

KISKOJEN KUDELMIA

JAAKKO RUUSKA
(toimittaja)

HANNA KOIKKALAINEN
(valokuvat)



TAIDETEOREETTISIA KIRJOITUKSIA KUVATAIDEAKATEMIASTA
26

KISKOJEN KUDELMIA

JAAKKO RUUSKA
(toimittaja)

HANNA KOIKKALAINEN
(valokuvat)

Sisällys

Kiitokset 11
Johdanto 13

Rauniorадan maiseman aikakerroksia 23
Mikko Itälahti

Matka Parikkalasta rajalle 43
Hanna Koikkalainen (valokuvat)
Jaakko Ruuska & Mikhail Durnenkov (kirjeet)

Matkakirjeitä rajamailta 75
Anastasia Artemeva, Sergei Bondarev,
Mikhail Durnenkov, Adel Kim

Matka rajalta Elisenvaaraan 87
Hanna Koikkalainen (valokuvat)

Askeleita rajan poikki – paikoiltaan
pois ajettujen mikrohistoria 103
Pavel Rotts

Ajan harsintaa 113
Mikhail Durnenkov

Kiskojen kudelmia – jälkiä seuraten 123
Jaakko Ruuska



Kiitokset

Tämä teos kokoaa yhteen Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmän hankkeen Elisenvaara–Parikkala-radan raunioiden maisemasta. Alussa työskentelyäni tukivat Taiteen edistämiskeskus ja Niilo Helanderin Säätiö. Teimme kaksi matkaa Elisenvaaraan Venäjän rajavyöhykkeelle. Matkojen järjestämisessä meitä avusti Osuuskunta Lahden Seudun Kulttuuri- ja Elämysmatkailu. Antti Holopainen (1947–2022) ja Victoria Fofanova auttoivat meitä paljon. Vuonna 2019 hankettamme tuki Suomalais-venäläinen kulttuurifoorumi. Osana vuoden 2023 M_itä? nykytaiteen biennaalia Joensuussa toteuttamamme esitykset tuotti Toisissa tiloissa ry. Kati Korosuo ja Timo Jokitalo osallistuivat esitysten taiteelliseen toteutukseen. Mikhail Durnenkov osallistui käsikirjoitustyöhön Koneen Säätiön apurahalla. Tämä kirja toteutettiin Emil Aaltosen Säätiön ja Suomen Kulttuurirahaston arvokkaalla tuella. Viimeistelin kirjan toimitustyön Lapin yliopistossa. Sari Kokkola Lapin yliopistosta oikoluki esseet *Raunioradan maiseman aikakerroksia* ja *Kiskojen kudelmia – jälkiä seuraten*, sekä kirjan Johdanto-luvun. Venäjänkieliset kirjeet ja esseet käänsi ja oikoluki Vappu Orlov. Matkaseuraa saimme Sanni Prihasta, Eeva Kempistä, Veera Kolehmaisesta, Ilkka Ruuskasta ja Kaisla Pirkkalaisesta. Helena Naukkarinen, Heikki Naukkarinen, Aimo Heinonen, Anu Jormalainen, sekä monet muut neuvoivat ja auttoivat meitä.

Kiitämme kaikkia hankkeeseemme osallistuneita ja sitä rahoittaneita!

Jaakko Ruuska



Parikkala, 13.8.2022

Johdanto

Hyvä lukija, kutsun sinut patikkamatkalle Suomen itärajalle Parikkalan (Suomessa) ja Elisenvaaran (Venäjällä) väliselle rajaseudulle. Tuolla seudulla sijaitsevat nimittäin rautatien rauniot, joiden jäljille sinut johdatan. Tässä kirjassa tuo jälki toimii reittinä rajaseudun kiehtovaan maisemaan.

Valtioiden rajat muodostavat kummallisia leikkauksia planeettamme pinnalle. Kaikki aistittava elämä, joka asuttaa maan pintaa ja sen alaista maailmaa, ilmakehää, sekä meren syvyyksiä, liikkuu tai kulkeutuu kaikkiin ilmansuuntiin yleensä omien fysiologisten rajoitteidensa ehdoilla. Ihmisille ja joillekin ihmisten hallinnoimille eläimille valtioiden rajat muodostavat kuitenkin monimutkaisemman esteen, sillä ne perustuvat useimmiten sopimuksiin, kuten valtioiden välisiin rauhansopimuksiin, joissa niiden sijainti on merkitty sopimuksen karttaliitteeseen. Toisin sanoen, rajassa puhuttu ja kirjattu muodostaa esteen liikkumiselle.

Rajan tulkinnanvaraisuutta kuvaa osuvasti se, että monissa paikoissa rajan voisi ylittää melko helposti, ehkä jopa huomaamattaan. Esimerkiksi Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisosien välisillä rajoilla liikkumista ei rajoiteta, ja tämä käytäntö ulottuu myös Suomen itsenäisyyttä edeltäneeseen ajanjaksoon, joka alkoi, kun vuoden 1809 Haminan rauhansopimuksessa Tornionjokilaaksoon vedettiin Venäjän keisarikunnan ja Ruotsin kuningaskunnan raja.[1] Seudulla, jonne haluan sinut johdattaa, raja on kuitenkin suljettu ja siellä liikkumista valvotaan erittäin tarkasti. Viime vuosina myös Parikkalan seudulle on rakennettu uusi esteaita, joka estää paitsi ihmisten myös monien muiden maata pitkin kulkevien eläinlajien liikkumisen. Tosiasiassa liikkuminen tuolla rajalla oli äärimmäisen rajoitettua

myös silloin, kun rajaa merkitsi vain matala piikkilanka-aita. Tuolle paikalle raja vedettiin vuonna 1944, jolloin siitä tehtiin kylmän sodan jakolinja. Rajan poikki kulkemista rajoitettiin niin voimakkaasti, että seudun asukkaille raja muodostui käytännössä läpäisemättömäksi esteeksi. Vaikka alueelle vuonna 1998 avattiin tilapäinen rajanylityspaikka, se palveli vuoteen 2022 saakka vain tavarakuljetuksia.

Tällainen suljettu raja vaikuttaa ympäristöönsä. Seudulla, jonne sinut johdatan, vastaan tulee hylättyjä taloja. Niitäkin kiehtovampi jälki kadonneesta ihmistoiminnasta ovat kuitenkin Elisenvaarasta Parikkalaan kerran johtaneen rautatien rauniot. *Suomen etymologinen sanakirja* (2026) tunnistaa sanalle *yhteys* ‘kulkuyhteyden’ ja ‘yhteenkuuluvuuden’ merkitykset. Sanan taustalla on ‘yksi’, josta johtuu ‘yhteys toisiin’. Rautatien rauniot ovat jälki kulkuyhteydestä ja radan varresta löytyvien paikkojen ja ihmisten yhteenkuulumisesta. Kulkuyhteyden jälki muistuttaa edelleen tuosta yhteydestä – ja yhteyden mahdollisuudesta.

Maasta pilkottavia ratapölkkyjä katsoessa voi haaveilla niistä maisemista, jonne rautatie on joskus kuljettanut. Kun havahtuu tällaisista päiväunista, tajuaa, ettei rautatien jälkeä seuraamalla voi enää tavoittaa sitä maisemaa, johon rautatie kerran kuljetti. Herää kysymys: ”Millaisia jälkiä kadonneesta kulkuyhteydestä vielä löytyy?”, jota seuraa toinen kysymys: ”Millaiseen maisemaan se nyt johtaa?” Tämän kirjan aiheena on tuo jälki, joka rajan lävistäessään muistuttaa sekä yhteydestä että yhteyden katkeamisesta. Niin se välittää kokemuksen kahden vastakkaisen asiantilan yhteen tulemisesta – paradoksaalisen irtikytkennän kokemuksen.

Tämä kirja perustuu koolle kutsumani *Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmän* taiteelliseen tutkimukseen. Teimme löyhästi muodostetun ryhmän kanssa vuosina 2017–2025 useita matkoja rajaseudun läpäisemälle raunioradalle tutkiaksemme tämän rajaseudun kummallista maisemaa. Tehdessäni tohtorin opinnäytteeseeni kuuluvaa osatutkimusta Savonlinnan ja Rantasalmen välillä sijaitsevasta suljetusta rautatiestä,[2] oivalsin, että tutkimani ratalinja oli osa pidempää rautatietä, jonka toinen pää löytyisi Venäjältä. Ensimmäisen retkeni Parikkalasta löytyville rautatien raunioille tein vuonna 2017. Seuraavana vuonna hankkeeseen liittyi joutsenolainen valokuvataiteilija Hanna Koikkalainen. Hänen kanssaan teimme kaksi matkaa raunioituneen rautatien Venäjän puolella sijaitsevalle osalle vuosina 2018 ja 2019. Hankkeen alkuperäisenä tarkoituksena oli seurata rautatien jälkeä kävelemällä, ja tutkia, voisiko rautatien kerran muodostaman kulkuyhteyden ottaa käyttöön uudelleen, vaellusreitiksi. Yhdessä Toisissa tiloissa -kollektiiviin kuuluvien tovereideni Timo Jokitalon ja Kati Korosuon kanssa ryhdyimme suunnittelemaan osallistavia vaellusesityksiä rautatien raunioille. Mutta sitten kohtasimme kaksi geopoliittista mullistusta: koronaviruspandemian ja Venäjän suurhyökkäyksen Ukrainaan. Niiden vanavedessä tutkimusryhmäämme liittyivät venäläinen näytelmäkirjailija Mikhail Durnenkov, inkeriläinen kuvataiteilija Pavel Rotts, sekä kulttuurimaantieteilijä Mikko Itälahti. Kuvaan tutkimushankkeen käänteet seikkaperäisemmin tämän kirjan viimeisessä artikkelissa *Kiskojen kudelmia – jälkiä seuraten*.

Tämä kirja on suunniteltu matkaoppaaksi[3] Parikkalassa sijaitseville rautatien raunioille. Kannustan sinua, hyvä lukija, tekemään oman patikkamatkan noille rajaseudulla sijaitseville rautatien jäänteille ja tutustumaan kirjaan matkan aikana. Kaikkiin kirjassa esiteltäviin paikkoihin matkustaminen ei kuitenkaan ole turvallista juuri nyt. Matkan ensimmäisen, Parikkalasta Kolmikantaan johtavan osuuden voit kulkea kävellen. Parikkalaan kannattaa matkustaa junalla. Jos haluat ehtiä patikkamatkaltasi vielä iltajunaan, valitse sellainen juna, joka saapuu perille viimeistään alkuiltapäivällä.

Tässä on muutamia vinkkejä patikkamatkallesi. Reitti Parikkalasta radan jälkeä pitkin rajavyöhykkeelle ei ole maastoltaan erityisen vaativa. Olosuhteista ja kävelyvauhdistasi riippuen patikkamatka Parikkalan asemalta rajavyöhykkeen rajalle, etäisyys noin 8 kilometriä, kestää parista tunnista useampaan. Tutustu reittiin huolellisesti ennen matkaan lähtöä.[4] Rautatien raunioiden jälkeä ei ole merkitty

maastoon opasteilla. Jos päätät tehdä matkasi talvella, varaudu siihen, että joudut tarpomaan osan matkasta hangessa. Silloin suksilla tai lumikengillä liikkuminen on helpoin tapa edetä. Jos taas päätät tehdä matkasi kesällä, punkkeja ja auringonpistosta on syytä varoa. Marraskuun ja helmikuun välisenä aikana hämärä laskeutuu varhain iltapäivällä. Oikein varustautuneena – muista ainakin vesipullo! – matka on kaikkina vuodenaikoina kiehtova.

Jos haluat taittaa matkasi kevyesti, kannattaa sopia paluumatkasta etukäteen paikallisen taksikuskin kanssa. Voit sopia noudon Kolmikannantielle suunnilleen rajavartioaseman kohdalle. Taksimatka takaisin Parikkalaan kestää noin 10 minuuttia. Rajavyöhyke alkaa nykyisin Kolmikannantien idän puoleisesta reunasta, ja rajavyöhykkeellä vierailu ilman lupaa on kiellettyä. Voit tiedustella lupaa Kaakkois-Suomen rajavartiostosta. Vaikka et menisikään rajavyöhykkeelle, luultavasti tapaat rajavartijat lähestyessäsi rajavyöhykkeen reunaa. Voit halutessasi ilmoittaa Kaakkois-Suomen rajavartiostoon matkastasi etukäteen, jolloin kohtaamasi rajavartijat tietävät matkasi tarkoituksen.

Nouse siis junaan. Junamatka Parikkalaan on oiva tilaisuus syventyä Mikko Itälahden esseeseen *Raunioradan maiseman aikakerroksia*. Essee tarkastelee raunioradan maiseman kolmea aikakerrosta: aikaa ennen rautatietä, rautatien aikaa, ja rautatien jälkeistä aikaa. Mikon äärimmäisen yksityiskohtaiset havainnot raunioradan maisemasta auttavat hahmottamaan kävelymatkalla vastaan tulevia näkymiä ihmisen aikaa laajemmasta näkökulmasta.

Kun saavut Parikkalaan, kulje alikulkutunnelia pitkin radan itäpuolelle. Käänny kaakkoon Opintielle ja jatka siitä Ratakadulle. Seuraamalla Ratakatua saavut Kangaskyläntielle, jonka toisella puolella näet Punnolan tilan pellot. Ylitettyäsi tien, seuraa pellon reunaa itäkaakkoon oikealla näkyvän radan suuntaisesti. Jos teet retkesi kesällä, seuraa pellon piennarta – älä tallaa viljelyksiä.

Talvella pellolta saattaa löytyä latu. Sitä seuraamalla pääset raunioradan jäljelle. Pellon toisella puolella on vanha riihi, jonka vierestä

polku viettää alas nykyisen, vuonna 1947 valmistuneen Simpele–Parikkala -rataosuuden varteen. Älä astu käytössä olevalle radalle. Edessäsi näet kuutostien ylikulkusillan. Sillan toisella puolella on kohta, jossa Elisenvaaraan kerran johtaneen radan penger erkaantuu toimivasta rautatiestä. Vanha ratapohja erottuu suorana linjana puuston keskellä.

Tässä kohtaa matkaasi on aika siirtyä kirjan seuraavaan osaan: *Matka Parikkalasta rajalle.* Se koostuu Hanna Koikkalaisen valokuvasarjasta, joka tarkastelee sitä maisemaa, johon olet astumassa. Jos syystä tai toisesta et voi itse matkustaa Parikkalaan, voit kuvitella patikkamatkan katselemalla Hanna Koikkalaisen valokuvia. Lisäksi tämä osa sisältää seitsemän kirjettä, jotka kirjoitin yhdessä näytelmäkirjailija Mikhail Durnenkovin kanssa. Kirjeet ovat oikeammin vapaasti tulkittavia ajatusharjoituksia, jotka tarjoavat tuntumia siihen maisemaan, jonne astut. Mikhailin kanssa kirjoittamani kirjeet olivat alun perin osa esitystä, joka toteutettiin rauniorautatiellä ensimmäisen kerran marraskuussa 2022, sitten helmikuussa ja kesäkuussa 2023. Esitykseen osallistujat suorittivat yksin patikoiden matkan Parikkalasta rajalle. Matkansa varrella kukin osallistuja löysi kirjoittamamme kirjeet yhden kerrallaan. Olen merkinnyt jokaisen kirjeen kohdalle paikan, jossa kirje on tarkoitettu luettavaksi. Voit siis toistaa esityksemme omatoimisesti. Jos vahingossa ohitat kyseisen paikan, voit lukea kirjeet myös jossakin toisessa paikassa. Pääasia on, että säilytät kirjeiden järjestyksen, sillä niillä on oma dramaturgiansa.

Kulkiessasi raunioradalla vastaan tulee kohtia, joissa radan jälkeä voi olla vaikea tunnistaa. Muista silloin, että seuraat sellaisen rakennelman jälkeä, joka on suunniteltu mahdollisimman suoraksi. Jos teet retkesi talvella, kannattaa muistaa, että hiihtolatu ei seuraa radan jälkeä koko matkallaan, vaan kääntyy ennenpitkää pois radan jäljiltä. Kuljitpa kesällä tai talvella, jossakin vaiheessa vastaan tulee Kannaksentie. Tie katkaisee radan jäljen, mutta se jatkuu taas tien toisella puolella. Kun olet ylittänyt tien, ohitat seuraavaksi punaisen radanvartijan tuvan, joka jää vasemmalle puolellesi. Pian sen jälkeen

vastaan tulee kohta, jossa pieni metsätie ylittää radan. Tien toisella puolella radan jälki sukeltaa kapeana puuttomana uomana maaleikkaukseen, jota reunustavat korkeaksi kasvaneet puut. Vasemmalla puolella näet Lakovaaran maatilan rakennuksia. Maaleikkauksen penkoilla saatat tässä kohtaa nähdä lahonneet puiset portaat. Laskeuduttuasi maaleikkaukseen, saavut pellolle, jossa radan jälki katoaa. Peltoaukean keskellä kohoaa kuitenkin puiden ja pensaiden valtaama penger, radan jälki. Ennen pitkää radan jälki muuttuu metsäautotieksi, joka johtaa lopulta Kolmikannantielle. Kolmikannantien toiselta puolelta alkaa rajavyöhyke, joka on merkitty maastoon keltaisilla merkeillä. Pääsit perille! Jos katsot eteesi ja alas Kolmikannantieltä, näet luultavasti keltaisen tyhjillään olevan omakotitalon. Sen vasemmalla puolella rautatien jälki jatkuu kohti rajaa. Mikäli sinulla ei ole rajavyöhykelupaa, joudut kuvittelemaan, miten matka jatkuisi.

Pidä mielessä äsken taittamasi matka nyt, kun siirryt kirjan seuraavaan osaan: *Matkakirjeitä rajamailta*. Nämä kirjeet ovat kertomuksia aikaisemmista matkoista raunioradalle. Kutsuimme Mikhailin eli Mishan kanssa kirje-esityksiimme Suomessa asuvia venäläistaustaisia ihmisiä. Ensimmäiselle matkalle, marraskuussa 2022, osallistuivat Misha itse, Pavel Rotts ja Sergei Bondarev. Pavel oli asunut Suomessa joitakin vuosia, Misha oli tullut pian Venäjän hyökättyä Ukrainaan, ja Sergei taas samana vuonna myöhemmin. Helmikuussa 2023 järjestetylle matkalle kutsuin Anastasia Artemevan ja Adel Kimin. Anastasia oli saapunut Suomeen jo vuosia sitten. Adel taas oli saapunut aivan hiljattain työskennelläkseen Suomessa tutkimushankkeessa. Adelin, Anastasian, Mishan ja Sergein kirjeet syntyivät heidän matkoistaan raunioradalle. Heistä jokainen asuu edelleen Suomessa.

Parikkalan rajanylityspaikan toisella puolella rautatien rauniot jatkuvat. Pian rajalinjan toisella puolella vastaan tulee ensin pieni rajavartijoiden mökki, ja sen takana hieman kauempana sijaitsevat Syväoron aseman jäänteet. Sieltä rautatien jälki suuntautuu kohti Elisenvaaraa. Tämän kirjan julkaisun ajankohtana et varmaankaan pääse vierailemaan rajantakaisilla rautatien raunioilla. Siispä siirry kirjan seuraavaan osaan: *Matka rajalta Elisenvaaraan,* joka esittelee loppumatkan Hanna Koikkalaisen valokuvina. Kävelimme tuon matkan elokuussa 2019. Ennen meidän matkaamme tiettävästi kukaan suomalainen ei ollut kävellyt samaa reittiä sitten syyskuun vuonna 1944, jolloin Elisenvaara evakuoitiin. Tuo meidän matkamme, joka toteutui 75 vuotta evakuointien jälkeen, jäi sekin ainutkertaiseksi, kun Venäjä aloitti suurhyökkäyksensä Ukrainaan. Nyt rajantakaisesta on tullut tämän kirjan suomalaiselle lukijalle, sekä monille Venäjältä poliittisista syistä paenneille, kuten Mishalle, tavoittamaton maisema tai epäpaikka (ou-topos). Niinpä Hannan valokuvat tarjoavat useimmille kirjan lukijoille ainoan pääsyn tuohon rajantakaiseen maisemaan.

Hapuilevia tuntumia rajantakaisten rautateiden maisemiin tarjoavat myös Pavelin ja Mishan esseet, jotka johdattavat lukijan takaisin Neuvostoliittoon. Pavelin essee *Askeleita rajan poikki – paikoiltaan poisajettujen mikrohistoria* vie Kirovin radan (entinen Muurmannin rata) sivuraiteille. Sen jälkeen, kun Pavelin isovanhemmat pakkosiirrettiin vuonna 1945 Suomesta Neuvostoliittoon, heidät karkotettiin ensin Jaroslavliin. Sieltä he pääsivät muuttamaan Viroon, josta heidät painostettiin muuttamaan Vienanmeren ja Äänisen väliselle kannakselle. Esseessä Pavel vertaa kävelyretkiään Parikkalassa oman vaarinsa kävelymatkaan puretun radan jälkeä pitkin piskuiseen Vatšan kylään. Pavelin perheen kohtalo muodostaa uuden kudelman inkeriläisten tarinaan Neuvostoliitossa.

Mikhail Durnenkovin essee *Ajan harsintaa* taas johdattaa Baikalin–Amurin rautatien rakennustyömaalle pieneen Larban kylään, Amurille. Baikal–Amur -rautatietä rakennettiin vuodesta 1974 lähtien Komsomolin eli Neuvostoliiton kommunistisen puolueen nuorisojärjestön hankkeena virallisesti vuoteen 1984 saakka. Mikhailin vanhemmat työskentelivät ratatyömaalla vuoteen 1988 saakka. Misha itse syntyi Larbassa, radanrakentajien parakkikylässä Amurin suurten erämaiden keskellä. Nyt hänen lapsuutensa maisema on hautautunut jälleen Amurin erämaahan.[5]

Tämän kirjan viimeisessä esseessä *Kiskojen kudelmia – jälkiä seuraten* esittelen Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmän hankkeen, joka toteutettiin kävelymatkoina (2017–2025) rautatien jäänteille. Esseessä tarkastelen sitä, millainen kokemuksellinen maisema syntyy silloin, kun kaksi toisilleen vastakkaista rakennelmaa – raja (katkos) ja rautatie (yhteys) – lävistävät toisensa. Esseessä sovellan Jacques Derridan *jäljen* käsitettä[6] tutkiakseni rautatien jäänteiden performatiivisuutta. Vaikka Derrida hyödynsi jäljen käsitettä tekstin ja lausumien tarkasteluun, käsitteenä *jälki* tarjoaa paluureitin myös maiseman hahmottamiseen. Tätä polkua seuraamalla käännän Derridan huomiot lausumien ja kirjoituksen performatiivisuudesta[7] tilaa koskeviksi kysymyksiksi, jotka kohdistan radan jäljen performatiivisuuden tarkastelemiseen. Toisena performatiivisena toimijana tutkimassani maisemassa vaikuttaa tietysti raja. Kävelymatkat raunioille osoittivat, että rautatien jäljen ja rajan risteykseen oli muodostunut *irtikytketty tila*[8], jonka kokemusta määrittää katkoksen ja yhteyden paradoksaalinen toisiinsa kietoutuminen.

Jos teit patikkamatkan itse, voit nyt verrata esseen havaintoja omiin kokemuksiisi matkasta. Voit tietysti myös lukea esseen ensin ja katsella maisemaa sen muodostaman linssin läpi. Tai ehkäpä matkustat tämän kirjan opastaman matkan mielikuvituksessasi kirjan tekstejä lukemalla ja kuvia katsomalla ja suuntaat kulkusi johonkin tyystin toiseen maisemaan. Teitpä kuinka tahansa, toivotan sinulle antoisaa matkaa!

Rovaniemellä 30.5.2026
Jaakko Ruuska

Viitteet

1 Sami Pekolan tutkimus “Rajaton raja: Oikeushistoriallinen tutkimus Tornionlaakson rajasta vuodesta 1809 nykyaikaan” osoittaa osuvasti sen, ettei valtioiden rajoista välttämättä tule ns. “kovaa rajaa”, joka asettuisi vapaan liikkuvuuden esteeksi. Pekolan tarkka katsaus ”rajattoman rajan” vaiheista, ks. Pekola 2024, 433–465.

2 Ks. Ruuska (2021). Elisenvaara–Pieksämäki –hajonnut kone.

3 Esikuvana tällaiselle kirjalle voisi olla esimerkiksi Jussi Kiven Kaunotaiteellinen eräretkeilyopas (2004).

4 Esimerkiksi Maanmittauslaitoksen palvelusta löytyvällä Kansalaisen karttapaikalla raunioradan reitti on merkitty maastokarttaan katkoviivalla. Voit tulostaa maastokartan maanmittauslaitoksen verkkosivuilta. Ks. Maanmittauslaitos (2026).

5 Amurin alueelta löytyi vuonna 2002 yli 5 miljoonaa hehtaaria erämaata (Aksenov & al. 2002, 25). Tyndan alueella 330 hehtaaria metsää paloi vuonna 2008 (Global Forest Watch, 2026).

6 Ks. Derrida 1997.

7 Ks. Derrida 2003.

8 Sovelsin irtikytkennän käsitettä taiteen paikkasidonnaisten kysymysten tutkimiseen Kuvataiteen alan tohtorin opinnäytteessäni Irtikytketyissä tiloissa – poissaolevan kosketuksia katveessa (Ruuska 2024).

Lähteet

Aksenov D., Dobrynin D., Dubinin M., Egorov A., Isaev A., Karpachevskiy M., Lestadius L., Potapov P., Purekhovskiy A., Turubanova S., Yaroshenko A. (2002). Atlas of Russia’s Intact Forest Landscapes. Global Forest Watch, Moscow, Russia.

Derrida, J. & Spivak, G. C. (1997). Of grammatology. Corrected ed. Baltimore (Md.): Johns Hopkins University.

Derrida, J. (2003) ‘Allekirjoitus tapahtuma konteksti’. Platonin apteekki ja muita kirjoituksia. Tampere: Gaudeamus.

Global Forest Watch (2026) Russia Deforestation Rates & Statistics. Ks. https://www.globalforestwatch.org/dashboards/country/RUS/3/23/ (vierailtu 7.5.2026).

Kivi, J. (2004). Kaunotaiteellinen eräretkeilyopas. Helsinki: Kuvataideakatemia

Maanmittauslaitos (2026). Hakusana: ”Parikkala”, Kansalaisen karttapaikka. https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/ (vierailtu 25.3.2026).

Pekola, S. (2024). Rajaton raja: Oikeushistoriallinen tutkimus Tornionlaakson rajasta vuodesta 1809 nykyaikaan. Rovaniemi: Lapin yliopisto.

Ruuska, J. (2021). ‘Elisenvaara-Pieksämäki - hajonnut kone‘, RUUKKU - Studies in Artistic Research, 17 (2021) https://doi.org/10.22501/ruu.685472 [vierailtu 7.5.2026], www.ruukku-journal.fi

Ruuska, J. & Programme, U. H. A. o. F. A. D. S. (2024). Irtikytketyissä tiloissa – poissaolevan kosketuksia katveessa. Saatavissa: http://www.urn.fi/URN:ISBN:978-952-353-447-6

Suomen etymologinen sanakirja (2026). Hakusana:”yhteys”. Helsinki: Kotimaisten kielten keskuksen verkkojulkaisuja 72. URN:NBN:fi:kotus-202259. Päivitetty 19.2.2026 [viitattu 7.5.2026]. Saatavissa: https://kaino.kotus.fi/suomenetymologinensanakirja.



Parikkala, 14.10.2022

Raunioradan maiseman aikakerroksia

MIKKO ITÄLAHTI

Aika ennen rautatietä

Kolme kilometriä paksu mannerjäätikkö oli peittänyt Fennoskandian ja Pohjois-Euroopan. Se alkoi sulaa noin 12 500 vuotta sitten. Noin 10 800 vuotta sitten sulaminen hidastui[1]. Parikkalan tienoilla jään reuna pysähtyi nykyisen Kirkonkylän itäpuolelle muutamaksi vuosisadaksi. Kuohuvien sulamisvesivirtojen mukana kulkeutunut, huuhtoutunut ja lajittunut hiekka ja sora kasautuivat jäätikön reunan edustalle valliksi, reunamuodostumaksi, joka nykyään tunnetaan ensimmäisenä Salpausselkänä. Mannerjään reunaa ja Baltian jääjärveä kohti virranneiden jäätikköjokien pohjalle kerääntyi samantyyppisiä sorakerrostumia, jotka jään sulamisen jälkeen jättivät maisemaan harjuja, eräänlaisia jokien negatiivikuvia. Suuremmat kivet ja karkeampi somerikko putosivat virran pohjalle heti kiivaimpien könkäiden jälkeen. Hieman kauemmas kulkeutui hiekka, ja hienommat hietarakeet levisivät harjujen liepeille. Kaikkein hienoin savi kulkeutui virran mukana kauas syntysijoiltaan, kerrostuen pikkuhiljaa tasaisiksi kentiksi Baltian jääjärven pohjaan.

Erään tällaisen luoteesta virranneen jäätikkövirran suulle, ulapan rannalle, muodostui hiekasta tasainen, kenttämäinen suistoalue, Kolmikannankangas. Jään reunan edelleen vetäytyessä kohti luodetta, syntyi jään alta vapautuneen, harjuksi kääntyneen joenpohjan lounaispuolelle esimerkiksi Simpelejärvi. Jonkun viileämmän

vuoden aikana sulaminen hidastui, ja harjun kylkeen, jään reunan eteen, syntyi varsinaisia Salpausselkiä pienempiä, mutta kuitenkin samansuuntaisia poikittaisharjanteita[2].

Vähitellen Parikkalan maiseman peittivät koivu- ja mäntymetsät. Uusia lajeja ilmaantui. Kivikauden ihminen asettui nopeasti asumaan jään alta paljastuneisiin maisemiin. Harjut tarjosivat helppokulkuisia taipaleita, helposti kaivettavia pyyntikuoppia, ja niiden lounaisrinteet pienilmastoltaan suotuisia asuinpaikkoja. Ihmisen vaikutus ympäristöön kuitenkin oli varsin rajallinen, ja sellaisena se säilyi vuosituhansien ajan. Kuusen leviäminen Suomen alueelle toi alaviin metsiin tumman sävyn. Metsät kehittyivät salomaiksi, joissa yksilön elämä ja kuolema kytkeytyivät toisiin yksilöihin rihmoina, joita ei voisi havaita ihmissilmin.

Rautakaudella Laatokan länsirannikolle alkoi muodostua maanviljelyn ja pysyvän asutuksen keskusalue, ja tuhatkunta vuotta sitten myös Parikkalan metsiä alettiin kasketa tulen avulla näiden rantakylien kaukovainioiksi[3]. Monilajista maisemaa muovasivat yhä enemmän ihmisen asettamat säännöt. Keskiajan lämpökaudella maanviljelys, etenkin viljanviljely, alkoi pohjolassakin tuottaa varallisuutta, joka kasautui harvoihin käsiin – syntyi valtakuntia, alueita, joita tiensä itsevaltiaaksi ryövänneet hallitsijat vahvimman tympeällä oikeudella alistivat verolääneiksi[4]. Pähkinäsaaren rauhassa 1323 määriteltiin Pihlaja- ja Puruveden lounaispuoli, Parikkalan seutu, kuuluvaksi Novgorodin valtakuntaan. Parikkalanharjun[5] liepeille syntyi pysyvää asutusta luultavasti 1400-luvulla[6]. Kukaan tuskin tiesi aivan tarkasti rajan kulkua, lukuun ottamatta Olavinlinnan kaltaisia strategisia pisteitä. Toistuvat sodat ja kiistat nautinta-alueista sen sijaan tuntuivat. Valtakunnanraja siirtyi Käkisalmen läänin alueella puolenkymmentä kertaa, kunnes 1721 alue liitettiin Venäjän keisarikuntaan lähes 200 vuodeksi.

Joukion evankelisluterilaisen seurakunnan neljäs kirkko rakennettiin 1817 Parikkalanharjun etelärinteelle, Simpelejärven rannalle, jolloin Parikkalan kirkonkylä sai alkunsa tai ainakin nimensä.

