jouni Toivanen

SISÄLLYSLUETTELO:**I. VIENAN REITTIIEN HISTORIAA**

a. Johdanto	3
b. Varhaisia kulkijoita – kehitys ennen 1500-lukua	3
c. Rajanvetoa ja asutusta – 1500-luku	4
d. Ulkomaankauppaa ja rajarauhaa – 1600-luku	6
e. Vienan kaupan murros – 1700-luku	8
f. ”Laukkuryssiä” ja suunnitelmatalouden alkeita – 1800-luku	10

II. REITTIIEN VAIKUTUKSISTA KAINUUSSA

a. Asutusta ja reittejä	12
b. ”Monta olikin tietä Venäjälle”	13
c. Maakauppaa	15
d. Jälkiä luonnossa	16

III. VIENAN REITIT KARTOISSA

a. Reittejä ja karttoja	20
b. Hyrynsalmen reitit	20
1. Vuokin reitti	21
2. Sarvitaipaleen reitti	24
c. Sotkamon reitit	25
d. Sivupoluista	29

IV. LÄHDELUETTELO 30

I a. Aluksi

Viimeaikaisessa historiantutkimuksessa on korostettu, kuinka sisämaan liikenne on ollut huomattavasti vilkkaampaa mitä aiemmin on oletettu, ja kauppa oli sen tärkein motiivi. Perinteisesti historiankirjoissa on painotettu rannikko- ja ulkomaankauppaa sekä pidetty sisämaan kulkuyhteyksiä liian vaivalloisina ja talonpoikaiselämää siinä määrin omillaan toimeen tulevana, ettei sisämaahan ehkä osattu katsoakaan, ainakaan kaupunkien ulkopuolelle. Aiheen tutkimusta vaikeutti tietenkin myös se, ettei lähteitä ollut samoin tavoin saatavilla, varsinkin kun valtaosa kaupan harjoittajista tuli Karjalasta ja kauppa oli enimmäkseen laitonta.

Oulujoen vesistö oli Pohjoisen Suomen valtaväylä ja 1500-luvulle tultaessa se oli toiminut jo pitkään niin eränkänynnin, ryöstö- ja hävitysretkien kuin kaupankäynnin näyttämönä. Alue oli ollut siihen asti jonkinlaista ei kenenkään maata. Suomalaisasutuksen leviäminen ensin Pohjanmaan puolella ja myöhemmin Kainuuseen muutti tätä statusta ja alueesta tuli lopulta Täyssinän rauhan myötä osa Ruotsi-Suomea. Karjalaiset, jotka tunsivat seudun hyvin samottuaan sitä vuosisatoja turkisten perässä, erikoistuivat pian kaupankäyntiin uusien tulokkaiden kanssa. Tästä kaupankäynnistä muodostui nopeasti varsin merkittävää ja se jatkui sellaisena aina 1900-luvun alkuun asti.

Pääosa kaupasta ajautui 1600-lukuun mennessä vienankarjalaisten käsiin, sillä heillä oli tarvittavan reittitiedon lisäksi tarjota suolaa ja rautaa sekä Venäjällä tuotettuja kankaita ja lopulta lähes kaikkea mitä he vain saivat käsiinsä. Vaikka Oulu oli vielä 1500- ja 1600-luvuilla vienankarjalaisten pääasiallinen määränpää, alusta pitäen kauppiaitten huomio kiinnittyi myös vaihdantaan kauppatavarojen varrella kohdattujen asukkaiden kanssa.

Perämeren ulkomaankaupan, tervantuotannon Pohjanmaan rannikolla, laivanrakennuksen ja puutavarakaupan nousujen myötä vienankarjalaisten merkitys Peräpohjan rannikolla heikkeni selvästi 1700-luvulla, mutta heidän käymänsä kauppa ei siihen tyrehtynyt, vaan se siirtyi palvelemaan yhä enemmän kauppakeskusten ulkopuolisia alueita. Ruotsi-Suomen kauppapolitiikka suorastaan tyrkytti heille tätä mahdollisuutta, sillä sen kauppa oli määrätty tapahtuvaksi markkinapaikoilla, joten vienankarjalaisille jäi likimain yksinoikeus sinänsä laittomaan, mutta lähes kaikkien harjoittamaan maakauppaan. Tämä asema säilyi heillä aina 1800-luvun puoliväliin, kunnes valtionhallinnon toimet, infrastruktuurin kehitys ja lopuksi rajan sulkeutuminen lakkauttivat siinä vaiheessa jo ikaikaisen tradition.

Tämän selonteon tarkoituksena on valottaa tätä kauppaa Kainuun osalta, pohtia hieman kauppareittien ja asukkaiden välisiä vuorovaikutussuhteita ja Vienan kauppareittien sijaintia Kainuussa sekä esitellä aiheeseen liittyviä kartoja. Pääpaino asettuu elinkeinohistorialliselle akselille, mikä mielestäni on jopa eräänlainen unohdettu luku Suomen historiassa. Tämä selonteko ei tietenkään kirjoita tuota uutta lukua, mutta toivottavasti pystyy osoittamaan sellaisen tarpeen.

I b. Varhaisia kulkijoita

Vienan reittien historia rakentui useiden satojen vuosien aikana opittujen, luonnon suomien kulkuyhteyksien varaan. Kainuun runsaat esihistorialliset esinelöydöt kertovat siitä, kuinka vaikutteita oli tullut niin idästä Vienanmeren suunnalta aina Uralia myöten, kuin myös lännestä Pohjan ja Pohjois-Skandinavian seuduilta, jo kauan ennen varsinaisen kaupankäynnin alkua. Esimerkiksi rautakaudella metalli tuli pääsääntöisesti Vienanmeren kautta. Jopa jonkinasteisesta vaihdannasta voi jo puhua. Pronssikautisten, aikansa teknologista huippua edustaneiden tasakantaisten nuolenkärkien oletetaan tulleen Suomen alueelle pääsääntöisesti Vienan suunnalta ja Kainuun kautta. Kyseisten nuolenkärkien silmiinpistävä runsaus Suomen puoleisissa varhaislöydöissä viittaa siihen, ettei liikkuminen ollut pelkästään eränkännyä, vaan vaihdannan mahdollisuuksia jo hyödynnettiin. Sitä, kenen toimesta nuolenpäitä Suomen puolella levitettiin, on kuitenkin mahdotonta arvioida. Selvää kuitenkin on, että jo tuolloin Kainuun kautta kuljettiin niin itään kuin länteen.

Karjalaislähtöinen vaikutus Kainuun ja Peräpohjan alueilla voimistui 1000-luvulta eteenpäin. Myöhemmän Oulun läänin alue ei tuolloin ollut yksipuolisesti kenenkään omistuksessa, vaikka alueella esiintyikin runsaasti liikehdintää. Seudulla samosivat etunenässä lappalaiset, mutta heidän likkuva elämäntapansa ei antanut syytä ryhtyä sotilaallisesti aluetta puolustamaan, tai muihinkaan alueellisen omistuksen manifestaatioihin. Tämä tarjosi monille reunustavien alueiden asukeille mahdollisuuksia eränkäyntiin, mihin ryhdyttiin etenkin Karjalan suunnalta. Mikäli karjalaisten liikehdintä Kainuussa ja Peräpohjassa noudatti samanlaista kehityskulkua kuin Pohjois-Karjalassa, oletettavaa on, että lappalaiset olivat ne, jotka karjalaiset seutuun alun perin tutustuttivat.

Karjalaisten aktiviteetin perimmäinen syy oli turkisten hankinta, joihin he olivat alkaneet erikoistua jo rautakaudella. Turkisten ohella karjalaisia houkuttivat muun muassa helmenpyynti ja helmikauppa. Samalla he verottivat lappalaisia tai ryöstelivät Pohjanlahden perukan varhaista asujaimistoa. Karjalaiset epäilemättä kokivat alueen omakseen, minkä Ruotsi-Suomikin sittemmin tavallaan tunnusti Pähkinäsaaren rauhassa. Ensimmäinen rajanveto myös sulki Käkisalmen karjalaisten kulun Suomen halki Pohjanlahdelle ja tästedes he joutuivat etenemään luoteeseen Pohjanlahdelle pyrkiessään. Vielä keskiajalla Käkisalmen karjalaiset olivat Pohjanmaan suunnalla aktiivisimmin liikkeellä, vienankarjalaisten osuus alkoi nousta varsinaisesti vasta 1500-luvulla.

Karjalaiset saivat hiljalleen huomata, etteivät he olleet ainoita joita houkitti pohjoisten erämaiden hyödyntäminen. Oulujoen suun siirtyminen Ruotsi-Suomelle 1300-luvun lopulla avasi Kainuun erämaat suomensukuisten kansojen laajamittaiselle eränkäynnille, minkä karjalaiset närkästyneinä joutuivat toteamaan. 1400-luvun lopulla nähtiinkin lukuisia ryöstö- ja hävitysretkiä, erityisesti karjalaisten toimesta, mitkä epäilemättä olivat pitkälti seurausta suomalaisten kiihtyneestä eränkäynnistä.

Lisääntyvä kanssakäyminen vieruskansojen kesken ei suinkaan edennyt pelkästään konfrontaation merkeissä ja suomalaisten vilkastunut eränkäynti sai jotkut kaupankäyntiin taipuvaisen karjalaiskansan edustajat havaitsemaan uusia mahdollisuuksia rinnakkainelossa. Alkoi muodostua tavaksi, että karjalaiset vaihtoivat osan suomalaisten talonpoikien eräretkien tuotoista karjalaisuotteisiin. 1500-luvun alusta kerrotaan, kuinka karjalaiset puolestaan veivät vaihtamansa myytäväksi Pohjanmaan rannikolle, aikalaisten mukaan suurella voitolla. Viimeistään tässä voimme havaita myöhemmän Vienan kaupan siemenen.

I c. Rajanvetoa ja asutusta

1500-luvulla Kainuun alueen kehitystä leimasivat lukuisat muutokset. Pähkinäsaaren rajan suomenpuoleisten alueiden väestökehitys aiheutti paineita asutuksen leviämislle itsessäänkin jossain määrin epäselvän rajalinjan yli. Kesti aina vuosisadan puoliväliin ennen kuin jännitteet äityivät valtiollisen konfliktin tasolle, mutta paine oli jo vuosisadan alussa havaittavissa. 1500-luvun alkupuoliskon lukuisat puolin ja toisin harjoitetut ryöstöretket jännittivät ilmapiiriä. Edestakaisilla hävitysretkillä ei kuitenkaan saatu mitään ratkottua, mutta kun Kustaa Vaasa havahtui asutuksen leviämisen tarjoamiin taloudellisiin ja ulkopoliittisiin mahdollisuuksiin, oli selvää, että rajaa oli tarkennettava ennemmin tai myöhemmin.

1500-luvun alussa Kainuu oli siis pitkään ollut suomalaisten eränkäynnin kohde, mutta asutus ei ollut sinne vielä ehtinyt. Savon alueen väestönpaine aiheutti lopulta sen, että seudulle saatiin pysyvää suomalaisasutusta. Savolaisasutuksesta on mainintoja jo 1530-luvulta ja 1550 veroluetteloissa Oulujärven ympäristöstä mainitaan 140 taloa. Osa uudisasukkaista lähti varmasti omin toimin liikkeelle, usein veronkantoa tai sotaväenottoja vältelläkseen, mutta myös valtiolta pyrki ohjaamaan uudisasutusliikettä Kainuuseen. Savolaisten ei haluttu suuntaavan länteen hämäläisten maille, se olisi varmasti vain lietsonut ongelmia. Rohkaistakseen Kainuun uudisasutusta sinne lähteville luvattiin verohelpotuksia ja annettiin ohjeita siitä, miten uudisasutus olisi parasta käynnistää. 1554–1556 rakennettiin kruununkartano myöhemmän Kajaanin tuntumaan suojelemaan tulijoita. Vienankarjalaisilta tämä kehitys ei tietenkään jäänyt huomaamatta ja he valittivat tapahtuneesta maansa hallitsijalle, tosin turhaan.

Nämä toimet olivat varmasti omalta osaltaan lisäämässä sitä Venäjän puolella koettua tuskaa, mitä suomalaisasutuksen leviäminen Pähkinäsaaren rajan yli aiheutti. Ensimmäisen kerran tilannetta yritettiin ratkoa Kustaa Vaasan Venäjän sodan muodossa 1555–1557. Kainuun osalta sotatoimet tapahtuivat pääasiallisesti etelämpänä, mutta nuori uudisasutus sai kyllä osansa Pohjanmaalle suuntaavien venäläisjoukkojen käsittelyssä. Oulunjoen suun ympäristössä pienehkö venäläisjoukko oli syyllistynyt ryöstelyyn onnistuttuaan yllättämään kalansaaliin parissa puuhastelevat kyläläiset. Yllätys toteutettiin esiintymällä kauppiaina, minkä jälkeen kyläläiset eivät osanneet olla varuillaan. Jos ei muuta niin tämä pieni anekdootti kertoo, kuinka karjalaiskauppiaiden läsnäolo koettiin jo tuolloin normaaliksi, jopa sodan aikana. Epäilemättä Kustaa Vaasan sodankin aikana seudulla kuljeskeli karjalaisia kauppamiehiä. Loppujen lopuksi 1555–1557 sota ei onnistunut kuitenkaan ratkaisemaan oleellista eli itärajan kulkua valtakuntien välillä.

Tässä mielessä uuden sodan puhkeaminen oli vain ajan kysymys, eikä sitä kauaa tarvittu odottaakaan. Kainuun enimmäkseen suotuisasti alkanut asutuskehitys katkesi tylysti 1570 puhjenneen 25-vuotisen sodan kurimuksessa. Sodan kuluessa toistuvien ryöstö- ja hävitysretkien aikana Oulujärven ympäristön asutus hävitettiin lähes tyystin asukkaiden paetessa piilopirteille tai kokonaan seudulta, mikäli venäläisten joukkojen alta ehtivät. Suomalaiset eivät jääneet neuvottomiksi vaan kuten venäläiskronikoissakin kerrotaan, myös Suomen puolelta organisoitiin hävitysretkiä Vienan alueelle. Lopulta 1595 solmittu Täyssinän rauha päätti sotatoimet.

Huolimatta Ruotsin ja Venäjän välisistä vihamielisyyksistä pitkin 1500-lukua Oulunsuun ja Vienan välinen kaupankäynti oli aikakauden oloihin nähden varsin merkittävää. Esimerkiksi vuonna 1564 nähtiin Pohjanmaan satamissa 64 venekuntaa, mikä oli tietenkin vain osa Suomen puolella liikkuvista karjalaiskauppiaista. Heitä nähtiin säännöllisesti Oulunsuun markkinoilla, missä heidän osuutensa paikalle vaivautuneista kauppiaista oli pääsääntöisesti kolmasosan tuntumassa. Kiihtyvä kauppa herätti närää aina Tukholmaa myöten. Kustaa Vaasa tuskaili sitä, kuinka karjalaiskauppiat tuovat kaikenlaista arvotonta kuten kintaita, vuotia, palttinaa tai päähineitä ja vievät muassaan arvokkainta mitä löytyi; helmiä, turkiksia ja vaskilevyjä. Hänen toimestaan pantiin alulle joukko säädöksiä, joilla tuota Ruotsin näkökulmasta kyseenalaista kauppaa voitaisiin kontrolloida. Ensin hän oli oikeissa kieltää kaupan kokonaan, mutta salli sen lopulta niille vienankarjalaisille, jotka suostuisivat maksamaan veroa. Veronkeruun helpottamiseksi vienankarjalaisten oli käytettävä tiettyjä reittejä, joita myöten heidät voitaisiin ohjata Peräpohjan huomattavimpaan markkinapaikkaan, Oulunsuun satamaan, tai Liminganjoelle ilman, että ketään pääsisi livahtamaan veroa maksamatta. Sanomattakin on selvää, että tuonkaltaisten päätösten toimeenpano oli silloisissa oloissa mahdotonta, etenkin kun Suomen puolella karjalaiskaupasta toistuvasti kyllä valitettiin, mutta ei sitä ilmankaan haluttu olla. Kustaa Vaasakin tuntui ymmärtävän tämän, sillä hän pyrki pitämään päätöksensä salassa ilmoittaen siitä vain sen toimeenpanosta vastaavalle voudille, luultavimmin määräysten aiheuttaman vastustuksen pelosta. Kaupan määrästä kieli sekin, että jo tuolloin tunnettiin useita reittejä Suomen puolelle.

