

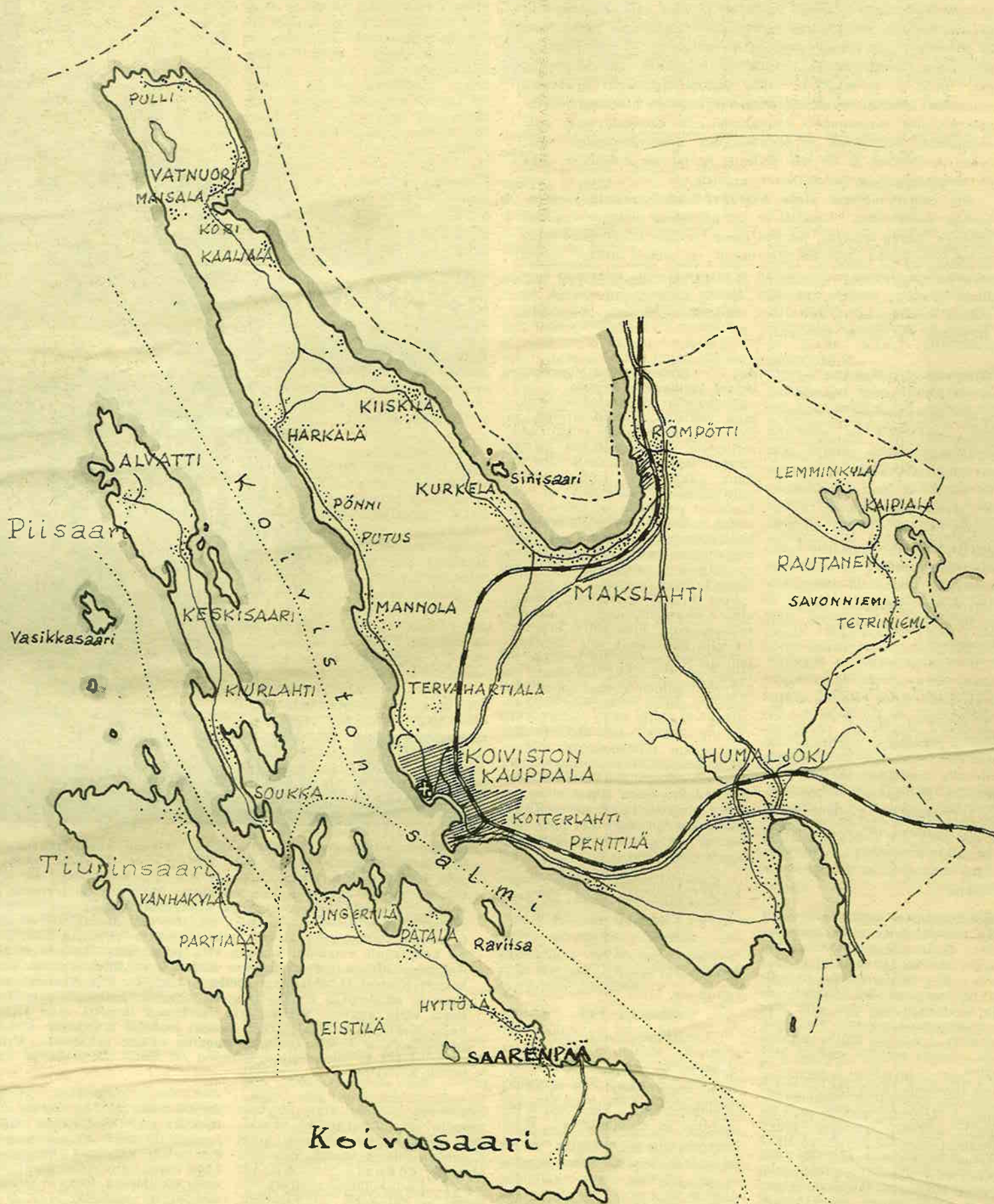
Pitäjä pitäjältä

KOIVISTO

MAALAIISKUNTA JA KAUPPALA



TÄSSÄ heimolehti Karjalan »pitäjä — pitäjältä» liitteessä käsitellään Koiviston maalaiskuntaa ja kauppalaa. Näillä muutamilla sivuilla ei voida, eikä ole tarkoituksaan, antaa tyhjentävää selvitystä meidän entisestä kotipaikkakunnasta. Vuonna 1953 ilmestyi satamajohdaja, filmaist. K. V. Horpun ja dosentti, teoltri Erkki Kansanahon toimittama historia »KOIVISTO — sen vaiheista, asukkaista ja elintavoista» ja vuonna 1956 opettaja Niilo Villasen toimittama kuvateos »KOIVISTO muisto meren rannalta». Näissä teoksissa on Koivistoa käsitelty laajemmin eri aloilta ja eri aikakausilta. Samoin on erikoisaloja ja -asioita koko Karjalaa käsittelevissä kirjoissa käsitelty myöskin Koivistoa. Näillä tämän liitteen kirjoituksilla ja kuvilla pyritään mahdollisuuksien mukaan täydentämään noita aikaisemmin ilmestyneitä teoksia. Ja eräillä kirjoituksilla pyritään selvittämään millainen Koivisto oli 1930-luvulla ennenkuin se joutui talvisodan jalkoihin. Näin yritämme selvittää sen nuoremman koivistolaisten muistikuvaa entisestä kotipaikasta, joilla se jo sieltä lähtiessä oli hämärä. Samoin selvitellään myöskin koivistolaisten erilaisia toimintoja ja saavutuksia uusilla sijoituspaikoilla nyky-Suomen alueella.