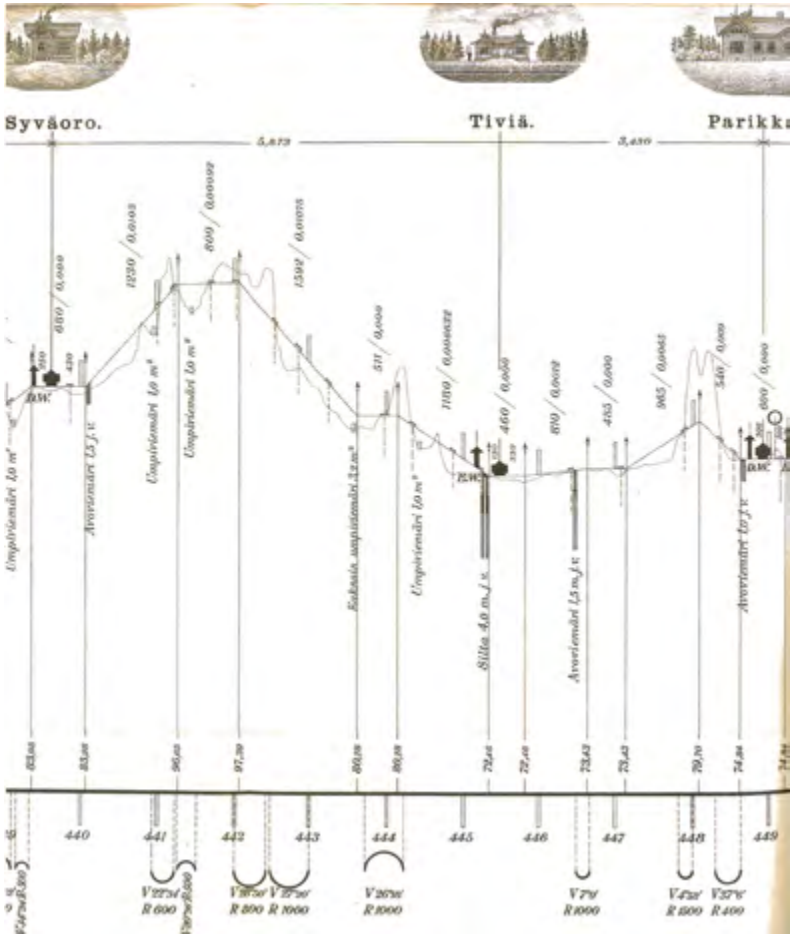
Nevanlinnan vanhan kauppapaikan sijalle vuonna 1702 hallintopaikaksi perustettu Pietari alkoi 1800-luvulla kasvaa voimakkaasti. Pitkin itäistä Suomea risteilevät tiet johtivat Laatokan ja Kannaksen aluekeskusten kautta metropoliin, joka nieli raaka-aineita ja elintarvikkeita kaukaa ympäröivältä maaseudulta. Modernissa ihmismielessä panteistinen ja animistinen metsä pelkistyi ja muuttui tervan raaka-aineeksi, polttopuuksi ja tuhkaksi, joka sai lannoittaa yhä tiheämmin poltettuja kaskia[7]. Suomen metsäresurssien tilaa kartoittanut maanmittari ja Maanmittauksen ylihallituksen pääjohtaja Claes Wilhelm Gylden merkitsi vuonna 1853 laatimaansa metsävarakarttaan Laatokan itärannalle laajan alueen luokkaan *brist på allt slags virke* (”pulaa kaikenlaisesta puusta”), jos kohta puupulan määritelmästä onkin keskusteltu sittemmin; 1800-luvun puolivälin sahureita eivät latvapäästään alle 30 cm paksut tukit tai iältään alle 150-vuotiaat ”pikkupuut” juuri kiinnostaneet. Dokumentoitu tosiasia on kuitenkin myös järeiden tukkien nopea väheneminen 1800-luvun loppuvuosikymmeninä[8].

Rautatien aikakausi

Helsingistä Pietariin 1870 valmistunut rautatie ennakoi syntyvän kansallisvaltion – Suomen – tiukentuvaa otetta territoriostaan. Viipurin asema itäisen Suomen keskuksena vahvistui entisestään, kun siitä muodostui keskeinen rautatiesolmu. Ratalinja Viipurista Antrean ja Sortavalan kautta Joensuuhun piirrettiin Helsingissä kartoille 1880-luvun lopulla. Karjalan rata valmistui kokonaisuudessaan 1894. Sen varteen, ennestään asumattomaan maastoon, mittasi maanmittari suorakaiteen muotoisen raivion, jolle rakennettiin Elisenvaaran asema. Elisenvaarasta Savonlinnaan rakennettavan radan suunnitelma valmistui 1899, ja keisari ja senaatti hyväksyivät Suuriruhtinaskunnan varoilla toteutettavan Elisenvaara–Savonlinna-ratahankkeen 1902. Rakentamiskustannuksissa edellytettiin noudatettavan säästäväisyyttä, johon pyrittiin ennen kaikkea

maansiirtotöiden mittakaavaa rajoittamalla – tinkimällä suoran ja tasaisen linjan fysikaalis-geometrisesta ideaalista. Linjaus oli kuljettu maastossa kesällä 1902 ja suunniteltu piirustuspöydän ääressä harppia ja viivainta työkaluna käyttäen[9]. Harjumaastot tiedettiin jo vanhastaan ihanteellisiksi radanrakennusmaastoiksi, kuten oli käynyt ilmi esimerkiksi Riihimäki–Pietari-rataa ensimmäistä Salpausselkää pitkin rakennettaessa. Ratoja linjatessa pyrittiin yleisesti hyödyntämään harju- ja reunamuodostumajaksoja maksimaalisesti. Elisenvaaran–Savonlinnan rautatiellä tämä ei kuitenkaan täydellisesti onnistunut. Ratalinjausten on noudatettava ennalta määrättyjä geometrisia ehtoja, joihin maastonmuotojen oikut on tasoitettava. Suunnittelussa on löydettävä tasapaino linjan ihanteellisen suoruuden ja kustannuksia aiheuttavien maansiirtotöiden välillä. Syväoron ja Parikkalan välillä valittu ratalinjaus kulki pääsääntöisesti muodoltaan polveilevan Parikkalanharjun pohjoispuolella. Tiviän ja Parikkalan välisellä osuudella linjaus halkoi suoraviivaisesti jopa korpivaltaista suomaastoa, jonka kosteutta todennäköisesti ruokki läheisten harjumaastojen lähteistä purkautuva pohjavesi[10].

Syväoron asemalta Parikkalan suuntaan linja johdettiin ensin muinaista jäätikköjokisuiston rinnettä ylös Kolmikannankankaalle, jossa sijaitsee Syväoron ja Parikkalan välisen ratalinjan korkein kohta. Ratalinjan geometriaa kuvaavan pituusprofiilin mukaan korkeus oli 97 metriä merenpinnasta, ja nousua tälle 1,23 kilometrin matkalle Syväorosta kertyi hieman yli 10 metriä (vrt. Kuva 1). Rautateiden mittapuulla kyseessä on jo huomattava nousu. Etenkään raskaan tavaraliikenteen käyttämillä radoilla kaltevuudet eivät saa olla kovin suuria. Kolmikannankankaan lakialue on pääosin tasainen, mutta aivan sen länsireunalla on Liurunmäen vallimainen kohouma, jonka läpi ratalinja laskee Tiviän suuntaan viettävässä maaleikkauksessa. Leikkauksesta saatu harjusora siirrettiin välittömästi sen itäpuolelle, Tiviän viljelylaakson poikki rakennettuun pengertäyttöön, joka on itäpäästään korkeampi. Linjan kaltevuus pidettiin näin riittävän tasaisena ja loivana. Tiviän viljelylaakson länsireunalla ratalinja



Ote ratalinjan geometriaa kuvaavasta pituusprofiilista (Suomen Rautatiemuseon arkisto).

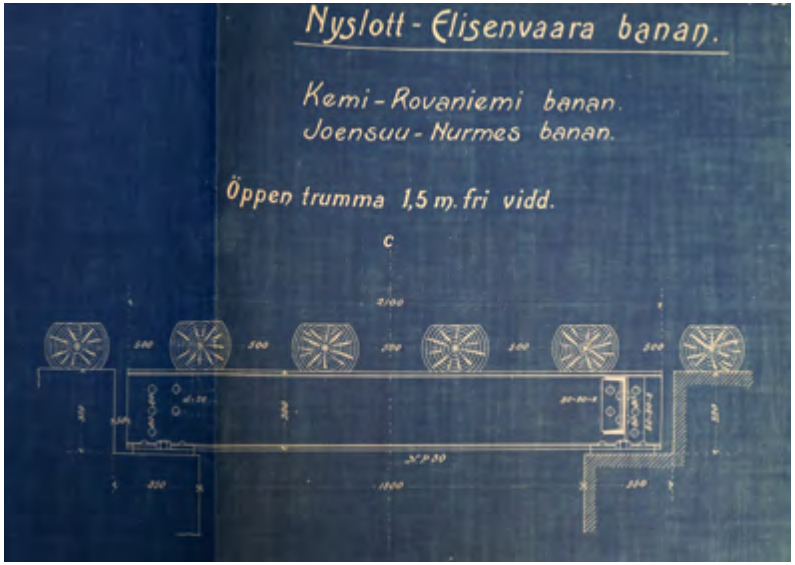
leikkaa jälleen kanjonimaisessa maaleikkauksessa Lakoharjun, Parikkalanharjusta pohjoiseen työntyvän kielekkeen, joka nähtävästi sai nykyisen Santamäki-nimensä rautatien myötä[11]. Leikkauksen länsipuolella Kolmikannankankaalta alkanut ratalinjan lasku jatkuu vielä Tiviänjoen siltapaikalle saakka[12].

Syväoron ja Parikkalan välisen osuuden maaleikkauksista suurin on hieman Parikkalan aseman kaakkoispäässä paikassa, jossa ratalinja siirtyy Parikkalanharjun lounaispuolelle, Simpelejärven rannalle. Leikkaus kaivettiin kohtisuoraan harjuun nähden sen lyhentämiseksi, ja ratalinjaan tuli tästä syystä jyrkkä, 400 metrin säteinen kaarre. Maaleikkaukset saatiin pääosin kaivettua vuoden 1905 loppuun mennessä. Työ tehtiin lihasvoimin, hevos- ja lapiotyönä[13].

Puutavara rautatierakennuksella tarvittaviin ratapölkkyihin ja rakennushirsiin kaadettiin lähiympäristön talollisten metsistä. Näistä rakennettiin muun muassa Bruno Granholmin piirtämä Parikkalan V luokan asematalo[14] ja Tiviän ratavartijan tupa ulkorakennuksineen.

Ratalinja johdettiin pienten purojen ja ojien yli pääasiassa kivestä rakennetuilla rummuilla, joiden kiviaines saatiin ratalinjan kallioleikkauksista ja hakattiin särmiön muotoisiksi harkoiksi. Kolmikannan ja Parikkalan välin suurin kivirumpu on Tiviän viljelyaukean keskivaiheilla lounaaseen virtaavaa ojaa varten rakennettu, poikkileikkaukseltaan 3,2 neliömetrin ”kaksoisviemäri”[15]. Paikoissa, joissa ratapenger jäi matalaksi, eikä rummun päälle tulevalle soratäytölle ollut siksi tilaa, käytettiin rataverkolta jo kokonaan kadonnutta rumputyyppiä, avorumpua (Kuva 2). Niihin tehtiin umpinaisten rumpujen tapaan kiviset sivumuurit, mutta raiteen alle tuli teräksinen, niittaamalla koottu jännerakenne. Avorumpuja rakennettiin Elisenvaaran ja Savonlinnan välille yhteensä seitsemän, joista yksi – näihin päiviin asti säilynyt – Tiviän ja Parikkalan väliselle osuudelle.

Rumpujen teräsosat hankittiin saksalaisilta valmistajilta. Tiviänjoelle rakennettiin lyhyt, nelimetrinen teräspalkkisilta, jonka jänteen ilmeisesti valmisti *J.C. Harkort* Duisburgissa, Ruhrin alueella. Sillat Elisenvaaran ja Punkaharjun välillä valmistuivat vuonna 1906[16].



Avorummun tyyppipiirustus, sivunäkymä, Samantyyppinen rakenne on edelleen säilynyt Tiviällä. (Kansallisarkisto).

Viimeisimpänä rakennusvaiheena rataan naulattiin kiskot, jotka Elisenvaaran–Savonlinnan rautatielle valssattiin Belgiassa[17]. Teräsrakenteiden alkuperä osoittaa selvästi rautatietekniikan materiaalisen kytköksen teollisen vallankumouksen ydinalueisiin Keski-Euroopassa.

Liikenteelle rata Elisenvaarasta Savonlinnaan avattiin 1908. Miltei välittömästi radan avaamisen jälkeen, vuonna 1910, perustettiin Tiviän laituri Syväoron ja Parikkalan asemien välille. Laituri palveli sekä matkustajia että tavaraliikennettä[18]. Aseman paikaksi valittiin laakea hietakankare Kannaksen ja Tyrjän kyliin johtavan maantien (nykyisen Kannaksentien) länsipuolelta. Radan varteen rakennettiin mukulakivillä päällystetty, kivireunainen laituri ja sen ääreen valtionrautateiden pääarkkitehti Bruno Granholmin piirtämä *Platformskjul IV* -tyyppiä edustava pieni asemarakennus. Siinä oli pieni toimisto, keskellä odotushuone ja toisessa päässä tavaramakasiini. Pääraiteen toiselle puolelle rakennettiin sivuraide, ja sen

varteen korkeampi tavaraliikenteen lastauslaituri kokonaisia vaunukuormia varten. Pääsääntöisesti matkustajat ja kappaletavara kulkivat 1900-luvun puolivaiheille asti samoissa junissa.

Maisemassa ratalinja oli aluksi kuin avoin haava, joka umpeutui kuitenkin nopeasti. Uudenlaista monimuotoisuutta syntyi ihmisen ja toisten lajien vuorovaikutuksen tuloksena. Harjusoraiselle ratapenkereelle levisi heinävartisia kasveja ja vähitellen monimuotoisempaa ketolajistoa. Korkeampien pengerluiskien alaosaan kehittyi tuoreempaakin niittyä, jota ratavartijat eivät päästäneet metsittymään.

Ratavartijoiden tupia perustettiin Savonlinnan–Elisenvaaran rataosalle keskimäärin noin viiden kilometrin välein, muun muassa Syväoron ja Parikkalan asemien yhteyteen, sekä linjan varteen Tiviälle, maantien tasoristeyksen itäpuolelle[19]. Ratavartijoiden toimenkuvaan kuului muun muassa radan kunnon tarkkailu päivittäin omalla vastuuosuudellaan ja korjaustarpeista raportointi, junaliikenteen seuranta, lumenauraus sekä vettä pidättävän ja routimisvaaraa aiheuttavan kasvillisuuden poisto radan päällysrakenteesta.

Ratavartijaperheet elivät huomattavan omavaraisesti viljellen pienillä tonteillaan esimerkiksi perunaa ja muita hyötykasveja. Toisinaan ratavartijoilla oli varsinaisen ratalinjan varressa myös pieniä viljelystilkkuja, joissa saatettiin viljellä viljaakin[20]. Kotitalouteen kuului myös yleisesti esimerkiksi marjojen keruu ympäristön metsistä, metsästys ja kalastus rata-alueen puroissa ja lähistön järvillä. He pitivät tyypillisesti myös lehmiä, joiden rehuheinä niitettiin ratapenkereen ja ojien luiskista[21]. Ratavartijat siis käytännössä asuttivat rataympäristöjä, ylläpitivät ja muokkasivat niitä käsityöllään; 1800-luvun ja 1900-luvun alkupuoliskon radanvarret näin itse asiassa edustivat perinteisen maatalouden kulttuurimaisemaa.

Rautatieverkosto ja muuttuva aika-tila

Elisenvaaran–Savonlinnan rautatien pohjoinen jatko-osuus Savon radan varteen Pieksämäelle valmistui 1914. Vuonna 1919 valmistui Laatokan etelärannan suuntainen uusi, suorempi yhteys Hiitolasta, Karjalan radalta, Käkisalmen kautta kohti Pietaria ja tuolloista valtakunnanrajaa, Raasulia. Rataverkon laajentuminen loi sen vaikutuspiiriin uudenlaisen suhteikon. Rautatie siirsi kytkemänsä paikkakunnat ajallisesti lähemmäs toisiaan, nopeuttaen ihmisten, tavaroiden ja tiedon liikettä, luoden uusia taloudellisia vaihto- ja riippuvuussuhteita.

Esimerkiksi Tiviällä, Santamäen maaleikkauksen pohjoislaidalla sijaitseva Savikonkankaan tila – nykyiseltä nimeltään Lakovaara – oli 1930-luvun alun tietojen mukaan kylän suurin maatila, ja myi Viipuriin esimerkiksi viljaa, lihaa, munia ja rehua, jotka kaikella todennäköisyydellä lähetettiin Tiviän laiturin kautta[22]. Rautatien myötä Parikkalan maaseutu siis kytkeytyi yhä tiiviimmin osaksi kaupungin ja maaseudun välistä vaihtoa. Yleisesti maataloustuotteet olivat tonneissa mitaten toiseksi merkittävin Parikkalan alueen asemilta lähtenyt rahtitavaralaji. Edellä mainittujen viljojen ja lihojen lisäksi junien kyydissä kulki myös suuria määriä voita ja perunaa. Kaikkein eniten rautateitse vietiin kuitenkin myyntiin puutavaraa – lautoja ja lankkuja, halkoja, hirsiä ja paperipuuta[23].

Henkilöliikenteen matkoista suurin osa suuntautui 1900-luvun alussa kuitenkin lähiseudulle – Parikkalasta esimerkiksi Sorjon, Elisenvaaran, Savonlinnan ja Viipurin asemille[24]. Helsingin ja Parikkalan välinenkin rautatiematka taittui alle vuorokaudessa, vaikka Viipurin kautta kiertävä, vaihdollinen yhteys olikin nykymittapuulla melko hidas. Viipuriinkaan ei alkuvuosina ehtinyt Parikkalasta saman vuorokauden aikana, vaan vaihtoyhteyttä oli yöllä odoteltava Elisenvaarassa neljä tuntia[25]. Helsingistä Parikkalaan matkustettaessa oli yövyttävä joko Viipurissa tai odoteltava aamuyön ja aamupäivän tunnit Elisenvaarassa. Matka Elisenvaarasta Parikkalaan sinänsä kesti vain 40 minuuttia ja Tiviälle 33 minuuttia[26].

Viipurin reitin oikaiseva rautatieyhteys pitkin ensimmäistä Salpausselkää, Imatralta Simpeleen kautta Elisenvaaraan, valmistui 1937. Helsingistä saattoi matkustaa saman päivän aikana esimerkiksi

nousemalla klo 12.45 Viipuriin lähtevään pikajunaan. Vaihtaen junaa sekä Simolassa että Elisenvaarassa saapui Parikkalaan 20.58[27]. Nopein reitti kulki silti edelleen Viipurin kautta. Helsingistä klo 17.10 lähteneestä pikajunasta ehti hyvin vaihtaa Viipurin ja Pieksämäen välillä kulkevan junan makuuvaunuun, joka saapui Parikkalaan aamuyöllä klo 2.53. Tämäkin juna pysähtyi tarvittaessa Tiviällä.[28]

Vuonna 1940 Parikkalan suhteellinen sijainti muuttui jälleen kertaheitolla, kun Moskovan rauhansopimuksessa sovittu valtakunnanraja leikkasi ratalinjan Kolmikannassa (Kuva 3). Vanhastaan jo rautakautisen keskusalueen ja Suomen tiheimmin asutun maaseutualueen, Laatokan länsirannikon, vaikutuspiiriin kuulunut Parikkala muodostuikin äkisti kulttuuriseksi reuna-alueeksi.

Raja ei kuitenkaan ollut täysin läpäisemätön, eikä rautatieliikennekään Parikkalan–Elisenvaaran osuudella vielä loppunut. Rauhan tultua vuonna 1945 alkoi jälleen tavaraliikenne rajan yli Neuvostoliittoon. Kyse oli tällä kertaa paljolti Suomelle rauhanehdoissa saneltujen sotakorvausten kuljetuksista, jotka jatkuivat elokuuhun 1952[29]. Rautatieliikenteen osalta Parikkala toimi rajaasemana, jossa hoidettiin junien järjestely ja rajamuodollisuudet. Tiviän ja Parikkalan asemien välimaastoon, pääraiteen pohjoispuolelle, valmistui 1945 myös ns. kolmioraide veturien kääntämistä varten. Parikkalan ja Syväoron välisessä rajaliikenteessä liikkui sekä suomalaisia että neuvostoliittolaisia vetureita, joita nähtävästi molempia käännettiin Parikkalan kolmioraiteella. Kolmikantaan, varsinaiselle rajalle, perustettiin vielä rajavartioasema, jossa junat pysähtyivät Suomen rajanviranomaisten tarkastusta varten; Neuvostoliiton rajaviranomaiset puolestaan tarkastivat junan uudelleen Syväorossa[30].

Sodan lopputulos merkitsi myös, että Parikkalasta tuli risteysasema vuonna 1947, kun rajan taakse jäänyt vanha Karjalan rata päätettiin korvata vaiheittain rajan pinnassa kulkevalla uudella radalla. Ensimmäisenä hankkeesta valmistui lyhyt Simpele–Parikkala-osuus, joka muodosti Suomen puolella yhteyden ohi rajan taa jääneen Elisenvaaran risteysaseman. Näin junat saattoivat jälleen kulkea suoraan Lappeenrannan suunnasta Parikkalan kautta Savonlinnaan.



Reunalla. Vanha ratalinja erottuu jokseenkin pystysuunnassa karttakuvan keskellä metsäautotieksi merkittynä. (Peruskartta 1:25 000, lehdet M5413R ja M5414R).

Matkustajaliikenne Parikkalasta Tiviän laiturille asti avattiin lyhyeksi aikaa uudestaan 1947, kunnes junat alkoivat kulkea suoraan Parikkalan ja Simpeleen välillä. Kansainvälinen tavaraliikenne Parikkalan ja Elisenvaaran välillä päättyi vuonna 1958. Syy tähän oli Neuvostoliiton siirtyminen tavaravaunuissa yksinomaan ns. automaattikytkimien käyttöön. Maiden poikkeavat standardit edellyttivät erityisjärjestelyjä, joihin resursseja riitti vain suuremmilla asemilla. Itärajan ylittävä liikenne päätettiin keskittää suurimmille rajaasemille Vainikkalaan, Ensoon ja Värtsilään[31]. Yhteyden tarve rajan yli Elisenvaaraan väheni entisestään, kun uusi Karjalan radan pohjoinen osuus Parikkalasta vanhan Karjalan radan varteen Onkamoon valmistui 1966, avaten yhteyden Joensuuhun Parikkalan kautta[32].

Irtikytkentä ja jälki



Tiviän ratavartijan tupa ja sen asukkaita vuonna 1951. (Etelä-Karjalan museo, T:mi Kotiseutukuva).

Vuoden 1950 ilmakuvassa rautatien muokkaama taloushistoria, kiihtynyt metsien hyväksikäyttö, näkyy ympäröivässä maisemassa muun muassa tasaikäisinä, pääsääntöisesti nuorehkoina metsäkuvioina. Itse ratalinja halkoo metsäkuvioiden ja peltoalojen mosaiikkipintaa kapeana hiekanvaaleana nauhana, yhä huolella hoidettuine, niittyisine luiskineen[33]. Tämä jälki kertoo ratavartijoiden työn ja asumisen jatkumisesta maisemassa vielä entiseen tapaan (ks. Kuva 4).

Rajan ylittävän tavaraliikenteen päättymisen jälkeen radalla Parikkalasta Elisenvaaran suuntaan oli säännöllistä liikennettä paitsi aivan rataosuuden alussa sijaitsevalle kolmioraiteelle, myös satunnaisesti Tiviän sorakuopalle, jonka käyttämättömille raiteille siirrettiin 1960-luvun lopulla seisomaan romutusta odottavia vaunuja.

Vanhojen tavaravaunujen pitkät, tummat jonot sorakuopan raiteilla voi erottaa vuoden 1969 ilmakuvassa, kuten myös sen, miten ympäröivä metsä tiukentaa jo otettaan sen poikki runsaat puoli vuosisataa aiemmin raivatusta ratalinjasta[34]. Reunustavien puiden varjot ulottuvat linjan kapean aukon yli, pensaiden nauhat seuraavat rataluiskia, ja varsinaisen raiteenkin päällyskerroksen tummanlaikkuinen väri kertoo metsäsukkession ensimmäisestä vaiheesta, heinittymisestä. Parikkala–Kolmikanta-ratalinjan lopullinen irtikytkentä rataverkosta tapahtui 1975, kun Suomen alueelle jäänyt kiskotus purettiin.

Symboliset ja materiaaliset muistumat rautatiestä ovat edelleenkin tunnistettavissa, mutta muuntuneina, entisen liikennejärjestelmän poissaolosta kertovina jälkinä. Siellä täällä säilyneet, ruostuvat kilometritolpat osoittavat abstrakteja etäisyyslukemia Helsingin Kaivokadulta niiden sijainteihin Riihimäen, Kouvolan, Pieksämäen ja Savonlinnan kautta: 543, 546, 548... Kolmikannankankaan lakialueella, maaleikkauksen pohjalla jokseenkin ratalinjan korkeimmassa pisteessä, seisoo metsäautotien varressa ratakiskosta tehty masto, joka kannattelee punaruskeaksi ruostunutta vinoneliötä, viheltämismerkkiä. Tässä veturinkuljettajan oli annettava vuosina 1938–1996 voimassa olleen ohjeistuksen mukaan äänimerkki junan lähestyessä Kolmikannantien tasoristeystä noin 200 metriä edessäpäin. Kolmikannan raja-asemalle johtava tie kulkee nykyisellään korkeana vallina ratalinjan poikki. Tielinja on vuodesta 2023 merkinnyt myös rajavyöhykkeen takareunaa. Raja-asema itsessään on sen takana jo tavoittamattomissa, kolmatta vuotta suljettuna.

Tuoreessa ilmakuvassa ratalinja Parikkalasta Kolmikantaan erottuu ympäristöään järeämmäksi varttuneen puuston nauhana[35]. Nauha katkeaa raja-aseman kohdalla, mutta esimerkiksi Googlen satelliittikuvissa erottaa, miten se ympäröivien metsäkuvioiden välityksellä hatarasti kytkeytyy selvästi ehyempään metsäpeitteeseen Venäjän puolella. Tiviän peltoaukealla metsittynyt ratapenger muistuttaa rautatiestä samantapaisena geologisena jälkenä kuin harjut muinaisista jäätikköjoista. Ja harjumuodostuma ratapenger toiseen

paikkaan siirrettynä oikeastaan onkin![36] Harjusoraan on juurtunut useita tammen (*quercus robur*) taimia, osa ehkä parikymmenvuotiaita, osa selvästi nuorempia. Tammen metsänraja kulkee Suomessa edelleen maan lounaisimmalla rannikkoalueella, mutta hiipii ilmaston lämmetessä varsin nopeasti kohti Etelä-Suomen sisämaata. Rauniorautatielle tammet ovat todennäköisimmin levinneet ilmastollisesti suotuisamman Laatokan rannikon ja Karjalan kannaksen suunnasta, mitä ilmeisimmin ratalinjan puuston suojassa lentelevien närhien välityksellä. Ihmistä laajemmassa maailmassa ratapenger on edelleen yhteys.

Viitteet

1 Tikkanen & Oksanen 1999: 34–35.
2 Jäätikön vetäytyminen pysähtyi uudemman kerran pidemmäksi aikaa Simpelejärven luoteispuolelle, jolloin jäätikön reunan eteen syntyi jälleen suurempi reunamuodostuma, toinen Salpausselkä, ja sen länsipuolelle Saimaan järvialue.
3 Juvonen 1996: 35
4 Väitöskirjassaan Janne Säynäjäkangas (2025, ks. esim. 188–192) selvittää mielenkiintoisesti laajaan tutkimuskirjallisuuteen tukeutuen, miten juuri vilja helposti mitattavana, säilöttävänä, kuljetettavana ja vaihtokelpoisena ja siten verotettavana resurssina mahdollisti varhaisten valtion kaltaisten rakenteiden, sotavarustelun ja hallitsijoiden uudenlaisten subjektiviteettien synnyn.
5 Tämä ei tietääkseni ole virallisesti käytössä oleva nimi, vaan käytän sitä tässä maisematutkimuksellisena käsitteenä kuvaamaan rikkonaista, mutta kuitenkin suurpiirteisesti yhtenäisenä hahmottuvaa harjujaksoa, joka kulkee Kolmikannasta Parikkalan keskustan kautta Simpelejärven luoteispuolelle, missä se yhtyy toiseen Salpausselkään.
6 Juvonen 1996: 45
7 Kouki & Niemelä 1997: 20
8 Hölttä 2013: 637-639
9 SVR 1916: 156
10 Kun ratalinja perustettiin tällaiselle pehmeikköosuudelle, levitettiin tulevalle radanpohjalle ensin tasainen kerros halkaisijaltaan noin puolimetrisiksi kimpuiksi sidottuja risuja, joiden muodostaman ”maton” päälle täytesora ajettiin. Tarkoitus oli vähentää työläästi lihasvoimin liikuteltavan soran tarvittavaa määrää.
11 Santamäen alueelle perustettiin pääraiteen eteläpuolelle Valtionrautateiden Tiviän sorakuoppa, jonne johdettiin oma sivuraide.
12 Tiviänjoen siltapaikalla on Syväoron–Parikkalan osuuden alavin kohta, 1900-luvun alkuun ajoittuvan Kuva 1. mukaan 72,46 metriä merenpinnasta. Kiskonselän korkeutta tarkoittava lukema on hämmästyttävän yhtäpitävä nykyisen korkeusmallin kanssa, jonka mukaan viereisen Tiviänlammen korkeus on 70,7 m mpy.
13 Kuva 1.; SVR 1916: 154; Juvonen 1996: 469–470.
14 Nykyinen asemarakennus rakennettiin vuonna 1917 Thure Hellströmin laatimien, myös Rantasalmen ja Joroisten asemilla käytettyjen piirustusten mukaan. Alkuperäinen asemarakennus tuhoutui pöydälle kaatuneen öljylampun sytyttämässä tulipalossa (Iltanen 2009/2011).
15 Kuva 1.
16 SVR 1916: 154, 157.
17 Ibid.: 158
18 Kiertokirje 95/11454 (1910)
19 Kuva 1.
20 Uusi viljelysmaiden jako... 1917; Talve 1963
21 Talve 1963, paikoin.
22 Jonasson & Kivialho 1932: 192
23 SVT 1940: 112-113
24 Rautatietilasto 1911
25 Juvonen 1996: 471.
26 Turisti 1913
27 Suomen kulkuneuvot 1939: 18, 40, 50
28 Ibid. 16, 18, 45.
29 Katajisto & Salo 1989: 45.
30 ibid.
31 Narvala 1962: 790.
32 Vuosina 1945–1966 rautatieyhteys Etelä-Suomesta Joensuuhun oli käytännössä olemassa ainoastaan Pieksämäen kautta.
33 Ortoilmakuva 1950, Maanmittauslaitoksen historialliset ilmakuvat (WMS-aineisto).
34 Ibid. 1969
35 Ibid. 2023
36 Tähän huomioon sisältyy ajatus, että ihmistoiminnan päättyminen ja sille alistetuista hyötypyyteistä vapautuminen on mahdollistanut ratapenkereelle materiaalisena oliona omavaltaisen olemassaolon, sen aiemmin tukahdutetun “oman äänen” ja siten myös potentiaalisesti uusien merkitysten esiinnousun. Näiden arvostamista tulevaisuusrelevanttina kulttuuriperintönä antroposeenin aikakaudella on esittänyt esimerkiksi kulttuurimaantieteilijä Caitlin DeSilvey (2017).