Varhaiset kainuulaiset tutustuivat ymmärrettävästi alueen halki matkaaviin kauppamiehiin samoin tein, etenkin kun heidän kanssaan kauppaa käymällä saattoi selviytyä vaivalloisista markkinamatkoista, sillä talonpoikakin tarvitsi ainakin suolansa ja rautansa. 1500-luvulla Vienmeren suolankeittämöissä tuotettiin korkealaatuista merisuolaa. Seutu oli myös maan johtavia raudantuottajia ja tuotteistaan ja tuotannostaan jo sen verran tunnettu, että Suomenkin puolelta käytiin siellä ajoittain täydennystä hakemassa. Lisäksi alueen ankarat luonnonolot tarkoittivat, että vain osa elannosta oli saatavilla maanviljelyksellä, mikä edesauttoi kaupan erikoistumisessa. Vuosisadan loppua kohden kauppa vain kiihtyi, kun ensin englantilaiset ja perään hollantilaiset löysivät meritien Arkangeliin ja avasivat kauppayhteydet ja samalla kyltymättömät markkinat muun muassa pohjoisen turkistuotteille. Vienan puolella kynnelle kykenevät ymmärrettävästi havaitsivat, että kauppa se on joka kannattaa, ja omaksuivat selviytymisstrategiansa, joka määrittäi alueen tulevaisuuden useamman sadan vuoden ajaksi.

Täyssinän rauhassa Kainuun asemaan saatiin vihdoin selvyys. Rajanvedon ohessa rauhansopimuksessa kiinnitettiin huomiota valtakuntien rajojen yli käytyyn kauppaan säätämällä kauppa vapaaksi niille, jotka suorittavat veron ja harjoittivat kauppansa markkinapaikoilla. Käytännössä tällä ei ollut suurtakaan merkitystä, sillä rajaa ei sen kummemmin tarkkailtu puhumatta siitä, että sen avulla olisi voitu kontrolloida

ulkomaankauppaa. Rauha takasi kuitenkin sen, että Kainuun varhainen asutus pääsi nyt toden teolla käyntiin ja rajan vetäminen niinkin itään kuin Kainuun korkeudella vedettiin, antoi laajat alueet levitä. Toisaalta on syytä muistaa, että rajan kulku oli vielä varsin epämääräinen ja niinkin myöhään kuin 1746 Cajanus kertoo karttatekstissään, kuinka rahvas kuvailee rajaseutua ja sitä, miten rajamerkkien välisillä osuuksilla ”niin ruotsalaiset kuin venäläiset alamaiset joutuvat tyytymään vesistöeroihin (rajan sijaan)”.

I d. Ulkomaankauppaa ja rajarauhaa

Sotaisuudet Ruotsin ja Venäjän välillä olivat tuskin päättyneet, kun vienalaiskauppiat saapuivat silloista nykyä jo normaaliin tapaansa Oulunsuulle. Ruotsin hallinnon puolella sota aiheutti toimeliaisuuden puuskan ja niin Pohjanmaan kuin uuden Kainuun maakunnan oloja ryhdyttiin kehittämään mahdollisia tulevia konflikteja silmällä pitäen, sen ohessa että näytettiin kenelle alue kuului. Oulunsuun vanhalle markkinapaikalle ryhdyttiin rakentamaan linnaa jo 25-vuotisen sodan loppuvaiheilla pelotteeksi venäläisten ryöstöretkille ja 1600-luvun alussa Oululle myönnettiin kaupunkioikeudet. Kaarle IX Oulun kaupungille myöntämässä etuoikeuskirjassa kuitenkin kiellettiin ulkomaankauppa, mikä vaikutti merkittävästi, kuten tulemme huomaamaan, myös Vienan kauppaan.

Idempänä ryhdyttiin rakentamaan Kajaanin linnaa, kohtaan missä Sotkamon reitti yhtyy Oulunjärveen. Vienalaiskauppioiden sanottiin jo aiemmin harjoittaneen niillä sijoilla kauppaa. Linnan tuntumaan nousi ajallaan Kajaanin kaupunki. Edesauttaakseen kaupungin kehitystä, sinne siirrettiin Paltamon ja Säreisniemen markkinat. Muutoinkin maakunnan asutusliike toipui nopeasti sodasta ja eteni varsinkin 30-vuotisen sodan jälkeen harppauksin. Sotilaallinen paine itärajan suunnalta hellittiä tuntuvasti, kun Inkerin sodan päättäneessä Stolbovan rauhassa Ruotsiin liitettiin Käkisalmen lääni, eikä Kainuu ollut enää valtakunnan itäisin kolkka. Kajaanin yhteydet länteen pyrittiin varmistamaan maantiellä, joka eteni Oulujokea mukailien Oulusta Oulunjärven länsirannan Säreisniemeen, mistä matkaa oli tarkoitus jatkaa venein yli Oulujärven. Kesti kuitenkin vielä pitkään ennen kuin tie täytti tarkoituksensa.

Kun Kaarle IX tiedusteli uuden maakunnan toimeentulon mahdollisuuksista, hän kuuli vilkkaasta kauppaliikkeestä rajan yli. Ei ole tiedossa, millaisin sanoin hänelle asiasta tiedotettiin, mutta jotain sen verran painavaa siinä oli, että Kaarle IX ehdotti alueen oloja kehittääkseen tietä itärajalle. Samoin hän kehoitti ottamaan yhteyttä rajan vastakkaisen puolen maaherraan, jotta samaista tietä jatkettaisiin Vienan Kemiin. Hanketta ei ikinä toteutettu ja kohtapuoliin sitä tuskin ihmeemmin enää Tukholmassakaan suunniteltiin, kun valtakunnan johdon mielenkiinto kohdistui Baltiaan.

Monesti on ihmetelty, miksi niinkin vilkas kauppa mitä Vienan ja Oulun välillä 1600-luvun jälkipuoliskolla harjoitettiin, ei johtanut konkreettisiin tienrakennustoimiin. Vastaus on kuitenkin hyvin ymmärrettävä. Aina 1800-luvulle talonpojat vastasivat teiden rakennuksesta ja niiden ylläpidosta eikä Kainuun väkimäärä olisi kestänyt niitä rasituksia, mitä näin suurisuuntainen hanke olisi aiheuttanut. Toiseksi talvitiet ja vesistöt olivat vielä pitkään parhaat tiet ja kaikkine puutteineenkin yhteydet Vienan Kemiin olivat siinä määrin hyvät, etteivät ne aiheuttaneet ylittämättömiä esteitä kaupan kasvulle. Kolmanneksi on syytä epäillä, olisivatko vienankarjalaiset edes teitä ryhtyneet käyttämään, sillä teitä myöten heidät olisi ohjattu kaupunkien pikkutulleihin tai muihin veroloukkuihin.

Oli miten oli, Vienan kauppa kasvoi kohisten 1600-luvulla ja jossain mielessä valtiojohdon toimet edesauttoivat tätä kehitystä. Pyrkimykset keskittää ulkomaankauppa Tukholmaan ja sen kieltäminen esimerkiksi Pohjanlahden kaupungeilta oli sinänsä aikakauden mentaliteetin mukainen, mutta toteutuessaan ainakin Suomen kauppaa voimakkaasti tukahduttava. Tukholman läpi kulkenut tavaraliikenne oli ensinnäkin riittämätön koko valtakunnan tarpeisiin ja tavaroiden sitä kautta kierrättäminen nosti kuljetuskustannuksia siinä määrin, että tuotteet menettivät kilpailukykynsä. Ideaalissa maailmassa kilpailua ei olisi esiintynyt, mutta tämä ei kuitenkaan vastannut todellisuutta. Oulun porvarit valittivat toistuvasti millaista hallaa tavaroiden käyttäminen Tukholman kautta heille aiheutti, kuten myös siitä kuinka Tukholman porvarit heitä vielä päälle huijaavat. Sen sijaan tavaroiden kuljetus Vienan Kemistä oli huomattavasti halvempaa, etenkin kun sillä suunnalla ei tarvinnut välittää meritullista.

Vienan karjalaiskauppiailla oli muitakin kilpailuvaltteja, joiden avulla he ottivat ison osan Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kaupasta haltuunsa. Englantilaisten ja hollantilaisten ilmaantuminen Arkangeliin edellisen vuosisadan lopulla kehittyi vilkkaaksi kaupankäynniksi. Tämä tarjosi vienalaisille mahdollisuuden kaupata matkoillaan ostamansa eteenpäin, muuallekin kuin Venäjälle, sekä lisäsi heidän omaa tuoterepertuaariaan. Lisäksi ison osan 1600-lukua Jäämeren reitti oli ainoa pohjoisen Venäjän kaupan väylä. Venäjän kauppa ei ollut aivan merkityksetöntä Länsi-Euroopallekaan. Muun muassa Hollanti rakensi osan merimahdistaan juuri Itämeren alueelta tuotujen viljan ja puutavaran varaan. 1600-luvulla Kajaaninkin markkinoilla nähtiin ajoittain eksoottisia hedelmiä ja mausteita tai englantilaisia tina- ja messinkiesineitä, joista ei ehkä tullut kulutustuotteita, mutta herättivät varmasti mielenkiintoa ja ihmetystä.

Viimeisin ja luultavasti oleellisin Vienan kaupan menestystekijä oli karjalaiskauppiaiden ahkera liike. Suomen puoleisen maakaupunkeihin ja markkinoihin sidotut porvarit eivät millään kykeneet kilpailemaan karjalaiskauppiaiden kanssa, jotka markkinoiden väliajoilla kiersivät ostamassa talonpojilta maanviljelyn ylijäämät, eräretkien tuottamat nahat ja turkikset tai kalatuotteet. Maakauppaa käsitellään lisää myöhemmin, mutta tässä yhteydessä voi ottaa esiin muutamia 1600-luvun aihetta käsitteleviä esimerkkejä. Kuningatar Kristiina kyseli 1630-luvun loppuilla Oulun maaherra Wennerstedtiltä, sen jälkeen kun oli kuullut Vienan kaupan laajuudesta, millaisia tuotteita sinne tulisi toimittaa, jotta alueella käytävä kauppa saataisiin suomalaisten porvarien haltuun. Vastaus oli paljonpuhuvaa. Oulun porvarit ilmoittivat maaherran välityksellä suoraan, että karjalaiskauppa on heille elinehto, vaikka maakauppa heidän ansioitaan söikin. Toisaalla Kajaanin markkinoilla 1680 markkinapaikan lunastaneista kauppiaista 36 oli karjalaisia, kun vain 11 suomalaisia, joista valtaosa Oulun porvareita.

Jonkinlaisia suuntaa antavia laskelmia pitkälti vienankarjalaisten hallussa olleesta markkinoiden ulkopuolisesta kaupasta voi tehdä siellä myydyn suolan määrästä. Samaisena vuonna Kajaanin markkinoilla myytiin 12 920 kg suolaa. Kainuun väkiluku oli 1683 arvioiden mukaan 4738. Suolan kulutusta tuolloin on mahdoton arvioida, mutta 1700-luvun lopulla sitä oletetaan kulutetun 9 kg per henki. Suuret luvut johtuvat suolan käytöstä muun muassa kalatuotteiden ja voin säilönnässä. Pikainen silmäys lukuihin osoittaa, että vaikka suolan käyttö olisi 1600-luvun lopulla ollut puolta pienempää, markkinakauppa ei yksin riittänyt suolan tarvetta täyttämään. Jos taas ajatellaan sitä, kuinka talouselämä kehittyi seuraavan sadan vuoden aikana 1600-luvun lopulta eteenpäin, voi olettaa, että suolan käyttö on kuitenkin ollut lähempänä jälkimmäisen vuosisadan lukuja kuin vaikkapa puolta siitä. 1600-luvun kalansaaliit olivat suurempia kuin myöhemmin ja vaikka voin tuotanto kasvoi, ei karjamäärän muutokset riittä selittämään näin dramaattisia suolankulutuksen muutoksia, vaikka liian pitkälle meneviä johtopäätöksiä näistä luvuista on syytä välttää.

Vienan kauppa kasvoi itse asiassa niin merkittäväksi, että se jossain määrin ajoi valtakunnan politiikan edelle muinkin tavoin kuin kauppaa tukahduttamaan laadittujen säädösten kiertämisenä. 1600-luvun varsin rauhasat olot eivät kuitenkaan poistaneet rajan yli tapahtuvia suvereniteetin loukkauksia kokonaan, ja jonkin verran ryöstöretkeilyäkin esiintyi. 1650-luvulla Ruotsin ja Venäjän välit kiristyivät jälleen Ruotsin Liivinmaata koskevien erimielisyyksien vuoksi. Sodan uhan leijuessa valtakuntien välillä vienankarjalaiset ilmaisivat, että he eivät tue emämaansa politiikkaa vaan haluavat säilyttää rauhan reittiensä varsilla ja jatkaa kauppaa totuttuun tapaan. Tämä vahvisti naapurien välistä kanssakäymistä, mistä oli nähty merkkejä jo vuosisadan alussa. Syntyi niin sanottu rajarauhainstituutio, jonka mukaisesti rajantakaiset osapuolet suostuivat tiedottamaan vastapuolelle sinne kohdistuvista hyökkäyksistä tai jopa pelkistä huhuista sellaisista. Yhteistyön merkeissä pyrittiin myös ratkomaan paikallisella tasolla rajan yli tapahtuneita ryöstöretkiä tai selvittämään vaikkapa kaupanteossa syntyneitä erimielisyyksiä. Kokkosen mukaan käytäntö jatkui aina Ruotsin vallan ajan lopulle, joskin on muistettava, ettei paikallisella yksimielisyydellä valtioiden kurssia käännetty.

Vienan kaupan historia 1600-luvulla osoittaa, ettei Ruotsin kauppajärjestelmä toiminut lainkaan tarpeiden edellyttämällä tasolla ja Vienasta tapahtuvalle kaupalle oli suorastaan huutava tilaus. Se oli jopa monin tavoin sujuvampaa. Kun Oulun porvarit havaitsivat, kuten he ajoittain tekivät, ettei Tukholmasta tuotu suola riittänyt läänin tarpeisiin, he organisoivat retkikunnan Tukholman sijasta Vienan Kemiin sitä hakemaan. Kainuulaiset olivat vielä oululaisia riippuvaisempia Vienan puolelta tuoduista tuotteista. Itse asiassa Oulun porvaritkin jäivät omalla kauppa-alueellaan jälkeen kilpailussa rajantakaisten kanssa. Kuten

Nenonen Tielaitoksen historiassa nykyhistoriassa esiintyvää keskustelua mukaillen toteaa, liikenneyhteydet pikemminkin sitovat alueita toisiinsa, sen sijaan että vain tuovat uusia vaikutteita ja mahdollisuuksia. Näin epäilemättä tapahtui Kainuussakin 1600-luvulla, Oulun ja Vienan Kemin välimaastossa.

I e. Vienan kaupan murros

1700-luvulla useat samanaikaiset, osin toisistaan riippumattomat muutokset heikensivät etenkin Oulun ja Vienan Kemin välisen kaupan kannattavuutta ja volyyomia. Vuosisadan alussa yhteydet katkesivat Suuren Pohjan sodan vuoksi ja lopun vuosisataa kauppaliike joutui hakemaan uusia muotoja pärjätäkseen muuttuvissa olosuhteissa. Kaupan kehitys Suomessa, yhteiskunnan muutokset ja hallinnon toimet ajoivat vienankarjalaiset ahtaalle, mutta vuosisadan lähestyessä loppuaan he olivat jo sopeutuneet tilanteeseen erikoistumalla kulkukauppaan ja tiettyihin tuotteisiin. Näiden turvin karjalaiskauppa säilytti kilpailukykynsä ja kukoisti vielä vuosisadan.