Kirjallisuus ja lähteet

DeSilvey, Caitlin (2017). *Curated Decay: Heritage Beyond Saving*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Hölttä, Harri (2013). Itä-Suomen metsävarat 1850–1930 ja niistä tehdyt tulkinnat. Metsätieteen aikakauskirja 4/2013: 627–646

Iltanen, Jussi (2009/2011). *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat.* Karttakeskus, Helsinki.
Jonasson F. & A. Kivialho (1932, toim.). Suomen maatilat IV: Kuopion, Mikkelin ja Viipurin läänit. Tietokirja maamme keskikokoisista ja suurista maatiloista. WSOY, Helsinki.
Juvonen, Jaana (1996). *Parikkalan Historia*. Gummerus, Jyväskylä.
Katajisto J. & Salo S. (1989). Elisenvaara-Savonlinna rautatie. *Resiina* 2/1989.
Maanmittauslaitoksen historialliset ilmakuvat (1950 - 2023). *https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/*
Narvala, N. (1962) Ulkomainen yhdysliikenne ja kansainvälinen yhteistoiminta. *Teoksessa* Valtionrautatiet 1937 - 1962. Rautatiehallitus, Helsinki pp. 781-795
Kiertokirje 95/11454 (1910). Tiviän laiturin avaaminen. Suomen Rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.
Kouki, J. & P. Niemelä (1997). The Biological Heritage of Finnish Forests. *Teoksessa* Opas, Lena (toim.). *Finnish Forests*. University of Joensuu. pp. 13-34.
Rautatietilasto (1911). Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1911. Helsinki.
Suomen kulkuneuvot (1939). 1/1939. Suomen matkailijayhdistys, Helsinki.
SVR = Suomen valtionrautatiet (1916). II osa. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus. Rautatiehallitus, Helsinki.
SVT = *Suomen virallinen tilasto* (1940). Rautatietilasto vuodelta 1938. Rautatiehallitus, Helsinki.
Säynäjäkangas, J. (2025). Resource Relationships: A Political Ontology for the Anthropocene. *JYU Dissertations* 936. University of Jyväskylä. 392 p. *http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-86-0723-6*
Tikkanen, M. & J. Oksanen (1999). Jään ja veden alta paljastunut maa. *Teoksessa* Westerholm, J. & P. Raento (toim.). *Suomen Kartasto, 6. laitos: 100-vuotisjuhlakartasto.* WSOY, Helsinki.
Talve, Ilmar. (1963, toim.). Radoilta ja ratojen varsilta. Rautatieläisten elämää entisaikaan heidän itsensä kuvaamana. SKS, Helsinki.
Turisti (1913). Rautateiden aikataulut ja höyrylaivojen kulkuvuorot. Toukokuu 1913. Suomen matkailijayhdistys, Helsinki.
Uusi viljelysmaiden jako välttämätön (1917). Rautatieläislehti 21.11.1917. 368-369. *https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/binding/894652?page=9*

Kuvalähteet

Kuva 1. Savonlinnan-Elisenvaaran rautatien pituusprofiili. Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.
Kuva 2. Nyslott - Elisenvaara järnvägsbyggnad (1904 - 1907). Kirjeistö. Ka:10. Kansallisarkisto, Mikkeli.
Kuva 3. Peruskartta 1:25 000. Lehdet M5413R ja M5414R. Maanmittauslaitos, avoin aineisto.
Kuva 4. Etelä-Karjalan museo, T:mi Kotiseutukuva (1951). KUVKVV1991:120_10



Parikkala, 17.6.2019



Tiviä, 17.6.2022

Matka Parikkalasta rajalle

HANNA KOIKKALAINEN (VALOKUVAT)
JAAKKO RUUSKA & MIKHAIL DURNENKOV (KIRJEET)



Parikkala 17.6.2019



Parikkala, 13.8.2022

Ensimmäinen kirje

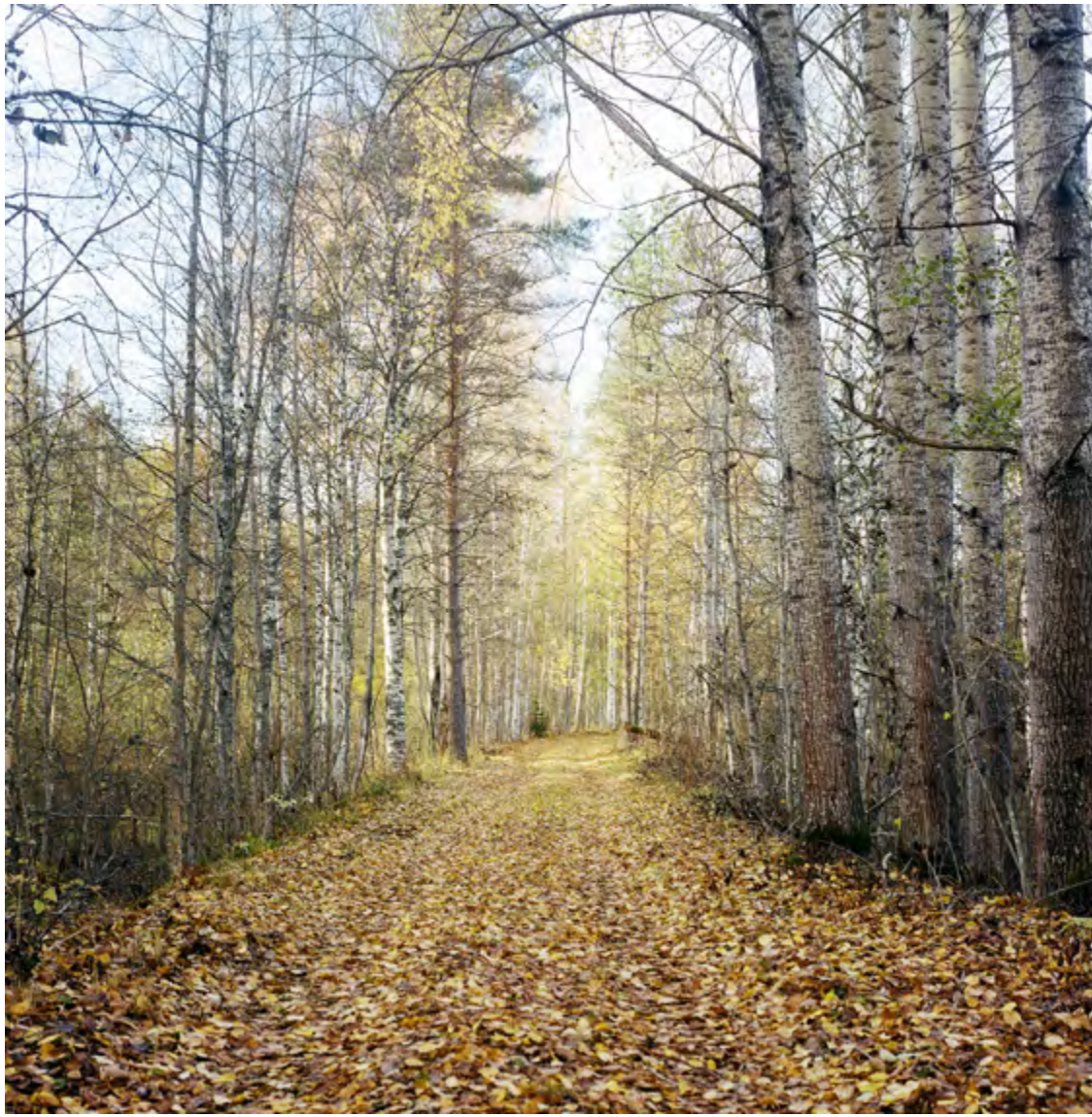
(luetaan paikassa, josta rautatien rauniot alkavat)

> *Minä olen noin 3 km päässä kaupungista kauniilla paikalla järven rannalla nytkin on tovereita uimassa oikein joukolla, ei meitä poikia suru paina. Meillä on aikaa uita ja riemuita. Nyt on kesä ja kaikkein paras aika kuten itsekin ymmärrätte. Järjestäkää asianne ennen syksykylmiä ja valoisan aikana, nyt on paras marjaaika, johan arvaat. [---] Asiaa ei pidä jättää pelon valtaan vaan pitää kerran rohkaista mielensä joka tuulen soutaa se tyynen löytää.*
>
> Eräs kirje Petroskoista, 1932[1]

Hyvä lukijani
Kerran täällä kulkiessani askeleet johdattivat ajatuksiani suomalaisiin, jotka loikkasivat Neuvostoliittoon suuren laman vuosina 1931–1933. Jotkut heistä kannustivat ystäviä tai sukulaisiaan loikkaamaan. Kirjeissä loikkaamista tarkoitti kiertoilmaisu ´marjanpoiminta´. Sen käyttö viitannee siihenkin, että marjanpoiminta oli heidän porukoissaan yleinen harrastus. Monille heistä kävi vuosien 1937–1938 Suuressa terrorissa huonosti.

Nyt itärajalle rakennetaan uutta aitaa, jonka tehtävänä on estää loikkauksia Suomeen. Toiseen suuntaan ei kovin moni ole viime vuosina yrittänyt. Kulkiessasi kohti rajaa, voisitko kuvitella, että joissakin olosuhteissa loikkaisit rajan yli?

M.E.



Tiviä, 13.10.2022

1 Tässä viitteenä käytetty kirje löytyy Kansallisarkistosta EK-VALPOn vuosien 1930–1938 kirjekokoelmasta: *NL:stä Suomeen saapuneiden kirjeiden tarkistus ja kopiointi.* Tämän julkaisun yhteydessä poistin kirjeestä kirjeen kirjoittajan tunnistetiedot.



Tiviä, 31.8.2022

Toinen kirje

(luetaan siinä paikassa, jossa maasta pilkistävät ratapölkyt näkyvät ensimmäisen kerran)

Hyvä lukijani
Katsellessani radan jäänteitä, hetkittäin eteeni piirtyy kuvitelmia siitä, miltä rata näytti silloin joskus, kun se vielä oli käytössä. Toisina hetkinä kuvittelen, millaiseksi se joskus muuttuu. Sitten kuvitelmat katoavat ja huomaankin ne asiat, joita silmieni edessä on juuri nyt: kaikenlaisia kasveja, lahonneita pölkkyjä...

Voin kuvitella sinut kävelemään tänne jonnekin, mutta voitko sinä nähdä täällä poissa olevia asioita? Tunnetko sen etäisyyden, joka erottaa ja yhdistää kadonneen menneisyyden, nykyhetken ja vielä toteutumattoman tulevaisuuden? Kuinka kaukana kadonneet ja vielä saavuttamattomat mahdollisuudet ovat omassa elämässäsi?

M.E.



Tiviä, 13.10.2022

Kolmas kirje

(luetaan sadan askeleen päässä edellisen kirjeen lukupaikasta)

Hyvä lukijani
Rautatieyhteys Elisenvaarasta Savonlinnaan avattiin vuonna 1908. Avajaisjuhlista säästyneestä ohjelmalehtisestä paljastuu, että juhlissa vieraille tarjoiltiin monen ruokalajin illallisella mm. kilpikonnanlientä, ruijanpallasta, selkäpaistia, kieltä, parsaa ja kalkkunaa. Juomaksi tarjoiltiin näiden herkkujen kanssa sherryä, Niersteineriä, Château Margaux'ta, Apollinarista, Pommery Grenoa, portviiniä ja kahvia. Jälkiruoaksi tarjoiltiin vieläpä jäätelöä, juustoja, keksejä ja hedelmiä.[2]

M.E.



Savonlinnan uuden rautatiesillan vihkijäisjuhlat, 1908[3]

2 Ruokalista, ks. *Menyy; 31.1.1908, Matkailijahotelli, Savonlinna; Elisenvaara-Savonlinna- rautatien avajaiset*. Kansalliskirjasto.

3 Kuvalähde: *Savonlinnan uuden rautatiesillan vihkijäisjuhlat.* Museoviraston Historian kuvakokoelma.



Tiviä, 14.10.2022



Tiviä, 14.10.2022



Tiviä, 17.6.2022

Neljäs kirje

(luetaan punaisen radanvartijan tuvan kohdalla)

Hyvä lukijani
Kun kohtaan matkoillani jotakin uutta ja yllättävää tai ikävää ja pelottavaa, mieleeni tulee usein joku, jonka kanssa haluaisin jakaa kokemukseni. Toisinaan keskustelen hiljaa mielessäni tällaisista kokemuksista nyt jo edesmenneen isäni kanssa. Isä oli mukana elämässäni alusta asti, ja elämäni ensimmäisenä vuosikymmenenä hän todisti melkein kaikkea sitä, minkä opin tuntemaan todellisuudeksi. Kun hän tulee mieleeni, mietin, ehkäpä yritän liittää uudet havainnot osaksi sitä todellisuutta, jonka opin tuntemaan hänen kanssaan.

Myöhempinä vuosinaan isä ei kuitenkaan ollut sellainen ihminen, jonka kanssa olisin voinut keskustella kunnolla kokemistani asioista. Sellainen olisi hänen kanssaan ollut silkkaa utopiaa. Sitä ei juuri koskaan tapahtunut, vaikka toisinaan kyllä yritin.

Entä sinä, lukijani, ajatteletko mielessäsi jotakuta, jonka kanssa haluaisit jakaa tällä matkalla kokemiasi asioita? Ajatteletko ehkä jotakuta sellaista, joka saa sinut tuntemaan olosi turvalliseksi? Vai keskusteletko mielessäsi jonkun sellaisen kanssa, jota et oikeasti edes tunne? Kuka hän sitten onkaan, ei ole ihan sattumanvaraista, että ajattelet juuri häntä. Hänellä saattaa olla avain sinun utopiaasi. Pohdi tarkkaan, miksi ajattelet häntä.

M.E.



Tiviä, 31.8.2022



Tiviä, 31.8.2022



Tiviä, 14.10.2022

Viides kirje

(luetaan metsätien penkalta, joka katkaisee radan jäljen)

Hyvä lukijani
Jos utopia käsitetään ’ei-paikaksi’(*ou-topos*), niin voidaan hyvinkin väittää, että nämä raiteet todella johtavat utopiaan, eli eivät minnekään. Ne kuljettavat sinua rautatien epäpaikkaan, eli kulkuyhteyteen, joka voisi olla olemassa, mutta ei juuri nyt kuitenkaan ole. Kuljet, eli seuraat yhteyttä, mutta täällähän ei todellisuudessa ole mitään raiteita, joita voisit seurata. Ehkä kysyt nyt mielessäsi: ”Miksi sitten seuraan näitä muka-kiskoja?”
– Tietääkö kukaan? Nehän ovat miltei kuin lavaste. Ja tässä paikassa ne kerran myös olivat.

Talvella 1964 näillä sijoilla kuvattiin otoksia Boris Pasternakin romaaniin perustuvaan elokuvaan *Tohtori Živago*. Tämä Hollywoodin suurtuotanto on romanttinen kuvaus Neuvostoliiton ensimmäisistä vuosikymmenistä. Tämäkin paikka sai hetken esittää Neuvostoliittoa. Kun kuulin asiasta, kuvittelin käveleväni lavasteissa, nimittäin sellaisen elokuvan lavasteissa, jossa kävelen kiskojen raunioilla.

Entä sinä lukijani, voitko kuvitella olevasi roolihahmo esityksessä, jota joku tai jotkut ihmiset katselevat? Miltä tuntuu, kun sinua katselevat sellaiset silmät, joita et itse voi nähdä? Mitä elokuvassasi tapahtuu?

M.E.



Tiviä, 31.8.2022

Kuudes kirje

(luetaan siinä kohdassa, jossa ratapenkka tarjoaa suojan avoimien peltojen keskellä)

Hyvä lukijani
Ratapenkalla kasvaa kaikenlaisia kasveja. Ne ovat työntäneet juurensa ratapenkkaan. Hyvin hitaasti ne liikuttavat sitä pois paikaltaan. Jos niiden tulevat sukupolvet saavat jatkaa tehtäväänsä, joskus ratapenkka ehkä hajoaa. Penkalle ratapölkyistä jäänyt kreosootti painuu hitaasti maaperään samaan aikaan, kun sienirihmastot levittäytyvät maan pinnan alla. Ne alittavat rajan salakavalasti.

Jossakin lähistöllä piileskelee jättiputki. Suomeen jättiputkea tuotiin Venäjältä 100 vuotta sitten koristekasviksi pihoille. Neuvostoliitossa jättiputkea kasvatettiin lehmien rehuksi. Tuolloin ei vielä ymmärretty, että jättiputket erittävät psoraleeneja, jotka altistavat ihon ultraviolettisäteille. Ne aiheuttavat vakavia palovammoja. Nykyisin Venäjän Karjalassa jättiputki on vallannut lukuisia hylättyjä peltoja seuduilla, joilla väestö on ikääntynyt ja käynyt harvaksi. Suomessa kasvia on viime vuosina torjuttu, mutta rajan takaa, missä sitä kasvaa valtoimenaan, se leviää myös Suomeen.

Kasveille, sienille ja lukuisille eläinlajeille valtioiden rajat ovat yhtä vieraita, kuin metsässä kulkijalle lintujen laulun ilmaisema tieto niiden reviireiden rajoista. Tämä floora ja fauna on ollut täällä miljoonia vuosia ja jatkaa elämäänsä jossakin muodossa vielä senkin jälkeen, kun ihmiskunta on hävinnyt. Voisimmeko me ihmiset oppia niiltä jotakin?

M.E.





Kolmikanta, 17.6.2022

Seitsemäs kirje

(luetaan siinä kohdassa, jossa radan jälki muuttuu metsäautotieksi)

Sisko rakas!
Kyllä on tähän aikaan teille parempi pysyä pois marjasta jos vähänkään muuten on toimeentulo mahdollisuuksia. Ette kumminkaan näkisi tunnettuja joutusitte muualle. Meilläkin nyt on elämä vähän niin ja näin. Meiltä otettiin ulkomaan kauppakirjat pois ja nyt ei ole syötävää kuin mustaa limppua ja vettä, vaatteista ei ole tietoakaan. [---] Täältä on varastettu paljon ulkomaalaisilta. En tiedä minä yönä puhdistavat kämpän puhtaaksi niin jää viimeisistäkin vaateriekaleista. Ne käyttävät nukutusainetta ettei talonväki herää saavat rauhassa varastaa. [---] Ei meillä ole vielä uutisperunoita nähtykään ja tuskin nähdäänkään. Kyllä täällä marjoja on mutta en ole voinut niitä kerätä kun en pääse minnekään. Kyllä se teidän marjareissu on turha tehdä ei se olis miehillekään hyvä jos täällä sattuvat vähän ryyppäämään niin käy kohta kun Laur...

Svirstroilla 1932[4]

4 Tässä viitteenä käytetty kirje löytyy Kansallisarkiston EK-VALPOn 1930–1938 kirjekokoelmasta: *NL:stä Suomeen saapuneiden kirjeiden tarkistus ja kopiointi*. Tämän julkaisun yhteydessä poistin kirjeestä kirjeen kirjoittajan tunnistetiedot.



Kolmikanta, 1.9.2022



Tiviä, 31.8.2022



Kolmikanta, 31.8.2022



Kolmikanta, 14.10.2022



Parikkala, 14.10.2022



Parikkala, 14.10.2022



Parikkala, 18.2.2023



Parikkala, 18.2.2023

Matkakirjeitä rajamailta

ANASTASIA ARTEMEVA, SERGEI BONDAREV,
MIKHAIL DURNENKOV, ADEL KIM

Kirjeet suomentanut Vappu Orlov

Matkakirje #1

Adel Kim

Tänään minä kävelen puiden lomassa rajalle päin. Jalat takertuvat lumeen, lumikengät ovat raskaat, eikä ole tietoa, kuinka pitkä matka on vielä kuljettava. Lumi tuiskuaa päin naamaa. Ristiselkää särkee, kun olen taas kerran vilustunut, ja seitsemisen vuotta sitten Vladivostokissa murtunut kehräsluukin muistuttaa vielä itsestään. Tuntuu siltä, etten pääse perille.

Tämä hylätty rautatien osuus tuo mieleen metsäkaistaleen keskellä peltoa Moskovan lähistöllä, jonne me tyttökavereiden kanssa mentiin joskus ukonilmaa pakoon. Kesäkuussa 2020, jolloin kaikki olivat väsyneet eristykseen, me saatoimme lähteä huvilalle. Oli tavattoman kuuma päivä, ja matkalla meidät yllätti rankkasade. Me menimme suojaan korkeiden mäntyjen alle ja levitimme telttakankaan suojaksi. Vähä vähältä tuli kylmä, vaatteet kastuivat läpimäriksi, salamat välähtelivät pään päällä. Silloin minut valtasi pelko oman henkeni puolesta, tiedätkös, sellainen kaukaa hiipivä tunne, että juuri nyt taitaa olla tosi kysymyksessä. Sillä kertaa minä myös ajattelin, etten ehkä selviä takaisin.

Mutta tunnin kuluttua sade laantui, ja polvia myöten savisina ja likaisina me raahauduimme kotiin. Taisi olla niin, että sinä samana päivänä ilmoitettiin eristyksen lakkauttamisesta, ja me palasimme aivan muuttuneeseen Moskovaan.

Sellaisia hetkiä oli muuten paljonkin. Sinä varmaan muistat, miten minä lapsena karkasin sinun ja isän luota metsän toiselle puolen. Sitten minä vielä kerran eksyin Koreassa vuorille luostarin lähistölle. Pari kertaa eksyin Primorjen matkalla. En kertonut sinulle siitä, sinä olisit vain huolestunut.

Tiedätkös, minusta tuntuu koko ajan, etten pääse perille.

Minä en oikein ymmärrä, mitä koti merkitsee. Käyn aivan tunteelliseksi, kun ajattelen kotia abstraktina käsitteenä. Ja samalla minun teki mieli aina lähteä pois kotoa – siis Volgogradista. Lähden yhä uudelleen pois jostakin joka kolmas tai viides vuosi. Minun on aina helpompaa lähteä pois jostain, jättää kaikki taakseni, nollata itseni ja aloittaa alusta. Sen vuoksi en tällä kertaa harkinnut kovin pitkään lähtöäni Venäjältä. En malta pysyä paikoillani – siinä olen tullut sinuun.

Jos on sekaverinen, on saanut synnynnäisen lahjan, mutta samalla se on kirous: ei kuulu mihinkään, on vapaa olemaan kaikkialla vieras. Sen vuoksi on yksinkertaista vaihtaa paikkaa ja olla juurtumatta mihinkään. Sen vuoksi tuntuu myös oudolta kotiutua mihinkään kansallisvaltioon. Mihinkään kuulumaton oivaltaa, että kansallisuus ei ole minkään arvoista.

Anna anteeksi, etten ole lähelläsi. Minä lähden jatkuvasti liikkeelle ja pelkään jatkuvasti, etten pääse perille, mutta niin kauan kuin olen liikkeellä, olen elossa.

Helmikuun 13, 2023
Adel Kim

Matkakirje #2

Sergei Bondarev

Terve, isä
Eipä ole kuultu aikoihin, melkein kolmeen kuukauteen. Minulla *ei* ole ikävä. Sen jälkeen, miten sinä syyskuun lopussa reagoit minun lähtööni maasta – miten sinä halveksit minua ja syytit ”isänmaan petturiksi” ja siitä että käydessäni sain äidin tilan huononemaan – en näe syytä ikävöidä sinua.

Haluan kertoa sinulle kävelyretkestä, jonka tein äskettäin, 26. marraskuuta – kahdeksan kilometriä Parikkalasta vastikään suljetulle Venäjän raja-asemalle, pitkin metsän keskellä kulkevaa hylättyä rautatietä. Sitä tietä Suomi oli yhteydessä Elisenvaaraan vielä 1900-luvun alussa, mutta nyt, Putinin aloitettua sodan Ukrainassa, sitä ei varmasti tapahdu vielä 50 vuoteen. Silloin, astellessani pitkin Venäjän ja Karjalan rajalle johtavaa tietä, yritin turhaan asettua 80–90 vuoden takaisten ”marjastajien” asemaan – noiden kummallisten suomalaisten, jotka minulle käsittämättömällä tavalla uskoivat mahdollisuuksiin, joita lyhennenimeä kantava maa tarjoaisi. Ja yhtäkkiä onnistuinkin.

Tämä tapahtui, kun tulin varvikosta kumpareelle, jolla yhä kulkivat näkymättömissä jalkojen alla sen mainitun rautatien kiskot, ja päädyin varsinaiseen metsään, jonka männyt ja koivut näyttivät olevan yhdeksänkerroksisen talon korkuisia. Niitä puita katsellessani minä ajattelin: ”Miten vaikeaa mahtoikaan ”marjastajien” kulkea yksin näiden puiden ohi – jotka vaitonaisina todistivat heidän pakoaan isänmaasta – ymmärtäen, että he eivät ehkä enää milloinkaan näe omaisiaan?” Ja kun tulin ajatelleeksi: ”Mikä saisi minut nyt pakenemaan Venäjälle Suomesta, mistä olin anonut turvapaikkaa? Millainen tapahtumaketju? Mitä pitäisi juuri nyt tapahtua Suomessa, jotta minä päättäisin paeta takaisin?” – silloin, yrittäessäni kuvitella sellaisten tapahtumien käsittämätöntä valtavuutta, minä purskahdin itkuun.



Parikkala, 18.2.2023

Sain toisenkin oivalluksen. Tiedostin, että *sinä et ikinä voi ymmärtää minua.* Et voi ymmärtää mitään, millä voisin vastata sinun tuomitessasi karkaamiseni Venäjältä. Sinun hävetessäsi pojan karattua maasta, ”joka oli antanut hänelle kaiken, niin koulutuksen kuin englannin kielenkin”. Sinun kysyessäsi lohduttomana, ”miten kummassa minä olisin voinut auttaa asiaa, vaikka me äitisi kanssa kuinka toivoimme” – minun vastaustani kaikkeen tuohon sinä et myöskään olisi voinut ymmärtää, pelkään pahoin, isä. Mutta silloin, kulkiessani Parikkalasta rajalle, minä käsitin vielä erään asian.

Sen että vaikka olen yksinäinen, en ole yksin. Tunnen olevani yksinäinen poikana, joka ei saa sinulta isän ymmärtämystä. Enkä

kuitenkaan ole yksin, sillä olen ihminen ”pakolaisten heimoa” yhdessä kymmenien miljoonien muiden kanssa aikojen alusta lähtien, ihmisten jotka pakenevat miljoonista eri syistä kotimaistaan, jotka ovat luoneet sietämättömät olot meidän elämisellemme ja hengissä pysymisellemme. Ja vaikka meidän ”omakohtainen” kokemuksemme, niin arvelen, voi olla erilainen – kuten hiekkajyväsillä meren rannalla, kuten lumihiutaleilla, jotka leijailevat ilmassa aivan Karjalan rajalla – näiden veljien ja sisarten keskuudessa minä en nyt ole yksinäinen, isä. Sillä tässä ei-yksinäisyydessä en voi olla tuntematta eräänlaista voimaa, eräänlaista yhdyssidettä toisiin halki vuosien ja vuosisatojen. Enkä voi olla käsittämättä, että tämän ei-yksinäisyyden tiedostamisen voiman voi jokainen meistä halutessaan muuntaa avuksi toisille – halki vuosisatojenkin. (Älä nyt pidä minua mahtipontisena, mutta luulen että olen jo tainnut saada sitä. Ei tarvitse kadehtia.)

Mutta jos me kuitenkin joskus tapaamme – tässä elämässä tai tulevassa – toivoisin yhtä asiaa. Saada selville, millaista on, kun saa osakseen isänsä tuen. Tai kun voin antaa sitä sinulle, jos vaikka satunkin olemaan sinun isäsi tulevassa reinkarnaatiossamme.

Tapaamisiin,
poikasi
23.12.2022

Matkakirje #3

Mikhail Durnenkov

Tervehdys, poika,
olin aamusta lähtien hyvin hermostunut meidän riitamme tähden. Oli ollut joku pikkujuttu, josta oli kehkeytynyt ikävä keskustelu, ja sen seurauksena me erosimme huoneisiimme ja paiskasimme oven kiinni. Enkä sitten aamulla edes ehtinyt puhua sinun kanssasi. Totta puhuen en ole varma, pystyisinkö puhumaan. Siitä ei ole kysymys, etten pystyisi tekemään sovintoa, vaan siitä, etten pysty selvittämään asiaa, valitsemaan oikeita sanoja ja selvittämään väärinkäsitysten ja loukkausten vyyhteä loppuun asti. En nimittäin pystynyt koko elämäni aikana selvittämään asioita oman isänikään kanssa. Vasta tultuani aivan aikuisikään opin sanomaan hänelle ”minä rakastan sinua”. Aikaisemmin se ei oikeastaan ollut meillä tapana. Ja minä tunsin, että se muuttaa jotakin meidän välillämme, auttaa vähentämään jotakin jännitystä meidän välillämme. Ikään kuin minulla olisi mielessäni kaikki riidat joita meillä oli ollut keskenämme. Ja kun sanon isälleni ”minä rakastan sinua”, sinä hetkenä minä näen myös hänen ymmärtävän, mistä on kysymys.

Sinä se olit tärkein syy, jonka vuoksi minä päädyin tänne. Päädyin tietysti paljolti oman itsenikin vuoksi, siksi etten itse voinut enkä halunnut elää Venäjällä. Mutta jos sinua ei olisi ollut, en olisi rohjennut ottaa sellaista askelta. Muuttaessamme minä ajattelin, että haluan varjella sinua. Mutta nyt me olemme täällä, Suomessa, ja minä ajattelen koko ajan, kuinka paljon parempi tämä ratkaisu on sinulle. Minä olen traumatisoitunut isä, koko ajan synkkä ja sisäänpäin kääntynyt, enkä suo sinulle niin paljon huomiota kuin sinä ansaitsisit. Minun rinnallani eläminen on raskas urakka niin hauraalle nuorelle olennolle kuin sinä olet.

Mutta täällä minä olen sinun takiasi.

Vaimo soitti juuri äsken ja ilmoitti, että meidän koiramme on halvaantunut. Voitko kuvitella? Minä kävelen jotain lumista polkua, ympärillä on vain kuusia ja mäntyjä, ja sitten soittaakin sinun äitisi.



Kolmikanta 18.2.2023

Hän oli tullut kotiin, mutta meidän mäyräkoiramme ei ottanut häntä vastaan niin kuin tavallisesti vaan ryömi hiljaisena vatsallaan pitkin lattiaa eikä pystynyt nousemaan jaloilleen.

Me olimme ottaneet sen pandemian aikana. Tai oikeastaan minä vakuuttelin äidillesi, että meidän on otettava koira, ja kun pandemia päättyi, hän oli jo valmis siihen.

Ja oli koiran syytä, että äitisi muutti meidän mukanamme. Muuten, tästä sinä et ole kuullut, äitisi ja minä olimme jo aikeissa erota. Minun oli määrä lähteä yksin, viedä koira mukanani, asettua jotenkin asumaan Suomeen, ja vasta sitten tuoda teidät luokseni. Mutta oli kaksi syytä, jotka saivat aikaan, että me sitten lähdimme kaikki yhdessä. Ensimmäinen oli se, että kun on sanottu ”erotaan”, kauhuelokuvissa alkaa yleensä tapahtua kaikkea kamalaa, ja toinen oli se, että äitisi halusi olla varma, että koira päästettäisiin minun kanssani rajan yli. Jostain syystä häntä pelotti, että koira otettaisiin rajalla kiinni. Ja jos niin tapahtuisi, hän ottaisi koiran ja jäisi asumaan Venäjälle. Mutta koira päästettiin yli ja me kaikki päädyimme tänne.

Ai niin, unohdin sanoa. Parin minuutin päästä siitä kun hän oli soittanut ja sanonut, että koira oli halvaantunut, hän soitti uudestaan ja sanoi, että koira on aivan kunnossa eikä hän tiedä, mikä sillä oli. Pitää varmaan näyttää eläinlääkärille. Kunhan palaan tältä retkeltäni, käyn näyttämässä. Vaimo sanoi, että koiralle maistuu ruoka, se juoksee lelujen perässä jos niitä heitetään sille, ja näyttää ihan tavalliselta. Sanoi että ”on vähän ylensyönyt mutta yleisesti ottaen ihan normaali koira”.

Palaan ajatuksissani meidän eiliseen riitaamme.

Mieleeni on nyt tullut tällainen ajatus. Tämä ajatus ei missään tapauksessa osoita minun olevan oikeassa sinun edessäsi, mutta... Sinä sanoit eilen, että ”minä en välitä mistään”. Sanoit vielä: ”ei nyt puhuta mistään, sinä olet niin kireä ja synkkä koko ajan”.

Sanon vielä: tämä ei mitenkään osoita minun olevan oikeassa, haluan vain, että sinä tietäisit.

Täällä Suomessa minä olen kysynyt itseltäni joka päivä, sodan alusta lähtien: onko minulla oikeutta olla iloinen?

Luen aamusta iltaan uutisia kaatuneista ja tulituksesta ja tunnen oman syyllisyyteni. Ajatuksissani minä vielä vertaan omaa tilannettani ja sitä mitä teen siihen mikä kohtaa nyt ukrainalaisia, joita pommitetaan, jotka kärsivät, näkevät nälkää, joilla ei ole valoa, joiden omaiset menehtyvät... Minä koetan tässä selittää sinulle, etten jotenkin voi sallia itselleni onnea. Toisaalta minä samalla jotenkin riistän sinulta oikeuden olla onnellinen, ethän sinä ole syyllinen mihinkään...

Ja tämän vuoksi minun syyllisyydentuntoni voimistuu aina vain, ja se on kuin jokin noidankehä.

Pitäisi varmaankin oppia olemaan onnellinen ja tekemään sinut onnelliseksi...

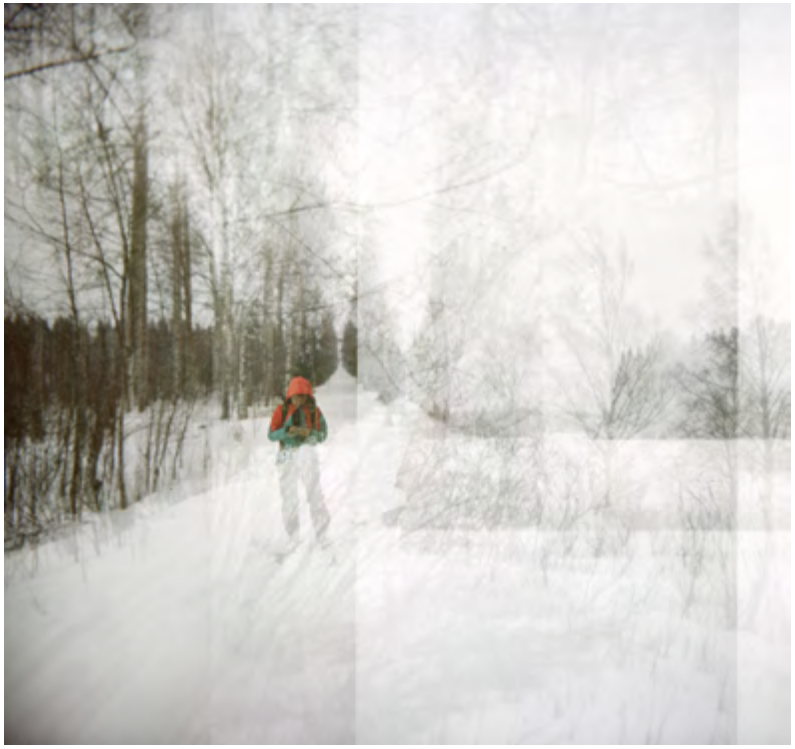
Mutta se ei tahdo minulta luonnistua...