Oulun suunnalla muutokset olivat alkaneet jo 1600-luvun puolella, kun tervakauppa nosti merkitystään kaupungin talouselämässä. Tervaa tosin vietiin myös talonpoikaispurjein, mutta viimeistään vapautuminen kauppapakosta ja tapulioikeuksien myöntäminen Oululle 1765 siirsivät kaupungin porvariston huomion uusiin ansaintamahdollisuuksiin. Tervan ja pien tuotannon rinnalle tuli hieman myöhemmin laivanrakennus ja sittemmin vielä puutavarakauppa, eikä Vienan kanssa käydylle kaupalle enää löytynyt samanmoista sijaa. Oulun kauppaa vilkastutti Suuren Pohjan- ja Hattujen sotien seurauksena myös uusi kauppa-alue; Savo ja Pohjois-Karjala. Kyseiset seudut olivat menettäneet entiset yhteytensä Suomenlahden rannikolle ensin Uudenkaupungin- ja pian perään Turun rauhan alueluovutusten yhteydessä, minkä jälkeen ne hakivat uusia markkinoita Oulun kautta. Tapulioikeuksien saamisen myötä venäläistuotteita voitiin myös hakea omin voimin vaikkapa Baltian kauppapaikoilta, eikä maakuljetus Vienasta enää kannattanut entiseen tapaan. Vuosisadan lopulla tosin Oulun porvarit organisoivat jälleen kauppaseurueen suolaostoksille Vienan Kemiin, kun kauempaa Välimereltä tuotavan suolan toimituksessa oli ilmennyt ongelmia.

Ruotsin valtionhallinto osoitti 1700-luvulla yhä suurempaa mielenkiintoa Suomea kohtaan, eikä pelkästään tappiollisten sotien vuoksi. Suomea ei haluttu menettää Venäjälle, joten aluetta oli myös kehitettävä, jolloin se kykenisi paremmin pitämään puoliaan ja asukkaat olisivat tyytyväisiä Ruotsin alaisuudessa. Tosin samasta syystä itärajan suuntaan esitetyt tiehankkeet joutuivat etenkin pohjalaisten vastustuksen kohteeksi, heillä kun oli tuoreessa muistissa venäläisten sotajoukkojen Isovihan aikainen hävitys. Mahdollista venäläisten sotajoukkojen kulkua ei haluttu maassa millään tavoin edistää. Joka tapauksessa itärajan tarkkailua kehitettiin ja rajalle perustettiin tulliasemia valvomaan pian Pohjan Sodan jälkeen käyttöön otettua tuoteplakaattia, joka kielsi tuomasta maahan muuta kuin tuontimaassa tuotettua tavaraa. Tämä sattui erityisesti vienalaiskauppiaisiin, jotka olivat erikoistuneet myös englantilaisiin ja hollantilaisiin tavarihin. Myös suolan verotuksen kiristyminen Venäjällä heikensi heidän sillä käymänsä kaupan kannattavuutta, ja 1800-luvulla suolakauppaa käytiin aika ajoin päinvastaiseen suuntaan.

Tuoteplakaatin ja tehostuneiden tullauskäytäntöjen avulla ei vienankarjalaisten käymää kauppaa saatu tyrehtytettyä, mutta niillä oli selkeä vaikutus kaupan suuntautumiseen ja muotoon. Osa vienalaiskauppiaista siirtyi käyttämään pohjoisempia reittejä kiertääkseen tulliasemat. 1757 valitettiin siitä, kuinka karjalaiskauppiat oppivat kulkemaan pohjoisempaa Kuusamon kautta välttääkseen Kajaanin tullin, vieden yli sata hevoskuormaa tavaraa. Heidän kauppa alkoi myös suuntautua yhä enemmän Oulun sijasta Kemin ja Tornion suuntaan. Kajaanissa tämä pantiin huolestuneina merkille, kun markkinat kuihtuivat edellisen vuosisadan kukoistukseen nähden. Kaupungin johdon taholta esitettiinkin useaan otteeseen toimia, joilla kauppaa toivottiin sinne taas ohjattavan, mutta kaupungin markkinat eivät enää palautuneet entiselleen.

Vanhoissa kauppasuhteissa Oulun ja Kainuun välillä tapahtui muutakin kehitystä, mikä vaikutti Vienan kauppaan. Kainuulaisilla talonpojilla, joilla tuotteita riitti Ouluun asti myyntiin vietäväksi päätyivät säännönmukaisesti asioimaan saman porvarin kanssa. Tavaksi tuli, että porvari maksoi talonpojan puolesta verot, tällä kun ei yleensä rahaa ollutkaan. Verot suoritettiin sitä vastaan, että talonpoika sitoutuu toimittamaan tietyn määrän tuotteita porvarille. Tervakaupan kannattavuusrajan eteneminen itään lisäsi velkasuhteita ja 1700-luvun loppuilla Kainuun länsiosien talonpojista 40–49% oli velkasuhteessa Oulun

porvareihin. Idässä samainen luku oli 10–19%. Velkasuhteessa oleva talonpoika teki luonnollisesti tärkeimmät hankintansa samaisen porvarin kautta, mikä siirsi velkasuhteessa elävien suolan ja muiden välttämättömyystarvikkeiden kauppaa vienankarjalaisilta suomalaisten porvarien käsiin. Käytäntö ei kuitenkaan ollut täysin tuntematon rajan yli käydyssä kaupassakaan, ja suomalainen porvari tai talonpoika saattoi olla luottosuhteessa vienankarjalaiseen kauppiaseen.

Toinen valtionhallinnon tapa sisämaan kaupan kehittämiseksi oli panostaminen omaan tuotantoon. Suomeenkin perustettiin useita rautaruukkeja, jolloin muualta tuodun metallin tarve väheni oleellisesti. Lisääntyvä aktiviteetti muilla teollisuudenaloilla, kuten vaikkapa nahka- ja kutomoteollisuudessa, ei ehkä vielä riittänyt tyydyttämään maassa vallitsevaa kysyntää, mutta osoitti kuitenkin suunnan, mihin tulevaisuudessa oltiin menossa. Lisäksi samalla kun vienalaistuotteille saatiin Suomen puolella enemmän kilpailua, Viena oli alueena jäämässä Venäjän puolella periferiaan, kun Pietari alkoi nousta Itämeren rannalle. Muutoinkin Venäjän yhteydet Itämerelle olivat parantuneet Baltian valloituksen myötä, eikä Jäämeren reitille ollut enää entisenlaista tarvetta. Viimeisenä niittinä vienankarjalaisten himoitsemien turkisten saatavuus Suomesta heikkeni tuntuvasti vuosisadan aikana, pääasiassa ylimetsästyksen ja kaskeamisen vaikutusten seurauksena.

1700-luvun kauppasääntöuudistuksissa ei kuitenkaan kajottu ongelman ytimeen, maakauppaan, vaikka niin Oulun kuin Kajaanin porvarit siihen lupaa useaan otteeseen pyysivät. Maakauppakielto antoi vienankarjalaisille käytännössä monopolin siihen, he kun eivät kielloista liiemmin piitanneet, eikä valtiovallalla vielä ollut niin kehittyneitä kontrollimekanismeja, että heitä olisi voitu estää sitä harrastamasta. Rajavalvonta oli olematonta ja tullimiehistä tuntui olevan eniten haittaa paikallisille, joiden vastuulle heidän elatus jäi. Muutenkin valtion valvontaa kyettiin tehokkaimmin toteuttamaan kaupungeissa, jolloin karjalaiskauppioiden mielenkiinto alkoi suuntautua yhä voimakkaammin niiden väliin jääville alueille. Samaa suuntausta tuki kaupungin kaupassa tietyille tuotteille määrättyt rajahinnat, joiden mukaan niitä oli myytävä ennalta sovituin hinnoin. Pahimmillaan määräykset onnistuivat kuitenkin vain siirtämään kauppaa kaupungin porttien ulkopuolelle.

Vienankarjalaiset kauppiat olivat siis uuden tilanteen edessä ja ratkaisu oli suuntautuminen kulkukauppaan. Siirtyminen ei tietenkään tapahtunut hetkessä, mutta jos 1600-luvun tunnusomaisena näkynä Vienan reiteillä oli talvisia jäitä ylittävä rekikaravaani, 1700-luvun lopun tilannetta kuvaisi paremmin maaseutua kantamuksineen kiertelevä ”laukkuryssä”.

Luonnollisesti kaupan muutos heijastui myös kaupattaviin tuotteisiin. Välttämättömyystarvikkeet, joiden markkinatkin olivat supistuneet, saivat jossain määrin antaa sijaa mukavuus- ja ylellisyystuotteille, mikä puolestaan edesauttoi siirtymistä laajemmalle levittäytyvään kulkukauppaan. Suolatynnyreiden kuljettaminen olisi ollut vaivalloista, mutta kun repussa oli tupakkaa, kahvia, teetä tai sokeria, erilaisia lääkeaineita tai pieniä tarve-esineitä kuten koruja tai neuvoja, kulku oli kevyempää. Erityisesti tupakka nousee esiin toistuvasti 1700-luvun loppupuolen Vienan puolelta käytyä salakauppaa käsittelevissä oikeuspöytäkirjoissa, joskin usein syytettynä on myös suomalainen. Esimerkiksi Kajaanin asukkaita oli kehoitettu viljelemään omaa tupakkaa osana valtiovallan karjalaiskaupan suitsintaa ja maan oman talouselämän kehittämistä, mutta enin osa esimerkiksi Kainuussa käytetystä tupakasta tuli rajan yli idästä. Yleisesti oltiin yksimielisiä siitä, että sen laatu oli huomattavasti parempaa kuin Tukholmasta tuotetun ja hintakin oli houkuttelevampi.

Kankaat ja kutomotuotteet säilyttivät asemansa myös kulkukaupassa. 1700-luvulla suomalainen tuotanto oli vielä niin lapsenkengissänsä, ettei se kyennyt kilpailemaan vienalaistuotteiden kanssa. Kun maaherra tiedusteli kajaanilaisilta 1753, millaisia tuotteita Oulusta pitäisi tuoda Kajaaniin karjalaiskaupan korvaamiseksi, vastaus ilmentää osuvasti, missä määrin venäläistuotteisiin oli siellä jo totuttu. Litaniassa mainitaan muun muassa sininen kivi ja venäläisistä kasveista saatuja väriaineita, erityinen patjan päällyskangas, monenlevyistä palttinaa, saappaita, saippuaa, rahkeita, erilaisia käsineitä, villalankoja, rekipeitteitä, juhteja, mausteita, vahaa ja hunajaa. Lisäksi puhutaan erilaisista kala- ja viljatuuotteista, joita etenkin katojen uhatessa Vienan puolelta haettiin, ja suolan puolesta oltiin Kainuun itäosissa vielä varsin riippuvaisia tuonnista itärajan takaa. 1700-luvun lopulla oltiin vielä kaukana siitä tilanteesta, jossa maan

oma tuotanto ja kauppa pystyivät huolehtimaan kaikista tervakaupan myötä rahansyrjään kiinni pääsevien talonpoikien tarpeista, kuin myös siitä, että valtiovalta kykenisi estämään salakaupan.

I f. ”Laukkuryssiä” ja suunnitelmatalouden alkeita

1800-luku tuli merkitsemään kulkukaupan kukoistuskautta ja sen loppua. Kauppakäytäntö levisi osan vuosisataa epidemian lailla ja vienankarjalaisista, jotka sitä innokkaimmin harjoittivat, tehtiin havaintoja ympäri Suomen. Lukuisat liikenneverkostoa koskeneet parannustyöt – maantieverkon kiivas rakentaminen, rautatiet ja höyryalukset, Saimaan kanava ja koskenperkaukset – helpottivat kulkua ja avasivat laajemmat markkinat. Metsäteollisuuden sivutulot toivat lisäansioita talonpojille ja rahaa maaseudulle, mikä muovasi kulutustottumuksia ja loi uusia tarpeita. Toisaalta liikenneverkon kehittyminen avasi mahdollisuuksia Suomen sisäisen kaupan kehitykselle, mitä autonomian ajan hallinto tuki parhaansa mukaan, ja kun sen toimet ja asetukset alkoivat purra, oli kulkukauppa vaikeuksissa.

Vienankarjalaisten kauppamiesten aseman voisi olettaa muuttuneen radikaalisti Suomen päätyemisestä Venäjän vallan alaisuuteen 1809, mutta käytännössä asiat pysyivät pitkälti ennallaan. Porvoon valtiopäiviä isännöivä Aleksanteri I halusi tyyntyttää miehityksen jälkeisiä oloja ja hän myöntyi pitkälti Suomen säätyjen esittämiin toivomuksiin. Kaupankäynnin saralla tämä tarkoitti sitä, että ensi alkuun Suomesta muodostettiin oma, erillinen kokonaisuutensa, jossa säilytettiin Ruotsin vallan aikaiset säädökset. Muun muassa tapulikaupunkijärjestelmä ja maakaupan kielto pysyivät voimassa. Mahdollisesti kieltojen säilyttämisen puolesta esitettyjen pyyntöjen taustalla oli osin juuri huoli Suomen kaupan ajautumisesta entisen rajan takaa tulleiden käsiin, olihan karjalaiskaupasta jo useamman vuosisadan kokemus. Niin tai näin, liike Vienan reiteillä jatkui Suomen sodan jälkeen samoin kuin se oli kulkenut siihenkin asti, ja maakaupan kielto takasi, että heillä riitti maita ja mantuja kierrettävänä. Vain 1800-luvulla esiintyneiden, enimmäkseen kaskitalouden kriisistä ja heikoista liikenneyhteyksistä johtuneista kadoista aiheutuneiden nälänhätien aikoina oli hiljaisempaa. Toisaalta tieto hyvistä sadoista kantautui Venaan yhtä lailla, kuten 1868, ja sai kauppiaat entistä lukuisammin liikkeelle. Vuosittaiseksi kauppiaiden määräksi on 1800-luvulla arvioitu noin 3 – 4 000, huippujen ollessa noin 6 000.



Kaksi kulkukauppiasta lähdössä kaupparetkelle. Museovirasto.

1800-luvulla kulkukaupan peittoalue laajeni aivan toisiin mittoihin, mitä Vienan kaupassa oli totuttu näkemään. Kauppatavaran pienimuotoisuus selittää osin, miksi kulkukauppa lopulta ulottui niin laajalle. Kun vionalaiskauppiat alkoivat erikoistua kulkukauppaan, reppu oli tietenkin kannattavinta täyttää niin suurella määrällä kauppatavaraa kuin mahdollista, mikä yleensä tarkoitti yksittäisen artikkelin kohdalla keveyttä ja pientä kokoa. Useiden pienten esineiden myynti vaati kuitenkin suuremman asiakaskunnan, mikä tietenkin tarkoitti suurempaa kierrosta. Suurempi kierros puolestaan lisäsi asiakaskontaktien määrää, joiden tarpeisiin tutustuminen edellytti isompia kantamuksia. Reppu ja selkä olivat kuitenkin kooltaan ja kestoltaan rajallisia, joten tarvittiin lisää miestyövoimaa. Lopulta kehitys johti erikoistumiseen, työnjakoon ja organisoitumiseen. Alkoi esiintyä isäntiä, jotka keräsivät varastoon myytävät tavarat, kunnes jakoivat ne heille työskenteleville kulkukauppaille. Näillä metodeilla luotiin parhaillaan suuria omaisuuksia. Vienan puolelta riitti työvoimaa, sillä kuten todettua sen karu luonto antoi maanviljelijälle keskimäärin 40 % vuoden tarpeista. Työvoiman runsaus puolestaan lisäsi kilpailua ja edesauttoi uusien markkina-alueiden etsintää.

Kulkukauppa laajeni lopulta sellaisiin mittoihin, että se uhkasi jo autonomisen Suomen taloutta. Paikallisviranomaisille tiedotettiin, että kulkukauppaa oli kitkettävä ja nimismiehiä patistettiin takavarikoimaan kulkukauppiaiden tullaamaton materiaali. Tällä toimenpiteellä ei kuitenkaan paljoa saavutettu. Kansa suojeli kulkukauppiaita ja viranomaisverkko oli aivan riittämätön määräyksiä toimeenpanemaan, joten tulokset olivat mitä olivat. Kun kulkukauppiat kokivat olonsa ja elantonsa ahdistetuiksi, osa heistä aseistautui ennen tuloaan Suomen puolelle. Esimerkiksi Hyrynsalmella koettiin kauhun hetkiä vuosisadan puolivälin paikkeilla, kun kaksi satapäistä aseistautunutta miesjoukkoa kulki kylän halki. Kysyttäessä, että millä asialla miehet olivat, vastaus oli, että kauppaamaan menossa. Samanluontoisia uutisia kuultiin niin Haminan kuin Satakunnan suunnalta.

Suomen nuori lehdistö tarttui aiheeseen ja kulkukauppa tuomittiin lähes yksituumaisesti. Aikakauden ahkerasti kynäilevät henkilöt, kuten Lönnrot ja Snellman, ymmärsivät kyllä kulkukaupan "välttämättömyyden", mutta kauhistelivat sen kansantaloudelle aiheuttamaa vahinkoa. Moni lehtikirjoitus ei tarkastellut asiaa lainkaan näin analyttisesti, vaan moitti tyhmää ja ymmärtämätöntä kansaa, erityisesti piikoja ja nuoria, jotka haaskasivat vähiä varojaan kaikenlaisiin huijareiden kaupitteluun tarpeettomiin ylellisyyksiin. Tällainen kulkukauppiaiden asiakaskunnan määrittely tietenkin kertoo enemmän 1800-luvun ihmiskäsityksestä kuin muusta ja kauppa kyllä harjoittivat miehet ja talonpojatkin. Lehdistössä kerrottiin myös esimerkin voimaan luottaen pitäjistä, missä paikalliset olivat päättäneet pistää salakaupan kuriin ja sakottaneet henkilöitä, joiden luona he tiesivät kulkukauppiaiden yöpyneen. 1859–1867 yli 50 pitäjässä näin toimittiinkin, mutta yksikään niistä ei sijainnut Oulun läänissä. Siitäkin huolimatta, että Oulun Wiikko-Sanomien oli provosoivasti ehdottanut sudentappopalkkion maksamista kiinni otetusta "laukkuryssästä".

Valtiovallan taholta erilaisia keinoja kitkeä kulkukauppaa yritettiin toteuttaa jo vuosisadan alkupuoliskolla ja mielenkiintoista kyllä, myös venäläisten toimesta. Suomen sodan väistyttyä viranomaiset ihmettelivät arkangelilaiskauppiaiden suurta määrää, jotka työnhaun verukkein saapuivat Suomeen kauppaamaan. Päätöksentekoprosessin jälkeen 1820 Arkangelin- ja Anuksen kuvernementtien asukkaita kiellettiin saapumasta Suomeen. Kun täytääntönpäno epäonnistui, kieltä uusittiin 1837, mutta seuraukset olivat samantapaisia kuin nimismiesten kulkukauppiaita ahdistellessa. Kaiken kaikkiaan tilanne oli muutoinkin epäselvä, sillä periaatteessa karjalaiskauppiaiden oikeuksia ei oltu määritelty. Ruotsin vallan loppupuolella oli annettu joitain helpotuksia talonpoikaistuotteiden kaupan edistämiseksi. Näiden seurauksena tilallinen sai käydä kauppa tietyillä tuotteilla tietyin ehdoin, tilaton huomattavasti suppeammin. Määrittelemättä kuitenkin oli, kumpaan ryhmään venäläinen talonpoika kuului. Lainsäädännön perusteella ketään ei myöskään voitu vangita pelkästään kulkukauppaan syyllistymisestä. Kulkukaupan houkuttelevuutta lisäsi sekin, ettei "rajan" ylittäminen muodostanut varteen otettavaa estettä.

Kun Suomen itsehallinto kasvoi ja poliittinen päätöksenteko helpottui Nikolai I kuoleman myötä, Suomen elinkeinoelämän vilkastuttaminen ja sisäisen kaupan kehittäminen olivat talouden puolella agendan kärjessä. Kulkukaupan tukahduttaminen oli tietenkin osa tätä prosessia. 1856 poistettiin suolan kaupan

kielto ja melkein perään, 1859, maakauppa vapautettiin. Samassa yhteydessä määrättiin, että maakauppaa harjoittavan oli omattava Suomen kansalaisuus, oltava hyvämaineinen ja rippikoulun käynyt. Vuoden 1868 elinkeinoasetuksessa kiellettiin vielä erikseen kulkukaupan harjoittaminen ja vapautettiin elinkeinojen harjoittamista maaseudulla, jotta syntyisi enemmän omaa suomalaista käsityö- ja kotiteollisuustuotantoa.

Vienan kauppaan näiden toimien vaikutukset olivat tuntuvia. 1871 vienankarjalaiset valittavat Venäjän sisäasiainministeriölle siitä, kuinka heiltä oli riistetty heidän ikiaikainen oikeutensa käydä kauppaa, minkä johdosta he olivat pahasti köyhtyneet. Säädöksiä tehokkaammin kulkukauppaa tukahdutti kuitenkin Suomen elinkeinoelämän vapautuminen ja kehitys. Maalaisyliin saatiin kauppoja. Tavarantoimitusten kustannukset madaltuivat kuljetusverkon kehittymisen ja uusien kuljetusmuotojen ansiosta. Kotimainen teollisuus kykeni tuottamaan ajan myötä yhä suurempia määriä ja useampia tuotteita. Aika oli auttamatta jättämässä kulkukauppaa muistoksi.

Venäjän puoleisten olojen kurjistuminen 1800-luvun lopulla sai monet vielä yrittämään, vaikka ajat olivat vaikeat ja kulkukauppiat saivat vielä kilpailijoita muualta Karjalasta. Harjulit yrittivät pärjätä lisäämällä kaupankäyntiin sianharjaksien keruun, lumppurit keräsivät nimensä mukaisesti lumppuja paperitehtaille. Jotkut ryhtyivät yhteistyöhön suomalaisten kauppiaiden kanssa kierrellen myymässä kauppiaiden tuotteita. Onnekkaimmat onnistuivat siirtymään kulkukaupassa keräämänsä pääomin turvin laillisen kaupan pariin.

Vienankarjalaiset saivat vielä jonkinlaisen erävoiton, kun 1879 elinkeinolaki salli vienankarjalaisten harjoittaa eri ammatteja Suomessa ja kulkukauppa vapautettiin kokonaan 1900. Nämä muutokset eivät kuitenkaan pelastaneet tätä elinkeinoa. Kaupankäynti Vienan reiteillä oli tyrehtymässä. Tervaveneet ja puunuitot valtasivat vesistöt ja oli syntymässä uudenlainen maailma, jossa Vienan puolelta sukupolvelta toiselle jatkuneelle kaupalle ei enää ollut tarvetta. Ensimmäisen maailmansodan jälkeisissä sekasortoisissa oloissa nähtiin vielä kulkijoita Vienasta, mutta tällä kertaa he olivat hakemassa turvapaikkaa. Lopulta liike ikiaikaisille reiteillä jäi suomalaisten varaan. Kuin sinettinä rajan sulkeutumiselle, viimeisen kerran kun vilskettä Vienan teillä nähtiin, oli kyseessä suomalaisten sotajoukkojen ryhmittyminen Raatteen tien varrelle. Tarkoitusta varten avattiin vanhoja talviteitä muun muassa Vuokkijärvelle, joita pitkin siirrettiin joukkoja itään, mutta enää ei kanssakäymisen merkeissä.

II a. Asutusta ja reittejä

Kainuun varhainen uudisasutus hakeutui lähes poikkeuksetta vesistöjen tuntumaan, painottuen Oulujärven koillis- ja itäosien vaiheille sekä Hyrynsalmen reittiä jonkin matkaa edeten Ristijärven paikkeille. 25-vuotisen sodan jälkeinen asutusliike suuntautui samoille seuduille ja jatkoi Hyrynsalmen vesistöä ylös haarautuen Suomussalmen kohdalla Vuokkijärveä pitkin itään päin ja Kiantajärveä ylös koillisen suuntaan. Kajaanin kohdilta asutus lähti etenemään Sotkamon reittiä mukailien kohti Kuhmoa ja itärajaa. Varhaisen asutuskehityksen liki identtinen yhtäläisyys jo tuolloin käytössä olleiden kulkureittien kanssa selittyy pitkälti luonnon muotojen ja olosuhteiden kautta. Tutuiksi varmasti tulivat myös varhaisten eränkävijöiden luontoon jättämät merkit, jotka opastivat tulokkaita parhaille kaski-, kala- ja riista-apajille.

Varhainen asutus oli myös sangen liikkuvaa. Kaskialueilta saatava tuotto riitti vain muutamaksi vuodeksi, minkä jälkeen oli etsittävä uusia soveliaita kaskimaita. Hyvät kala-apajat taas houkuttivat tulijoita pitkienkin matkojen takaa, samoin metsäkauriiden kulkureitit tai muutoin riistaisat alueet. Karjaa omistavien täytyi hakea rehuja sieltä mistä niitä vain oli saatavilla, useimmiten suoniityiltä. Elämän antimia etsittiin useista suunnista ja yhden paikan ehtyessä tai liiallisen suosion saavuttaessa oli edessä uuden haku. Alusta pitäen siis, Kainuun asutuksen ja Vienan reittien kohtalot kytkeytyivät yhteen.

Ajan myötä voimaperäisen kaskeamisen seuraukset alkoivat näkyä ja soveliaita kaskimaita jouduttiin hakemaan yhä kauempaa. Tällöin, kun vesistöjen reunat oli jo kaluttu, hakeuduttiin myös vesistöjen välisille katvealueille. Luonnollisesti asutus seurasi ennemmin tai myöhemmin, etenkin kun kalastus ja metsästys alkoivat jäädä vähemmälle huomiolle, jälkimmäinen osin kaskeamisen aiheuttaman saaliseläinten kadon vuoksi. Viimeistään 1700-luvun lopulta lähtien väkiluvun kasvu sekä peltoviljelyn

yleistyminen suuntasivat asutusta korpiin ja vaarojen laeille, missä maaperä oli peltoviljelylle otollista jääkauden jäämisvesien virtauksien seurauksena. Uudet asuinsijat tarvitsivat yhteytensä ulkomaailmaan, mikä usein merkitsi etsiytymistä johonkin pääväylistä. Täten Vienan reitit muodostivat eräänlaisen valtavyölin, mihin jatkossakin hakeuduttiin monenlaisin kylätein tai kinttupoluin oikeastaan aina siihen asti, kunnes tienrakennustekniikka salli luonnonolosuhteiden ohittamisen, niissä paikoin kuin se oli tarpeen.

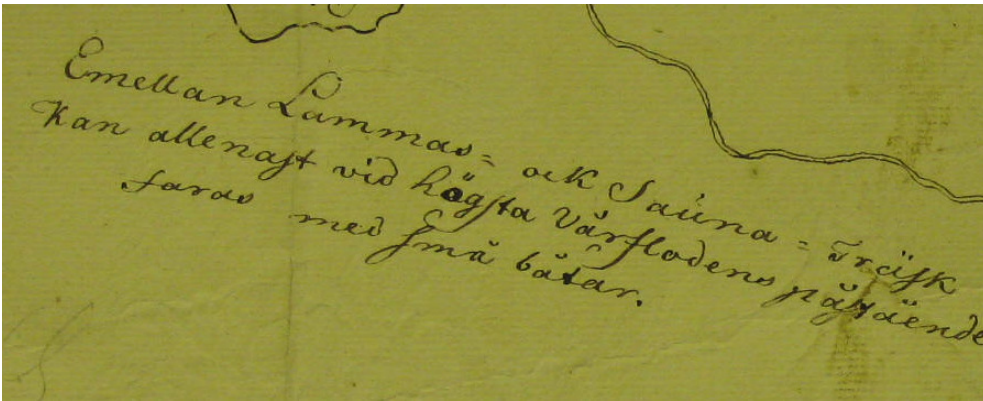
Vienan kauppareittejä hyödynnettiin myös tervankuljetuksissa, erityisesti aikana ennen voimaperäistä koskenperkausta 1800-luvulla. Vuosisatainen vesien tuntemus ja koskipaikkojen ohittamisen taito oli välttämätöntä, jotta kuljetus saatiin rikkoonumatta tai edes ylipäänsä perille. Perinnetieto vedenkorkeuksien merkityksistä raskaissa kuljetuksissa oli hyödyksi. Joissain kohdin oli myös tehty pienimuotoisia koskenperkauksia vienankarjalaistenkin toimesta.

Kuten havaitsemme, Vienan reittien käyttöä ei voi sitoa yksinomaan vienankarjalaisten harjoittamaan kauppaan, vaikka reittien kulku tuskin olisi ollut sellainen miksi se kehittyi ilman sitä. Vartiainen totesi Oulunjärven itäosien maatieyhteyksistä ainakin 1600-luvun puoliväliin asti, että niitä huolsivat vienankarjalaiset kauppiat. On kuitenkin syytä olettaa, että paikalliskäyttö on ainakin tietyillä osuuksilla ollut jo varhain niin merkittävää, että myös huoltotoimenpiteet ovat näillä paikoin hoituneet paikallisten toimesta. Paikalliskäytön kasvun myötä monien osuuksien huolto jäi sitten paikallisten talonpoikien harteille.

II b. ”Monta olikin tietä Venäjältä”

Äkkiseltään mieleen tulee, miksi reittejä oli useampia, etenkin niihinkin aikoihin kun suurimittainen kaukokauppa keskusten välillä oli voimakkaimmillaan? Lähtökohtaisesti kulkusuunta määräytyi tieteenkin lähtöpisteen ja määränpään mukaan, mutta oli myös useita tekijöitä, jotka heijastuivat reittivalintaan. Osan vastauksesta antaa luonto. Kulku ei missään kohdin ollut helppoa ja yhteyden käytön vaikeus määräytyi monin paikoin vuodenaikojen, tai ihan vain kulkusuunnan mukaan. Talvikulku, jota vienankarjalaiset pääasiassa harrastivat, hyödynsi ensisijaisesti vesistöjen jääpeitteitä, mutta poikkesivat myös tarpeen tullen jäätyneille soille tai koukkasivat avonaisten tai helpompikulkuisten maasto-osuuksien läpi. Suotuisissa oloissa voitiin matkata myös öisin kuun valossa. Helpointa oli kulkea seurueissa auraamisen rasiusten jakamiseksi. Talvisin on varmasti käytetty pitkälti samoja reittejä, mutta pelkkiä pinnanmuotoja analysoimalla voi olettaa, että aika ajoin Hyrynsalmen reittiä pitkin vaara-alueelta saapuneet ovat saattaneet vaihtaa paluureitin alavammaksi Sotkamon ja Kuhmon kautta kulkevaksi, ainakin jos määränpäänä on ollut Vienan Kemi tai Arkangeli. Talvikulun pääasiallinen apuväline on ollut reki, jos kohta myös suksin on kuljettu. Myös säiden yllättäessä tai matka-aikataulun venyessä on saatettu joutua turvautumaan vaihtoehtoiseen reittiin. Talviteiden käyttöä edisti niin ikään talvimarkkinoiden suosiminen sekä väylän huollon suhteellinen vaivattomuus, josta myöhemmin lisää. Luonto määräsi myös mistä reitti kannatti johtaa, ja suuret poikkeamat talvi- ja kesäolosuhteissa aiheuttivat, että reittikulut poikkesivat ajoin hyvinkin paljon toisistaan.

Sulien aikaan reittivalinta on ollut huomattavasti kimurantimpaa. Vienan puolelta päästiin venein maakannaksen tuntumaan, mistä ne on täytynyt kuljettaa sen yli kantaen tai vetäen, tai myyntiartikkeleita kantaen, jolloin venematka jatkui Suomen puolelta ostetuilla. Sulamatkalaisten oli huomioitava jokien vedenkorkeus; sula- tai sadevesien aikoihin helpoin reitti saattoi olla kulkukelvoton keskemällä kesää, kun jokien latvavesien taso oli laskenut. Tulvat poikkesivat toisistaan eri puolilla Oulujoen vesistöä ja sekä koskenperkaukset että vähäisessä määrin myös 1700-luvun järvenlaskut vaikuttivat osiltaan siihen, mistä kannatti mennä. Tietyt koskiosuudet taas saattoivat olla liian vaativia vastavirtaan kuljettaviksi, jolloin oli kannattavampaa vaihtaa reittiä. Kesäisin suot olivat liki mahdottomia esteitä ja pahimmat koskipaikat onnistuttiin ohittamaan vain paikallisavuvin. Kesäkulku saattoi myös pilata osan kauppatavarasta, kuten vaikkapa voin.