Minun utopiani on paikka, jossa sinä ymmärrät minua. Ehkä siitä ei vielä tule totta, vaan myöhemmin, sitten kun sinulla itselläsi on lapsia ja sinä ymmärrät, mitä merkitsee pelätä lastensa puolesta ja kantaa vastuuta heistä. Mutta ehkäpä sinä et ymmärrä milloinkaan – niinkin voi käydä.

Voi vain toivoa, että kaikki muuttuu. Eikä meidän, sinun ja minun, tilanteemme myöskään ole ikuinen. Eikä ole väistämätöntä, että kaikki muuttuu nimenomaan pahempaan päin.

Yleensäkin juuri muutokset ne ovatkin elämää.

26.11.2022 Parikkalassa
Mikhail



Parikkala, 18.2.2023

Matkakirje #4

Anastasia Artemeva

Anteeksi, kesti kauan ennen kuin vastasin viestiisi. iPhoneni oli äänettömällä.

Nyt on vuosi 2023.

Kirjeet ja uutiset kirjoittaa AI OS:n KT:stä.

Me pyyhimme suksilla pois lumesta niiden saappaiden jäljet, jotka kulkivat meidän edellämme, ja minun kotimaani on jäänyt vuoteen 1999. Silloinen naapurini huutaa läppärin ruudulta: ”Pannaan yhdessä vastaan”. Pannaan. Pannaan että ei panna.

Rinta on täynnä, ja itkettää ja haluaisi antaa maidon niille joita ei rakastettu, jotka vietiin pois ja tapettiin. Niille jotka itse lähtivät tappamaan.

Mitä tämä maa minulle antoikaan? Opetti hiihtämään pelkäämättä liikunnanopettajaa. Ja tuo hylkäsi minut yksin metsään, sulki Ikean.

Minä kirjoitan kirjeitä poliittisille vangeille, mitäs te pojat, ette vielä ole kuolleet. Kuka hän on, tuo elokuvan sankari, elokuvan jälkeen minä menen ruokkimaan lapset, käyn nukkumaan ja koetan herätä tästä painajaisesta.

Tässä se on Venäjä toiselta puolelta. Voin heittää kiven. Se voi siirtää joukkoja. Polku nousee, polku laskee. Nakuttaa tikka, nakuttaa.

Miten teillä?

Terve rajavartija, sinäkin hiihdät huviksesi, ei se ole minun hommani, etsin jälkiä ennen kuin ne peittyvät lumeen. Sudet kulkevat ilman passia sinne tänne, mutta minulla on peräti kaksi. Jossain siellä ovat minun vanhempani. Okei, he menivät jo rajan yli.

Tule tänne, me levitämme sohvan, tekstailemme, levätään hetki yhdessä.

Helmikuussa 2023
Nastja



Syväoro, 1.8.2019

Matka rajalta Elisenvaaraan

HANNA KOIKKALAINEN (VALOKUVAT)



Syväoro, 1.8.2019



Syväoro, 1.8.2019



Syväoro, 1.8.2019



Syväoro, 1.8.2019



Sorjo, 1.8.2019



Sorjo, 1.8.2019



Sorjo, 1.8.2019



Sorjo, 10.11.2018



Elisenvaara, 9.11.2018



Elisenvaara, 9.11.2018



Elisenvaara, 2.8.2019



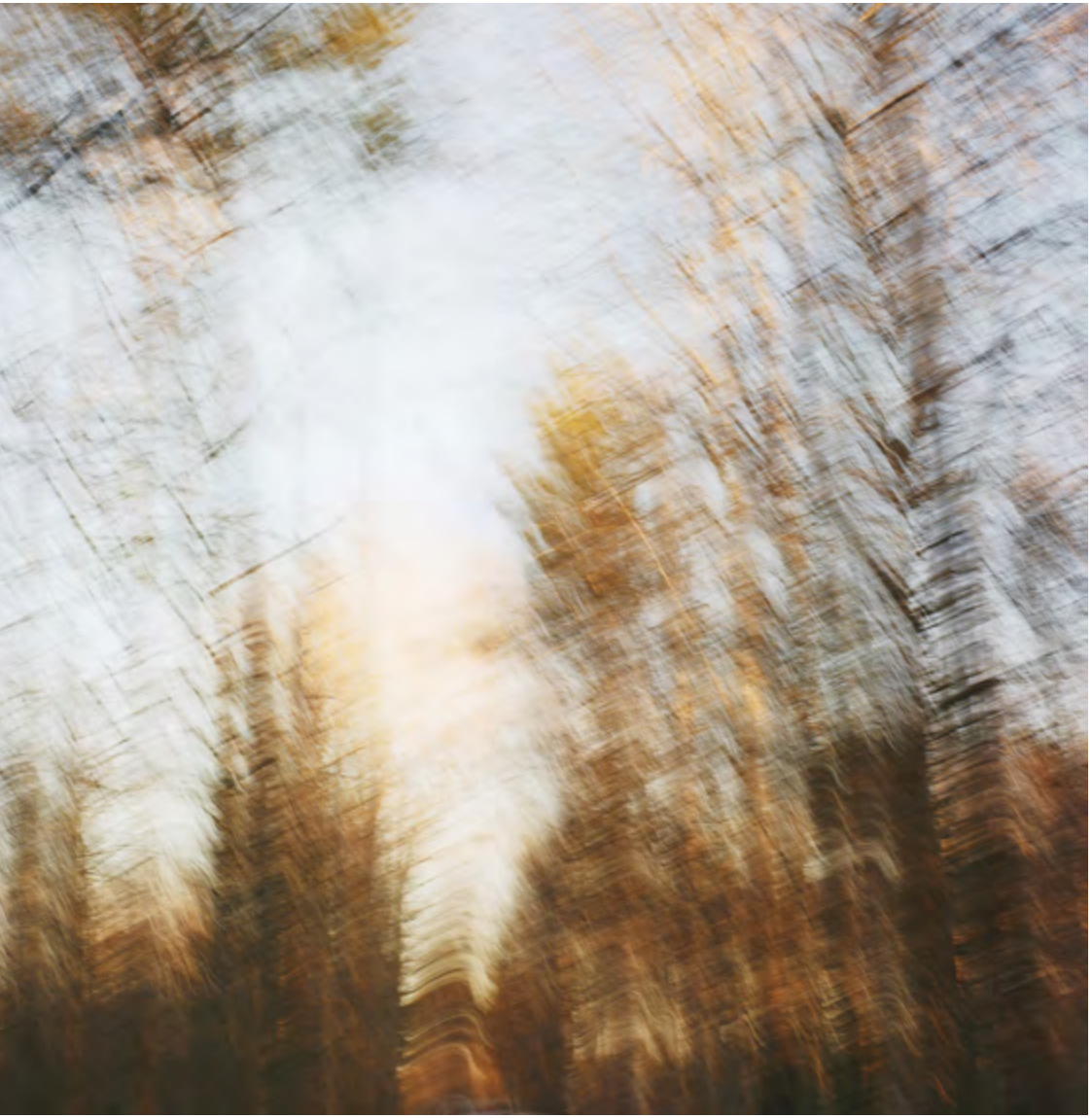
Elisenvaara, 2.8.2019



Elisenvaara, 9.11.2018



Elisenvaara, 2.8.2019



Tiviä, 1.9.2023

Askeleita rajan poikki – paikoiltaan pois ajettujen mikrohistoria

PAVEL ROTTS

Suomentanut Vappu Orlov

Ote rajavartioston kuulustelusta:

– Pavel, te joudutte kuulusteluun valtionrajan epäillyn ylittämisen johdosta. Sellaisen rikkomuksen rangaistusasteikko vaihtelee sakosta vuoden vapausrangaistukseen. Teillä on oikeus asianajajaan, ja voitte myös olla osallistumatta tämän rikoksen tutkintaan, josta teitä syytetään. Teidän epäillään syyllistyneen valtakunnanrajan ylittämiseen liittyvään rikokseen, koska te oleskelitte ilman asiaankuuluvaa lupaa rajavyöhykkeellä, Parikkalassa, 4. lokakuuta 2025. Mitä teillä on sanottavana tämän johdosta?

– Minun aikomuksenani ei ollut oleskella rajavyöhykkeellä ilman lupaa. Matkani tarkoitus liittyi artikkelin kirjoittamiseen, jota varten suoritin tutkimuksia. Aioin lähteä seuraamaan vanhaa rautatien pengertä, jolla aikaisemmin sijaitsi rautatie Parikkalasta Elisenvaaraan. Tämä ei ollut ensimmäinen kerta. Olimme siellä tutkijaryhmän kanssa jo vuonna 2022. Kuljimme silloin samaa reittiä pitkin. Emmekä tietenkään ylittäneet rajaa vaan etenimme vain rajavyöhykkeelle asti.

– Kertokaa meille lokakuun 4. päivän tapahtumista, siitä kun te tulitte Parikkalaan.

– Saavuin Parikkalaan junalla ja lähdin heti ratapenkereelle päin. Minulla ei ollut paljon aikaa, vain kolmisen tuntia, ja matka oli pitkä, noin kahdeksan kilometriä suuntaansa. Kuljin rajavyöhykkeelle asti, sitten käännyin takaisin ja lähdin pois linja-autolla.

– Pavel, mitä reittiä pitkin te poistuitte alueelta? Menittekö takaisin samaa tietä?
– Kyllä, minä palasin samaa reittiä, vanhaa ratapengertä pitkin.
– Olitteko yksin?
– Olin.
– Oletteko selvillä siitä, että rajavyöhykkeellä oleskeluun vaaditaan erityinen lupa?
– Tiesin, että lupa vaaditaan alueelle, joka on kieltotaulujen takana, mutta minulla ei ollut aikomuksena mennä sinne, enkä siis anonut lupaa.
– Tiesittekö te, että oleskelu rajavyöhykkeellä ilman lupaa on rangaistava teko?
– Tiesin kyllä.
– Myönnättekö te syyllistyneenne valtionrajan ylittämisen rikokseen Parikkalassa 4. lokakuuta 2025?
– En myönnä. Omasta mielestäni minä en ylittänyt rajavyöhykkeen rajaa. Olen sitä mieltä, että merkinnät olivat epäselviä. Minä en poikennut niiden puiden taakse, joihin kieltotaulut oli kiinnitetty.

”Toukokuun 15. päivänä vuonna 1949 me saavuimme Vatšan kylään Karjalan pohjois-osiin, eli paikkaan, joka sijaitsee Kirovin radan varrella noin neljänkymmenen kilometrin päässä Kotškoman asemalta. Meidät vietiin Olenin taajamaan asti, johon kiskot päättyivät. Loppumatkalla jäljellä olivat vain pölkyt ja vanha huonokuntoinen parrutie. Hevosten perään valjastettiin purilaat, ja niissä sitten kuljetettiin meidän kimpsumme. Minut lähetettiin pikku matkalaukkuni kanssa edeltä. Minä kuljen, on kamala helle, kärpäsiä, paarmoja... Kuljen parrutietä pitkin. Siinä on paha kulkea. Välillä kuljen pitkin ratapölkkyjä, mutta pölkyilläkin on epämukavaa kävellä – ei löydy askelen sijaa! Metsässä on joku musikka töissä, hakkaa parruja tietä varten. Minä kysyn: ’Onko kylään pitkäkin matka?’ ’Sinähän olet jo tullut sinne. Tuolla se on, puiden takana.’”

Nämä ukkini muistot, jotka hän kertoi moneen kertaan perhejuhlissa, ja jotka minä olen vain kerran tallentanut sanelukoneeseen, ne ovat se vähä, mikä on säilynyt perheen muistissa heidän saapumisestaan pohjoiseen Neuvosto-Karjalaan Suomesta karkottamisen ja sodanjälkeisten pitkien vaellusten jälkeen.

Tarkastellessani internetistä löytyneitä Kirovin rautatien karttoja eri vuosilta havaitsin, että rataosuus Kotškoman asemalta Rukajärvelle on sodanjälkeisissä kartoissa merkitty puoliksi pisteviivalla. ”Kiskot oli viety sodan aikana pois. Jäljellä olivat vain pölkyt ja vanha huonokuntoinen parrutie.” Selkäpiitä kihelmöi, kun virallisesta neuvostokartasta tuli yhtäkkiä ukin muistelmien kuvitusta, niiden joita hän aikoinaan kertoi pöydän ääressä maaseudulla Petroskoin lähistöllä, missä heillä oli mökki mummon kanssa.

”Myös pölkyillä oli hankala kävellä, ei löytynyt jalansijaa!” muistan ukin sanoneen, kun yritän sovittaa askeleitani puretun Parikkalan ja Elisenvaaran välisen radan pölkyille. On 26. marraskuuta vuonna 2022. Olen mukana matkalla, joka on osa ”Kiskojen kudelmia” -projektia. Meillä on edessämme kahdeksan kilometrin mittainen kävelymatka pitkin hylättyä rautatien haaraa Parikkalasta aina Venäjän ja Suomen rajalle saakka. Matkan alussa pölkkyjä ei näkynyt lainkaan, eikä paljon muuallakaan. Vain paikoittain ne pistävät esiin sulavasta marraskuun lumesta.

Kuljin pitkin entistä rautatien pengertä ajatellen sitä, millainen osuus rautatiellä oli ollut minun perheeni vaiheissa. Molemmat ukkini olivat veturinkuljettajia. Toinen heistä jäi Venäjälle, ja toinen taas on asunut vuodesta 2008 lähtien Suomessa. Tarkemmin sanottuna hän asui Suomessa. Silloin marraskuussa 2022, minä en vielä tiennyt, että ukkini kuolisi maaliskuussa 2023.

Tein kaksi matkaa Parikkalaan. Ensimmäisellä kerralla marraskuussa 2022 kuljin ryhmän mukana. Toisella kerralla, lokakuun neljäntenä 2025 tein matkan yksin ja edestakaisin. Halusin kulkea matkan yksin oman vaistoni ohjaamana ilman kenenkään muun ohjeita.

Kummankin ukin nimi oli Volodja. Siksi käytimme heistä aina isännimiä. Niinpä isänisäni oli Petrovitš ja äidinisäni Mihalytš. Petrovitš oli inkerinsuomalainen ja Mihalytš taas oli Karjalasta,

mutta mitä kansallisuutta hän oli, sitä on vaikea sanoa: hänen isänsä oli varttunut lastenkodissa jossain Pietarin liepeillä, ja mistä hänen sukunsa oli peräisin, siitä ei ole tarkkaa tietoa.

Ensimmäisellä matkallani rajaseudun hylätylle radalle ajattelin heitä molempia. Vielä nykyäänkin minä muistan sen tavattoman elävästi, miten Petroskoissa Mihalytšin kanssa litistin kolikoita raiteilla hänen järjestelyveturinsa pyörien alla. Ensimmäisellä matkalla tuo muisto jätti muut muistot varjoonsa. Minä asetan viiden kopeekan kolikon kiskolle ja peräännyn muutaman askeleen päähän. Ukki istuu veturin ohjaamossa, ja kun minä huudan: ”Antaa mennä!”, veturin valtava metallinen runko lähtee etenemään hitaasti. Raskaat, noesta mustat mutta kiiltävät pyörät kulkevat yksi toisensa jälkeen kiskon peilikirkkaalla pinnalla lepäävän kolikon ylitse. Ajettuaan vielä kymmenisen metriä ukki pysäyttää veturin. Riemuissani minä sieppaan hohtavan kuparilätyksi kaulitun kolikon kiskolta ja juoksen ohjaamolle.

Tällä osuudella, jossa minä nyt kävelen, kuvattiin 1960-luvulla elokuvaa *Tohtori Živago*. Sitä ajatellessani ympäröivä maisema muuttuu lavasteeksi ja alkaa näyttää kerta kaikkiaan elokuvalliselta. *Tohtori Živagossa* tämä kohta esitti toista rautatietä jossakin Siperiassa – tarkka maantieteellinen sijainti jäi viitteelliseksi. Myös minun kulkemastani tiestä voi tulla jokin toinen tie, jonka muisti esittää. Kulkiessani pitkin tätä ratapengertä ohi elokuvan lavasteiden, joista on jäljellä vain ikivanhat sammaloituneet portaat tien molemmin puolin, minä ajattelen toisia rautateitä, joilla on oma osuutensa perheeni historiassa. Tästä tiestä tulee syvämietteisen kävelyni lavastus, joka herättää minussa eloon kohtauksia menneisyydestä. Poikkean muistiin ja muistelen paitsi oman elämäni, myös ukkini ja isoukkini elämän tapahtumia.

Tänään on kylmä, mutta kulkiessaan sitä lämpenee. Tien varrella, siellä ja täällä, näkyy syrjään, milloin mitenkin päin viskattuja pölkkyjä, sammaloituneina ja kuivien oksien ja lehtien peitossa. Itse rautatiestä on jäljellä vain penger, jonka kummallakin puolella kasvaa puita.

Sodan jälkeen tätä rataa käytettiin puutavarakuljetuksiin Suomen suorittaessa sotakorvauksia Neuvostoliitolle. Juuri siksi Elisenvaaran–Parikkalan rataosuus, joka oli neuvostokartoista kerran jo poistettu, näkyy jälleen sodanjälkeisissä Kirovin radan kartoissa selvästi.

Molempien ukkieni kohtalo liittyy myös yhteen Karjalan pahamaineisimmista rakennushankkeista: Vienanmeren kanavaan. Sodan aikana Mihalytš työskenteli kuukauden ajan kanavalla puhelinmiehenä ja välitti tietoja alusten kulusta sulkujen läpi. Sodan jälkeen taas Petrovitš, karkotettuna Vatšan kylään, kuljetti höyrylaivalla puutavaraa pitkin kanavaa reiteillä, joita Gulag-vangit olivat käyttäneet aikaisemmin.

Aluksi siellä oli metsätyökeskus Belbaltlag. Vangit kaatoivat puita Vienanmeren kanavan rakentamista varten ja toimittivat ne uomalle kiskomalla ja vesikouruja pitkin. Siihen aikaan kun ukkini eli siellä, tukit kuljetettiin rautateitse. Hakkuupaikoilla kuljetuksiin käytettiin kapearaiteista rautatietä. Soilla kiskot laskettiin pölkkyjen puuttuessa kaadettujen puiden päälle – ja tukit kiskottiin nippuina eteenpäin. Nuoruudessaan ukki toimi sellaisen kapearaideveturin kuljettajana. Kerran yrittäessään ylittää normin hän sai aikaan onnettomuuden. Lastiin hän oli koonnut liikaa runkoja ja lämmittänyt veturin mahdollisimman kuumaksi. Niinpä hän ei huomannut, että tukit takertuivat ratapölkkyihin ja nousivat pystyyn. Raiteet taittuivat kokoon ja koko laitos sortui suohon. Vähältä piti ettei ukkini ja veturinkuljettajan apulainen jääneet alle. Sen jälkeen ukki muutti Vatšasta Petroskoihin – pois silmistä, ettei joutuisi tuon onnettomuuden tähden vankilaan.

Kuin kaksi toisensa leikkaavaa suoraa, myös tie ja raja yhtyvät samassa pisteessä. Jos paperille piirtää aika-avaruus-asteikon, niin koordinaatistoakselit leikkaavat toisensa samaan tapaan kuin tämä rautatie kulkee kartalla valtakunnanrajan poikki. Kaikki menneet tapahtumat voidaan sijoittaa näiden kahden koordinaatin väliin. Taidekoulun perspektiiviopin tunneilta muistan klassisena esimerkkinä rautatien, joka kulkee kohti horisonttia, missä kiskot kohtaavat

pakopisteessä. Lapsesta pitäen tiesin, että se on pelkkä illuusio, sillä ukki ajoi joka päivä junalla horisontin taakse. Rautatien linja on nähtävissä jokaisessa maisemassa silloinkin, kun itse radasta on jäljellä enää penger tai hakkuuaukko. Nytkin minun silmieni edessä, maiseman halki kulkee entiseen tapaan suora linja: kohoten toisaalla penkereenä peltojen yläpuolelle, jättäen toisaalla hakkuuaukkona avoimen kaistaleen taivasta puiden väliin, ja kaivautuen jossakin mäkien rinteisiin syvänä kaivantona, jonka viistot reunat ovat kasvaneet täyteen ruohoa ja pensaikkoa. Ja tässä rautatie muistuttaa rajalinjaa, jonka poikki se kulkee. Raja näyttää olevan vain sovittu viiva kartalla, ennen kuin sen luo tulee ja näkee, että se on todella aineellinen. Puiden välinen hakkuuaukko ulottuu mäkien poikki aina taivaanrantaan asti. Niinpä minä näen tässä kaksi vastakkaissuuntaista prosessia. Rautatie muuttuu aineellisesta rautakaistaleesta abstraktioksi, ja raja vaihtuu kartalla olevasta viivasta aineelliseksi esteeksi. Vain muutaman kuukauden kuluttua meidän ensimmäisestä käynnistämme Suomi alkoi rakentaa esteaitaa Venäjän-vastaiselle rajalleen.

Kuulen jostain kaukaa laukauksen, ja se palauttaa minut ajatuksistani todellisuuteen. Nyt, marraskuussa, on alkanut metsästyskausi, eikä meidän kävelyretkemme näillä tienoilla ole täysin vailla vaaroja. Kiinnostavaa on, että molempien matkojemme päivämäärät osuivat sattumalta hyvin lähelle inkeriläisten historian tärkeitä päivämääriä. Helsinkiin saapui 5. lokakuuta 1944 Ždanov, valvontakomission puheenjohtaja, joka muun ohessa huolehti inkerinsuomalaisten palauttamisesta SNTL:oon, ja 19. marraskuuta 1944 alkoi virallisesti inkeriläisten pakkosiirto Suomesta Neuvostoliittoon. Välirauhan ehtojen mukaan Suomi sitoutui palauttamaan kaikki sinne siirretyt neuvostokansalaiset, ja vaikka inkeriläisiä ei pidetty pakkosiirrettyinä, myös he päätyivät tähän ryhmään ja heidät kuului palauttaa Neuvostoliittoon, siis itse asiassa karkottaa Suomesta.

Toisin kuin puutavara, ihmiset kuljetettiin sivuraidetta pitkin Viipuriin Vainikkala-Nurmi-raja-aseman kautta. Monet inkeriläiset ilmaisivat itse toivovansa paluuta Neuvostoliittoon, sillä he kaipasivat kotikyliinsä, joista saksalaiset olivat sotavuosina vieneet heidät pois. Vain hyvin harvat tajusivat, että Neuvostoliitossa heitä odotti karkotus ja vainot. Löysin vuonna 2025 valtionarkistosta isoukkini Pjotrin ja isomummoni Aleksandran henkilökortit ja sain niistä selville karkotuksen tarkan päivämäärän: 1.10.1945.

”Vuonna 1944, kun Suomi irtautui sodasta, kaikki inkeriläiset vietiin takaisin Neuvostoliittoon. Aluksi meidät kaikki koottiin leiriin Oitti-nimiselle paikkakunnalle. Siellä meidät lastattiin karjankuljetusvaunuihin, suomalaiset sanoivat niitä ”härkävaunuiksi”. Ja niin meidät kuljetettiin Viipuriin. Siellä neuvostohallitus otti meidät vastaan. Pystytettiin kenttäkeittiöitä, tarjottiin tattaripuuroa lihan kanssa, ja siellä me vekarat juostiin ja syötiin, mutta vanhemmat eivät tulleet sinne. Kun meidät sitten lastattiin neuvostojunaan, niin ovet lukittiin ja jokaiseen vaunuun tuli NKVD:n upseeri pistooli vyöllä, ja niin meidät kuljetettiin Pietarin ohitse. Siinä teille kotia! Kattia kanssa, kotiko muka!” Sillä tavoin ukkini perhe päätyi karkotukseen. Heidät oli lähetetty yhdessä muiden inkeriläisten kanssa Jaroslavlin oblastiin, mutta heidän onnistui siirtyä sieltä keväällä 1946 Viroon. Siellä he työskentelivät vuoteen 1949 saakka oluttehtaan aputaloudessa Tarton lähistöllä.

Virolaisten massakarkotuksen yhteydessä tuli uudestaan inkeriläisten vuoro. He saivat mahdollisuuden valita: joko karkotettaisiin Siperiaan tai värväydyttäisiin metsätöihin Karjalaan. Kuten ukki kertoi, hän valitsi Karjalan, koska se oli lähempänä Pietaria, ja hänessä eli toivo päästä ennemmin tai myöhemmin takaisin kotiin. ”Vienanmeren kanavan vangit rakensivat työläisille kylän. Siinä oli kahdeksan parakkia. Parakeissa ei ollut lattioita, ei uuneja, ei ikkunoita – ei mitään, ei edes ikkunanpuitteita. Meidän kanssamme tuli muutama muu perhe, ja kaikki majoitettiin klubille. Siellä me nukuimme lattialla. Kolmisen viikkoa me elelimme sillä tavoin. Sitten komendantti osoitti meille nurkkahuoneen yhteisparakista. Mutta parakissa oli vain seinät ja katto – ei lattioita, ei ikkunoita, ei ovia, piti itse kehitellä jotain. Menin vanhoille talleille. Revin sieltä

ikkunankehykset ja toin parakkiin, isä asensi ne paikoilleen, ja niin ne jäivät meille, ne raamit. Sitten tuotiin lasit, ne pantiin ikkunoihin, ja sinne me aloimme kotiutua.”

Vielä melko äskettäin, kun minulta kysyttiin, joutuiko minun perheeni vainojen kohteeksi, minä vastasin, että me vältyimme niiltä. Eihän meistä ketään loppujen lopuksi ammuttu eikä edes passitettu Siperiaan tai Kazakstaniin. Minua vain jäi vaivaamaan se seikka, että ukki rehabilitoitiin vuonna 1991. Jos oli rehabilitoitu, oli siis ollut vainottu. Vasta valmistellessani 2014–15 papereitani muuttaakseni itse Pietarista Suomeen minä tajusin, että olin syntynyt ja kasvanut karkotuksessa. Ja vaikka olin tuntenut Petroskoin kaupungin, jossa olin syntynyt, aidosti kodikseni, tiedostin nyt, että meidän juuremme olivat Inkerinmaalla ja että minun esi-isäni olivat eläneet siellä jossakin.

Muuttoni Suomeen ei ollut kotiinpaluu, mutta tavallaan se merkitsi historiallisen oikeuden palautusta. Pieni kansa, joka oli jäänyt kohtalon armoille, tai tarkemmin sanoen neuvostovallan mielivallan armoille, sai sodanjälkeiseltä Suomelta monimutkaisten poliittisten asianhaarojen vaikutuksesta mahdollisuuden palata, joskaan ei kotiin, niin sinne mistä me jo kerran olimme saaneet turvan. Turvapaikka on kumminkin parempi kuin karkotus. Aikana, jolloin haaveet vapaasta Inkerinmaasta rinnastetaan Venäjän federaatiossa ääriajatteluun ja inkeriläisaktivistit ja jopa historiantutkijat istuvat tyrmässä, en pysty haaveilemaan sen paremmasta kuin saada olla täällä, Suomessa. Mutta toisinaan minä kuitenkin kaipaan kotiin.

Äidinäitini on myös suomalainen. He asuivat Hatsinassa, ja heidän sodanjälkeiset vaelluksensa olivat samantapaisia kuin ukkini perheen vaellukset. Ja heidän kertomuksissaan toistuu sama johtomotiivi. ”Te joko pestaudutte töihin Karjalaan, tai jos ette halua, me viemme teidät Siperiaan. No, siihen isä sanoi: Karjalaan, siellä ollaan lähellä Pietaria, ties vaikka sitten päätyisimme kotiin. Ja niin isä haki töihin Karjalaan. Lähdettiin liikkeelle, taas kerättiin kamat mukaan. Meillä oli puutarha, hyvä palsta, siellä Pihkovassa. Mutta isä se ei halunnut siellä asua. Halusi lähteä pois. Varmaan aina vain lähemmäs Pietaria.”

Minä lähestyn suljettua rajaa. Ennen täällä oli ylityspaikka. Voi olla, että se lakkasi toimimasta jo ennen sotaa. Valmistaudun harppaamaan tien sivukaiteen yli jatkaakseni polkua pitkin lähemmäs rajaa. Siinä se onkin! Näen rajan kaukana tien toisella puolen. Mutta nyt eteen nousee ongelma: se paikka, missä me kuljimme marraskuussa 2022, näyttääkin nyt sijaitsevan rajavyöhykkeellä. Muistan, että viime kerralla me ylitimme tämän linjan, kiipesimme sulkuesteen ylitse, laskeuduimme pengertä alas ja päädyimme aivan rajapuomin viereen. Mutta tällä kertaa minä näen keltaisia nauhoja ja kieltotauluja: ”Kulku ilman erityistä lupaa kielletty”, ja päätän olla menemättä sinne – muuten minut voitaisiin pysäyttää yrityksestä ylittää valtakunnanraja laittomasti.

Kuljettuani jonkin matkaa tietä pitkin ja otettuani muutamia valokuvia minä käännyn takaisin. Minua ei harmita, vaikka en päässyt perille. Tuo raja ei houkuta minua yhtään vaan se pikemminkin karkottaa luotaan. Käännyn takaisin ja pidän lepotauon puolen kilometrin päässä. Niitä maita, joista minä olen syntyisin, ei ole kartassa, ja koti on suhteellinen käsite. Minä en palaa kotiin, mutta ehkäpä saan vielä takaisin kodin tunnun.

Ote rajavartioston kirjeestä:

Tervehdys!
Teidän asiassanne nro ___ ilmoitan, että asian tutkinta on lopetettu eikä mihinkään sanktioihin sen johdosta ryhdytä.

Jos teillä on aikomuksena käydä kaakkoisrajan lähialueilla, vaikkapa tutkimustarkoituksessa, voitte ottaa yhteyttä Kaakkois-Suomen rajavartiostoon. Yhteystiedot löydätte verkkosivuiltamme.

Kaakkois-Suomen rajavartioston rajarikkomusosasto



Kolmikanta, 1.8.2022

Ajan harsintaa

MIKHAIL DURNENKOV

Suomentanut Vappu Orlov

Vuonna 1975 isäni lähti Pohjois-Venäjälle, rautatietä rakentamaan. Lähti niin kuin lähtivät Amerikan ensimmäiset uudisasukkaat Villin lännen rajaseuduille. Lähti taakseen katsomatta, jättäen vaimon ja kaksivuotiaan lapsen, minun isoveljeni. Lähti ja katosi, hukkui äärettömään taigaan yhdessä satojen tuhansien kaltaistensa kanssa. Hän ei ollut yksin, sillä koko maasta, Neuvostoliiton kaikista kolkista, matkasivat nuoret miehet yksin tai kaksittain Komsomolin matkamääräyksellä pohjoiseen, koetellakseen kohtaloaan, päästäkseen eroon vanhemmistaan, aloittaakseen oman elämän ja uran. Itse asiassa selviytyäkseen. Välttyäkseen monenlaisilta uhilta: veloilta, vainolta, elatusmaksuilta, vihamieliseltä ympäristöltä. Minun isäni esimerkiksi pelastautui lähdöllään loputtomilta ryyppäjäisiltä kaveriensa kanssa, jotka joka päivä juottivat nuoren, 29-vuotiaan autokorjaamon johtajan humalaan. Hänen työhuoneessaan, jonka seinille oli ripustettu työkaavioita ja -ohjeita, leijui aamusta alkaen tupakansavu sankkana sinisenä pilvenä, ja sinne jonotti kävijöitä, joiden laukuissa kilisi salaa mukana tuotu viina. Neuvostovallan loppuaikoina työntekijöiden motivaatio oli näet heikentynyt, koska silloin kannustettiin vain kollektiivisia mutta ei yksilöllisiä saavutuksia. Sen vuoksi työ suoritettiin hitaasti ja jotenkuten. Tästä seurasi, että monia työhön liittyviä ongelmia saattoi helpottaa vain votkan, sen ajan neuvostovaluutan avulla. Äiti kertoi, että kun isä tuli töistä, hänen ihonsakin haisi votkalta, hänen elimistönsä ei pystynyt selviytymään myrkytyksestä. Niinpä hän riistäytyi tahdonvoimallaan irti, pyysi Komsomolin komiteasta vapaaehtoisen työntekijän matkamääräyksen ja katosi aloittaakseen uuden elämän. Äiti palasi sairaalasta,

jossa hän oli ollut alituiseen sairastavan lapsen luona, ja kotona olikin autiota. Edes kirjelappua ei ollut jätetty. Puolen vuoden kuluttua tuli postiosoituksena rahaa hänen nimelleen. Lähetysosoitteessa luki: ”Amurin oblasti”. Sillä tavoin hän sai selville, että hänen lapsensa isä oli lähtenyt pohjoiseen.