Huomautus vedenkorkeuden merkityksestä veneellä liikkussa Gadolinin Sotkamon pitäjän kartasta vuodelta 1746. Kansallisarkisto.

Osa vastauksista löytyy kaupan muodoista. Ouluun ensisijaisesti suuntautunut kaukokauppa raskaine lasteineen edellytti aivan toisenlaisia olosuhteita kuin kulkukauppaamaan matkaava miesjoukko tarvitsi. Kulkukaupalla oli muutoinkin reitistöä entisestään pirstoava vaikutus. Ensinnäkin kulkukauppiat tietenkin halusivat kauppa-alueilleen nopeinta mahdollista reittiä ja kevyemmin kantamuksin he eivät olleet niin alttiita luonnon asettamille esteille. Toiseksi, etenkin 1800-luvulla, kun vienankarjalaiset olivat erityisen riippuvaisia kulkukaupan suomista tuloista, eri osissa Vienan Karjalaa miehet hakeutuivat tiettyihin kyliin, mistä matkaa jatkettiin yhdessä Suomen puolelle. Vuokkiniemi oli suurin kokoontumispaikka ja sitä myötä Suomussalmen Vuokin reitti oli erityisen kovassa käytössä. Kokoontumispaikkoja oli myös muissa osissa Vienan Karjalaa, joiden sijainnin perusteella matkaa luonnollisesti jatkettiin.



Vuokkiniemi, Viena. Kirkonkylältä lähtevä Vienan Karjalan valtatie. Valokuva I. K. Inha, 1894. Museovirasto

Viimeiseksi Suomessa tapahtunut varallisuuden kasvu, asutuksen hajanaisuus ja kulkukaupan vahvistuminen ruokkivat toisiaan. 1800-luvulla kulkukauppa ei enää ollut markkinapaikkojen välillä tapahtuvaa maakauppaa, vaan itsenäinen elinkeinon haara ja päämäärä sinällään. Vienankarjalaisten matkat eivät enää suuntautuneet lähinnä Kajaaniin tai Ouluun, vaan Oulusta saatettiin jatkaa matkaa rautatiellä lounaisrannikolle tai Sotkamosta Nurmeksien tai Kuopion kautta Suomenlahden suuntaan. Kauppa-alueena oli kutakuinkin koko maa ja reitti valittiin senhetkisen päämäärän mukaan.

Vastausta siihen mikä reitti olisi ollut tärkein ja käytetyin koko tutkittuna ajankohtana on mahdotonta antaa. Claes Claessonin kartassa mainitaan Sotkamon reitti lyhimpänä tienä Venäjälle kun taas Kiantajärveä

pitkin etenevää niin sanottua Sarvitaipaleen reittiä hän pitää parhaimpana. Suomussalmen Vuokin reitin merkittävyys 1800-luvulla taas on niin ilmeistä, että se tuntuu jättävän muut reitit täysin varjoonsa. Selvää sen sijaan on, että kullakin kulkureitillä oli omat luonteensa ja puolensa, jotka ajoin suosivat ja ajoin vaikeuttivat niiden käyttöä. Reitin valintaan vaikutti millaisiin kuormiin ja suunnitelmiin liikuttiin, mistä lähdettiin ja minne tähdättiin. Ennen kaikkea reittien moninaisuus kertoo kuitenkin vienankarjalaisten erinomaisesta Kainuun alueen tuntemuksesta, aktiivisesta siellä liikkumisesta ja kunkin reitin luonteen hyvästä ymmärryksestä. Sellaisesta, joka voi seurata vain pitkästä perinteestä.

II c. Maakauppaa

Konkreettisimmillaan Kainuun asukkaiden ja vienankarjalaisten kauppiaiden välinen vuorovaikutus ilmeni maakaupassa. Suitsia sitä yrittivät niin Ruotsin kuninkaat ja maaherrat kuin Oulun ja Kajaanin porvarit, kukin vuorollaan epäonnistuen ja, epäilemättä, useat vuorollaan sitä myös harrastaen. Alasen laskelmien mukaan laittoman maakaupan lasketaan 1700-luvun jälkipuoliskolla vastanneen neljänneksen, tiettyjen artikkelien kohdalla jopa kolmanneksen tuonnista. 1800-luvulla noin 30 % vienankarjalaisista miehistä hankki lisäansioita kaupanteolla. K. Joustelan laskelmien mukaan 1853-55 puolet suurruhtinaskuntaan tuodusta tavarasta oli laukkukauppiaiden toimittamaa. Oletettavasti osuudet olivat aiemmin vielä suurempia, kuten 1600-lukua käsitelleessä kappaleessa yritin vihjata. Samoin Itärajan tuntumassa ja eritoten Kainuussa laittoman maakaupan merkitys oli vielä tärkeämpi. Liioittelematta Kainuun historia ei olisi tunnetunlainen ilman karjalaiskauppaa. Castrenin mukaan 1700-luvulla se osa tuotteista joka tullattiin ”oli wähin”.

Monet jo esitetyt luvut antavat osviittaa karjalaiskaupan mittakaavasta. Maakauppakielto, mitä ryhdyttiin toden teolla purkamaan vasta 1800-luvun jälkimmäisellä puoliskolla, oli varmasti yksi keskeisistä Suomen kaupan kehitystä viivästyttäneistä tekijöistä. Se käytännössä takasi karjalaiskauppiaille likimain monopolin kaupankäynnissä markkinoiden ulkopuolella, joskin moni suomalainenkin sitä harjoitti. Oulun porvarit valittivat toistuvasti siitä kuinka papit, nimismiehet ja virkamiehet harjoittavat maakauppaa, mutta ei heillä, kuten ei Kajaaninkaan porvareilla ollut aivan puhtaat jauhot pussissa. Käytäntö oli julkilausumaton, yleisesti hyväksytty maan tapa, ja maakauppiaisiin kohdistuneet rangaistukset olivat pääsääntöisesti lieviä. Kun valtionhallinto yritti sitä kontrolloida muun muassa kauppaa markkinapaikkoihin ohjaamalla, valmisteveroin, rajahinnoin, tullimaksuin tai rangaistuksin, pyrkimykset enemmän tai vähemmän epäonnistuivat. Maakaupalla oli myös kansan vankkumaton tuki aina sortovuosiin saakka, vaikka heitä ajoittain yritettiin houkutella paljastamaan kauppiaita lupauksin osuuksista takavarikoiduista tavaroista.



Kulkukauppias esittelee tuotteitaan. Suojärvi. Museovirasto.

Kainuulainen talonpoikaisyhteisö eli pitkälti omavaraistaloudessa, mutta ilman suolaa ei tultu toimeen ja rautaa tarvittiin työkaluihin. Kylmyyskin koetteli alituisesti ja vaikka olisi yritetty tulla toimeen omin vuodin tai kutomin, tarvittiin ainakin neuloja. Katovuosina Venäjän puolelta tuotu vilja saattoi pelastaa hengen. Hidas mutta pitkällä aikavälillä nousujohteiset elinolojen muutokset toivat muassaan uusia tarpeita. Parhaiten karjalaiskaupan merkitystä kuvaa kahvin, teen ja sokerin yleistymisen kansan keskuudessa. Aatelia lukuun ottamatta ne nimittäin otettiin käyttöön ensimmäiseksi itäisen Suomen talonpoikien keskuudessa, mikä kertoo omaa karua kieltään laillisen kaupan oloista ja teollisuuden kyvystä tuottaa kansalle sen tarvitsemaansa. Samalla se paljastaa, kuinka syvälle sisämaahan Tukholmasta käsin pyöritetty kotimaankauppa todellisuudessa eteni.

Maakaupan suurin myyntivaltti ei ainakaan ensi alkuun ollut välttämättä hinta, vaan ennen kaikkea sen vaivattomuus. Kainuun tilakoot olivat yleensä pieniä eikä ylijäämiä huomattavia määriä kertynyt. Kaupunkimatka saattoi kestää monta päivää tai jos Ouluun piti lähteä niin viikkoja, jolloin pahimmassa tapauksessa matkaan kului jo se ylijäämä mikä oli tarkoitettu myytäväksi. Työntäyteisessä elämässä ei aina edes aika riittänyt moiseen, eikä tarve tuntenut markkina-aikatauluja, jotka eivät selvästikään riittäneet täyttämään kaikkia vuotuisia tarpeita. Monesti kylät tai muut tiiviit yhteisöt keräsivät myyntiin tarkoitettua ylijäämäänsä yhteen ja lähettivät jonkun tai jotkut hoitamaan asioitaan puolestaan, mutta matkanteossakin oli omat riskinsä. Joten kun vienalaiskauppias ilmaantui lähipiiriin, ilmeisistä syistä talonpoika oli enemmän kuin halukas kaupantekoon.

Kaupanteko vieläpä hyödytti molempia; talonpoika sai vähin vaivoin vaihdettua tuotteensa tarvitsemaansa, vienalaiskauppias taas kykeni monista puroista keräämään kunnioitettavan lastin kauppatavaraa markkinoille tai Vianaan vietäväksi. Sota-aikoja lukuun ottamatta vienalaiskauppiat olivat myös toistuva näky ja useimmiten ajan myötä tutuiksi tulleet, joten kaupanteko oli sitäkin myöten helppoa. Useimmat kauppiat kiersivät säännöllistä reittiä ja olivat kauppatiekalla vähintään kerran vuodessa, yritteliäimmät kahdesti tai jopa kolmasti. Itärajan läheisyydessä kaupanteko oli vielä helpompaa ja varsin yleisiä olivat myös suomalaistalonpoikien matkat rajan yli kauppatavaroita hakemaan.

Sen lisäksi että vienankarjalaisilta talonpojat saivat vähällä vaivalla ulottuvilleen tuotevalikoiman, josta moni porvarikin olisi ollut ylpeä, heidän välisessä suhteessa oli toinen ulottuvuus. Vienankarjalaisen kauppiaan ja kainuulaisen talonpoikaisyhteisön vuosisatainen symbioosi oli talonpojalle pitkään varmasti merkityksellisempi kuin hänen ja valtion välinen suhde, luultavimmin koko tässä yhteydessä käsitellyn ajan. Kirkko tietenkin muodosti sosiaalisen elämän kulmakiven perhepiirin ulkopuolella, mutta vienalaiskauppias tarjosi toisenlaisen perspektiivin maailmasta, joka useimmille talonpojille oli etäinen. Tuttu kauppias oli odotettu ja toivottu vieras, eikä kanssakäyminen jäänyt useimmiten pelkästään kaupankäynnin asteelle. Vieraalle tarjottiin mieluusti yösiija, minkä hän saattoi maksaa tarinoillaan matkoistaan tai rajantakaisesta maasta, jotka varmasti ruokkivat mielikuvitusta ja muovasivat horisonttia lukutaidottomuuden ja tiedon niukkuuden aikoina tavalla, mitä nykyihmisen on ehkä vaikea käsittää.

II d. Jälkiä luonnossa

Varhaiset kulkuväylät syntyivät pitkälti luonnonolosuhteiden mukaan, mutta säännöllinen ja pitkäkestoinen kulku niillä edellytti myös ihmiskäden toimia. Ilman huoltotoimenpiteitä metsässä sijaitseva kulku-ura saattoi umpeutua jo parissa, kolmessa vuodessa. Luonnollisesti erityisesti pitkiä etäisyyksiä kulkevat, kuten Oulun ja Vianan Kemin väliä taivaltavat, pyrkivät huolehtimaan siitä, että matkanteko olisi jouhevaa ja vaivatonta. Näin ollen, reitin käyttökelpoisuus edellytti enemmän tai vähemmän säännöllisiä huoltotoimenpiteitä.

Ensinnäkin, eksymisen välttämiseksi reitti oli syytä merkitä. Metsissä merkkäminen tapahtui lyömällä puihin säännöllisin välein pilkkoja, joita puiden kasvun mukaan sitten tarpeen tullen uusittiin. Talvisin avarat järvienselät tai laajat suoalueet saattoivat hämmentää kulkijaa, joten reitin kulun selventämiseksi käytettiin lumeen ”istutettuja” havuja. 1734 tieasetuksessa talviteiden merkkäminen määrättiin paikallisten velvollisuudeksi.



Havuin merkitty talvitie Kiimasjärven jäältä. Valokuva Sakari Pälsi, 1921-2. Museovirasto.

Talvitiet olivat luonnollisesti huomattavasti helppohoitoisempia kuin maa- ja vesitiet, mutta merkittävä osa kulkuväylästä katosi aina kevään tullen tai häipyi näkyvistä lumimyräkän koittaessa. Kaikin kohdin ei myöskään päästy hyödyntämään talviolosuhteita, vaan metsään oli raivattava väylä. Tällaisia olivat ainakin maanselän ja kannasten kohdat yleensäkin tai vaikeat koskiosuudet, joissa joen jääpinnan hyödyntäminen oli mahdotonta. Kiertoreitti pyrittiin hakemaan luonnonmuotoja hyväksikäyttäen, usein harjuja myötäillen.



Miinoa. Jauhon hakua Suomesta. Museovirasto.

Kulku maa- ja vesiteillä oli huomattavasti työläämpää. Kauppiaille oli usein oma vene mukana ja sen saaminen maanselän yli vaati tiettyjä erityistoimenpiteitä. Oletettavaa on, että kaikilla pääreittien varrella sijainneilla vesistöjakajan ylityskohdissa on ainakin jossain vaiheessa ollut veto- tai telataival. Sarvitaipaleen reitillä sellaisen oletetaan olleen jo 1600-luvun puolivälissä ja merkkejä siitä havaittiin vielä 1970-luvulla. Myös Vuokin reitillä on todetty olleen telatien ja Miinoassa on ollut ainakin vetotaival.

Vienan reittien lukuisat koskiosuudet tai mahdolliset matalikot oli joko laskettava veneellä mikä paikoin onnistui vain pahimpia esteitä perkaamalla. Jos vesiväylä oli kulkukelvoton, maalle oli tehtävä tie

vaikeakulkuisten paikkojen ohi. Paluumatkalla vastavirtaan eteneminen saattoi vaatia vielä lisätoimenpiteitä. Venettä voitiin yrittää vetää sauvoin tai köysin koskea ylös, mutta silloin oli raivattava esteet joen varrelta. Ajoittain koskia laskettiin samoin menetelmin, rannoilta apuvälinein ohjaten, mikä tietenkin edellytti samoja toimenpiteitä. Monin paikoin jouduttiin myös turvautumaan paikallisten talonpoikien apuun vaikeimpien paikkojen ohituksessa.

Venekulku edellytti myös sopivien rantautumispaikkojen löytämistä sekä mahdollisia rakenteita veneeseen nousua tai siitä poistumista varten. Maalla kulkiessa taas oli toistuvasti ylitettävä puroja tai jokia, joista oli etsittävä matalikot mistä pääsi jalan yli tai rakennettava siltarakennelma. Kainuun maaperälle tyypillinen soistuneisuus aiheutti omat päänsärkynsä, eikä suota käynyt sulaan aikaan ylittäminen oikein muutoin kuin kelluvien tai kiinteiden kapulasiltojen avulla, tai kevyemmin lastein pitkospuita pitkin. Korkeuserojen aiheuttamista haitoista pyrittiin pääsemään eroon ensisijaisesti suuntaamalla reitin kulku viistosti harjuja tai särkkiä seuraten, mikä vaati ajoittain pengerryksiä tai muita kulku-uran tasoittamistöitä.



Kapulasilta suon yli. Suomussalmi. Museovirasto.

Millaisia jälkiä kuvatus tyypisistä toimenpiteistä on sitten nykyluonnossa havaittavissa? Parhaiten tähän varmasti vastaa Kainuun Museon ja Kainuun ympäristökeskuksen yhdessä toteuttama arkeologinen inventointi 28 kilometrin osuudelta Vuokin reitillä. Kyseessä on ainoa arkeologisen inventoinnin menetelmin toteutettu tutkimus Vienan reiteistä. Reitien kulkua merkkavia pilkkoja havaittiin koko matkan pituudelta varsin runsaasti. Osa pilkoista oli tehty molemmin puolin puuta, oletettavasti pilkan havaitsemisen helpottamiseksi. Toisin kohdin pilkkamerkintä oli kasvanut lähes umpeen, minkä perusteella voi todeta, että kyseessä on huomattavan vanha merkkkaus. Samaa paljastavat mahdolliset kelottuneet merkkipuut.



Kulkureitti harjun päällä. Havaittavissa myös merkkipuu. Museovirasto.

Inventoinnissa todettiin myös reitin eritasoinen kunto. 4 % siitä oli jäänyt nykyisten teiden alle, 7 % saanut uutta käyttöä tiestöön kuulumattomana, mutta ajoneuvoilla kuljettavina osuuksina. 3 % löydettiin vanha reitti, jossa oli vielä jäänteitä rakenteista. 9 % esiintyi kaksiraiteinen kulku-ura, mikä kieli paikalliskäytöstä, mahdollisesti terva- tai puuteollisuuden tarpeista tai esimerkiksi tykkien kuljetuksesta sota-aikana. Kärryjen maanselkää harvemmin ylitettiin. 34 % reittiä havaittiin selviä polkuja, joissa reitin käyttö on varmaankin jatkunut muihin tarkoituksiin vienankarjalaisten liikkeen jälkeen, 14 % kohdalla polun eteneminen oli tulkinnanvaraista. 29 % reitistä oli tuhoutunut. Tätä listausta ei voi tietenkään pitää yleispätevänä kaavana säilyneistä Vienan reiteistä ja inventoijatkin huomauttivat, että polkujen lokerointi tiettyyn kategoriaan oli ongelmallista, mutta paljastaa hyvin inventoinnissa kohdattavia mahdollisuuksia ja ongelmia. Arkeologinen inventointi on kuitenkin, kuten seuraavassa karttaosiossa esitetään, se ratkaiseva viimeinen silaus, kun reitin täsmällinen kulku pyritään määrittelemään.

Inventoinnissa määritelty tuhoutunut osuus, 30 %, on varmaankin vielä vähän verrattuna siihen, mitä luvut ovat kun mennään rajan läheisyydestä syvemmälle sisämaahan. Ihmiskasutuksen, maanviljelyksen, metsänkäsittelyn ja –teollisuuden, tierakennuksen ja luonnon kasvuprosessien vaikutuksesta pääreiteistä suurin osa on luultavimmin hautautunut uudempien sedimenttien alle, tai maankäytön seurauksena tuhoutunut. Kainuussa kaskiviljely oli voimissaan vielä 1800-luvulle, joskin siihen mennessä voi kaskialueiden todeta sijainneen jo enimmäkseen kauempana kulkuväyliltä, sillä lähituntumassa olleet alueet oli jo hyödynnetty. Myöskin tervanpoltolla oli vaikutuksensa metsäympäristöön, kuten tietenkin puu- ja sittemmin paperiteollisuudella. 1900-luvun alussa etenkin Kuhmo oli suurien metsäostojen kohteena teollisuuden tarpeisiin, kun alueen houkuttelevuus oli lisääntynyt Kajaanin kourujen ja sulkujen ansiosta. Kainuun metsäekologian väitetään kuitenkin säilyneen suhteellisen ennallaan ennen 1900-lukua, johtuen juuri sen hyötykäyttöjen vaikutusten erilaisuudesta. Nykytilanteesta on vaikeampi sanoa, mutta metsät ovat ainakin huomattavasti nuorempia hakkuukelpoisuuden iän alenemisesta johtuen. Siinä missä 1800-luvun lopulla katsottiin 180-200, itärajan läheisyydessä jopa 300-500 vuotiaat puut hakkuukelpoisiksi, 1910 ikä oli laskenut 100-150 vuoden tienoille ja 1950-luvulla 120-vuotias metsä oli jo yli-ikäinen.

III a. Reittejä ja karttoja

Valtava Oulujoen vesistö oli yksi maamme tärkeimmistä talvi- ja vesitieväylistä. Vaikka ajoittain historiantutkimuksessa varoitetaan vesiteiden yliarvostamisesta, Oulujoen vesistön laajuus, 1900-luvun alussa laskettiin että Oulujoen vesistö tarjosi kaikkinsa 800 kilometriä vaihtoehtoisia reittejä, teki siitä kuitenkin yhden merkittävimmistä sisämaan kaupan väylistä.

Tämä osio keskittyy Vienan reittien kulkuun Oulujärveltä itään maanselälle. Oulun ja Oulujärven välinen osuus sujui pääsääntöisesti samoja reittejä myöten, oli Oulujärvelle tullut sitten mistä suunnasta tahansa. Väli oli kuljettavissa venein Oulujokea pitkin, joskin matkalla oli pahojakin koskiosuusia, jotka täytyi kiertää. Samoin joenvarren asukkaiden lohivadot saattoivat hidastaa matkantekoa. Oulun ja Oulujärven välisen osuuden pääsi myös jokea myötäilevää Oulu – Säräisniemi maa- tai maantietä pitkin. Kuten mainittu, välille saatiin jo 1600-luvun alussa tie, joka syntyi karjalaisten kauppareitin päälle. Oulujärven ylitys tapahtui pääsääntöisesti Manamasalon pohjoispuolitse ja esimerkiksi Cajanuksen kartan vuodelta 1746 mukaan Vekaran- ja Neuvosenniemien kautta. Talvitie laskeutui Oulujärvelle Säräisniemestä, vesitie Oulujoen suulta, Vaalan paikkeilta. Reittien eriytyminen alkoi varsinaisesti vasta Oulujärven itäosista.



Talvikulku Oulun suunnalta Kajaaniin Claes Claessonin mukaan vuodelta 1650. Reittimerkintää vahvistettu, mutta tiedossani ei ole, ovatko merkinnät Claessonin itsensä tekemät. Kansallisarkisto.

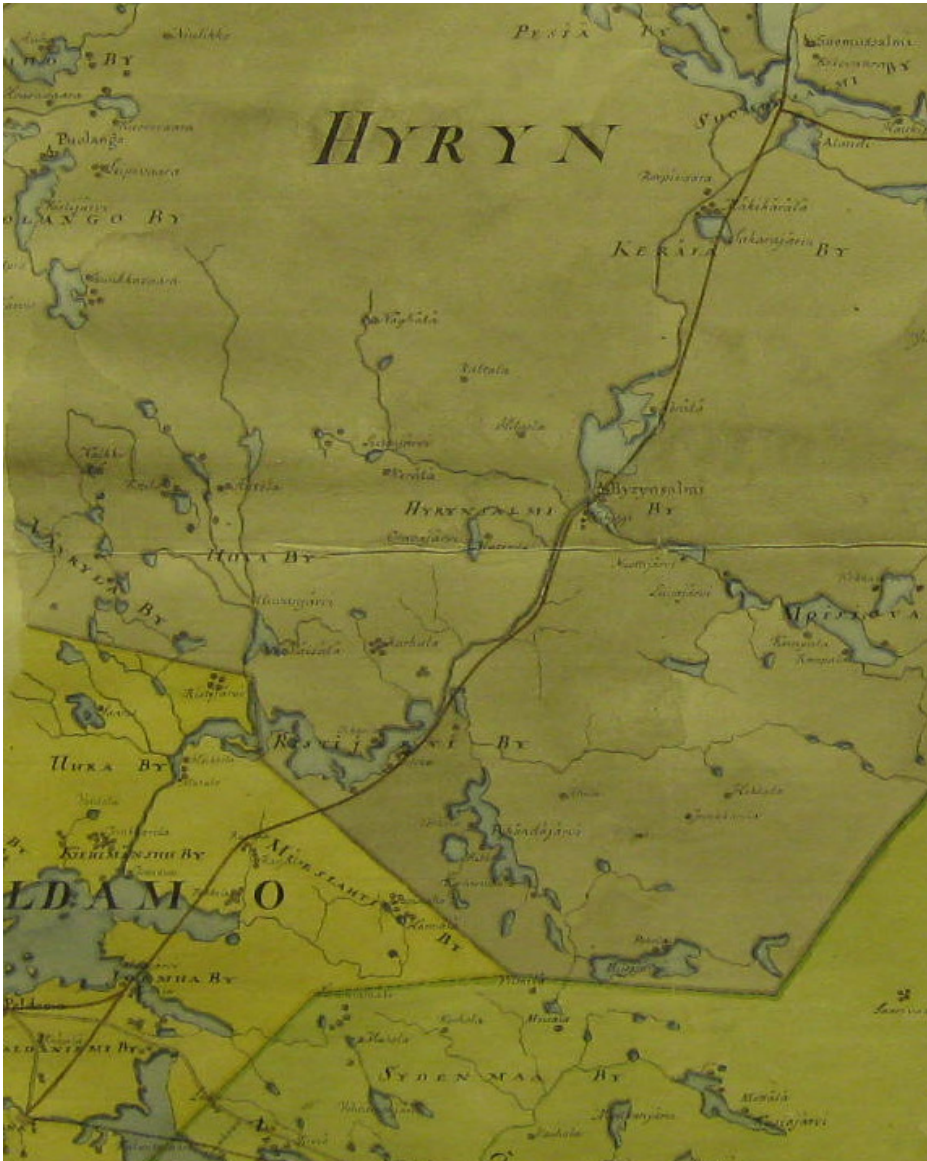
Oulujärven itäosista reitit haarautuivat koilliseen ja itään. Niin kutsuttu Hyrynsalmen reitti nousi Paltamon paikkeilta Hyrynsalmen kautta Suomussalmelle, missä reitti haarautui toistamiseen, toinen Vuokki-, toinen Kiantajärven suuntaan. Sotkamon reitti kulki vuorostaan Kajaanin kautta vesistöjä pitkin rajalle päin. Idempänä Kuhmon kohdilla oli vielä valittavana useampia vaihtoehtoja sen mukaan, mihin päin Karjalaa oli menossa.

III b. Hyrynsalmen reitit

Hyrynsalmen reitit nousivat Oulujärvestä Paltamon kohdilla, mistä jatkettiin joko Kiehimänjokea venein tai talvitietä Mieslahden paikkeilta Ristijärvelle. Hyrynsalmen suunnalta Oulujärvelle tultaessa reitti haarautui Oulun lisäksi Kajaaniin. Tavanomaista oli, että talvisin Oulujärvelle siirryttiin vasta Paltaniemen kärjestä, ei Mieslahdelta mikä äkkisilmäyksellä vaikuttaisi nopeimmalta reittivalinnalta. Olettaa voi, että mutka tehtiin kaupankäyntiä silmällä pitäen. Ristijärveltä reitti eteni Hyrynsalmelle joko maitse Emäjokea myötäillen, tai venein sitä pitkin Hyrynjärvelle. Sieltä matka jatkui samaista jokea pitkin tai sen tuntumassa Haaravedelle, missä Vuokin ja Sarvitaipaleen reitit erkaantuivat toisistaan. Vuokin reitti lähti järven eteläpäästä Vuokinjokea pitkin, Hietajärven ohitse tai ylitse Alanteenjärvelle. Sarvitaival jatkui Haaravettä pohjoiseen, mistä oli kulku Ämmänsaaren kautta Kiantajärvelle. Hyrynsalmelta kuljettiin myös Puolangan suuntaan, mistä päästiin Kiiminkijokea pitkin Perämerelle. Hyrynsalmen reitti oli eritoten vesikulussa varsin vaativa ja

Jouni Toivanen
 Museovirasto MJHY
 15.7.2009

jopa vaarallinen. Matkalla oli lukuisia koskia, jotka oli joko kierrettävä tai laskettava luonnonvoimia uhmaten.



Reittien jakaantuminen Paltaniemessä Hyrynsalmen ja Sotkamon suuntiin Nymanssonin kertomusten mukaan laaditulla kartalla sekä haarautuminen Vuokin ja Sarvitaipaleen reiteille. Kansallisarkisto.

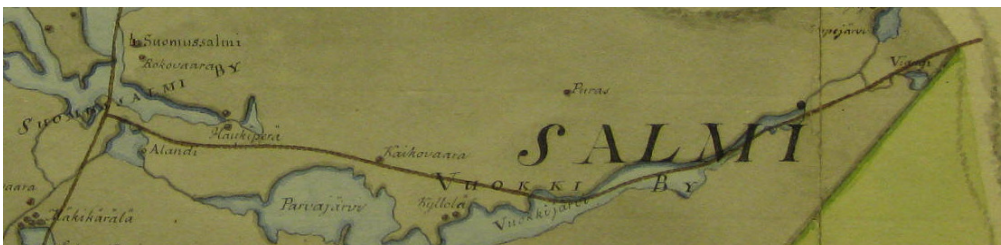
III b 1. Vuokin reitti

Yleinen käsitys tutkijoiden keskuudessa on, että vienankarjalaiset saapuivat Kainuuseen ensisijaisesti Hyrynsalmen reitistöä pitkin. Vuokin reitti nähdään useimmiten tärkeimpänä kulkusuuntana. Asiaa on vaikea todentaa varhemmilta ajoilta, mutta 1700-luvun lopulta reitti on epäilemättä ollut tärkein ja käytetyin. Vuokkia matkattiin niin talvisin kuin kesäisin.



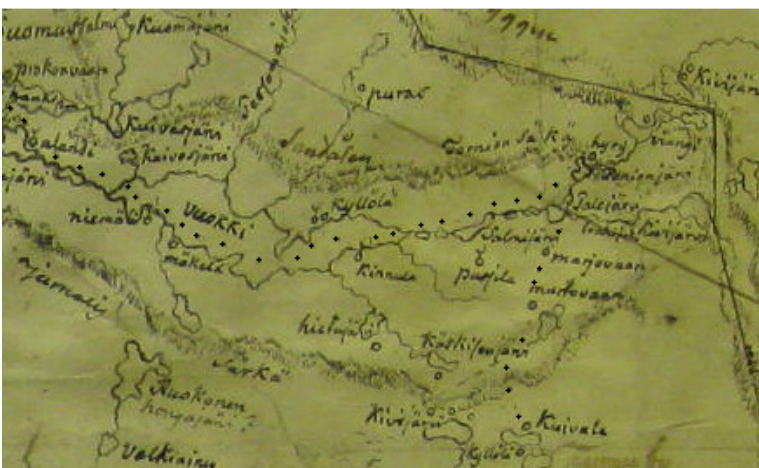
Vuokin reitti Claessonin kartan mukaan. Vuokinlatvan sijainti todetun reittikulun pohjoispuolella. Kansallisarkisto.

Reitin kartografia alkaa Claessonin kartasta, mihin on merkitty Vuokinlatvan rajanylityspaikka ja sinne johtavat vesistöt. Karttaan ei ole merkitty erikseen reittiä, mutta jo kyseisen vesistöalueen kuvaaminen muutoin varsin ilmapavassa kartassa osoittaa, että Claesson on ollut ainakin kuulopuheiden perusteella tietoinen kulkuväylästä. Rajamerkin sijainti on kylläkin sijoitettu Korpijärven kohdalle, vaikka ainakin myöhemmin Venäjän suuntaan mentiin Viidinginjärven kautta. Mielenkiintoista kyllä, 1746 Cajanuksen kartassa on myös maininta, että Vuokissa Korpijärven länsipuolella olisi tyvistetty mänty rajamerkin virkaa hoitamassa. On kuitenkin vaikea arvioida, onko kyseessä toistunut virhearviointi, vai reittikulun muutos. Lisäksi reunaan kirjoitetussa selitysosiossa kuvaillaan Vuokinlatvan rajamerkkiä ja luonnehditaan kulkua rajan yli toteamalla, että sieltä voi mennä venein, mutta että se on vaikeaa kuivana vuodenaikana.



Nymanssonin kartta Vuokin reitistä 1800-luvun alusta. Kansallisarkisto.