Vaikka silloin sanottiinkin ”lähti pohjoiseen”, BAM oli tarkkaan ottaen maan itäosassa. BAM eli Baikalin–Amurin päärata oli yksi maailman pisimmistä rautateistä, 4 324 kilometriä raiteita, jotka kulkivat halki Itä-Siperian ja Venäjän Kaukoidän. Ensimmäiset yritykset rakentaa tämä rautatie tehtiin vuonna 1932 Stalinin keskitysleirien vankien voimin. Siitä tuli kirjaimellisesti ”luille rakennettu tie”, sillä vankeja ei mitenkään säästelty, ja työ eteni hitaasti, hirveissä, epäinhimillisissä oloissa, hyytävässä pakkasessa, aseistetun vartion ja vihaisten koirien saattelemana. Jokaisella kilometrillä menehtyi satoja tai tuhansia miehiä. Tästä kauheasta hankkeesta teki lopun toinen maailmansota. Osa jo asennetuista kiskoista purettiin vuonna 1942 täyttämään sotarintaman metallin puutetta.

Toiseen yritykseen ryhdyttiin vasta vuonna 1945, ja tällä kertaa rataa rakensivat japanilaiset sotavangit. Silloin rakennettiin vielä lyhyehkö osuus rautatiestä, eikä silloinkaan piitattu suunnattomista ihmishenkien menetyksistä. Tämä rakennustyö kuihtui vähitellen, kun sotavankien palautusohjelma pantiin täytäntöön vuosina 1946–49.

Kolmas yritys suoriutua tehtävästä osui vuoteen 1974. Silloin ei enää ollut keskitysleirien vankeja ilmaiseksi työvoimaksi, ja rakennustyö päätettiin toteuttaa neuvostonuorison voimin.

Ja tosiaankin, 70 % uuden rautatien rakentajista oli alle 30-vuotiaita. BAMista tuli koko Neuvostoliiton ajan suurin ja kallein infrastruktuuriprojekti. Sitä rakennettiin 12 vuotta, ja viimeinen rautatien tunneleista, kuuluisa 15-kilometrinen Severomuiskin tunneli, saatiin valmiiksi vasta vuonna 2003.

Äiti kertoi, että vuoden kuluttua siitä, kun isä katosi, hän oli jo toipunut ja alkoi taas palata elämään. Kerran illalla hän kuuli, miten joku tuli portista pihaan. Kaksivuotias veljeni sanoi kaikkia miehiä isäksi, ja kun äiti kuuli hänen kutsuvan jotakuta pihalla isäksi, hän ei ihmetellyt yhtään. Äiti tuli ulos, ja kuten hän itse sitten kertoi, ”se oli kuin kohtaus elokuvasta: siellä sinun isäsi, aivan onnessaan, suukotteli ja heitteli ilmaan sinun veljeäsi, ja poika nauroi, veti häntä parrasta ja lepersi ’isi, isi’.” Isä oli palannut hakemaan perhettään viedäkseen heidät mukanaan takaisin taigaan. Ja myös vei.

Aluksi vuorokausi junalla Moskovaan. Sieltä neljä päivää junalla Skovorodinon asemalle; sinne rautatie päättyi ja he jäivät odottamaan jatkokyytiä, autoa, joka veisi heidät BAMin suurimmalle risteysasemalle, Tyndan kaupunkiin. Tyndasta lensi joka puolelle ratatyömaata rahtihelikoptereita, jotka kuljettivat taigaan levyjä talojen rakentamiseksi, tynnyreittäin dieselöljyä polttoaineeksi ja kaikenlaista muuta lastia. Yksi sellainen helikopteri otti kyytiinsä perheeni ja heidän vähäiset kimpsunsa.

Runsaan tunnin kuluttua helikopteri laskeutui keskelle taigaa aukiolle, jota sittemmin käytettiin urheilustadionina. Sen ympärille pystytettiin sorapenkereille levyistä taloja, kovaäänisistä kaikui siihen aikaan suosittu Boney M:n kappale ”Sunny”, kuorma-autot ajoivat edestakaisin, elämä kuhisi kaikkialla. Joku asui vielä teltassa, toinen muutti jo omaan asuntoon. Vanhemmilleni osoitettiin tilapäinen asumus: kahden perheen rautarunkoinen asuntovaunu, jonka keskelle, osastojen väliin, oli sovitettu halkouuni. Herättyään aamulla vanhempani lähtivät kauppaan, missä heidän ensimmäinen ostoksensa oli yöastia isoveljelleni.

Tämä Amurin oblastissa sijaitseva paikka oli nimeltään Larba taajama. Täällä sai alkunsa perheeni uusi elämä, täällä synnyin minä kaksi vuotta myöhemmin, lokakuussa 1978. Ja syntymääni seuraavana vuonna alkoivat Neuvostoliiton ja Afganistanin väliset traagiset sotatoimet, jotka jatkuivat kymmenen vuotta ja vaikuttivat merkittävästi Neuvostoliiton hajoamiseen. Siperiassa niistä ei juuri kuultu, ne olivat liian kaukana ja yhdentekeviä.

Nykyinen BAM on yksiraiteinen rautatie, jonka kohtaamispaikoilla vastaantulevat junat voivat ohittaa toisensa tai vaihtaa veturia.

Matkallaan päärata ohittaa yli 200 rautatieasemaa ja kohtaamispaikkaa sekä 60 kaupunkia ja asutuskeskusta. Sen osuudella on kymmenen tunnelia ja se kulkee yli seitsemästä vuoristosolasta. Korkeasta Mururinin solasta ylikulku vaatii kaksinvetoa, jossa vaunuja vetää kaksi tai jopa useampia vetureita.

Väliaikainen työläistaajama Larba, jossa perheeni asui, on saanut nimensä Larba-joesta, joka, kuten suurin osa sikäläisistä paikannimistä, on peräisin evenkin kielestä. Larban ympärillä levisivät taivaanrantaan saakka kesällä vihreät, syksyllä hehkuvanpunaiset ja talvella vaaleansiniset lehtikuusta kasvavat loivarinteiset kukkulat. Kesällä illansuussa isäni istui kavereidensa kanssa talomme katolla; sieltä he katselivat kaukaisia, iltaruskon valaisemia kukkuloita, jotka välimatkan kasvaessa vaihtoivat väriä, muuttuivat yhä vaaleammiksi ja sulautuivat vähitellen pilviin – ”mennäänpä tuooonne, siellä me ei olla oltu”. Kaverit ottivat mukaan onget ja pyssyt ja katosivat muutamaksi päiväksi taigaan. Puolukkaa ja lehtikuusta kasvavien kukkuloiden välissä virtasi lukuisia puroja ja jokia, joissa ui harjusta, lenokkia ja taimenta, ja usein jouduttiin ylittämään kilometrien laajuisia suolakeuksia, joilla seisovassa vedessä kasvoi reheviä smaragdinvihreitä sammaltyynyjä.

Kesä oli lyhyt ja kuuma, kevät myrskyisä ja nopea, syksy alkoi itse asiassa jo elokuussa. Kukkuloiden punerrus alkoi koivujen ja pihlajien erillisistä läikistä ja kellastuvat lehtikuuset sytyttivät ne ruskan hehkuun. Vihreinä pysyivät vain sembra- ja mäntymetsiköt. Ja sitten koitti pitkä talvi. Se toi pakkassäät, joiden vuoksi oppitunnit joskus peruutettiin, runsaat lumisateet, mutta myös monet aurinkoiset päivät. Koska ilmankosteus oli yleensä alhainen, talvi oli poutapäivinä helppo kestää.

Työläistaajama Larba koostui levyistä kootuista, parakkityyppisistä taloista, jotka voitiin siirtää kuorma-autoilla uuteen paikkaan ja pystytettiin siellä puisille perustuksille. Siinä talossa, jossa asuin, oli uunilämmitys. Veden toi erityinen säiliöauto, ”vesikuski”, ja jakoi sen talojen luona tynnyreihin, joista se kannettiin ämpäreillä sisälle.

Muuan lapsuusmuisto: jäätyneestä tynnyristä irti isketty jäälinssi. Katson sen läpi meidän pihaamme: meidän siniseksi maalattua kuuden perheen taloamme, saunaa, autotallirivistöä, liitereitä, pikkuisia lumen peittämiä kasvitarhoja ja huteria kasvihuonerakennelmia muovinriekaleineen – BAMin rakentajat ehtivät kasvattaa niiden multalaatikoissa lyhyen kesän aikana vihreitä tomaatteja, jotka sitten kotona ikkunalaudoilla kypsyivät valmiiksi.

Itse taajama jakautui eri rakentajaryhmien asuttamiin vyöhykkeisiin. Kahden puolikilometrisen kadun varrelle ryhmittyneiden talojen asukkaina olivat MK-152:n eli moottoroidun kolonnan nro 152 työläiset, joihin isäni kuului. Naapurissa olevia taloja asuttivat MK-74, SMP (junanrakennus ja -asennus), SU-89 (rakennushallinto) sekä Siltaosasto.

Moottoroidun kolonnan työnä oli ratapenkereiden kokoaminen. Rataa rakennettiin paljolti ikiroudan alueelle, ja jotta vältyttäisiin penkereen vajoamiselta maaperässä olevan jääkerroksen paksuuden vaihdellessa eri vuodenaikoina, penger oli rakenteeltaan kerroksittainen. MK:t vastasivat myös ojien kaivamisesta penkereen sivuille, sekä huoltotien rakentamisesta rautatien rinnalle. Sen jälkeen, kun penger oli valmis, SMP:n työläiset osallistuivat kiskotustöihin. He kiinnittivät kiskot valtavilla nauloilla kreosootilla kyllästettyihin ratapölkkyihin. SU:n räjäyttäjien työnä oli poistaa esteet radanrakentajien tieltä: joko räjäyttää kalliorinne, jota ei käynyt päinsä kiertää, tai louhia tunneli. Siltaosasto oli BAMin eliittiä. Taigassa kaikkein pienimmälläkin purolla on monta elämänvaihetta. Kesällä se on tuskin huomattava kivinen notkelma, jonka reunoilla kasvaa villiherukkaa, mutta keväällä ja syksyllä se muuntuu hurjaksi, kiivaaksi virraksi, joka pyyhkäisee kaiken tieltään. Tämän vuoksi sillat rakennettiin alusta pitäen tukeviksi, ne varustettiin lujin perustuksin ja pilarein. BAMista vitsailtiinkin, että itse asiassa se oli sarja siltoja, joita rautatie yhdisti. Koko radan matkalle rakennettiin 2 230 siltaa.

Myös muu elämämme jakautui ryhmiin; sanoimme esimerkiksi: ”mennään SU-laisten luo”, toisin sanoen niiden lasten joukkoon, jotka

asuivat SU-89:n työläisten taloissa. Meitä taas sanottiin MK-laisiksi, koska me asuimme MK-152:n alueella.

Muutettuamme Larbaan äitini pestautui lastentarhaan opetuksen ja kasvatuksen ohjaajaksi. Isä teki töitä Magiruksella. BAMin rakennustöitä varten oli Saksan liittotasavallasta ostettu 10 000 Magírus-Deutz 232 D 19 -merkkistä ilmajäähdytteistä dieselkuorma-autoa. Isä teki sellaisella vuorotyötä: 15 vuorokautta hommissa, 15 vuorokautta lepoa. Suunnilleen 40–60 kilometrin pituisen rautatien pätkän rakentamista varten moottoroitu kolonna varusti oman soranottopaikan, josta kuljetettiin soraa penkereen täyttöön. Viidentoista työpäivän aikana työläiset yöpyivät siirrettävistä mökeistä koostuvassa asuntolassa penkereen vierellä ja tekivät töitä 12 tuntia päivässä ilman vapaapäiviä, ja kun vuoro päättyi, he lähtivät kotiin. Heidän tilalleen tuli uusi vuoro. Työ oli yksitoikkoista: soranottopaikalla kuormaus autoihin kauhakuormaajalla, matka, sorakuorman purkaminen, samalla kun raivaustraktorit jo alkoivat tasata sitä, ja matka takaisin sorakuopalle. Tämän vuoksi isä siirtyi pian kiinnostavampaan työhön: polttoaineen jakeluun, kuljettamaan dieselpolttoainetta BAMin eri osuuksille, ajaen usein pitkin jäätyneitä jokia.

Merkillepantavaa oli rakentajien monikansallinen koostumus. Komsomolin määräyksellä saattoi tälle yleisliittolaiselle rakennustyömaalle saapua mistä tahansa maan kolkasta, ja niinpä rakennustyöhön osallistui yli 80 Neuvostoliiton kansallisuutta. Tästä johtuu meille BAM-laisille lapsille luonteenomainen sokeus kansallisuuseroja kohtaan; minä vartuin internationalismin kyllästämässä ympäristössä ja minulle tuottaa yhä edelleen ongelmia määrittää jonkun kansallisuus ulkoisten piirteiden perusteella. Neuvostoliiton juhlapäivinä lapset puettiin kansallispukuihin, jotta jokainen saisi edustaa omaa kansallisuuttaan. Silloin minä tajusin, että me olemme erilaisia, ja toisten lasten värikkäät asut kävivät kateeksi. Erityistä kateutta herättivät kaukasialaisten kansojen asut, tšerkeska-takin rinnuksessa olevat patruunataskut. Venäläisasu ei näyttänyt kovin erikoiselta, ja vaikka en usein tullut pohtineeksi kansallisuusteemaa, murehdin aina silloin vähäsen sitä, että olin tylsä venäläinen enkä vaikka jännittävä tadžikki, jolla oli päässään muodikas tybeteikka, tai nauhoin koristautunut moldovalainen. Juhlan jälkeisenä päivänä kansallisuuskysymys jäi taas unhoon – MK-laisten tai SMP-läisten klaaniin kuuluminen oli lapsille verrattoman paljon tärkeämpää. Sen, että venäläiset olivat Neuvostoliiton nimikkokansa, minä tiedostin paljon myöhemmin. Muistan, miten törmäsin kansallismielisyyteen ensimmäistä kertaa korkeakoulussa 1990-luvun lopulla opettajan hahmossa, tämän luetellessa ääneen opiskelijoiden ”epävenäläisiä” sukunimiä ja ennustaessa silminnähtävän tyytyväisenä, että näiden olisi vaikea suorittaa tutkinto hänen aineessaan.

BAMin varsinainen rakennustyö päättyi vuonna 1986, vaikka me asuimmekin Larbassa aina vuoteen 1988 saakka, ikään kuin vanhasta muistista. Muistan, miten taajama tyhjeni vähitellen. Talot purettiin levyiksi ja kuljetettiin muualle, eri suuntiin. Monet niistä jäivät sinne tyhjilleen. Moottoroidut kolonnat lakkautettiin. Osa niistä siirtyi Jamalin niemimaalle rakentamaan raaka-aine-esiintymille johtavia teitä, osa sijoitettiin Jakutiaan Amurin–Jakutian päärataa rakentamaan.

Siihen aikaan Neuvostoliitto selvästi natisi liitoksissaan, alkoi tuntua talouskriisi, joka johtui öljynhintojen laskusta; 1980-luvun alettua ne putosivat kuuden ensimmäisen vuoden aikana 46%. Elintarvikkeiden ja raaka-aineiden toimitukset vaikeutuivat, palkkojen maksut viivästyivät. Näinä vuosina ryhdyttiin vetämään neuvostojoukkoja pois Afganistanin sodasta, jonka lopputulos oli kauhea: siinä oli menehtynyt kaksi miljoonaa Afganistanin asukasta ja 15 000 neuvostosotilasta. Epävirallisten tietojen mukaan sotilaita oli kuollut kymmenen kertaa enemmän.

Vuonna 1987 alkoi perestroika toden teolla, lehdissä ruvettiin julkaisemaan artikkeleita, joissa kaikui kritiikki BAM:n kaltaisia hankkeita kohtaan: maan ei voitu sallia kehittävän itäistä suuntaa ja pohjoisten alueiden infrastruktuuria samaan aikaan kun sen Euroopan-puoleinen ydinosa kärsi taloudellisesta kriisistä.

Niinä aikoina vanhempani näyttivät olevan kerta kaikkiaan neuvottomia. He eivät voineet ymmärtää, miten voi olla näin: he olivat tehneet työtä, tehneet sitä hyvin; täällä pohjoisen ankarissa oloissa he olivat pilanneet terveytensä, täällä oli mennyt paras jakso heidän nuoruudestaan, ja entäs sitten? Olivatko he muka ansainneet, että heidän elämänsä kirjoitettiin olevan ”turhaan uhrattua”? Heihin iskostui yleismaailmallisen epäoikeudenmukaisuuden tunne, samoin kuin moniin muihin entisiin neuvostoliittolaisiin. Vladimir Putin on myöhemmin selittänyt tämän epäoikeudenmukaisuuden johtuvan läntisten maiden perinteisesti kielteisestä suhtautumisesta Venäjään.

Vanhempieni tuntema kauna, joka oli tullut komsomolilaisen intomielen tilalle, jäi heissä pysyväksi. Ja kun meidän perheemme vuonna 1988 lähti lopullisesti Larbasta ja siirtyi rakentamaan Amurin–Jakutian päärataa, he eivät enää odottaneet tulevaisuudelta mitään hyvää. Meidän taajamastamme, paikasta, jossa parhaina vuosina asui ja teki töitä puolitoistatuhatta ihmistä, jäi jäljelle pieni rautatieasema, jolla pikajunat eivät koskaan pysähtyneet. Niiden talojen tilalle, joissa elin lapsuuteni, kasvoi isoja puita; pohjoisen luonto paransi ihmiskäsien tekemät haavat.

En sen koommin tullut käyneeksi Larbassa kertaakaan, mutta vihdoin vuonna 1998 minä matkustin junalla niiden paikkojen halki. Silloin tähyilin liikuttuneena ikkunasta yöllistä taigan merta, ja yritin nähdä jotakin. Yhdeksänkymmentäluvulla BAM oli jäänyt rappiolle. Tämän vuoksi junani raahusti yksiraiteista rataa 30 kilometrin tuntivauhtia. Seisoin tupakansavuisessa vaunun eteisessä ja katsoin ikkunasta. Pyörät jyskivät ja väsynyt vaunu natisi, yhä lähemmäksi tulivat Larban aseman sateenhuuhtomat lyhdyt sekä asemarakennus, jonka olivat rakentaneet Turkmenian sosialistisen neuvostotasavallan työläiset. Tähyilin aseman lyhtyjen valopiirin taakse ja muistelin, missä mikin talo oli ollut... Tuolla piti olla stadionin, joten meidän talomme sijaitsisi siitä vasemmalle ja ylemmäs. Ja vielä kauempana, niiden takana kukkula, leipomo ja koulu. Hetken ajan minusta näytti, että näen ne kaikki paikat, mutta vain hetkisen. Lyhdyt vilahtivat ohi, asema katosi näkyvistä, radan kummallakin puolella kohosi muurina tunteeton metsä.

Vuonna 2022 alkoi Venäjän täysimittainen hyökkäys Ukrainaan, joka antoi syyn minun emigroitumiselleni Suomeen. Sodan alusta lähtien olen asunut Helsingissä. Ja suuren osan menneisyydestäni näen nyt uuden kokemukseni valossa. Minulle ovat ilmeisiä tämän päivän tapahtumien yhtymäkohdat Afganistanin sotatoimien kanssa; silloin niitä eivät monet Neuvostoliitossa huomanneet, samoin Ukrainansota jää nyt monilta venäläisiltä huomaamatta. Ei myöskään ole muuttunut vallanpitäjien tapa supistaa ihmisuhrien määrä tasan kymmenesosaan verrattuna riippumattomien lähteiden arvioihin. Mitä syklistä prosessia Venäjä oikein käy läpi kerran toisensa jälkeen? – Järkeni vertaa aikoja, yhdistelee tapahtumia, etsii vastausta tähän kysymykseen.



Elisenvaara, 2.8.2019

Kiskojen kudelmia – jälkiä seuraten[1]

JAAKKO RUUSKA

Rautatien jäljessä

Puiden latvustojen muodostaman lehtipeitteen keskellä kulkee aukea uoma. Vain muutamia askeleita tuonnempana puut, pensaat ja heinikko muodostavat tiheän muurin, joka lävistää peltoaukean. Aukko lehvästössä ja tiheän kasvuston peittämä penger ovat jälkiä rautatiestä, joka purettiin 61 vuotta aikaisemmin. Maiseman voisi nähdä myös toisin. Voisi katsella penkereen kasvillisuutta ja pohtia, mistä se on sinne tullut. Voisi tarkentaa katseensa lehtiin ja jättää aukon huomioimatta. Havainto rautatien jäljestä yhdistää kaksi maisemaa toisiinsa ja kutoo niissä näkyvät poikkeamat toisiinsa linjaksi, joka vastaa historiallisen rautatien raunioiden sijaintia.

Pysähdytään hetkeksi tarkastelemaan jälkihavaintoa. Vaikka aistihavainto koskee sananmukaisesti aistinvaraista, kun havainnon kohde mieltyy *jäljeksi*, siitä tulee poissaolevan viite.

Sanalla ’jälki’ on myös ajallinen ulottuvuus, joka tulee esiin sanasta muodostetussa johdoksessa ’jälkeen’. Näin jälki viittaa menneeseen tapahtumaan, josta se usein herättää kuvitelmia. Jälki itsessään ei kuitenkaan ole kuvitelma menneestä, vaan menneen edustus läsnä olevassa.

Eräänä elokuisena aamuna vuonna 2019 edessäni avautui tiheän kasvillisuuden peittämä maisema. En kyennyt erottamaan rautatien jälkeä, vaikka sen piti kulkea edessäni. Vertasin näkemääni

topografiseen karttaan vuodelta 1987, johon radan linja oli piirretty.[2] Vertasin karttaa Googlen satelliittikuviin. Niissä rautatietä oli miltei mahdotonta erottaa syvän vihreän, hieman sinertävän metsän keskeltä. Usvaisessa metsän rajassa erottui kaksi kohtaa, joissa puusto oli aavistuksen verran muuta puustoa lyhytkasvuisempaa. Valitsin niistä umpimähkään toisen ja suuntasin askeleeni tiheikköön. Muutaman askeleen jälkeen kengän kärki kopsahti sammaleen alle hautautuneen ratapölkyn suorakulmaiseen pintaan. Olin oikeilla jäljillä.

On kiistanalaista, minkä tapahtumien viitteitä jäljet tarkalleen ottaen olivat. Vaikka kenkääni vasten kopsahtanut ratapölkky olikin konkreettinen puretun radan jäänne, radan päälle levinnyt kasvusto oli jälki jostakin muusta. Epäilemättä kasvustolla oli yhteys siihen, että rata oli poistettu käytöstä. Sillä oli yhteys myös siihen, että raunioituneen radan alue oli ensin Neuvostoliitossa ja sitten Venäjällä kuulunut rajavyöhykkeeseen, joka rajoitti ihmistoimintaa tuolla alueella.

Tässä tutkimusartikkelissa kokoan yhteen tärkeimpiä havaintoja Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmän (*Disconnected space research group*) kanssa tekemistämme matkoista rautatien jäljille, jotka sijaitsevat Elisenvaaran (Venäjä) ja Parikkalan (Suomi) kylien välisellä rajaseudulla. Tutkin ensin sitä, millaisiin maisemiin rautatien jälki johdatti meidät monilla matkoillamme konkreettisesti, ja päättelen lopuksi tutkimuksemme teoreettisesti.

Taiteellisessa tutkimushankkeessa seurasimme rautatien jälkeä uppiniskaisesti ikään kuin rautatie toimisi edelleen kulkuyhteytenä.[3] Nämä matkat johdattivat meidät kahden valtioterritorion reuna-alueille ja niiden väliselle rajalle. Rajanvetoa voidaan kiistatta pitää tärkeimpänä syynä rautatieyhteyden katkeamiseen ja siksi matkat rautatien jäljille tarjosivat erityisen näkymän rajaseutuun. Tutkimushankkeen yhtenä tärkeänä tehtävänä olikin koetella sitä, millaista tilaa raja valtioiden territoriaalisena käytäntönä tuottaa.

Rajojen tehtävänä on palvella valtioiden suvereniteettia alueellisesti turvallisuuskäytäntönä. Tätä tehtävää palvellessaan raja aiheuttaa keinotekoisen epäjatkuvuuden tilaan, joka planeettamme kuperalla pinnalla jatkuu todellisuudessa kaikkiin suuntiin. Käytännössä epäjatkuvuuden päämäärää palvelevat mm. piikkilankaaidat, kuten Suomeen vastikään rakennettu itärajan esteaita. Jos rajaa tarkastellaan lähemmin, voidaan kuitenkin huomata, että raja itsessään on performatiivinen käytäntö. Esimerkiksi tutkimushankkeemme aiheena oleva Suomen itäraja on merkitty maastoon maalatuilla kiviröykkiöillä. Noiden röykkiöiden viitteenä on vuoden 1944 Moskovan välirauhansopimus, jonka liitteenä olevalle kartalle on piirretty rajalinja. Useimmat rajaseudulla liikkuvat joutuvat kuitenkin pysähtymään rajavyöhykkeen rajalle, muutamien satojen metrien päähän varsinaisesta rajasta. Siellä vastaan tulee keltaisia merkkejä, ja niiden lähellä monikielisiä kylttejä, joissa liikkujaa varoitetaan rajavyöhykkeellä vierailun luvanvaraisuudesta monilla eri kielillä. Lisäksi kylteissä muistutetaan, että luvattomasta vierailusta rajavyöhykkeelle on säädetty rangaistus. Näiden rajan merkitsijöiden toiminnallisuus muistuttaa yllättävällä tavalla J.L. Austinin kielifilosofista määritelmää performatiiveista. Austinin mukaan performatiivit ovat lausumia, jotka julkilausuttuina samanaikaisesti suorittavat lausumassa kuvatun teon.[4]

Tässä artikkelissa koettelen rajaseudun ja rautatien jäljen performatiivisuutta tekemiemme matkojen tuottamien ruumiillisten kokemusten tuntumina. Päättelen kokemukselliset havainnot teoreettisesti artikkelin lopussa, jossa jäsennän rajan ja raunioradan kohtaamisen. Rautatien jälki, jota seurasimme, lävisti rajan. Se johdatti meidät *irtikytkettyyn* maisemaan, jossa poissaolevan (rautatie koneellisena kokonaisuutena) jäljet sekoittuivat tilan nykyisen järjestyksen (raja hallinnollisten käytäntöjen kokonaisuutena) merkitsijöihin. Vuosina 2017–2025 toteuttamillamme matkoilla löysimme eriskummallisia jälkien ja aistittavan kimppuja, joissa tilan inhimilliset merkitsijät sekoittuivat muunlajisten elämänmuotojen aistittavuuteen.

Ensimmäinen matka maaliskuussa 2017

Tein ensimmäisen matkani rautatien raunioille maaliskuussa 2017. Nousin ensin Savonlinnasta kiskobussiin, joka saapui Parikkalaan varhain iltapäivällä. Lähdin Parikkalan asemalta kävelemään radan vieritse kulkevaa Ratakatua, joka jatkui asuinalueen poikki ja päättyi vanhan Punnolan tilan peltojen reunaan. Pellolla näkyi edelleen hiihtoladun jäljet, vaikka niiden ympärillä lumi oli jo monin paikoin sulanut. Suuntasin pellon reunaa pitkin vanhan riihen nurkalle, josta polku laski alas ratapenkan reunaan maantiesillan alle.

Sillan toisella puolella raunioradan jälki erkaantui Karjalan radasta. Jälki muodosti puuston keskelle aukean linjan, jonka keskeltä erottuivat sulaneen ladun jäljet jäisenä painaumana. Sen ympärillä ruskea maa oli kuoriutunut esiin. Matalasta kasvillisuudesta päätelleen linjaa oli pidetty avonaisena.

Hetken käveltyäni saavuin kohtaan, jossa ensimmäiset ratapölkyt työntyivät esiin lumen alta. Tässä kohdassa ratapenkalla kasvoi pieniä koivuja. Siitä eteenpäin kuljettiin peltojen keskellä. Matalalla penkereellä kasvoi pieniä puita, joita latu väisti penkan viereen lumiselle pellolle. Pellon reunassa ratapenkka sukelsi metsään. Metsässä maa kohosi ja kohouma paljastui Tiviän aseman lastauslaiturin jäänteiksi. Sivuraiteen jäänteet olivat kadonneet metsän siimekseen. Radan linja oli kuitenkin pääteltävissä asemalaiturin jäänteistä.

Asemalaiturin toisella puolella latu kääntyi vasemmalle. Rata jatkui suorana linjana, jonka katkaisi hiljainen Kannaksentie. Tien toisella puolella jälki ohitti punaisen ratavartijan tuvan, jonka pihapiirissä oli pieni ja osittain jo romahtanut varastorakennus, jota lävisti paksu monihaarainen mänty. Kasvaessaan puu oli painanut puisen vajan vinoon ja särkenyt sen oven.

Tässä kohdassa ratapenkkaa oli käytetty traktorin ajourana. Tovin uraa seurattuani vastaan tulikin halkopino, jonka vieressä ratapenkalla seisoi klapikone. Sen takana radasta erkaantui pistoraiteen jälki. En kuitenkaan seurannut tuota haaraa, vaan jatkoin pääraiteen suuntaan. Taas radan linja katkesi – tällä kertaa pengermään, jolle oli rakennettu tie. Pengermän toisella puolella jälki sukelsi kapeana puuttomana uomana maaleikkaukseen, jota reunustivat korkeiksi kasvaneet puut.

Vasemmalla penkalla puiden takana näkyi Lakovaaran maatalon piharakennus ja matala yksikerroksinen asuintalo. Radalta leikkauksen luiskaa pitkin nousivat puiset portaat, jotka olivat lahonneet.[5]

Kun laskeuduin notkelmaan, radan jälki, joka oli ensin muodostanut avoimen uran metsittyneen leikkauksen pohjalla, muuttui peltomaiseman keskellä kohoavaksi tiheikköiseksi penkereeksi. Puiden, heinäkasvien ja pensaiden peittämä penger muodosti muurin, joka halkaisi ympärillä avartuvan peltomaiseman. Kohta sijaitsi noin neljän ja puolen kilometrin päässä Parikkalasta ja rataa pitkin noin neljän kilometrin päässä rajasta. Sukelsin tiheän kasvillisuuden keskelle, jonka suojissa maa oli edelleen lumen peitossa. Hangella puiden varjoissa näkyi kettujen, jänisten ja peltohiirten jälkiä. Itse pengertä tai siellä täällä esiin pistäviä lahonneita ratapölkkyjä lukuun ottamatta jälkiä ihmistoiminnasta ei ratapenkalla näkynyt.

Ohitin taloja, jotka vaikuttivat asutuilta. Peltoaukean toisella puolella radan jälki sukelsi taas metsään, jossa radan jälkeä ympäröi korkeaksi kasvanut puusto. Siellä jouduin kahlaamaan paksussa ja märässä lumihangessa. Korkeiden kuusten ja mäntyjen varjostama jälki kulki taas puuttomana urana metsän keskellä. Sitten radan jälki muuttui metsäautotieksi. Varmuuden siitä, että seurasin edelleen radan jälkeä, antoi tien viereen jätetty vanha viheltämismerkki, joka joskus opasti veturinkuljettajia antamaan äänimerkin lähestyvän tasoristeyksen vuoksi.

Kappaleen matkaa kuljettuani lähistöltä alkoi kuulua koirien haukuntaa, ja hetken kuluttua näkyviin tuli radan varressa sijaitseva, useista rakennuksista koostuva teräsverkkoaidalla suojattu pihapiiri, joka osoittautui rajavartioasemaksi. Tässä kohdassa radan jäljen katkaisi korkea maantienpenkka. Tien toisella puolella näin autioituneen rakennuksen, joka oli joskus toiminut kyläkauppana.

Tien toisella puolella laskeuduin alas ratapenkalle. Painaumista päätellen sitä oli käytetty kulkuväylänä myös viime aikoina. Käyttötarkoitus selvisi, kun huomasin liiketunnistimen ja valvontakameran. Niiden ohi kuljettuani saavuin puuttomalle vyöhykkeelle. Sitä tuokion kuljettuani tavoitin rajavyöhykkeen reunan osoittavan varoituskyltin. Sen vasemmalla puolella oli tulliasema ja passintarkastuspiste, sekä tie, joka johti asemalta varsinaiselle rajalle. Rajan toisella puolella näkyi joitakin valaisintolppia ja pieni hirsinen mökki. Mökin takana näkyi metsänraja. Rajalle katsellessani pohdin, eroaisiko rautatien raunioiden maisema rajan toisella puolella siitä hiljaisesta maisemasta, jonka poikki olin kävellyt, ja mietin, millainen kokemus koko rataosuuden poikki kulkeminen Parikkalasta Elisenvaaraan mahtaisi olla. Mielikuvituksessa alkoi jäsentyä epämääräinen haave matkasta koko raunioradan poikki Parikkalasta Elisenvaaraan. Pohdin, että jos onnistuisin kulkemaan tuon reitin, silloin rata palvelisi uudelleen vanhaa tarkoitustaan kulkureittinä.

Siihen päättyi ensimmäinen, noin yhdeksän kilometrin mittainen kävelymatkani raunioradalla.

Jäljen muodostama reitti oli vienyt katveisen maiseman poikki, jossa olin kulkenut ihmiskatseilta suojassa. Tällä ensimmäisellä matkalla minulle paljastui, ettei rauniorata suinkaan ollut jäänyt tyystin käyttämättömäksi. Alkumatkasta se toimi seudun asukkaiden hiihtolatuna, sitten traktorin urana ja myöhemmin eläinten kulkureittinä. Lisäksi se toimi kasvualustana lukuisille kasveille, sienille ja muille eliölajeille, joille se muodosti väylän levittäytymiseen. ”Rata” siis toimitti edelleen kulkuväylän tehtävää, vaikkei se enää palvellut alkuperäistä tarkoitustaan.

Seuraavia askeleitani raunioradalla johdatti kysymys raunioituneen radan menneisyydestä. Radan menneisyyttä tarkastellaan perusteellisesti Mikko Itälahden artikkelissa, enkä siksi käsittele sitä tässä artikkelissa. Maiseman ymmärtämisen kannalta yksi tärkeä virstanpylväs oli kuitenkin vuosi 1975, jolloin kiskot purettiin ja siirrettiin muualle. Siitä päättelin, että vanhimmat ratapenkalle kasvaneet puut, joita olin kävellessäni kohdannut, olivat korkeintaan 42-vuotiaita. Toinen mainitsemisen arvoinen virstanpylväs on se, että Kolmikannan rajanylityspaikka, joka tosin palveli ainoastaan tavaraliikennettä, avattiin vuonna 1998.[6] Kolmas mainittava seikka on se, että rajan avaamisesta yleiseksi matkustusreitiksi tehtiin aloitteita 2000-luvun alkuvuosina, mutta nämä aloitteet torjuttiin.[7] Vaikka aloitteilla tavoiteltiin ensisijaisesti matkailun ja kaupankäynnin etuja, niistä muodostui myös alueellisesti diskursiivinen kehys, joka teki hankkeemme utopistisen tavoitteen kuviteltavaksi.

Matkat Syväoron ja Elisenvaaran väliselle rajavyöhykkeelle vuosina 2018 ja 2019

Vuonna 2018 ryhdyin suunnittelemaan matkaa raunioradan Venäjän puolella sijaitsevalle osuudelle. En ollut koskaan vieraillut rajantakaisessa Karjalassa. Valokuvataiteilija Hanna Koikkalainen oli aikaisemmassa hankkeessaan tutkinut Suomen ja Venäjän rajaa dokumentaarisen valokuvan keinoin ja julkaissut tutkimuksestaan palkitun kirjan *Raja* (2016). Niinpä kutsuin Hannan mukaan hankkeeseen.

Patikkamatkan järjestäminen rajan toiselle puolelle osoittautui kuitenkin haasteelliseksi. Ensimmäinen este matkalla oli se, että Kolmikannan rajanylityspaikka oli tarkoitettu ainoastaan tavarankuljetukseen ja siihen liittyvään kaupalliseen toimintaan. Toinen, juridinen haaste oli se, että Venäjän puolella rauniorata, joka kulki entiseltä Syväoron asemalta Elisenvaaraan, sijaitsi kokonaisuudessaan Venäjän rajavyöhykkeellä. Vierailuihin rajavyöhykkeellä tarvittiin erityislupa, jota piti anoa Venäjän turvallisuuspalvelulta.

Esittelin hankkeen vuonna 2018 Suomalais-venäläisellä kulttuurifoorumilla, jossa minua neuvottiin yhteistyöhön *Osuuskunta Lahden Seudun Kulttuuri- ja Elämysmatkailu* (Elma-matkat) kanssa. Osuuskunta oli järjestänyt pienimuotoisia kulttuurimatkoja Aunuksen Karjalaan, ja se oli onnistunut järjestämään vaellusmatkoja

myös Venäjän rajan tuntumaan. Elma-matkoista hankkeeseemme osallistui Antti Holopainen, joka oli tuolloin osuuskunnan hallituksen puheenjohtaja. Holopaisen mukana hankkeeseen osallistui myös Victoria Fofanova, joka oli kotoisin Venäjän Karjalasta.

Koska matkamme edellytti erityisiä lupia viranomaisilta, meidän täytyi vakuuttaa Venäjän viranomaiset matkamme tarkoitusperistä. Antti Holopaisen opastuksella teimme useita matkoja Elisenvaaraan. Tuossa pienessä kylässä asui vuoden 2013 tilastojen mukaan vain 695 asukasta.[8] Monet kylässä ympärivuotisesti asuvista olivat vanhuksia. Vanhan Karjalan radan Viipurin ja Sortavalan välisellä osuudella sijaitseva kylä oli toimivien rautatieyhteyksien varrella, mutta tieyhteydet kylään olivat äärimmäisen huonokuntoisia. Matkoilla tapasimme Elisenvaaran kunnanjohtajan, joka esitteli meille myös alueen vastaavan rajaviranomaisen. Lisäksi hän esitteli meille kylässä asuvan, eläkkeelle jääneen veturinkuljettajan, joka puolestaan kertoi, että radan Elisenvaaran ja Syväoron välisellä, noin 13 kilometrin pituisella osuudella kulki Neuvostoliiton viimeisinä vuosina juna, joka kuljetti rajavartijoita kylästä rajalle ja takaisin. Lisäksi hän mainitsi, että paikalliset saivat matkustaa junalla marjastus- ja sienestysretkille. Hänen mukaansa liikennöinti radalla loppui vuonna 1991. Hän myös muisteli, että kiskot varastettiin vuosina 1998–1999.[9]

Ensimmäisen kerran pääsimme vierailemaan rauniorautatien Venäjän puolella sijaitsevalla osuudella marraskuussa 2018. Vielä silloin meillä ei ollut rajanylityslupaa, joten jouduimme kiertämään Elisenvaaraan Imatra–Svetogorsk-rajanylityspaikan kautta. Elma-matkojen hankkimalla rajavyöhykeluvalla saimme vierailla rajavyöhykkeellä kerran, ja vierailu tuli toteuttaa virka-ajan puitteissa. Ohjeen mukaan lupa piti myös esittää rajaviranomaiselle Elisenvaarassa ennen vierailua. Koska Elisenvaarasta ei löytynyt majoitusta, ja lähin majoituspaikka sijaitsi huonokuntoisten kulkuyhteyksien takana, luvan ehtojen puitteissa meillä oli käytettävissä kävelymatkaan vain muutamia tunteja. Marraskuussa toteutetulle matkalle osallistui Hanna Koikkalaisen lisäksi kumppanini Sanni Priha. Antti Holopainen ja Victoria Fofanova saattoivat meidät retkemme aloituspaikalle, mutta he eivät osallistuneet varsinaiselle patikkamatkalle.

Usvaisen aamun hämärissä saavuimme Elisenvaaraan, jossa esitin lupadokumentin rajaupseerille. Sitten Antti ja Victoria kuljettivat meidät entiselle Sorjon asemalle, joka sijaitsee noin seitsemän kilometrin päässä Elisenvaarasta. Kuulopuheiden mukaan asemarakennus toimitti kesäasunnon virkaa jollekin Pietarissa asuvalle perheelle, mutta saavuttuamme pihaan ketään ei ollut paikalla. Kiersimme keltaiseksi maalatun asemarakennuksen, jonka toisella puolella maasta esiin pilkisti asemalaiturin reunakiveys nurmikon ja syksyn lehtien keskeltä. Kiskot puuttuivat, mutta painauma oli hahmotettavissa. Radan jälki sukelsi asemalaiturin edestä kapeana linjana tiheän kuusikon keskelle, jossa se muodosti hädin tuskin raiteen levyisen aukon. Tiheän nuoren kuusikon toisella puolella maisema avautui hieman. Radan jälki jatkui suorana aukkona hieman varttuneemman ja harvemmassa kasvavan kuusikon keskellä. Vihma samensi näkymän ja peitti äänet alleen. Pitkän matkaa saimme kulkea kohtaamatta jälkiä ihmisistä, kunnes vastaan tuli vanha asuinrakennus entisen Taussinmäen kylän kohdalla. Sen pihapiirissä oli sentään joitakin asumisen jälkiä. Sielläkään ei ollut paikalla ketään. Pihapiirin ohitettuamme ratapenkka alkoi kohota ympäröivän maaston yläpuolelle. Penkan ympärillä kohosi metsä, jonka pohja oli tulvaveden peitossa. Radan vieritse kulki ikivanha viestilinja. Yksi sen pylväistä oli kaatunut veteen. Maisema muistutti Andrei Tarkovskin elokuvan ”Stalker” (*Сталкер*, 1979) vyöhykettä, ja vyöhykkeellähän me tosiaan olimme.

Ennen pitkää vastaan tuli purettu, uudelleen käytetyistä ratapölkyistä rakennettu, mutta sittemmin romahtanut silta, jonka poikki Kotavaaranjoki virtasi syksyn jatkuvista sateista kiivaana.

Ylitimme joen kiveltä toiselle astuen ja välillä kahlaten. Joen toisella puolella nousimme ratapenkalle, josta löysimme kiskot. Pian vastaan tuli kyltti, joka osoitti kohdan, johon kiskot päättyvät. Joidenkin satojen metrien päässä vastaan tuli vanha, käytöstä poistettu

veturitalli. Hallin ikkunat oli särjetty. Maahan oli levitetty kaikenlaista romua. Kävelimme vielä joitakin satoja metrejä, ja niin saavuimme Elisenvaaran ratapihalle, jossa rautatietyöntekijät huusivat meille kiukkuisesti. Ilmeisesti he kehottivat meitä poistumaan ratapihalta.

Matka oli taitettu yllättävän joutuisasti. Reitti oli ollut niin kiehtova, etteivät jatkuva sade ja kylmyys olleet häirinneet matkantekoa. Kokemuksen perusteella päättelimme, että hyvissä sääolosuhteissa koko matka Syväorosta Elisenvaaraan olisi kuljettavissa rajavyöhykeluvan asettamissa aikaraameissa ja mikäli rajanylityslupakin heltiäisi, koko matkan Parikkalasta Elisenvaaraan, yhteensä noin 23 kilometriä, voisi taittaa mahdollisesti yhden vuorokauden aikana. Niinpä ryhdyin selvittämään, miten voisimme saada luvan rajanylitykseen.

Tuolloin rajanylitysluvat järjestettiin Parikkalan kunnan avustamana. Luvan ehtona oli se, että matka palvelisi jonkinlaista alueellista liiketoimintaa. Taiteellinen tutkimushanke ei tuota lupaehtoa suoranaisesti täyttänyt, mutta muotoilin hankkeestamme uuden ekologisen lähiseutumatkailukonseptin kehittämishankkeen, jonka tarkoituksena olisi kartoittaa, voisiko raunioratta käyttää Suomen ja Venäjän välisenä vaellusreittinä. Tällainen tarkoitus palveli myös Elma-Matkojen hankkeita. Tällainen muotoilu ei ollut harhaanjohtava, sillä kokemustemme mukaan rata oli kulkureittinä upea ja voisi kiehtoa myös ympäristökysymykset tiedostavia lähiseutumatkailijoita.

Rajanylityslupa myönnettiin, mutta luvan ehtona oli kuitenkin se, että raja piti ylittää ajoneuvolla eikä jalkaisin. Ainoa rajanylityspaikka Euroopan Unionin ja Venäjän välillä, jonka saattoi ylittää jalkaisin, sijaitsi Narvassa, Virossa. Siksi patikkareitin avaaminen edellyttäisi korkean tason poliittista vaikuttamista, johon hankkeessamme ei vielä tuolloin ollut resursseja tai intressejä. Käytännössä lupaehto tarkoitti meille kuitenkin sitä, että ajoneuvot piti ottaa mukaan patikkamatkalle, josta seurasi, kuten pian huomataan, yllättäviä haasteita. Samasta syystä päätin järjestää seuraavan patikkamatkan vain Venäjän puoleiselle osuudelle Syväorosta Elisenvaaraan. Kutsuin matkalle joitakin tuttaviani ja ystäviäni. Heiltä halusin kuulla, millainen kokemus radan jäljen seuraaminen olisi ihmiselle, joka ei aikaisemmin ollut kävellyt raunioradalla.

Matkustuspäiväksi järjestyi elokuun 2. päivä 2019. Hanna,Victoria ja Antti lähtivät tietysti mukaan ja lisäksi muutamia muita mukaan kutsumiani. Aamuhämärissä ajoimme Kolmikannan rajanylityspaikalle kahdella ajoneuvolla. Aamulla raja avattiin. Suomen puolella rajanylitys oli pikaisesti hoidettu muodollisuus. Venäjän puolella dokumenttejamme tutkittiin seikkaperäisemmin, ja lopuksi matkustusasiakirjoihimme lyötiin näyttävästi lukuisia leimoja.

Tässä yhteydessä esitin rajavartijoille rajavyöhykelupa-asiakirjan ja oletin, että myös se käsiteltäisiin. Yllätyksekseni he eivät osoittaneet sitä kohtaan minkäänlaista kiinnostusta, enkä yhteisen kielen puuttuessa saanut minkäänlaista varoitusta siitä, että rajavyöhykkeellä vierailu edellyttäisi vielä ylimääräisiä tehtäviä.

Nousimme autoihin ja jatkoimme matkaa. Harmiksemme Syväoron aseman jäänteet sijaitsivat tarkastuspisteen välittömässä läheisyydessä alueella, jolla ajoneuvosta poistuminen oli kielletty. Pian saavuimme kohtaan, jossa tien reunassa oli puomi, ja puomin vieressä seisoi aseistettu rajavartija. Puomin toiselta puolelta alkoi se rajavyöhyke, jota lupadokumenttimme koski. Tässä kohdassa maantieltä oikealle erkaantui metsätie, joka kulki vanhan radan jäljen poikki. Pysäköimme metsätielle ja nousimme ajoneuvoista. Victoria ja Antti lähtivät kuljettamaan ajoneuvoja Elisenvaaraan.

Nyt törmäsimme uuteen ongelmaan. Rajavyöhykelupa oli myönnetty ryhmällemme yhtenä paperisena ja leimattuna dokumenttina. Victoria ja Antti ottivat dokumentin mukaan, jotta he voisivat välttää mahdolliset ongelmat viranomaisten kanssa. Me jäimme seisoskelemaan metsätielle, puomin vieressä seisovan rajavartijan katseen alle odottamaan Victorian ja Antin palaamista. Ennen pitkää vartija kiinnostui meistä ja huusi jotakin, jonka tulkitsimme käskyksi poistua rajavyöhykkeeltä. Emme totelleet. Hän käveli luoksemme

ja toisti käskynsä, ja niin hänelle selvisi, että emme ymmärtäneet hänen puheitaan. Kun emme totelleet määräystä, hän palasi entiselle paikalleen, mutta tarkkaili liikkeitämme ja soitti ilmeisesti rajavartiostoon.

Pitkältä tuntuneen odotuksen jälkeen Victoria ja Antti palasivat. Esitimme propuskan rajavartijalle ja lähdimme matkaan. Mutta missä radan jälki tarkkaan ottaen sijaitsi? Tien vieressä maaperä oli rehevän aluskasvillisuuden peittämää. Taaempana metsänrajassa oli tunnistettavissa kaksi hädin tuskin erottuvaa linjaa, joiden kohdalla puut olivat kenties hieman lyhyempiä kuin muualla. Työnnyin kasvuston läpi ja hain katseellani valoisuuseroja metsän katveessa. Pusikoissa jonkin matkaa harhailtuani kengän kanta kopsahti maan alle hautautuneeseen ratapölkkyyn, sitten toiseen. Pikkuhiljaa radan jälki alkoi erottua selkeämmin.

Muutaman kymmenen metrin päässä radan linja paljastui esiin monilajisen sekametsän keskeltä, mutta muuttui taas pian vaivoin erottuvaksi poikkeamaksi maapohjassa. Reittimme varrella metsää ei ollut käsitelty pitkiin aikoihin. Lahonneita puunrunkoja näkyi siellä täällä, ja puusto oli kasvanut monin paikoin tiheäksi. Yhdessä kohdassa, jossa ratapenger taas kohosi maanpinnan tason yläpuolelle, sitä peitti niin tiheä kasvillisuus ja puusto, että kulkeminen sitä pitkin osoittautui käytännössä mahdottomaksi. Jouduimme astumaan penkereestä sivuun ja seuraamaan jälkeä sivusta. Myöhemmin vastaan tuli kohta, jossa syöksyvirtaus oli kaatanut lukuisia puunrunkoja ratapenkalle. Kaatuneiden puiden latvuston oksien keskellä kompuroiminen oli sietämätöntä, mutta sitten maisema taas hieman avautui. Vastaan tuli pusikoiden valtaama peltotilkku, sitten taas varjoisa kuusikko, jonka siimeksestä löysimme puretun siltarummun, jonka pohjan lävisti kuivuneen puron uoma.

Kuusikon toisella puolella maisema lopulta avartui, kun saavuimme monin paikoin veden peittämälle suolle, jossa ensimmäistä kertaa maisema avartui kaukaisuuteen. Meitä ympäröi hiljaisuus, jossa suon poikki kulkevaa radan penkerettä lukuun ottamatta ei

muita jälkiä ihmisten läsnäolosta näkynyt. Yksinäinen joutsen oli ainoa silmin havaittava, hyttystä suurempi olento, jonka näimme. Se ei pälyillyt meitä, vaan keskittyi rauhassa vesialtaiden pohjan tutkimiseen, mutta sen saattoi olettaa huomanneen meidät. Rajavyöhyke tuntui suojelevan maiseman hiljaisuutta. Ensiksi epäilin, oliko kukaan vieraillut suolla radan purkamisen jälkeen. Se reitti, jota pitkin me olimme saapuneet, oli vaikeakulkuinen, eikä reitillä ollut tullut vastaan tuoreita ihmisten jättämiä jälkiä. Penger oli pienten kuusten ja mäntyjen peitossa, joita väistellessä oli toisinaan astuttava penkereeltä sivuun. Kuitenkin kuusten keskeltä alkoi pikkuhiljaa erottua polku. Lopulta vastaan tuli kohta, jossa ratapölkky oli aseteltu puretun siltarummun paikalle. Tuossa kohtaa maassa lojui haulikon patruunan hylsy. Se oli saattanut olla siinä useampia vuosia. Kuitenkin se paljasti, että joku oli vieraillut paikalla sen jälkeen, kun kiskot oli purettu.

Jonkin matkaa suon jälkeen saavuimme kohtaan, jossa huonokuntoinen hiekkatie katkaisi radan jäljen. Tien pintaan oli painautunut jälki radasta. Tien lähettyvillä oli hylättyjä peltotilkkuja. Oikealla puolella pusikoituneen pellon ja metsän rajalla seisoi puinen metsästystorni. Pian sen ohitettuamme saavuimme Sorjon asemalle paikkaan, jossa Antti oli meitä vastassa. Hän oli keittänyt meille kahvia ja hernekeittoa. Tässä kohdassa pidimme evästauon.

Illan hämärtyessä saavuimme puretun sillan kohdalle, ja siitä hetken kuluttua Elisenvaaraan. Olimme saaneet kunnalta luvan majoittua kylän kulttuuri- ja urheilukeskuksen lattialla, joten suunnistimme sinne. Olimme juuri keittämässä vettä ja levittämässä makuupusseja, kun paikalle saapui edellisellä matkalla tapaamamme rajaviranomainen. Hän oli silminnähden harmistunut, ja kertoi, että olimme rikkoneet rajavyöhykeluvan ehtoja. Hänen mukaansa meidän olisi pitänyt tavata hänet Elisenvaarassa ennen rajavyöhykkeellä vierailua. Upseeri pyysi puhelimiamme, ja näppäili niihin jonkin koodin, joka ilmeisesti paljasti puhelinten tunnistetiedot. Hän tiedusteli matkareittiämme ja varmisti, missä olimme liikkuneet. Lopulta hän antoi asian olla.

Seuraavana aamuna katselimme ympärillemme. Kulttuurikeskuksessa oli lasten piirustuksia esittelevä näyttely. Piirustusten aiheena oli ilmeisesti Voitonpäivän juhla. Kuvissa näkyi panssarivaunuja ja kunniaa tekeviä sotilaita taistelukypärät päässään panssarivaunujen katolla. Hetken kuluttua Elisenvaaran kunnanjohtaja ja kulttuurikeskuksen johtaja tulivat tapaamaan meitä. Puhuimme jatkosuunnitelmista ja erosimme sitten ystävällisissä tunnelmissa. Lähdimme Sortavalaan, palataksemme kotiin Niiralan kautta. Matkalla rajalle edellisen illan tapahtumat muistuttivat meitä siitä, että rajaviranomaiset saattoivat seurata liikkeitämme kaikkialla Venäjällä. Kaiken kaikkiaan matka oli kuitenkin onnistunut. Päättelimme, että meidän oli täytynyt olla ensimmäinen suomalaisten retkikunta, joka oli päässyt kävelemään Syväoron ja Elisenvaaran välissä sijaitsevilla raunioilla sitten vuoden 1944.[10]

Rajavyöhykkeen lyhyt tarina

Matka raunioradan Venäjän puolella sijaitsevalle osuudelle näyttäytyi maisemana, jonka kokemista määritti tietoisuus valtion suvereniteettia valvovan järjestelmän läsnäolosta, mutta aistimellisti ihmistoiminnan jäljet olivat peittyneet muunlajisten elämänmuotojen alle. Siitä huolimatta, että Venäjän puolella rataosuus oli poistettu käytöstä myöhemmin kuin rajan toisella puolella, kävelymatkalla tekemiemme havaintojen mukaan kasvillisuus ja eliöstö olivat vallanneet maaston kokonaisvaltaisemmin. Toisin sanoen ihmistoiminnan oli täytynyt olla tuolla alueella huomattavasti vähäisempää. Siihen saattoi vaikuttaa sekin seikka, että Elisenvaaran ja Syväoron välinen osuus sijaitsee koko 13 kilometrin matkallaan Venäjän rajavyöhykkeellä. Koska rajavyöhyke oli oikein otettu käyttöön ja miksi?

Politiikan tutkija Andrea Chandlerin mukaan paperittomien loikkaukset Neuvostoliittoon kriminalisoitiin vuonna 1924.[11] Rajaturvallisuuden käytäntönä rajavyöhyke otettiin käyttöön vuonna 1927, jolloin rajalle perustettiin järjestelmä, jossa välittömästi rajalinjasta alkoi neljä metriä leveä kaistale, jota seurasi 500 metriä leveä kaistale, sitten seitsemän ja puoli kilometriä leveä kaistale ja viimeisenä 22 kilometriä leveä kaistale.[12] Rajaturvallisuutta valvova elin OGPU (”valtion yhdistynyt poliittinen hallinto”) hallinnoi myös lukuisia työleirejä, ja sai hallinnollisella rangaistuksella karkottaa paperittomat pakkotyöhön työmailleen.[13]

Siitä huolimatta laittomat rajanylitykset jatkuivat ja laajenivat historiantutkija Ira Jänis-Isokankaan mukaan vuonna 1932 räjähdysmäisesti.[14] Vuonna 1934 Neuvostoliitossa rajavyöhykettä koskevaa lainsäädäntöä muutettiin, jolloin järjestelmään lisättiin uusi jopa 90 kilometriä leveä kaistale.[15] Lakiuudistusta sovellettiin pian myös etnisiin puhdistuksiin, kun NKVD määräsi vuonna 1935 Leningradin alueen ja Karjalan autonomisen sosialistisen neuvostotasavallan puhdistettavaksi neuvostovastaisista ja luokkavieraista aineksista aluksi 22 kilometrin, sitten 100 kilometrin säteellä rajasta.[16] Puhdistukset kohdistettiin historiantutkija Aleksi Mainion mukaan Neuvosto-Karjalassa poliittisesti aktiivisten suomalaisten puhdistuksiin. Seuraava askel oli elokuussa 1937 aloitettu ”kansallisuuksien operaatio”.[17] Se käynnisti Suuren terrorin (1937–1938) etniset puhdistukset, jotka kohdistuivat Neuvostoliiton raja-alueiden etnisiin ryhmiin, kuten puolalaisiin, saksalaisiin, latvialaisiin, virolaisiin ja romanialaisiin.[18]

Vaikka teloituksista terrorin vuosien jälkeen luovuttiin, etnisten ryhmien vainoamista jatkettiin. Esimerkiksi jatkosodan jälkeen Neuvosto-Karjalassa asuvat suomalaiset ja inkeriläiset karkotettiin kauas kotiseudultaan.[19] Evakkojen taakseen jättämiin kyliin muutti erityisesti ukrainalaisia ja valkovenäläisiä, joista monet olivat menettäneet kotinsa sodassa.[20] Vuonna 1950 väestö evakuoitiin pienistä haja-asutetuista kylistä suurempiin keskuksiin.[21] Vastaavanlainen kohtalo saattoi koskea myös niitä taloja, jotka jäivät Syväoron entisen aseman ja Elisenvaaran väliselle rajavyöhykkeelle. Vuonna 1993 Venäjä luopui laajasta rajavyöhykejärjestelmästä ja rajoitti luvanvaraisesti vierailtavan vyöhykkeen vain viisi kilometriä leveäksi

kaistaleeksi, mutta jo vuonna 2004 Putinin ensimmäisen ja toisen presidenttikauden taitteessa aikaisemmat rajavyöhykkeet palautettiin.[22]

Tutkimushankkeen aiheena olevaa rajaseudun maisemaa ei kuitenkaan voi tarkastella ainoastaan Venäjän politiikan näyttämönä. Vuonna 2001 EU:ssa otettiin käyttöön uusi menettely, jossa tiettyjen sellaisten maiden kansalaisilta, joilta puuttui Euroopan Unionin jäsenmaiden lähetystöt, alettiin edellyttää viisumia vierailuihin EU:n Schengen-alueella.[23] Menettely sulki näiden maiden kansalaisilta laillisen reitin EU:n alueelle. Menettelyn seurauksena paperittomat pyrkivät loikkaamaan Eurooppaan. Vastauksena siihen Euroopan ulkorajoille kuten Espanjan Marokon vastaiselle rajalle, Unkarin Serbian vastaiselle rajalle, Puolan Valko-Venäjän vastaiselle rajalle sekä muun muassa Kreikan rajoille rakennettiin uusia piikkilankaaitoja.[24] Suomessa itärajan esteaidan rakentaminen aloitettiin vuonna 2023. Saman vuoden joulukuussa Suomen Venäjän vastainen raja myös suljettiin. Sen jälkeen turvapaikan hakemista koskevaa lainsäädäntöä vielä muutettiin, ja oikeutta turvapaikan hakemiseen rajoitettiin. Sisäministeriö perusteli lakiin tehtyjä muutoksia välineellistetyn maahantulon torjumisella.[25]

Tutkimushankkeen käännekohta

Palataan kuitenkin takaisin syksyyn 2019, jolloin olimme juuri suorittaneet matkan Venäjän puolella sijaitsevalle raunioradalle. Vielä tuolloin rajaa koskeva poliittinen ilmapiiri oli tyystin erilainen. Noin kuukausi matkamme jälkeen Suomen hallitus päätti, että Kolmikannan rajanylityspaikka muutettaisiin kansainväliseksi matkustusliikennettä palvelevaksi raja-asemaksi. Tavoitteeksi asetettiin rajanylityspaikan avaaminen vuonna 2024.

Tuolloin sain idean kestollisesta esityshankkeesta, jossa suomalaisista ja venäläisistä kirjailijoista muodostettavat retkikunnat tekisivät vuorotellen matkoja raunioradalle ja kirjoittaisivat matkoistaan kirjeitä toisilleen. Ajatuksena oli, että kirjeenvaihto tuottaisi uusia merkityksiä raunioradalle, eli ”kiskojen kudelmia”. Tärkeimpänä taiteellisena esikuvana hankkeelle olivat Moskovassa vuonna 1976 perustetun ”Kollektiivinen toiminta” -ryhmän (*kollektivnyje deistvija*) kehittämät osallistavan taiteen menetelmät.[26]

Pyysin hankkeen työryhmään mukaan esitystaiteilija Timo Jokitalon ja tanssija-koreografi Kati Korosuon. Elokuussa 2019 olin toteuttanut yhdessä heidän kanssaan sarjan paikkasidonnaisia osallistavia esityksiä Elisenvaarasta alkavan radan toiselle, Savonlinnan ja Rantasalmen väliselle osuudelle.[27] Otin yhteyttä Petroskoissa toimivaan Mediakeskus ”Vyhodiin” löytääkseni hankkeeseen Venäjän Karjalassa asuvia kirjailijoita. Orastavat yhteistyötunnustelut jouduttiin kuitenkin keskeyttämään vuodenvaihteessa, kun maailmalta kantautui uutisia uudesta COVID-19-viruksesta, jonka vaikutuksia ei tuolloin vielä tunnettu. Pandemia muutti valtioiden suhdetta rajoihin, turvallisuuteen ja käsityksiin liikkumisen vapaudesta. Niinpä vierailuhaaveista Venäjälle luovuttiin.

Keväällä 2021 Venäjä ryhtyi asemoimaan joukkojaan Ukrainan rajalle ja helmikuussa 2022 suurhyökkäys Ukrainaan tunnetusti aloitettiin. Hyökkäystä seurasi Venäjällä uudenlainen opposition vaino, jossa sodan vastustaminen ja jopa sanan ”sota” käyttö kriminalisoitiin. Hankkeemme olisi edellyttänyt asioimista Venäjän turvallisuuspalvelun (FSB) kanssa, mikä olisi ollut vaarallista paitsi meille, mutta erityisesti myös venäläisille osallistujille, sillä rajavyöhykelupaa koskevat rikkeet – todelliset tai väitetyt – tarjoavat turvallisuuspalvelulle monia poliittisen painostamisen keinoja. Tällaisissa olosuhteissa taiteelliseen toimintaan oleellisesti liittyvä ilmaisunvapaus muuttui mahdottomaksi. Minun ei kuitenkaan tarvinnut katkaista yhteyksiä Venäjälle, sillä suurhyökkäyksen alettua sieltä ei vastannut enää kukaan sähköposteihini.

Monet poliittisen opposition jäsenet joutuivat pakenemaan Venäjältä. Näytelmäkirjailija Mikhail Durnenkov saapui Suomeen maaliskuussa 2022 *Artists at Risk* (AR) -verkoston avustamana. Vainottuja toisinajattelijoita seurasivat kohta monet niistä, jotka

halusivat välttää kutsunnat ja Ukrainan rintamalle joutumisen. Venäjä alkoi valvoa asepalvelukseen kutsuttuja rajanylityspaikoilla. Sen jälkeen Suomeen tultiin loikkaamalla rajan yli. Tulijat menettivät yhteyden sukulaisiinsa, työpaikkansa ja sosiaaliset verkostonsa. Heidän kohtalonsa muistutti kummallisella tavalla raunioituneen radan kohtaloa, joka sekin oli menettänyt yhteytensä rajan taakse aikaisemman sodan seurauksena.

Kutsuin Petroskoista kotoisin olevan inkerinsuomalaisen monitaiteilija Pavel Rottsin tutkimusryhmäämme. Pavelin, Hannan, Timon ja Katin kanssa osallistuimme hankkeellamme *M_itä?* Nykytaiteen biennaalin teoshakuun, jonka teemana oli Suomen ja Venäjän välinen raja.[28] Noihin aikoihin tapasin myös Mikhail Durnenkovin, ja kutsuin hänet mukaani kävelymatkalle Parikkalaan.

Aurinkoinen elokuun matka 2022

Elokuussa 2022 teimme matkan Parikkalaan vaeltaaksemme raunioradalla. Matkalle osallistuivat Mikhail Durnenkovin lisäksi Mikko Itälahti ja Hanna Koikkalainen. Sää oli aurinkoinen ja lämmin. Minua jännitti, miten Mikhail kokisi kävelymatkan, joka suuntautui kohti sitä maata, josta hän oli paennut. Tuolloin en vielä tiennyt, että Misha oli viettänyt lapsuutensa syrjäisessä Siperian kolkassa Baikalin–Amurin-radan rakennustyömailla.

Misha kulki katse maassa sieniä etsien, eikä hän vaikuttanut välittävän liiemmin siitä, että ratapohjalle lahoamaan oli jäänyt lukuisia kreosoottilla kyllästettyjä ratapölkkyjä. Mikko, joka työskentelee Suomen Rautatiemuseon projektitutkijana rataympäristön kulttuuriperinnön parissa, luki ratapenkkaa kuin avointa kirjaa ja esitteli meille tuon tuostakin kiinnostavia havaintoja radan jäljistä. Hanna kulki omia polkujaan valokuvaamiseen uppoutuneena.