Nymanssonin kertomusten mukaan laaditussa kartassa edettiin maitse Alanteen- ja Parvajärvien pohjoispuolitse Vuokijärven keskiosille asti. Vuokijärveä pitkin kuljettiin itään järven perukoille. Sieltä jatkettiin nimeämättömän kylän eteläpuolitse, kyseessä epäilemättä Hyry, kohti rajaa.



H. Deutschin reittikuvaus vuodelta 1814. Kansallisarkisto.

Piirilääkäri Henrik Deutschin tarkastusmatkan yhteydessä laaditussa kartassa Vuokkijärvelle laskeuduttiin aikaisemmin kuin Nymanssonin versiossa, vaikka kaiken todennäköisyyden mukaan herrat ovat matkustaneet samaa reittiä. Kulkua merkkavia pisteitä on myös vaikea havaita Hyrystä itään, mutta Venäjän puolelle on merkitty Kivijärvi, mihin Vuokin suunnalta tulevat poikkeuksetta suuntasivat. Kartasta voi myös havainnoida jatkoreitin Kuivalaan, mistä Deutsch suuntasi kohti Änäntijärveä ja Sotkamon reittejä.

Karttaotteista Vuokin reitistä paljastuu vanhojen karttojen mahdollisuudet ja ongelmat. Kaiken kaikkiaan reittejä käsittelevät kartat johdattavat tutkijan jäljille, mutta eivät perille. Täsmällisen reittikulun määrittäminen tyypistyy arvioiksi liian monien epävarmuustekijöiden vuoksi. Karttojen mittasuhteet ovat ongelmallisia ja osa on laadittu kuulopuheiden perusteella. Käytetty karttateknikka on aivan liian ylimalkainen. Valitettavasti 1900-luvun alussa taas, kun karttateknikka harppoi aimo harppauksin eteenpäin ja jälkiä vanhoista reiteistä oli vielä kasapäin jäljellä, karttatekijöiden huomio ei enää kiinnittynyt vanhoihin kauppareitteihin, ennemminkin uusiin tielinjauksiin tai puunuittomahdollisuuksiin. Lisäksi vanhat reitit sulautuivat osaksi uutta tieverkkoa tai kinttupolkuverkostoa. Mutta jo se, että lähes poikkeuksetta kaikissa Kainuuta esittävissä vanhemmissa kartoissa aina 1800-luvun puoliväliin on esitetty rajalle johtavat vesistöt ja useimmissa vielä kuvailtu rajanylityspaikkojen erityispiirteitä osoittaa, kuinka tärkeiksi nämä kulkuyhteydet koettiin.

Onneksi Vuokin reittiä on tutkittu niin Heikki Rytkölän toimesta kuin Kainuun ympäristökeskuksen suorittaman arkeologisen inventoinnin keinoin. Näiden perusteella on saatu määriteltyä Vängänkylän ja rajan välinen osuus (ks. alla). Kartasta näkyy kuinka reitti nousee Vuokkijärven itäpäästä ja kulkee Salmi-, Taka-, Ranta-, Saari- ja Palojärvien pohjoispuolelta maitse kohti Hyryä, mikä oli arvioitavissa Deutschinkin kartan perusteella.



Heikki Rytkölän "Vienan tiellä" - teoksessa esitetty reittikulku. Kajaani 2007.

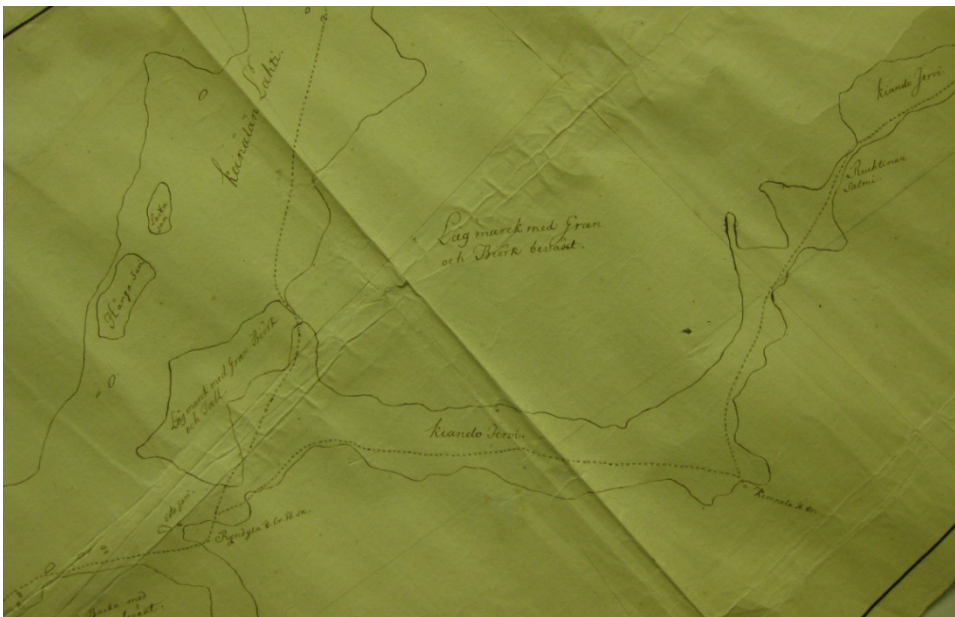


Ote arkeologisen inventoinnin tuloksista. Kainuun ympäristökeskus 2007.

III b 2. Sarvitaipaleen reitti

Claessonin kartassa on kuvattu Sarvitaipaleelle johtava vesistö sekä Sarvitaival merkinä rajanylityskohdasta. Kuvaus on varsin samankaltainen jo nähdyin Vuokin reitin kanssa. Sarvitaipaleen kuvauksessaan Claesson rajamerkin tunnisteiden lisäksi kirjoitti sen olleen paras reitti mennä venein Venäjän Kemiin, vaikkakin mutkainen. Venekulku viittaa kesäkäyttöön, vaikka Sarvitaipaleelle johti talvitiekin. Castrenin mukaan sieltä kuljettiin 1700-luvulla kesäisin Iijoelle, mistä jatkettiin rannikolle ja merta pitkin esimerkiksi Tornioon tai Luulajaan. Paluumatka turkislastein tehtiin Sarvitaipaleen eteläpuolelta Kylmäjärven kautta. Reitti tunnetaan huomommin kuin Vuokin tai Kuhmon vastaavat ja sen käyttö Oulujärven kauttakulussa on jo 1800-luvulla ollut todennäköisesti varsin vähäistä.

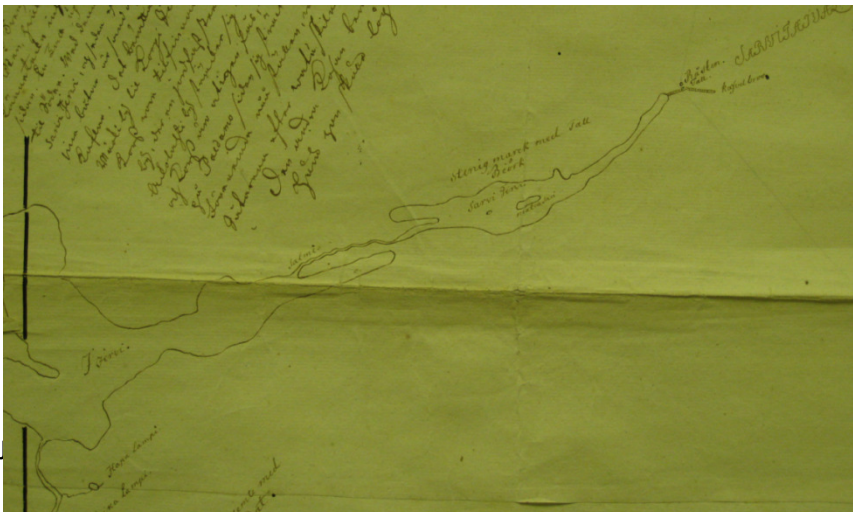
Ensimmäisessä kartassa, jossa reitti on hahmoteltu näkyvä, kuinka Sarvitaipaleen reitti erkani toisesta pohjoiseen Kuusamon suuntaan johtavasta reitistä. Kyseessä on Cajanuksen laatima vesireitin kuvaus.



Cajanuksen kartta vuodelta 1746 . Kansallisarkisto

Saavuttuaan Kiantajärvelle reitti eteni Juntusjärven, Hossanjoen ja -järven kautta Iijärvelle, mistä se kääntyi itään Sarvitaipaleelle. Reittimerkintöjä on vain pätkittäin, mikä ei liene ollut tarpeenkaan, sillä Oulujärven ja Sarvitaipaleen välinen vesistö on kuitenkin kuvattu. Hyryn- ja Suomussalmen väliselle vesistöosuudelle on merkitty myös nykyisen Kuikkasuon paikkeille talvitien erkaantuminen Emäjoesta Vuokin ja Kiannon suuntaan, mutta reittiä ei sen enempää selvennetä.

Alla Sarvitaipaleen pohjoisosuus Cajanuksen mukaan vuodelta 1746. Kansallisarkisto.



Cajanuksen kartassa Sarvitaipaleen rajanylityspaikka on merkitty pisteellä, ja kartan oikeassa yläreunassa osin näkyvässä tekstiosuudessa kerrotaan Sarvitaipaleella sijainneesta rajamerkin virkaa tehneestä kivistä ja se, kuinka venäläiset raahasivat sitä kautta veneensä Sarvijärvelle, mistä jatkettiin jokea pitkin Ouluun. Lisäksi mainitaan, että maaperä, mistä venäläiset kulkivat on hietaista ja kivistä ja sen vuoksi he ovat parantaneet reittiä teloilla.

III c. Sotkamon reitit

Sotkamon reitit poikkeavat Hyrynsalmen vastaavista siinä, että niille on tultu selvästi laajemmalla säteellä kuin Hyrynsalmen reiteille, millä en kuitenkaan pyri sanomaan sitä, että kaupankäynti Sotkamon reittejä hyväksi käyttäen olisi ollut merkittävämpää läpi tutkitun ajan. Sotkamon reiteille saavuttiin Vienan Karjalan lisäksi Länsi-Karjalasta ja Itä-Karjalan eteläosista. Sotkamon paikkeilla reittiin puolestaan liittyi jo keskiajalta tunnettu ”Karjalaisten Suuri Pohjan tie”, joka johti Käkisalmesta Pielisen kautta Oulujoen vesistöön ja Pohjanlahden perukoille. Kokkonen puolestaan arvioi että Koivutaival, yksi Sotkamon reittien rajanylityspaikoista, oli karjalaisten vanha sotatie, mistä Pohjanmaallekin suuntautuneet hävitysretket Suomeen suoritettiin.

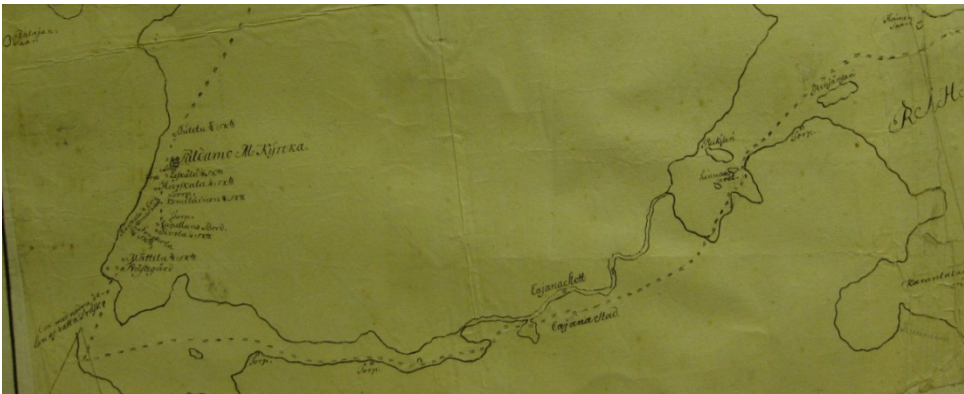
Claessonkin on ehkä ollut paremmin tietoinen Sotkamon reiteistä, tai ainakin jonkun toimesta hänen karttaansa on merkitty sen eteneminen.



Sotkamon reitti Claessonin mukaan. Alemman kartan reittimerkintöjä vahvistettu. Kansallisarkisto.

Claessonin karttaan merkattu reitti kulkee Lentuan kautta kohti Kivijärveä (nykyinen Kiitesjärvi), Miinoan rajakivelle. Selvennöksen mukaan sieltä on nopein tie Venäjän Kemiin, vaikka siinä on monta kohtaa Lentuan ja Maanselän välissä joissa venettä joutui vetämään. Veneenkulusta kerrotaan vielä, että se on helpompaa keväisin kun vettä on paljon. Ilmeisesti Claesson on myös kuullut Juortananjärvestä Lentiiran kautta laskevasta vesireitistä (jatkuu alemman kuvan keskivaiheilta pohjoiseen), koska hän on piirtänyt sinne johtavan vesistön ja kirjannut muun muassa rajan takaisen Akonsärkän. Lopussa on maininta Kajaanin koskien ohituksen vaikeuksista. Claessonin karttaan on merkitty myös Koivutaival rajanylityskohdaksi, mistä hänen mukaansa ”Repolan venäläiset ja muut saapuvat tavaroineen”. Koivutaipaleelle lähdettiin Kuhmosta kaakkoon Lammasjärven suuntaisesti.

Sotkamon reitin talvitiestä on suhteellisen tarkka kuvaus Gadolinin kaksiosaisessa kartassa vuodelta 1746. Ensimmäisessä kuvassa näytetään miten Kajaani ohitettiin, osin jokea, osin sen eteläpuolta edeten ja saavuttiin Rehjalle. Toisessa on Rehjan ylitys ja siirtyminen Rimpilänniemen pohjoispuolitse Nuasjärvelle.

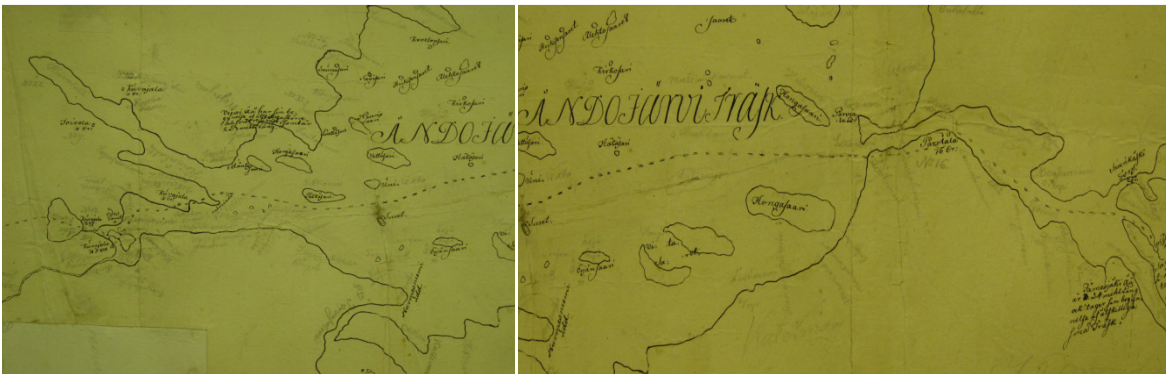


Kaikki kuvat Gadolinin kartasta vuodelta 1746. Kansallisarkisto.

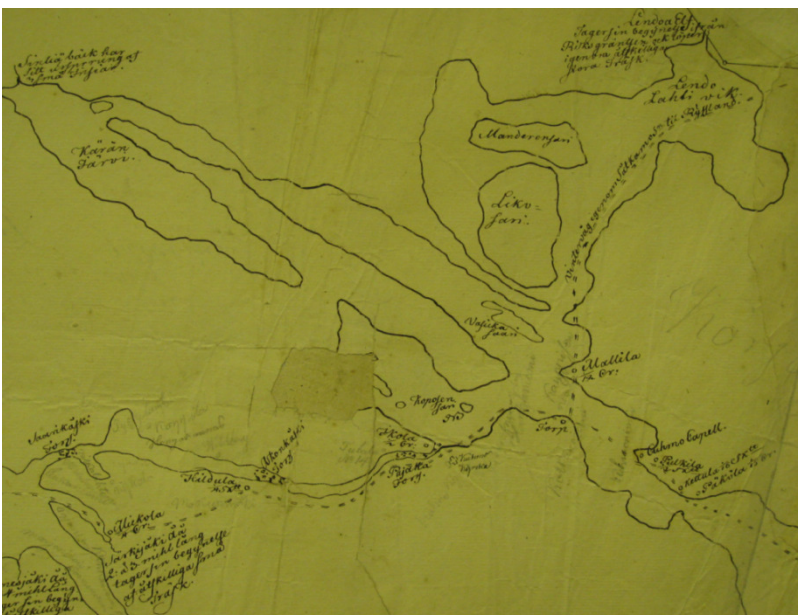
Viimeisin kuva esittää Sotkamon ohitusta ja saapumista Iso-Kiimaselle. Sotkamon lähestyminen tapahtui maitse Vuokatin kohdalla, kun taas Pirttijärvi ylitettiin jäitä myöten. Sotkamon jälkeen siirryttiin Iso-Kiimaselle. Kulku rajalle jatkuu toisessa Gadolinin käsistä syntyneessä kartassa.



Sotkamon itäosien karttaosuus alkaa Iso-Kiimasen järven itäosista (yläkuvat). Kalmoniemen jälkeen nousiin maasuudelle Ontojoen pohjoispuolelta.



Ontojärvelle saavuttiin nykyisen Särkisen järven kautta, mistä matka jatkuu Ontojärven yli. Ylityksen jälkeen edettiin Ruunakankaan ja Saarikosken kautta koukaten, Paljakkajoen eteläpuolta Kuhmon suuntaan. Akonlahdella siirryttiin jälleen jälle.



Kaikki kuvat, Gadolin 1746. Kansallisarkisto.

Viimeisessä osassa reitti jatkuu Lentuaa pitkin kohti rajaa, mutta Lentuan ja rajan välistä pätkää ei ole sen tarkemmin kuvattu. Katkoviivan yllä on selvennys ”talvitie Sotkamon läpi Venäjälle” ja yläkulmassa todetaan yhteys Lentuanjoelta valtakunnanrajalle. Viimeinen osuus on kuitenkin varsin epämääräinen ja epäselväksi jää, mistä kohdin rajalle mentiin. Todennäköisesti talvitie suuntautui kohti Miinoaa ja Lentuanjoki-maininta viitanee Kivijärven latvaan. Kuhmon kohdilla on havaittavissa toisen talvitien suuntautuminen kohti Lammajärveä ja Koivutaivalta.



Nymanssonin kartta Sotkamon reitin osalta. Kansallisarkisto.

Nymanssonin kartassa näkyy selkeästi kuinka reittivaihtoehdot jakaantuvat viuhkamaisesti Kuhmon tienoilla. Siinä näyttäisi myös olevan sekä talvi- että kesätie merkitty Ontojärven ja Vuokatin väliseltä osuudelta. Pohjoisinta haaraa kuvataan tavanomaisesti kulkureitiksi Venäjän Kemiin, ”mistä veneet Venäjän Miinoajärveltä vedetään Maanselän ylitse, ja sitten matka jatkuu vesiteitse Juortananjärveltä Vartius- ja Änettijärvien, Lentiiran sekä livantiiran kautta Lentualle”. Pohjoisimman ja keskimmäisen reittikuvauksen välissä olevan joen päätteeksi on myös toteamus, kuinka sieltäkin pääsi Kivijärvelle, mistä oli yhteys valkoiselle merelle (Vienanmeri). Kyseessä on Miinoan rajakiven kautta kulkeva reitti. Kartan sivun teksteissä kerrotaan myös, miten Kiekin itäpuolelta päästiin Roukkulaan, josta oli jatkoyhteys Lieksaan ja Pielisjärvelle.

Sotkamon reitit ovat sikäläkin ainutlaatuisessa asemassa, että Kainuun Rajavartiosta laati 1926 Kuhmoniemen pitäjältä kartan, mihin oli merkitty myös tärkeimpiä talvi- ja vesiteitä. On hyvä pitää mielessä, etteivät nämä merkinnät korreloi suoraan vanhojen reittien kanssa, sillä esimerkiksi niiden kulku on voinut muuttua vaikkapa asutuksen muutosten seurauksena. Yhtä kaikki, kaikkien asiaa selvittävien kannattaa karttaan tutustua. Ainakin pintapuolisesti arvioiden kyseiseen karttaan merkityt vesi- ja talvitiet ovat varsin yhdensuuntaisia edellä kuvailtujen kanssa ja hyvinkin potentiaalisia kohteita, mikäli yrittää jäljittää vanhoja karjalaiskaupan muinaisjäännöksiä.

III d. Sivupoluista

Pääreittien väliin jääneille alueille syntynyt sivupolusto liittyy kiinteästi Vienan reittien historiaan, joskin se syntyi toisenlaisista tarpeista kuin ensimmäiset kauppareitit. Kuhmonniemen pitäjän kartta tarjoaa oivan yleisnäkymän siihen, kuinka reittiverkko oli vilkkaan käytön seurauksena monimutkaistunut ja todella tarjosi kulun lähes kaikkialle. Erityisen silmiinpistäviä ovat lukuisat rajan ylittävät polut. Yhteistyö ja – elo rajan yli onkin käsittänyt elämän koko kirjon, ei ainoastaan kauppaa. Rajan yli harjoitettiin luotto-, ystävyys- tai sukulaisuussuhteita ja liikennöinti maasta toiseen oli vilkasta ja molemminpuolista. Sivupolkuja pitkin paikalliset toimittivat myös aktiivisesti asioitaan, kuten veronmaksua tai käräjöintiä, ja kirkkomatkat kuuluivat kutakuinkin kaikkien arkeen.

Kainuu oli läpi vuosisatojen vienankarjalaisten kauppaa-alueita, eikä tätä kauppaa käyty vain markkinoilla, mutta epäilemättä tärkein tekijä sivupolkujen kehityksessä oli asutuksen leviäminen vesistöjen varsilta kohti erämaita. Kaskimaista riippuvainen väestö joutui hakemaan koskemattomia kaskeamiseen kelpaavia maita ajan myötä yhä kauempaa ja ennemmin tai myöhemmin asutus seurasi perästä. Samanaikaisesti kalastuksen merkitys elinkeinona väheni tasaisesti, jolloin lähteminen vesien ääreltä luonnollisesti helpottui. Peltoviljelyyn siirtyminen ja karjanhoidon lisääntyminen kiihdytti entisestään katvealueiden asutusta, sillä parhaat viljelymaat sijaitsivat vaarojen rinteillä, joissa maaperä oli ravinteikkaampaa jääkauden sulamisvesien virtausten seurauksena. Vesistöistä etääntyvät uudisasukkaat halusivat tietenkin yhteytensä ulkomaailmaan, joten asutuskehitys oli se oleellinen tekijä, jonka seurauksena runsas polkuverkosto syntyi. Kaupankäynti ennemminkin hyödynsi, etenkin kulkukaupan kaudella, jo olemassa olevia liikennereittejä. Tervantuotannon yleistymisellä oli samankaltaiset sivupoluston kehittymistä kiihdyttäneet seuraukset kuin peltoviljelyllä, sillä tervahaudat sijaitsivat usein etäällä vesistöistä ja ennen pitkää valmis tuote oli kuljetettava markkinoille.



Ote Kuhmon rajavartioston kartasta vuodelta 1926. Kainuun rajavartiosto.

IV LÄHDELUETTELO

Karttalähteet:

- Geographisk Afrijtningh Öfver Caijaneborghs Lähn sampt Öfver liå sochn så och Rågångarne emellan Caij. och Storfurstendömet Rysslandh medh Kiexholms Lähns och Savolax Råg. som gräntsar intill Caijane.* Claes Claesson, 1650.. MH 107. Kansallisarkisto.
- Geographisk charta öfver Nedra Delen af Sätkamo sochn i Cajana lähn.* Daniel Gadolin, 1746. MH 125. Kansallisarkisto.
- Geographisk charta öfver Öfra delen af Sotkamo sochn.* Daniel Gadolin, 1746. MH 126. Kansallisarkisto.
- Geographisk Charta öfver Paldamo i Cajana lähn, I del.* Jonas Cajanus, 1746. MH 123. Kansallisarkisto.
- Geographisk Charta öfver Paldamo i Cajana Lähn, II del.* Jonas Cajanus, 1746. MH 123. Kansallisarkisto.
- Geographisk Charta öfver Uhleå Träsk i Cajana Lähn, och Paldamo Sochns, III del.* Jonas Cajanus, 1746. MH 123. Kansallisarkisto.
- Kajana härad enligt anmärkningar under en Resa år 1814.* H. Deutsch, 1814. MH 156. Kansallisarkisto.
- Kuhmoniemen pitäjän kartta.* Kainuun rajavartiosto, 1926.
- Nymanssonin kertomuksen kartat.* Peter Nymansson, 1803. Ia*. Kansallisarkisto.
- Vattenvägar emellan Kemi och Kuusamo. Karta öfver de sjöar och elfrar med flere vattendrag som ligga emellan staden Kemi i Archangelska... samt Kuusamo och Suomussalmi kyrkor inom Uleåborgs län.* G.W. Planting, 1857. Vesistökartta B 5. Kansallisarkisto.
- Vienan reitin arkeologinen inventointi.* Kainuun ympäristökeskus 2007.
- Vuokin reitin kartta.* Kainuun ympäristökeskus 2004.

Lähdekirjallisuutta:

- Alanen, Aulis J.: *Suomen maakaupan historia.* Jyväskylä 1957.
- Antila, Kimmo; Kallio, Veikko; Masonen, Jaakko; Mauranen, Tapani (toim.): *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945.* Helsinki 1999.
- Antila, Kimmo; Kallio, Veikko; Masonen, Jaakko; Mauranen, Tapani (toim.): *Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1856-1945.* Helsinki 1999.
- Ainola, Toini: Pohjois-pohjanmaan kauppiaiden ja talonpoikien väliset kauppa- ja luottosuhteet 1765-1809. *Historiallisia tutkimuksia LXXII.* Helsinki 1967.
- Calamnius, R.: *Suomussalmen seurakunnan historia.* Oulu 1912.
- Castren, K. A.: *Kertoelmia Kajaanin linnan vaiheista vv. 1650-1750.* Helsinki 1867.
- Castren, M. A.: *Tutkimusmatkoilla pohjolassa. Matias Aleksanteri Castrenin matkakertomuksista suomentanut ja johdannon kirjoittanut Aulis J. Joki.* Helsinki 1953.
- Deutsch, H.: *Oeconomiska anteckningar rörande norra delen af Uleåborgs län, under resor derstädes åren 1814 och 1815. Tornedalica-sarja.* Luulaja, 1970.
- Fontaine, L.: *History of Pedlars in Europe.* Cambridge, UK, 1996.
- Fogelberg, Paul ja Viertola, Juhani: *Suomen teiden historia 1; Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen.* Helsinki 1974.
- Gebhard, Hannes: *Kuvaelmia Kajaanin kaupungista v. 1651-1700 ja 1723-1809.* Helsinki 1885.
- Halila, Aimo: *Oulun kaupungin historia II, 1721-1809.* Oulu 1953.
- Harju, Erkki-Sakari (toim.): *Suomen karttakirja1920.* Vantaa 2004.
- Hautala, Kustaa: *Oulun kaupungin historia III. 1809-1856.* Oulu 1975.
- Hautala, Kustaa: *Oulun kaupungin historia IV. 1856-1918.* Oulu 1976.
- Heikkinen, Antero: *Kainuun historia III. Hallinto ja kulttuuri 1720-luvulta 1980-luvulle.* Kajaani 1986.
- Heikkinen, Antero: *Kirveskansan elämää. Ihmiskohtaloita Kuhmon erämaissa 1800-luvun alussa.* Juva 1988.
- Heikkinen, Antero; Hämynen, Tapio; Sihvo, Hannes; Savijärvi, Ilkka: *Kainuussa ja Vienassa - Näkökulmia naapurusten elämään. Studia Carelica Humanistica 10.* Joensuu 1997.
- Huurre, Matti, Keränen, Jorma, Turpeinen, Oiva: *Hyrynsalmen historia.* Jyväskylä 1988.
- Huurre, Matti, Keränen, Jorma: *Kainuun historia I.* Kajaani 1986.
- Isokääntä, Outi: *Luonnon lumoissa – Rajaseudun luonto tunnetuksi.* Kuhmo 2007.
- Jutikkala, Eino: *Suomen talonpojan historia.* Porvoo 1942.

- Jutikkala, Eino; Kaukiainen, Yrjö; Åström, Sven-Erik: Suomen taloushistoria 1. *Agraarinen Suomi*. Helsinki 1980.
- Kemppainen, H.; Kemppainen, V.; Kettunen, O; Korpinen, R.; Manner, M.; Moilanen, A.; Ripatti, A. K.; Saukko, A.; Väisänen, M. (Toim.): *Suomussalmi*. Helsinki 1968.
- Kokkonen, Jukka: *Rajaseutu liikkeessä. Kainuun ja Pielisen Karjalan asukkaiden kontaktit Venäjän Karjalaan kreivin ajasta sarkasotaan (1650-1712)*. SKS, Helsinki 2002.
- Kuisma, Juha: *Tuli leivän antaa. Tuli, luonto, ihminen. Suomen ekohistoria*. Jyväskylä 1997.
- Kuisma, Markku: *Metsäteollisuuden maa; Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620-1920*. SHS, Helsinki 1993.
- Mauranen, Tapani (toim.): *Maata, jätätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Helsinki 1999.
- Naakka-Korhonen, Mervi; Keynäs, Maiju: *Halpa hinta, pitkä mitta. Vienankarjalainen laukkukauppa*. SKS. Rauma 1988.
- Perko, Touko; Skogström, Väinö; Vuoristo, Kai-Veikko: *Suomen teiden historia II, Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle*. Helsinki 1977.
- Pihkala, Erkki: *Suomen Venäjän-kauppa vuosina 1860-1917*. Helsinki 1970.
- Rantatupa, Heikki (toim.): *Kartta historian lähteenä*. Jyväskylä, 2000.
- Rytkölä, Heikki: *Vienan tiellä. Historiallista taustaa Suomussalmen Vuokin reitille Venäjän Karjalaan*. Kajaani 2006.
- Soininen, Arvo M.: Vanha maataloutemme. Maatalous ja maatalousväestö Suomessa perinnäisen maatalouden loppukaudella 1720-luvulta 1870-luvulle. *Historiallisia tutkimuksia 96*. Helsinki 1974.
- Turpeinen, Oiva: *Väestö ja talous 1721-1982. Kainuun historia II*. Kajaani 1985.
- Turunen, Matti (toim.): *Tienraivausta Pohjois-Karjalassa 1550-1990*. Jyväskylä 1996.
- Tyrkkö, Matti: *Kajaanin kaupungin historia II. V.V. 1717-1809*. Kajaani 1948.
- Wallin, Väinö: *Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana*. Helsinki 1893.
- Vartiainen, A.: *Kajaanin kaupungin historia I*. Kajaani 1931.
- Vartiainen, A.: Eräs Kajaanin tienoilla itärajan yli käytyä kauppaa valaiseva asiakirja 1600-luvulta. *Historiallinen arkisto 44*. Helsinki 1938.
- Vartiainen, A.: Piirteitä Kajaanin seutujen asutuksesta ja taloudellisista oloista 16:nnella ja 17:nnella vuosisadalla. *Historiallinen arkisto 40*. Helsinki 1933.
- Vattula, Kaarina (toim.): *Suomen taloushistoria 3. Historiallinen tilasto*. Helsinki 1983.
- Virkkunen, A., H.: *Oulun kaupungin historia I, 1610-1712*. Oulu 1953 (2.p).
- Virrankoski, Pentti: Käsitöistä leivän lisää. Suomen ansiokotiteollisuus 1865-1944. *Historiallisia tutkimuksia 186*. SHS 1994.
- Väisänen, Heino: *Kainuun kansan vaihteita II. Vv.1901-2000*. Jyväskylä 2002.