Peltomaiseman keskellä, kohdassa, jossa ratapenkka kulki vihreänä muurina peltojen keskellä, istuimme puiden katveeseen lepäämään. Leppeä tuuli piti hyttyset loitolla. Pellolle oli kokoontunut kolme kurkea. Yläpuolella kaarteli nuolihaukka. Kaukana pellon keskellä maatalon pihapiirissä liikkui ihmisiä askareissaan, eivätkä he huomanneet meitä.

Keskustelimme huolettomasti niitä näitä ja nautimme eväitä, eikä mikään muistuttanut meitä siitä valtakunnasta, josta Mishan kohtalotoverit Vladimir Putinin puhetta (16.3.2022) mukaillen ”sylkäistään ulos”.[29]

Saavuimme matkamme päätepisteeseen tulliaseman viereen siihen kohtaan, josta alkoi rajavyöhyke. Katselimme itään ja siellä, rajan toisella puolella, näkyi pienen tien varressa tarkastuspisteenä toimiva mökki, sen vieressä puomit ja valopylväät, niiden takana meille saavuttamaton metsäraja. Siinä maisemassa, jota tarkastelimme, ei näkynyt vaaran merkkejä. Pääskyt kaartelivat rajalinjan yläpuolella, ilmassa leijui siitepölyä, itiöitä ja hyönteisiä. Kuvittelimme, kuinka sienten rihmastot levittäytyisivät valtioiden rajojen läpi. Hylätyllä ratapenkalla kulkiessamme olimme kohdanneet faunan. Kun keskityimme tähän muunlajisten elämään, raja maisemaa määrittävänä tekijänä hetkittäin katosi.

Raja määritti kuitenkin kummallisella tavalla sitä takanaan avautuvaa saavuttamatonta maisemaa, jota katselimme. Saavuttamaton metsäraja ja erityisesti sen takainen maailma muuttuivat kuvitelmien tilaksi – tai toisin muotoiltuna projektiopinnaksi, johon heijastimme käsityksiämme ja kokemuksiamme. Voisiko tätä rajan tuottamaa saavuttamattoman tilan yhteyttä kuvitteelliseen hahmottaa utopian käsitteen kautta? Sir Thomas Moren (1478–1535) kuuluisan idean mukaan utopia on ei-paikka (*ou-topos*), joka on samanaikaisesti myös parempi paikka (*eu-topos*).[30] Tällainen merkitys Suomen itärajan tuonpuoleisella oli varmasti niille suomalaisille, jotka loikkasivat Neuvostoliittoon laman vuosina 1932–1934. Historiantutkija Aleksi Mainion mukaan loikkauksia motivoi työttömyys, poliittinen vaino, ja seikkailunhalu.[31]

Rajan utopistisuus tulee yllättävämmällä tavalla esiin evakkojen kokemuksista koskien menetettyä Karjalaa. Tätä aihetta Anssi Paasi tarkasteli poliittisen maantieteen alan julkaisussaan *Territories,*

Boundaries and Consciousness (1995), jossa hän tutki evakkojen kokemuksia menetetystä Värtsilästä. Parikkalan tavoin Värtsilän kunta, joka sijaitsee vain 80 kilometriä Elisenvaaraa pohjoisempana, katkaistiin vuoden 1944 välirauhan rajanvedossa. Koska toinen puoli Värtsilää jäi osaksi Suomea, Värtsilästä tuli evakuoiduille miltei 50 vuoden ajaksi osittain konkreettisesti tavoitettavissa oleva maisema, mutta osittain tavoittamaton.[32] Kun Paasi haastatteli evakkoja, hän havaitsi, että monet heistä pitivät rajantakaista Värtsilää ideaalisena lintukotona, erään evakon sanoin ”parempaa paikkaa ei voisi ollakaan”[33]. Paasin tutkimus ajoittui vaiheeseen, jossa hän pääsi vertaamaan 1980-luvun loppupuolella tehtyjä haastatteluja tilanteeseen, jossa raja vihdoin vuosina 1990–1992 avautui, ja monet hänen haastattelemistaan ihmisistä pääsivät vierailemaan siinä paikassa, josta he olivat haaveilleet vuosikymmenten ajan.[34]

Paasi osallistui eräälle tällaiselle kotiseutumatkalle, joka suuntautui Värtsilään vuonna 1992. Matkalla hän havaitsi, että monille vierailu oli syvä pettymys. Muistojen rakas kotiseutu oli muuttunut ja seudun tärkeät tunnusmerkit olivat kadonneet.[35] Paasin havaintojen mukaan matkalaiset hakivat katseellaan maisemasta muistojensa paikkoja. Paasin mukaan he eivät kiinnittäneet huomiotaan maisemaa hallitseviin maamerkkeihin, kuten Leninin patsaaseen, joka seisoi Wärtsilän terästehtaan porttien edessä. Tuhotun kirkon rauniot ja vanhan torin jäänteet sitä vastoin herättivät kiinnostusta, ja saivat aikaan vilkkaan puheensorinan.[36]

Utopian menetelmällisyyttä tarkastelevassa julkaisussaan *Utopia as a Method* sosiologi Ruth Levitas määrittelee utopian paremman elämän ja olemisen tavan kaipuuksi.[37] Utopian ajallinen horisontti operoi Levitasin mukaan kahdessa vaihtoehtoisessa merkityksessä: joko tulevaisuuteen kurkottavana horisonttina (”ei vielä”), tai menneisyyteen kääntyneenä horisonttina (”ei vieläkään”).[38] Neuvostoliittoon vuosina 1917–1934 loikanneille rajantakainen toimi tulevaisuuteen kurkottavana utopian horisonttina, ja evakoille, jotka odottivat paluuta entiselle kotiseudulle, raja muodosti menneisyyteen kurkottavan horisontin. Paasin mukaan Värtsilä-utopia kumpusi syvän menetyksen kokemuksesta, joka kuvajaisena tarjosi paluun kadotettuun paratiisiin.[39]

Meille rajantakainen ei tietenkään näyttäytynyt sellaisena mahdollisuuksien paikkana, josta suomalaiset haaveilivat loikatessaan Neuvostoliittoon vuosina 1917–1934. Nyt rajan takana ihmisiä vangittiin mitättömistä syistä. Erään 12-vuotiaan lapsen isä vangittiin esimerkiksi siitä syystä, että hänen lapsensa oli piirtänyt sodanvastaisen piirustuksen koulussa kuvaamataidon tunnilla. ”Pitää kävellä, jotta pysyisimme terveinä ja eläisimme Putinia kauemmin”, vitsailimme. Mishalle aihe oli kuitenkin vakavampi, sillä hän ja lukuisat muut Venäjältä paenneet joutuvat odottamaan Putinin hallinnon luhistumista, jonka jälkeen he voisivat palata kotiseuduilleen ja tavata sukulaisensa. Tällaisesta tulevaisuudesta ei kuitenkaan ole voimakkaita signaaleja.

Matkakirjeitä

Pian elokuisen matkan jälkeen ryhdyimme Mishan kanssa laatimaan käsikirjoitusta esitykselle, joka perustuisi osallistujan yksityiseen kävelymatkaan raunioradan Suomessa sijaitsevalla osuudella. Produktio koostuisi toistettavista matkoista, joista ensimmäisille kutsuttaisiin Suomessa asuvia venäläisiä. Seuraavat matkat kohdistettaisiin suomalaiselle yleisölle.

Esityksessä osallistuja kulkisi raunioradan jälkeä seuraten Parikkalasta Kolmikannan rajalle ja löytäisi matkansa varrelta itselleen osoitettuja kirjeitä, joita hänelle on kirjoittanut nimimerkki: ”M.E”. Nämä kirjeet puhuttelisivat osallistujaa henkilökohtaisesti, mutta sisällöltään ne koostuisivat kuitenkin ajatusharjoituksista, jotka kuka tahansa voisi ottaa pohdittavakseen. Tärkeänä aineistona näihin kirjeisiin olivat Kansallisarkistosta löytyneet kirjeet vuodelta 1932, joita Neuvostoliittoon loikanneet suomalaiset olivat lähettäneet omaisilleen. Kirjeiden kirjoittamisen ajankohtana nämä kirjeet olivat kulkeneet Neuvostoliiton salaisen poliisin (OGPU) kontrollin läpi ja

päätyneet Suomessa Etsivän keskuspoliisin (EK) pöydälle. Kirjeiden kirjoittajat olivat tietoisia valvonnasta ja käyttivät kiertoilmaisuja salatakseen viestinsä.[40] Viestinnän keinona allegoriset ilmaisut toimivat rajaturvallisuuden käytännöille, joihin kirjeiden valvontakin kuului, vastakäytänteenä, jolla raja voitiin ylittää.

Esityksessä viittasimme näistä kirjeistä kahteen. Ensimmäisessä kirjeen kirjoittaja kannustaa kirjeen vastaanottajaa loikkaamaan Neuvostoliittoon. Hän kuvailee lukijalleen paikkaa järven rannalla, jossa hän ja ”toverit” ovat uimassa riemuiten. Toisessa kirjeen kirjoittaja valittaa nälkää ja pulaa vaatteista, sekä neuvoo siskoaan pysymään poissa marjasta. Esityksessä ensimmäinen kirje löytyi matkan alkupuolelta, ja jälkimmäinen matkan loppuvaiheesta.

Toinen tärkeä aineisto esitykseen olivat radan avajaisjuhlallisuuksia koskevat dokumentit vuodelta 1908.[41] Avajaisista muistutti kirjekuori, joka sisälsi valokuvan avajaisjuhlallisuuksien kattauksesta ja lisäksi arkistolähteeseen perustuvan ruokalistan tuon juhlan tarjoiluista. Juhlien tarjoilut koostuivat arvokkaista herkuista. Vieraille tarjoiltiin kilpikonnalientä, ruijanpallasta ja juomalistaan kuului mm. Pommery & Grenoa.

Sisällöltään kaikkein henkilökohtaisin esityksen kirjeistä muistuttaa lukijaa sisäisistä keskustelukumppaneista. Kertoja muistuttaa lukijaa vanhasta haaveestaan käydä keskusteluja edesmenneen isänsä kanssa. Kirjeessä isä osoittautuu kuitenkin ihmiseksi, jonka kanssa kunnollinen keskustelu olisi ollut käytännössä mahdotonta. Kirje kannustaa pohtimaan, kenen kanssa lukija haluaisi jakaa yksinäisen kävelymatkansa kokemukset.

Kutsuimme esityksiin Suomeen tulleita venäläisiä. Vetosimme esityksen kutsukirjeessä siihen, että he tuntevat rajantakaisesta Venäjästä myös sellaisen puolen, joka ei enää ollut tavoitettavissa. Halusimme tavoittaa heidän kokemansa menetetyn utopian horisontin, ja siksi pyysimme heitä kirjoittamaan matkoiltaan kirjeitä, joissa he kertoisivat suhteestaan rajantakaiseen. Osallistujaa pyydettiin valitsemaan myös joku henkilö, jolle he kirjeensä osoittaisivat.

Pimeä marraskuun matka 2022

Toteutimme ensimmäisen kirje-esityksen marraskuun 26. päivä 2022. Misha kutsui matkalle mukaan Sergei Bondarevin, joka oli saapunut vain joitakin viikkoja aikaisemmin Suomeen Venäjältä ja haki parhaillaan Suomesta turvapaikkaa. Minä kutsuin mukaan Pavel Rottsin.

Lähdimme matkaan Helsingistä aamuhämärissä ja saavuimme Parikkalaan aikaisin iltapäivällä. Siitä huolimatta alkoi vaivihkaa hämärtää, kun pääsimme matkaan. Siihen saattoi vaikuttaa myös pilvinen sää. Pakkasta oli viisi astetta. Sergein kengät olivat epäsopivat tällaiselle matkalle. Hän koetti vanhoja nahkasaappaitani, mutta niistä irtosi pohja. Maaperä oli jäätynyt kovaksi, mutta onneksi lunta oli vain pari senttiä. Aurinko laskisi parissa tunnissa.

Kannoin mukanani paristokäyttöisiä tuikkukynttilöitä, joita käytin kirjeiden löytöpaikkojen merkitsemiseen. Vaikka niiden välke oli vähäistä, pimeän metsän keskellä ne näkyisivät kauas. Lisäksi jaoin jokaiselle mukaan kirjepaperia, kirjoitusalustan ja pienen taskulampun. Sovimme, että kukin lähtisi matkaan noin 15 minuutin välein. Minä lähdin ensimmäisenä. Sovimme, että Misha tulisi viimeisenä, ja varmistaisi, ettei kukaan voisi jäädä matkasta.

Ohut lumikerros peitti ratapenkkaa, joten askelteni jäljet näkyisivät perässä tulijoille. Kuljin nopeasti. Matkalla asetin nimetyt kirjeet radan varteen tuikkujen valaisemiin paikkoihin. Olin valinnut kirjeiden välisen etäisyyden sellaiseksi, että kävelijät ehtisivät pohtia kirjeissä esitettyjä harjoitteita. Yhdessä kohdassa reitin varressa oli jopa oikea postilaatikko, jota paikallinen latuyhdistys oli käyttänyt vieraskirjan säilyttämiseen. Hämärissä kävelin peltoaukean poikki, jonka pensoittunut ratapenkka lävisti. Kun saavuin osuuden hiljaisimpaan kohtaan, jossa radan jälki kulki korkeana kasvavan kuusikon keskellä, oli jo pimeää.

Jäin odottamaan matkalaisia tarkoituksenani opastaa heidät yksi kerrallaan reitin päätepisteeseen. Halusinhan välttää sen, että he vahingossa syyllistyisivät rajarikkomukseen. Odottaessani pimeyden

keskellä aloin huolestua. Kokemukseni mukaan reitiltä ei voisi eksyä, mutta syrjässä kulkeva reitti keskellä pimeyttä saattaisi tuntua pelottavalta. Sitten Sergei saapui metsän keskeltä pimeässä. Nähdessään minut hän alkoi itkeä. Siihen saattoi olla monia syitä. Hänen myöhemmin kirjoittamansa kirje paljasti joitakin asioita.

Sergei kirjoitti matkakirjeen isälleen. Kirjeestä paljastui, että hänen isänsä syytti Sergeitä petturuudesta, kun tämä loikkasi Suomeen. Kirje oli riitaisa tilitys isälle, joka kirjeen perusteella vaikutti kylmältä ja epäempaattiselta. Toisaalta Sergein kirje ammensi myös suomalaisten loikkareiden kirjeistä. Hän pohti, olivatko hänen matkallaan kohtaamansa puut todistaneet suomalaisten loikkauksia rajan taakse 1930-luvulla. Hän pohti, miksi kukaan haluaisi loikata hänen kotimaahansa. Kirjeessä hän oivalsi kuuluvansa ”niihin kymmeniin miljooniin” jotka eri aikoina ovat joutuneet jättämään kotinsa, olosuhteiden pakosta. Ehkäpä se loppujen lopuksi oli syy, joka häntä liikutti. Kotimatkalla Sergei kertoi, että kävelymatka muistutti häntä toisesta kävelymatkasta Venäjältä Kazakstaniin. Tuo matka aloitti hänen pakomatkansa.

Sergein jälkeen metsän keskeltä saapui Pavel. Hän oli huomattavasti paremmalla tuulella, tosin arveli kadottaneensa yhden kirjeen.[42] Pavel ei osoittanut matkakirjettään kenellekään erityisesti. Kirjeessä hän kertoi isoisästään, joka asui Venäjällä. Pavelin mukaan hänen vaarinsa oli Neuvostoliiton vuosina työskennellyt veturinkuljettajana ja ollut aatteeltaan kommunisti. Kun Neuvostoliitto romahti, isoisä katkeroitui ja kääntyi sitten Putinin kannattajaksi. Kirjeessä Pavel kertoi, kuinka isoisä repi passinsa, jonka oli anonut matkustaakseen Suomeen, kun kuuli Suomen liittymisestä sotilasliitto Naton jäseneksi. Pavelille ”aaverautatie” vertautui hänen ja hänen isoisänsä suhteeseen. Sota katkaisi hänen suhteensa isoisään.

Misha saapui metsän keskeltä viimeisenä mietteliään näköisenä. Hän kirjoitti matkakirjeen pojalleen. Kirjeessä hän palasi poikansa kanssa käytyyn riitaan, joka vaikutti johtuvan perheen äkillisestä muutosta Suomeen. Pojalla oli tärkeä rooli raskaassa päätöksessä.

Hän täyttäisi pian 18 vuotta, ja voisi joutua Venäjällä asepalvelukseen, ehkä rintamalle Ukrainaan. Muutto oli kuitenkin pojalle raskas elämänmuutos. Kirjeessä Misha yritti osoittaa pojalleen ymmärtävänsä tämän tilanteen ja osoittaakseen rakkauttaan.

Yksi silmiinpistävä aihe, joka nousi esiin ensimmäisessä kirje-esityksessä kirjoitetuista matkakirjeistä, oli sodan heijastuminen isien ja poikien välisiin suhteisiin. Siihen saattoi vaikuttaa esityksen kirje, jonka aiheena on keskustelu isän kanssa, mutta varmasti myös osallistujien tausta ja sukupuoli, jolla on Venäjällä tärkeä yhteys maan militaristiseen nationalismiin.

Vaikka Neuvostoliiton alkuvuosina internationalismi määritti sosialismin aatetta, jo vuonna 1931 Stalin esitteli ”sosialistisen isänmaan” käsitteen.[43] Ja jos Neuvostoliiton ensimmäisinä vuosina sukupuolten tasa-arvoa edistettiinkin, sosialistisessa isänmaassa tämäkin kehityskulku käännettiin.[44] Vaikka naiset lopulta osallistuivatkin suuren isänmaallisen sodan (1941–1945) taisteluihin, sodanjälkeisten vuosien julkisuudessa heitä alettiin kutsua ”entisiksi kenttävaimoiksi” (Alava 2024, 572). Heidän rooliaan patrioottisessa sodassa ei tunnustettu ennen vuotta 1985, jolloin valkovenäläisen Svetlana Aleksijevitšin teos *Sodalla ei ole naisen kasvoja* julkaistiin. Vaikka vuoden 1999 lakimuutoksen myötä naiset saivat liittyä Venäjän armeijaan sopimussotilaiksi, heitä ei ole vielä pakotettu taistelemaan Ukrainan rintamalla.[45] Venäjän virallisessa julkisuudessa heille tarjotaan roolia uusien poikien synnyttäjinä Venäjän armeijaan.[46]

Seuraavaan kirje-esitykseen pyysimme mukaan venäläistaustaisia naisia, tai tässä tapauksessa osallistujia, joita ei ensisijaisesti tunnistettaisi miehiksi. En tosin kutsuja lähettäessäni varsinaisesti tiedustellut kutsuttavien sukupuoli-identiteettiä, enkä myöskään kiinnittänyt sukupuoleen sen tarkempaa huomiota. Sukupuolen (isoisä–poika tai isä–poika -suhteet) esiintulo oli toteutetusta matkasta esiin tullut teema, ei tietoinen aiheen rajaus.

Matka lumimyrskyn poikki helmikuussa 2023

Toiselle matkalle kutsuin mukaan Anastasia Artemevan ja Adel Kimin. Anastasia oli asunut Suomessa jo kauan. Sen sijaan Adel oli saapunut Suomeen hiljattain ja työskenteli taiteilijaresidenssejä koskevassa tutkimushankkeessa. Löysin hänet Pavelin avustuksella luettuani hänen kirjoittamansa artikkelin, jossa hän kuvasi sitä, miten monin tavoin venäläiset taiteilijat joutuivat sodan seurauksena sensuroiduiksi, sekä omassa maassaan että sen ulkopuolella.[47] Tälle matkalle osallistui heidän lisäkseen myös Hanna Koikkalainen.

Aamupäivällä, jolloin saavuimme Parikkalaan, sää oli leuto, vain joitakin pakkasasteita. Navakka tuuli pyrytti lunta sakeana maahan kinoksiksi. Anastasia osasi hiihtää sujuvasti, joten hän valitsi itselleen sukset. Moskovassa asuneelle Adelille luminen polku oli vieraampi. Hän ei osannut hiihtää, ja puki lumikengätkin jalkaansa ensimmäistä kertaa. Tätä seikkaa en huomannut ajatella etukäteen ja sillä oli seurauksensa.

Lähdin matkaan ensimmäisenä viedäkseni kirjeet paikoilleen. Tällä kertaa jätin kirjeet pinkkeihin muovipusseihin, joita sidoin puiden oksiin matkan varrelle, niin että osallistujat varmasti löytäisivät ne. Sovimme, että Hanna hiihtelisi edestakaisin samalla, kun hän dokumentoisi esitystä. Niin varmistuisi, että Adel ja Anastasia myös pärjäisivät.

Oli suojasää, tai korkeintaan pari pakkasastetta. Maisema oli pehmeän harmaan usvan peitossa ja sankka lumipyry peitti senkin vähän, mitä usvan lävitse olisi voinut nähdä. Tuuli peitti ympäristön äänet suhinaan. Radan jälkeä oli kuitenkin helppo seurata. Tulin pian reitin syrjäisimpään kohtaan, jossa ratapenger sukelsi peltojen keskeltä synkkään metsään ja muuttui leikkaukseksi. Siellä märkä lumi muodosti paksun hangen, jota pitkin oli raskasta kulkea. Kun tamppasin suksilla seuraajilleni kulkureittiä hangen läpi, näin joko suuren koiran tai suden jäljet. Vastaan tuli tie ja kohta, jossa radan jäljen poikki kulki maantie. Jäin odottamaan perässä tulevia.

Ensin saapui Anastasia reippaan oloisena hiihdellen. Tarjosin hänelle kuumaa mehua ja opastin hänet rajavyöhykkeen rajalle. Hetken kuluttua saapui Hanna, hänkin reippaan oloisena hiihdellen ja kantaen raskasta kamerareppuaan nurisematta. Sain kuitenkin kuulla, että Adel oli uupunut. Hiihdin vastaan ja löysin hänet jonkin matkan päästä tarpomasta hankien keskeltä. Otin hänen rinkkansa ja tarjosin mehua. Taitoimme loppumatkan yhdessä. Kun pääsimme perille ja saavutimme rajavyöhykkeen reunan, hän retkahti selälleen hankeen niin väsyneenä, ettei hän kiinnittänyt mitään huomiota kivenheiton päässä olevaan rajaan. Hiipivä hämärä taittui siniseen hetkeen.

Pitkä paluumatka lämpimässä autossa takaisin Helsinkiin oli hiljainen. Kirjeet saapuivat viikkojen kuluttua. Adelin kirje on osoitettu jollekulle läheiselle, ehkä äidille. Ensimmäisenä asiana siitä välittyy fyysinen uupumus ja matkalla koettu pelko siitä, ettei hän koskaan pääsisi perille. Kirjeen kuvauksessa matka vertautuu toisiin seikkailuihin, joilla hän oli joutunut pohtimaan, selviäisikö koettelemuksesta. Kirjeestä saa myös sellaisen vaikutelman, ikään kuin kirjoittajalla ei loppujen lopuksi olisi sellaista paikkaa, johon hän voisi palata. Hän kirjoittaa ”monikansallisesta verenperinnöstään”, jonka takia hän ei koe kuuluvansa mihinkään paikkaan. Siksi hän myös kirjoittaa vaihtavansa asuinpaikkaansa jatkuvasti. Tuo paikattomuuden peruskokemus saa hänet tuntemaan itsensä kaikkialla ulkopuoliseksi, mutta samalla se tekee hänet myös vapaaksi.

Anastasia teki matkastaan kaksi kirjettä. Ensimmäinen kirje koostuu kangastilkuista, joita on ommeltu ikään kuin kirjaksi, jossa kankaan palat avautuvat kollaaseiksi. Kirjeessä ei ole sanoja, eivätkä kankaanpaloista muodostuvat asetelmat esitä mitään. Kangastilkkujen muodot, värit ja kankaan tekstuuri sormien välissä loihtivat esiin tuntumia, jotka liittyvät jotenkin hiihtomatkan tuottamiin kokemuksiin. Ne ovat jälkiä, joiden alkuperää on mahdoton tulkita. Lisäksi Anastasia teki myös kirjoitetun kirjeen. Se koostuu fragmentaarisista havainnoista, jotka koskevat luontoa

(”tikka nakuttaa, nakuttaa”) ja nämä havainnot rinnastuvat yllättäviin poliittisesti latautuneisiin huomioihin, kuten fragmentaarisiin mainintoihin poliittisista vangeista, kuolevista sotilaista ja muista Venäjän ajankohtaisista ilmiöistä. Eräässä kohdassa kertoja mainitsee sudet, jotka kulkevat ristiin rastiin rajan poikki kantamatta passia. Kertoja mainitsee omistavansa kaksi passia, mutta siitä huolimatta hän ei ylitä rajaa.

Kävelymatkojen kudelmia

Ajattelen matkojamme rauniorautatielle kuteina, joista muodostuu kokemusten kudelma. Tämä kudelma ei ole mikään oman mieleni sopukoissa asuva kuvitelma, sillä teimme lukuisat matkat yhdessä, ja kohtasimme matkoillamme myös monia ihmisiä. Luultavasti matkoistamme tehtiin merkintöjä suomalaisten ja venäläisten rajaviranomaisten asiakirjoihin ja jätimme jälkiä myös matkoilla kohtaamiemme muunlajisten elämään. Kirje-esitysten aineistona käyttämämme historialliset dokumentit kietoutuivat osaksi kudelmaa. Tätä kaikkea kutsun ”kiskojen kudelmiksi”.

Ensimmäinen taiteellinen tulkinta siitä, miltä tuollainen kudelma voisi näyttää, sai muotonsa installaationa, jonka *Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmä* rakensi osaksi nykytaiteen biennaalia *M_itä?,* joka järjestettiin kesällä 2023 Joensuun taidemuseossa.[48] Museossa hankkeellemme oli varattu oma huone, jonka läpi kulki reitti toisiin näyttelytiloihin. Jos saavuit huoneeseen, näit luultavasti ensimmäiseksi Pavel Rottsin toteuttaman installaation, joka koostui muutaman sentin mittaisista kiskonkappaleista. Näistä kappaleista muodostui kaksi linjaa, jotka kulkivat 1524 millimetrin, eli Suomessa käytetyn raideleveyden, etäisyydellä toisistaan huoneen ensimmäiseltä oviaukolta toiselle. Näillä linjoilla kappaleet sijaitsivat jokseenkin tasaisilla etäisyyksillä toisistaan. Asetelmassa kiskot ikään kuin kulkivat huoneen poikki. Kappaleiden väleihin oli kuitenkin jätetty paljon tyhjää tilaa, joka rikkoi vaikutelman jatkuvista kiskoista. Jokaisen kiskonkappaleen päälle Pavel oli asettanut litistetyn kopeekan. Litistetyt kolikot viittasivat leikkiin, jota Pavel oli leikkinyt lapsuudessaan Petroskoissa veturinkuljettajana työskennelleen isoisänsä kanssa. Radan yläpuolella riippuvista kaiuttimista kuului Pavelin resitoimana hänen isoisänsä kirjoittama dramaattinen runo, joka esitti rautatien ihmiskunnan väsymättömänä palvelijana.

Pavelin installaation viereisellä seinällä oli Hanna Koikkalaisen valokuvia kävelyretkeltämme. Kuvissa liike-epäterävyys loi vaikutelman, ikään kuin Pavelin rata edelleen liikuttaisi katsojaa maiseman poikki. Toiselle seinälle Hanna oli koonnut kuvia matkoistamme rauniorадan Venäjän puoleiselle osuudelle. Kuvien joukosta löytyi myös arkistokuvia, kuten ilmakuva vuodelta 1944, joka näyttää pommitetun Elisenvaaran aseman ympäristön.

Vastakkaisella seinällä oli Hannan dokumentaarisia valokuvia rauniorадan Parikkalan puolella sijaitsevasta osuudesta. Kuvissa esiintyi myös radanvarressa asuvia vanhoja miehiä. Huoneen ikkunaseinällä oli sarja valokuvattuja dokumentteja, jotka luetteloivat Elisenvaaran pommituksen uhreja. Luetteloiden tekstit kuvasivat yksityiskohtaisesti pommituksissa kuolleiden jäännöksiä. Kuvailut olivat niin tarkkoja, että jokainen luettelon merkintä oli mahdollista kuvitella näkymäksi, kuvaksi. Niiden viereen ikkunasyvennykseen Hanna oli koonnut kiviä soramontulta, josta hiekkaa oli kaivettu radan rakentamiseen vuosina 1904–1906. Kiviin Hanna oli kaivertanut niiden henkilöiden syntymä- ja kuolinpäiviä, jotka olivat kuolleet Elisenvaaran pommituksissa. Heidän joukossaan oli useita lapsia.

Keskellä huonetta oli pieniä pöytiä, joille olin koonnut luettavaksi kaikki ne kirjeet, jotka kuuluivat Mishan kanssa kirjoittamaamme esitykseen. Lisäksi Adelin, Anastasian, Mishan, Pavelin ja Sergein kirjeet olivat kukin omalla pöydällään. Kullakin pöydällä oli alkuperäinen, venäjäksi kirjoitettu kirje, kirjeen käännökset englanniksi ja suomeksi, sekä valokuva kirjeen kirjoittajan matkasta. Peitin kirjeet läpinäkyvillä lasilevyillä. Jos pöytiä katsoi kauempaa, lasilevyihin heijastui Hannan valokuvia ylösalaisin kääntyneinä.

Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmän installaatiossa viitteet toisiin paikkoihin, aikoihin ja tapahtumiin esittivät tärkeää osaa. Näyttelypaikalta käsin installaation viitekohtana oleva rauniorautatie sijaitsi noin 120 kilometrin, eli noin 80 minuutin mittaisen junamatkan ja 15 minuutin mittaisen kävelymatkan päässä näyttelytilasta.

Nykytaiteen teoreetikko Boris Groys tarkastelee kirjassaan *Art Power* (2008), mitä tapahtuu silloin, kun taiteen dokumentaatio tuodaan taidenäyttelyyn. Neuvostoliitossa kasvaneen Groysin havainnot aiheesta kuvaavat osuvasti installaatiomme problematiikkaa. Groys esittää hypoteesin, jonka mukaan taiteen dokumentaation siirtäminen taidenäyttelyyn tuottaa tilanteen, jossa näyttelyssä esillä olevat elementit eivät näyttäydy taiteena sinänsä, vaan viitteinä poissaolevasta taiteellisesta toiminnasta.[49] Meidän installaatiossamme tällaisia dokumentteja olivat mm. ne esillä olleet kirjeet, jotka olin kirjoittanut yhdessä Mishan kanssa. Kirjeitä lukiessaan näyttelyn vierailija joutui olettamaan, että näitä kirjeitä on luettu jossakin toisessa paikassa ja toisenlaisissa olosuhteissa. Installaatiomme monet muut elementit voimistivat viitteellisyyttä. Esimerkiksi Hannan dokumentaariset valokuvat viittasivat nekin toisiin paikkoihin ja tilanteisiin.

Groys väittää, ettei dokumentaaristen elementtien merkitys näyttelytilassa kuitenkaan rajoitu tähän viitteellisyyteen. Saahan dokumentti näyttelytilassa oman erityisen ja ainutkertaisen tila-ajallisuutensa aistittavana ilmiönä.[50] Näin dokumentti taideteoksena siis samanaikaisesti siirtyy pois paikaltaan ja paikantuu uudelleen. Mielestäni käsite *irtikytkentä* voisi kuvata osuvasti tätä dokumentaarisen taiteen kummallista paikkasuhdetta. Meidän installaatiossamme irtikytkennän kokemuksellisuutta ilmensi esimerkiksi se, ettei näyttelyn vierailija voinut täysin tavoittaa näyttelytilassa lukemansa kirjeenvaihdon kontekstia. Jotakin oli pääteltävissä esityksellisen tapahtuman luonteesta myös Adelin, Anastasian, Mishan, Pavelin ja Sergein matkakirjeistä. Kirjeissä puhuteltiin kuitenkin jotakuta tavoittamatonta henkilöä, josta vierailija ei voinut saada selkeää käsitystä. Kirjeiden tavoittamaton konteksti määritti näyttelymme kokemuksellisuutta. Myös Hannan dokumentaarisiin valokuviin sisältyi tavoittamattomuus. Kuvien näkymiä näyttelyn vierailija voisi tuskin tavoittaa, vaikka tekisi itse matkan raunioradalle jo pelkästään siksi, ettei vierailijalla ollut enää mahdollisuutta matkustaa moniin niistä paikoista, joita Hanna oli valokuvannut. Hieman yksinkertaistaen, näyttelytilaan rakennettua rauniorautatien kuvajaista ei olisi voitu tavoittaa mistään muualta kuin tuosta näyttelytilasta.

Osallistumisemme biennaaliin ei kuitenkaan rajoittunut installaation toteuttamiseen. Yhdessä Timo Jokitalon ja Kati Korosuon kanssa järjestimme Parikkalassa kaksi osallistavaa kirje-esitystä. Toteutukseltaan nuo esitykset noudattivat aiemmin kuvailemieni kirje-esitysten kaavaa, mutta tällä kertaa esitykset pidettiin suomeksi ja esitysten erityisenä kohdeyleisönä olivat Parikkalan seudun asukkaat. Kehitimme lisäksi Katin kanssa esitykseen mielikuvaharjoitteita, jotka auttaisivat osallistujia virittäytymään yksin tehtävään matkaan raunioradalla ja rajan keholliseen tutkimiseen. Sisällytimme esitykseen myös Adelin, Anastasian, Mihailin, Pavelin ja Sergein kirjoittamat matkakirjeet. Tällä kertaa emme pyytäneet osanottajia kirjoittamaan omista matkoistaan julkaistavia kirjeitä, vaan päätimme esitykset yhteiseen keskusteluun. Ajoitimme esitysten alkamis- ja päättymisajat siten, että ne sopisivat pohjoisesta, etelästä ja lännestä Parikkalaan tulevien junien aikatauluihin. Toteutimme nämä hankkeen viimeiset esitykset kesäkuun 16. ja 17. päivä 2023.

Sunnuntaina kesäkuun 17. päivänä esitykseen osallistuneista kolme oli paikkakuntalaista, yksi lähiseudun kesäasukas, ja eräs kauempaa esitykseen matkustanut. Päivä oli aurinkoinen ja tuulinen. Tapamme mukaan kuljimme taas Punnolan tilan peltojen reunaa pitkin kohtaan, josta laskeudutaan raunioradan alkupisteeseen. Tällä kertaa pellon reuna oli runsaan aluskasvillisuuden peitossa, joten pyysimme osallistujia varmistamaan, etteivät heidän säärensä olisi paljaat ja alttiina punkeille tai nokkosten pistoksille. Pellon reunassa ja radanvarressa kasvaneet puut oli jostakin syystä kaadettu pois. Pysähdyimme kohtaan, josta rata alkoi. Olimme sopineet, että

hetkeä myöhemmin Kati lähettäisi osallistujat harjoitteen johdattamina matkaan, mikä muuttaisi osallistujan tapaa katsoa ympäristöään. Olin vienyt kirjeet aloituspaikalle jo aikaisemmin, mutta lähdin taas matkaan ensimmäisenä, jotta voisin ottaa osallistujat vastaan radan päätepisteessä, rajavyöhykkeen reunalla.

Auringon lämmössä raunioradan maisemaa väritti puiden, pensaiden, sekä aluskasvillisuuden hehkuva vehreys. Sellaisessa maisemassa käveleminen oli tyystin toisenlaista kuin aikaisemmilla matkoilla. Matka taittui vaivattomasti ja miltei huomaamatta.

Odotin siis osallistujia rajavyöhykkeen reunalla aukeassa paikassa, jossa vanha hiekkatie kulkee rajavyöhykkeen reunaa pitkin kohti etelää. Siellä ojensin yksi kerrallaan saapuville osallistujille Adelin, Anastasian, Mishan ja Sergein kirjeet.[51]

Kun kaikki osallistujat pääsivät perille ja olivat lukeneet antamani kirjeet, teimme hiekkatiellä esityksen viimeisen harjoitteen, jossa osallistuja ikään kuin koskettaa edessä avautuvaa rajantakaista maisemaa sormellaan. Hiljentymään johdattavan harjoitteen jälkeen kokoonnuimme jakamaan kokemuksia suoritetusta matkasta.

Eräs osallistuja puhkesi itkemään ja kertoi siitä, miten hänen isoisänsä kuolema jatkosodassa oli vaikuttanut ylisukupolvisesti hänen perheensä myöhempiin elämänvaiheisiin, kuten isoäidin ja äidin suhteeseen ja hänen omaan äitisuhteeseensa. Toinen osallistuja kertoi, kuinka hänen äitinsä oli evakuoitu lapsena Elisenvaaran kylältä. Hän päätteli äidin kulkeneen nuorena samoja reittejä pitkin, joita hän itse käveli nyt jo huomattavasti vanhempana ja kuvitteli matkallaan kävelevänsä ikään kuin äitiään vastaan. Paikkakuntalaisten osallistujien kertomuksissa nousivat esiin vanhempien sukupolvien kertomukset sotaa edeltävästä ja sotaa seuranneista vuosista. Kenelläkään heistä ei ollut voimakasta omakohtaista kokemusta ajasta ennen rajaa ja kotiseudun menettämisestä.

Tähän esitykseen päättyi esityshankkeemme, joskin kirja, jonka osana tämä artikkeli julkaistaan, mahdollistaa esityksellisen vaelluksen itsenäisen toteuttamisen, tosin muuttuneissa olosuhteissa.

Kesäkuun 2.–3. päivä 2025 järjestin raunioradalle yhdessä taiteilija-tutkija Otso Aavarannan kanssa *Research Retreat to the Russian Border* -tutkimustapahtuman osana Taideyliopiston kuudennetta Tutkimuspaviljonkia. Tutkimusryhmästämme tapahtumaan osallistuivat myös Hanna, Misha ja Mikko. Kaksipäiväisessä tutkimustapahtumassa matkustimme junalla Parikkalaan, teimme vaelluksen rajalle ja kokoonnuimme Parikkalan kunnan valtuustosaliin. Kaikki nämä tilat me muutimme esitelmien, taiteellisten harjoitteiden ja esitysten näyttämöiksi. Tapahtumaan osallistui meidän lisäksemme kolmetoista eri alojen taiteilijaa ja tutkijaa ja heidän joukossaan ukrainalainen taiteen sosiologi Oleksandra Nenko. Tämän ryhmän kanssa teimme toistaiseksi viimeisen matkan raunioradalle.[52] Ohitan tässä artikkelissa kaikki ne ainutlaatuiset tapahtumat, joita osallistujien järjestämistä esityksistä muodostui, ja siirryn matkamme loppuun, jossa nousimme maantien penkereelle. Tiellä yllätyksekseni huomasin, että rajavyöhykkeen reuna oli siirtynyt maantien itäiselle penkalle.

Tutkimuksemme hapsut

Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmän taiteellinen tutkimus rajaseudun lävistämistä rautatien raunioista muodostui hapuilevaksi ja epäsystemaattiseksi tutkimukseksi kokemuksellisesta ilmiöstä, joka on luonteeltaan häilyvä ja väistämättä myös tulkinnanvarainen. Tutkimuksemme epäsystemaattisuuteen vaikutti osittain se, että hanke toteutettiin äärimmäisen pienellä ja hajanaisella rahoituksella vaiheessa, jossa suuret geopoliittiset murrokset vaikuttivat tutkimusaiheeseemme arvaamattomilla tavoilla.

Tutkimuksemme perustui toistettuihin matkoihin, joiden tavoitteet tarkentuivat ja muuttuivat samalla, kun tutkimuskohteemme muuttui. Filosofi Antti Salminen on kutsunut tällaista tutkimusmenetelmää *taiteelliseksi kokeellisuudeksi*.[53] Hän esittää, että taiteellisen kokeellisuuden kautta voidaan tutkia ainutkertaisia ja toistumattomia ilmiöitä, jotka ovat kietoutuneet monimutkaisesti aikaan,

olosuhteisiin, ja ympäristöihin.[54] Ainutkertaisuudestaan huolimatta tällainen ”taiteellis-kokeellinen tieto” ei Salmisen mukaan kuitenkaan ole taiteilijan itseriittoisten mielenliikkeiden tuotetta, vaan monimutkaisilla siteillä yhteiseen tilaan ja aikaan kiinnittyvää tietoa, joka on myös toisten tavoitettavissa.[55] Taiteellisessa tutkimuksessa tällaista tiedonmuodostuksen menetelmää kutsutaan performatiiviseksi paradigmaksi.[56] Hieman yksinkertaistaen performatiivisuudella tarkoitetaan sitä, että tutkimus toimintana tuottaa todellisuutta. Barbara Boltin mukaan performatiiviselle paradigmalle on ominaista se, millaisia eroja toiminnan toisto tuottaa.[57] Nämä erot ovat juuri niitä ainutkertaisia ilmiöitä, joihin Salminen viittaa.

Myös meidän hankkeemme paljasti toistettujen matkojen kautta ainutkertaisia ilmiöitä. Matkat Suomen ja Venäjän rajaseudulla sijaitseville rautatien raunioille vuosina 2017–2025 tekivät kokemuksellisesti selväksi sen, että valtioiden alueellisuutta *suojaamaan* ja äärimmäisen konkreettisella tavalla *merkitsemään* tehty raja on tosiasiassa jatkuvan muutoksen tilassa, jossa siihen kohdistuvat rajaturvallisuuden käytännöt, sekä elämä rajan vaikutuspiirissä muuttuvat samalla, kun rajan merkityskin muuttuu.

Meidän hankkeessamme performatiivisuus ei kuitenkaan näyttäytynyt tyystin oman toimintamme vaikutuksina. Paremmin voisi sanoa, että kävelymatkat käynnistivät rajan ja rautatien jäljen performatiivisuuden, joiden kohtaamisessa muodostui kolmas kokemuksellinen tila. Raja tuotti tilan epäjatkuvuutta merkitsijöillä, kuten rajavyöhykkeestä varoittavilla kylteillä, rajavyöhykelupaa koskevilla käytännöillä. Ne vastaavat osuvasti J. L. Austinin määritelmää performatiivista lausumana, joka samalla toteuttaa esittämänsä asioiden tilan.[58] Retket rajaseudulle johdattivat myös rajan toisenlaisen ominaispiirteen luokse, kummalliseen utopismiin, joka muuttaa rajantakaisen haaveiden peiliksi.

Rautatien jäljen performatiivisuus osoittautui toimintaperiaatteeltaan toisenlaiseksi. Sen sijaan se muistutti Jacques Derridan kielifilosofista teoriaa jäljestä[59], jonka hän esitteli tutkielmassaan *De la grammatologie* (1967). Siinä Derrida määritteli *jäljen* ominaisuudeksi, jonka ansiosta raapustus (kirjoitettu teksti), tai ääntely (puhuttu lausuma) voidaan ymmärtää merkitykselliseksi.[60] Ranskan kielessä sanalla *trace* (”jälki”) on sekä ´polun´, että ´jäljen´ kaksoismerkitys. Siten jälki muodostaa polun nähdystä tai kuullusta poissaolevaan.[61] Ne toisin sanoen merkitsevät sen, mikä on välittömästi aistittavissa jonkin poissaolevan asian viitteeksi.[62]

Jäljen kielifilosofinen käsite vastasi yllättävän osuvasti kokemusta niistä matkoista, jotka teimme rautatien jäljestä muodostuneelle polulle. Meidän matkoillamme jäljen viittaus poissaolevaan muodostui ”rautatiestä”, joka näkyi monissa paikoissa vain vaivoin havaittavina poikkeamina maiseman muodoissa, eli eroina, jotka kuuluvat Derridan mukaan jäljen rakenteellisuuteen.[63] Toisin sanoen, me kykenimme seuraamaan radan jälkeä silloin (ja vain silloin), kun tunnistimme tietyt poikkeamat maiseman muodoissa radan viitteiksi.

Rautatien jäljen performatiivisuus ei kuitenkaan vastannut Austinin kielifilosofista ideaa performatiivista, joka lausumassaan toteuttaisi julki lausutun. Niinpä rautatien jälki ei johdattanut meitä junamatkalle, saati edes etäisesti junamatkustamista muistuttavaan kokemukseen. Usein saimme rämpiä lumihangessa, tai sukeltaa pusikoiden läpi. Miten jäljen performatiivisuutta voisi sitten luonnehtia?

Esseessä *Allekirjoitus, tapahtuma, konteksti* (1988) Derrida esittää, ettei kirjoitus lakkaa toimimasta, vaikka kirjoituksen alkuperäinen konteksti olisi kadotettu – eli poissaoleva.[64] Siksi myös performatiivisten lausumien kontekstit ovat rakenteeltaan avoimia, eikä lausumien tarkoitusta koskaan voida täysin hallita.[65] Sovellan tätä ajatusta seuraavasti. Oletan, että radan jäljen seuraaminen toistaa ja samalla toteuttaa jäljen välittämän ”lausuman”, eli viitteen rautatiehen kulkureittinä. Meidän matkamme osoittivat, että jälki muodostui myös kirjaimellisesti poluksi. Merkityssisällöltään ja kokemuksellisesti tuon ”lausuman” merkitys oli kuitenkin muuttunut. Uudessa merkityksessään se johdatti maisemiin, joista oli tullut ensisijaisesti muunlajisten elämänmuotojen tiloja. Noista tiloista oli tullut maisemia ihmisen

poissaololle, joka edelleen näkyi erilaisina jälkinä, joita katsomalla oli mahdollista kuvitella, kuinka asiat olisivat voineet olla.

Viitteenä poissaolevaan rautatien jälki kykeni haastamaan rajan performatiivisuuden, ja tuon haasteen se esitti hapuilevina tuntumina siihen, että asiat voisivat olla myös toisin.

Tässä merkityksessä rautatien jälki johdatti meidät myös niiden historiallisten kirjeiden luokse, joita suomalaiset olivat lähettäneet omaisilleen Neuvostoliitosta 1930-luvun alkupuolella. Nekin koettelivat rajan tuottamaa epäjatkuvuutta allegorisilla ilmauksillaan, joita käyttämällä kirjeiden kirjoittajat salakuljettivat viestejään rajavalvonnan läpi. Esityksen kontekstissa nämä arkistoidut yksityishenkilöiden viestit saivat uusia merkityksiä tilanteessa, jossa kirjeen lähettäjä, vastaanottaja ja lisäksi kirjeenvaihtoa valvoneet viranomaiset olivat aikaa sitten kuolleet.

Nyt käytöstä poistetun radan penkka toimii taas kasvualustana monille kasveille, sienille ja eliöille ja muodostaa helposti kuljettavan ja suojaisan käytävän monille eläinlajeille. Vielä radan jälki ei kuitenkaan ole tyystin kadonnut maisemasta. Siitä voi avautua uusi merkitys sinulle lukijani, jos uskallat tarttua tämän kirjan esittämään haasteeseen.

Rovaniemellä kesäkuussa 2026,
Jaakko Ruuska

Viitteet

1 Tämän artikkelin aikaisempi, suppeampi versio julkaistiin vertaisarvioituna luovan tutkimuksen verkkojulkaisun [...] Ellipses Journal For Creative Research elokuun 10. 2025 ilmestyneessä numerossa 5 Anarcho Aesthetics englanniksi nimellä: Stitching Tracks By Words and Footsteps – Walking Against Spatial Discontinuity. Esittelin tämän artikkelin teoreettisia kysymyksiä myös Itä-Suomen yliopiston BOMOCULT-tutkijaverkoston järjestämässä VERA Konferenssissa Art, Culture, and Power – Negotiating Creativity, Conflict and Defiance, jossa esittelin paperini The Letters That Stitch the Border 26.5.2026.

2 Ks. Venäjän federaatio (1995).

3 Suomen etymologinen sanakirja (2026) tunnistaa sanalle yhteys ’kulkuyhteyden’ ja toisaalta ’yhteenkuuluvuuden’ merkitykset. Sanan taustalla on sana ’yksi’, josta johtuu ’yhdessä olo’, eli yhteys toisiin, mutta lisäksi ’yksinäisyys’.

4 Austin (2016), 16–17.

5 Kuulin myöhemmin talon asukkaalta, joka oli vanha mies, että portaita ja rataa oli käytetty David Leanin ohjaaman Hollywood-spektaakkelin Tohtori Zivagon (1965) kuvauksissa.

6 Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa.

7 Kaskinen (2022), 57.

8 Ks. Venäjän federaation väestötiedot (2013).

9 Vrt. Railwayz.info (2025).

10 Vuosina 1948–1958 radalla kulkeneet sotakorvausvaunut vaihtoivat vetureita rajalla. Suomalainen henkilökunta ei ylittänyt rajaa. Tästä rajaturvallisuuskäytännöstä poikkeuksena oli lyhyt kokeilu, joka kesti vuonna 1957 tammikuusta huhtikuuhun, jolloin Suomi sai kuljettaa tavarajunia Niiralasta Sortavalan, Elisenvaaran ja Syväoron kautta Parikkalaan, tosin valvottuina (Katajisto & Salo 1989, 49).

11 Ks. Chandler (1998), 70.

12 Ibid., 63.

13 Ks. Jänis-Isokangas (2024), 351-384.

14 Ibid., 355.

15 Ks. Martin (1998), 848.

16 Ks. Mainio (2024), 37–74.

17 Ibid., 50.

18 Ibid., 63.

19 Ks. Laine (2005), 37.

20 Ks. Filicheva (2005), 80.

21 Ks. Laine (2005), 37.

22 Ks. Ryzhova (2020), 57.

23 Houtum & Bueno Lacy (2024), 235–236.

24 Ibid., 239.

25 Ks. Sisäministeriön tiedote 16.7.2024.

26 Kollektiivinen toiminta -ryhmä järjesti vuodesta 1976 alkaen taiteellisia aktioita maaseudulle Moskovan ulkopuolelle. Aktiot olivat yleensä minimalistisia ja

hämärsivät tarkoituksellisesti esitystapahtuman ja sitä ympäröivän todellisuuden rajoja ja usein jopa niin onnistuneesti, etteivät osallistujat aina tienneet, mitkä heidän todistamansa tapahtumat kuuluivat esitykseen ja mitkä eivät (Bishop 2012, 155). Ryhmä dokumentoi aktionsa samizdat-julkaisuksi, joihin aktioihin osallistuneita pyydettiin kirjoittamaan tulkintansa esityksistä (ibid.).

27 Ks. Ruuska (2021), luku: Uudelleenkytkennät harjoite-esityksinä.

28 Mitä? Nykytaiteen biennaali on Kuopion taidemuseon, Joensuun taidemuseon ja Mikkelin taidemuseon järjestämä taidetapahtuma, joka järjestettiin vuonna 2023 Joensuussa.

29 Ks. Trevelyan, M. & Jones, G. (2022).

30 Harp, J. (2014) 'Afterword', teoksessa More, T., Miller, C.H., Harp, J. & Gibb, R. Utopia. 2. painos. New Haven, CT: Yale University Press, s. 141–160.

31 Ks. Mainio (2024), 37–74.

32 Ks. Paasi (1995), 293.

33 Ibid., 277.

34 Kotiseutumatkoja Värtsilään alettiin järjestää vuonna 1991 Tohmajärveltä, ja seuraavina kahtena vuonna Venäjälle tehtiin Suomesta yli 1,26 miljoonaa kotiseutumatkaa. Ks. Paasi (1995), 283.

35 Ibid., 293.

36 Ibid., 290–291.

37 Ks. Levitas (2013), 4.

38 Ibid., 6.

39 Paasi (1995): 277; 280.

40 Esimerkiksi ”marjanpoiminta” oli kirjeissä toistuva allegoria, joka tarkoitti loikkaamista rajan yli. Historiantutkija Ann Goldberg on analysoinut erilaisia viranomaisten harhaanjohtamisen keinoja, joita eräät yksityishenkilöt käyttivät Neuvostoliiton ja Natsi-Saksan välisessä kirjeenvaihdossa 1930-luvulla (vrt. Goldberg 2006, 166–167).

41 Ks. Kansalliskirjasto (1908).

42 Myöhemmin Hanna Koikkalainen kertoi kuulleensa eräältä reittimme varressa asuneelta naiselta, että tämä oli löytänyt metsästä epäilyttävän kirjeen, jonka hän oli toimittanut rajavartijoille.

43 Brandenberger (1999), 85.

44 Tätä kehitystä edustivat mm. vuonna 1936 tehdyt lakimuutokset, jotka koskivat esimerkiksi aborttikieltoa ja avioliiton ulkopuolella syntyneiden lasten kohtelua. Ks. Alexandrova (1980), 41–42.

45 Ks. Alava (2024), 572.

46 Ibid., 576.

47 Ks. Kim (2022).

48 Joensuun taidemuseon, Kuopion taidemuseon ja Mikkelin taidemuseon yhteistyönä järjestämä biennaali kutsui taiteilijoita tutkimaan Itä-Suomen historiaa ja traditiota, sekä niitä monimutkaisia sosio-poliittisia tapahtumia, jotka ovat vaikuttaneet alueen kehitykseen. Biennaali toteutettiin Joensuun taidemuseo Onnin ja Pohjois-Karjalan museo Hilman tiloissa, jossa se oli esillä Toukokuun 13. päivästä syyskuun 17. päivään 2023.

49 Ks. Groys (2008), 53.

50 Ibid., 64.

51 Pavelin kirje rajattiin esityksestä pois, koska kirje ei noudattanut henkilökohtaisen kirjeen muotoa.

52 Tutkimustapahtumamme jälkeen Pavel Rotts teki vielä yhden matkan raunioradalle, josta hän kirjoittaa tämän kirjan artikkelissaan.

53 Ks. Salminen (2015).

54 Ibid., 64.

55 Ibid., 66.

56 Ks. Haseman (2006); Bolt (2016).

57 Ks. Bolt (2016), 139 & 141.

58 Ks. Austin (2016), 58.

59 Ks. Derrida (1997).

60 Ks. Derrida (1997), 46.

61 Ibid., 47.

62 Ibid., 61–62.

63 Ibid., 46–47.

64 Ks. Derrida (2003), 283–284.

65 Ks. Loxley (2007), 79.

Lähdeluettelo

Tutkimusartikkelit

Alexandrova, E. (1980) 'Why Soviet Women Want to Get Married', teoksessa Mamonova, T. (toim.) *Women and Russia: Feminist writings from the Soviet Union*. Boston: Beacon Press, s. 31–50.

Alava, J. (2024) 'Mothers of Russia: portrayals of Russian women soldiers between 2008 and 2021', *International Feminist Journal of Politics*, 26(3), s. 566–587. https://doi.org/10.1080/14616742.2024.2359567 [vierailtu 22.2.2026]

Bolt, Barbara. (2016). Artistic research: A performative paradigm? Parse Journal, 3 Lähde: https://parsejournal.com/article/artistic-research-a-performative-paradigm/ (tarkastettu 2.10.2026).

Brandenberger, D. (1999) 'Proletarian Internationalism, "Soviet Patriotism" and the Rise of Russocentric Etatism During the Stalinist 1930s', *Left History*, 6(5), s. 80–100.

Derrida, J. (2003) 'Allekirjoitus tapahtuma konteksti'. *Platonin apteekki ja muita kirjoituksia*. Tampere: Gaudeamus.

Filicheva, O. (2005) '"One is drawn to one's birthplace" or "the place where one feels home is one's motherland": Concepts of homeland by migrants from Ladoga Karelia', teoksessa Hakamies, P. (2018) *Moving in the USSR: Western anomalies and northern wilderness*, s. 42–58.

Goldberg, A. (2006) 'Reading and writing across the borders of dictatorship: Self-censorship and emigrant experience in Nazi and Stalinist Europe', teoksessa Elliot, B., Gerber, D. & Sinke, S. (toim.) *Letters Across Borders: The Epistolary Practices of International Migrants*. New York: Palgrave Macmillan, pp. 158–172.

Groys, B. (2008) ‘Art in the Age of Biopolitics: From Artwork to Art Documentation’, teoksessa *Art power*. Cambridge, MA: MIT Press, s. 53–66.
Hakamies, P. (2018) *Moving in the USSR: Western anomalies and northern wilderness*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. doi: 10.21435/sfh.10
Harp, J. (2014) ‘Afterword’, teoksessa More, T., Miller, C.H., Harp, J. & Gibb, R. *Utopia*. 2. painos. New Haven, CT: Yale University Press, s. 221–234.
Haseman, B. (2006). A Manifesto for Performative Research. Media International Australia, 118(1), 98-106. https://doi.org/10.1177/1329878X0611800113 (tarkastettu 26.10.2026).
Houtum, H. van & Bueno Lacy, R. (2024) ‘EUrope’s Border Dis/Order: The Autoimmunity of a Deadly B/Ordering Regime’, *Border Studies. Cultures, Spaces, Orders*, s. 229–260. doi: 10.5771/9783748922292-229 [vierailtu 22.2.2026]
Jänis-Isokangas, I. (2024) ‘SKP, Gulag-järjestelmä, poliittinen kasvatustyö ja suomalaiset Magnitogorskissa’, teoksessa Kaihovirta, M., Laakkonen, A. & Pitkänen, S. (toim.) *Työväki ja Neuvostoliiton vuosisata*. Helsinki: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, s. 351-384.
Kaskinen, S. (2022) “‘The path to progress or the sleep of reason”: Representations of (re)bordering processes at the Finnish-Russian borderlands’, *Journal of Finnish Studies*, 25(1), s. 47–83. doi: 10.5406/28315081.25.1.03 [Vierailtu 18.2.2026].
Laine, A. (2005) ‘Modernisation in the 1940s and 1950s in the part of Karelia that was annexed from Finland on 13 March 1940’, teoksessa *Moving in the USSR: Western anomalies and northern wilderness*, s. 19–41.
Mainio, A. (2024) ‘Suomalaiset Stalinin vainoissa – kriittinen katsaus kuoleman kirjanpitoon’, teoksessa Kaihovirta, M., Laakkonen, A. & Pitkänen, S. (toim.) *Työväki ja Neuvostoliiton vuosisata*. Helsinki: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, s. 37–74
Martin, T. (1998) ‘The origins of Soviet ethnic cleansing’, *The Journal of Modern History*, 70(4), s. 813–861. doi: 10.1086/235168 [Vierailtu 14.4.2025].
Ruuska, J. 2021. ‘Elisenvaara-Pieksämäki - hajonnut kone‘, *RUUKKU - Studies in Artistic Research*, 17 (2021) https://doi.org/10.22501/ruu.685472 [vierailtu 22.02.2026], www.ruukku-journal.fi
Ryzhova, N. (2020) ‘Freedoms, security, and development: Border exclusion zones in post-Soviet Russia’, *Region*, 9(2), s. 55–80. Lähde: https://www.jstor.org/stable/27007774 [vierailtu 22.2.2026].
Salminen, A. 2015. Kokeellisuudesta: Historiallisesta avantgardesta jälkifossiiliseen elämään. Helsinki: Osuuskunta Poesia.

Kirjallisuus

Austin, J. L., Urmson, J. O., Sbisà, M. & Koskensilta, R. 2016. *Näin tehdään sanoilla: Harvardissa 1955 pidetyt William James -luennot*. Tampere: Niin & näin.
Bishop, C. (2012) *Artificial hells: Participatory art and the politics of spectatorship*. 1. painos. Brooklyn, NY: Verso Books.
Derrida, J. & Spivak, G.C. (1997) *Of grammatology*. Korjattu painos. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
Chandler, A. (1998) *Institutions of Isolation: Border Controls in the Soviet Union and Its Successor States, 1917–1993*. Montreal, QC: McGill-Queen’s University Press.
Koikkalainen, H. & Halmetoja, V. (2016) *Hanna Koikkalainen: Raja*. Helsinki: Maahenki.
Levitas, R. (2013) *Utopia as method: The imaginary reconstitution of society*. Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan.
Loxley, J. (2007) *Performativity*. London: Routledge.
Paasi, A. 1995. *Territories, boundaries and consciousness: The changing geographies of the Finnish-Russian border*. Chichester: Wiley.

Raportit, viranomaislähteet ja lähteet arkistoissa

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008) *Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa*. Helsinki.
Kansalliskirjasto (1908) *Ruokalista 1908-01-31*. Lähde: https://urn.fi/URN:NBN:fi-fe202301051615 [Vierailtu14.4.2025].
Sisäministeriö, valtioneuvoston viestintäosasto (2024) ‘Suomi varautuu välineellistetyn maahantulon torjumiseen uudella lainsäädännöllä’. Lähde: https://intermin.fi/-/suomi-varautuu-valineellistetyn-maahantulon-torjumiseen-uudella-lainsaadannolla [Vierailtu 20.2.2026].
Venäjän federaatio (1995) *Sotilaallis-topografinen kartta, maastotieto vuodelta 1987*. Karttalehdet: 35–95, 96, 1:100 000. Lähde: https://maps.vlasenko.net/smtm100/p-35-095_096.jpg [Viitattu 18.2.2026].
Venäjän federaation väestötiedot (2013) *Väestömäärä kunnittain 1. tammikuuta 2013*. Petroskoi: Karjalan tasavallan kansalliskirjasto. Lähde: https://fulltext.library.karelia.ru/cgi-bin/ftretrans.pl?djwuuQHy9yRNJDSmcjY7xCPsNEAMO0TUNs7aYxzSVTtOTZ1eVuYXHZuHDwX6zGf9O5RjJ1vizcR8ltPsXF261OJq9sOrly5yoAYsb5yH+uV6H5ziiFuW2gCGFARL9m7DxcRjRQMnMsa3sBPGT+e2vlAoj51p344rUBs6uGuivDa2JLRbV/5FPLMTlwdjgnSDz2jc1xPrcIhHVHk0edPzqyd99foptw8hHOEv [Vierailtu 22.2.2026].
Suomen Kansallisarkisto (2026) *Finns in Russia 1917–1964*. Lähde: https://kansallisarkisto.fi/en/finns-in-russia [vierailtu 22.2.2026].
Suomen Kansallisarkisto (1930–1938) *EK-VALPO [1930–1938]: NL:sta Suomeen saapuneiden kirjeiden tarkastus ja kopiointi*.
Suomen etymologinen sanakirja (2026) Hakusana: ”yhteys”. Helsinki: Kotimaisten kielten keskuksen verkkojulkaisuja 72. URN:NBN:fi:kotus-202259 [Viitattu 5.2.2026]. Lähde: https://kaino.kotus.fi/suomenetymologinensanakirja

Muut lähteet

Lean, D., Pasternak, B. & Bolt, R. (1965) *Tohtori Zivago*.
The Railways.info (2025) ‘Участок Элисенваара — Сювяоро (закрыт)’. Lähde: https://railwayz.info/photolines/line/360 [vierailtu 18.2.2026].
Katajisto & Salo (1989) *Elisenvaara–Savonlinna rautatie*. Resiina-lehti 2/1989.
Kim, A. (2022) ‘*Taking Off A White Coat: Notes From Under Sanctions’*. NO NIIN, 15.
Tarkovski, A. & al. (1979) *Stalker*.
Trevelyan, M. & Jones, G. (2022). ’Putin’s warning to ‘traitors’ sends chilling message’, *Reuters* 17.3.2022. Ks. https://www.reuters.com/world/europe/putins-warning-traitors-sends-chilling-message-2022-03-17/

Kiskojen kudelmia
Taideteoreettisia kirjoituksia Kuvataideakatemiasta 26

JULKAISIJA
Taideyliopiston Kuvataideakatemia
© Taideyliopisto, Jaakko Ruuska (toimittaja) ja Hanna Koikkalainen (valokuvat)

TAITTO
Marjo Malin

KANNEN KUVA
Hanna Koikkalainen. Tiviä, 1.4.2023

AUKEAMAN (SIVUT 8–9) KUVA
Hanna Koikkalainen. Sorjo, 1.8.2019

KIRJAN VIIMEINEN KUVA
Hanna Koikkalainen. Tiviä, 1.4.2023

PAINO
Grano, 2026

ISBN 978-952-353-517-6 (painettu)
ISSN 2343-1008 (painettu)
ISBN 978-952-353-518-3 (pdf)
ISSN 3087-839X (pdf)

Tämä kirja on luettavissa avoimena julkaisuna Taideyliopiston sähköisessä julkaisuarkistossa.
https://taju.uniarts.fi/



Parikkala, 13.8.2022.



TAIDETEOREETTISIA KIRJOITUKSIA KUVATAIDEAKATEMIASTA
26

Voisiko kirja olla polku ja kirjan sivut polun varsia? – Entä voisiko polku olla kirja? Polkua astellen lukisi, askeleet sanoina.

Tämä kirja on matkaopas kummalliseen maisemaan, joka löytyy aikoinaan Parikkalasta Elisenvaaraan johtaneen rautatien jäljiltä. Kulkuyhteys katkesi vuonna 1944, kun radan poikki vedettiin Suomen ja Neuvostoliiton välinen raja. Rajaseudun katkaisemasta radasta on jäljellä vain rauniot, jotka ovat monin paikoin hautautuneet metsän katveisiin.

Kirja syntyi yrityksestä seurata kadonneen rautatien jälkeä ja uteliaisuudesta nähdä, millaiseen maisemaan se johtaa. *Irtikytkettyjen tilojen tutkimusryhmä* teki seudulle useita matkoja vuosina 2017–2025 – aikana, jolloin rajan turvallisuuspoliittista merkitystä myllersivät koronaviruspandemia ja Venäjän suurhyökkäys Ukrainaan.

Jaakko Ruuskan koolle kutsumaan hankkeeseen osallistuivat rautateiden kulttuuriperintöä tutkiva maantieteilijä Mikko Itälahti, rajaseutua tutkiva valokuvataiteilija Hanna Koikkalainen, Baikal–Amur-rautatien rakennustyömailla kasvanut näytelmäkirjailija Mikhail Durnenkov, sekä inkeriläinen kuvataiteilija Pavel Rotts.

TAIDE-
YLIOPISTO
KUVATAIDEAKATEMIA

ISSN 2343-1008
ISBN 978-952-353-517-6
9 789523 535176