KARJALAN KANNAKSEN LOUNAISSRANNALLA sijaitsevan Koiviston muodostivat pitkälle Viipurinlahteen työntynyt niemi ja sen kupeella sijaitsevat saaret Piisaari ja Koivusaari. Kunnan suurin pituus mantereella kaakko-luodesuunnassa Humaljoen Ruonanniemestä Pullinniemen kärkeen oli 39 km. Saarijonon pituus vastaavasti Saarenpään Pitkäniemestä Alvatin majakkaan oli noin 27 km.

Saarten ja mantereen välinen Koivistonalmi oli tunnettu ikimustaistoista ajoista suojaisena laivaväylänä, ja Koivisto muodostui purjehtijoille idänkaupan tärkeäksi pysähdyspaikaksi.

Päitsi merenkululle merellinen asema loi edellytykset runsain

määrin harjoitetulle kalastukselle. Niin saarten kuin mantereen rantakyläen asukkaat harjoittivat nuotta- ja verkkopyyntiä kesäisin ja talvisin. Vuonna 1934 laaditun tilaston mukaan oli Koivistolla suuria talvunuottia 20, kesäunuottia 37, yli 6 m korkeita hailliverkkoja 2.666 kpl ja muita verkkoja 2.265 kpl. Pääasiassa hailia käsittävä kalansaalis oli vuosittain n. 1,4—1,8 milj. kiloa.

Juuri ennen talvisotaa kalanjalostus ja kalakaupan järjestelyt olivat kehittyneissä kalastajille edulliseen suuntaan. Vuonna 1938 toimintansa aloittanut kalastajain oma yritys Kelaosuuskunta r.l.

Kala laajensi myyntialuetta etenkin syyshailille. Säilyketeollisuus Oy oli laajenemassa suurliikikkeeksi ja suolakalan näytelähetyksiä toimitettiin Amerikkaan asti.

Koiviston kunnan pinta-ala oli 280,3 km². Maalaiskunnan asukasluku oli v. 1932 10.046 henkeä. Vuonna 1944 maaliskuussa henkikirjoitettu väkiluku oli 8.508 henkeä.

Koiviston kunnan kyläluku veroluokituksen mukaisena on 27. Tällöin kirkonkirjoissa esiintyneet pihku kylät, jolloin kyläluku oli 36, ovat suurempien kokonaisuuksiin yhdistettyinä. Mantereella sijaitsi-

vat seuraavat 15 kylää: Humaljoki, Härkälä, Kaipiala, Kiiskilä, Kurkela, Lemminkylä (Närjä), Makslahti, Mannola, Näykkilä, Penttilä, Rautanen, Savonniemi, Tervahartiala, Tetriniemi ja Vatnuori. Saarten 12 kylää olivat Alvattila, Eistilä, Ingertilä, Jaakkola, Keskisaari, Kurlahti, Partiala, Patala, Saarenpää, Soukansaari, Tiurinsaari ja Vanhakylä.

Kunnan pinta-alasta oli v. 1939 peltoa n. 4.215 ha. Humaljoki oli huomattavin maanviljelyskylä, sen peltoala käsitti yli neljänneksen koko kunnan pelloista. Vuonna 1944 olivat asukasmääriltään suu-

rimmat kylät Makslahti 1.459, Humaljoki 1.371 ja Saarenpää 1.202. Takaisin palannut väkiluku koko kunnan alueella oli tällöin 8.517.

Vuonna 1935 kävi Koiviston ja Makslahden satamissa tullikamarin ilmoituksen mukaan 576 alusta, joista 510 höyry- ja moottorialuksia, 29 purjealusta ja 37 proomua.

Seurakuntana Koivisto oli 1500-luvun puolliväliltä alkaen. Kirkonkylän ja Kotterlahden alueista muodostettu kauppalaperustettiin v. 1927. Rautatieyhteys Tyrisevä—Koivisto valmistui v. 1916 ja Viipurin—Koivisto v. 1925. Kansakouluja oli 16. Koiviston yhteiskoulu aloitti toimintansa v. 1922. — N. V.

SULO JUKANEN:

KOIVISTO – muinaisuudesta nykyisyyteen

MONESSA KARJALAN KANNAKSEN pitäjässä oli aikanaan ihmisillä omat luontaiset pitäjakohtaiset tapansa ja puheenpar-tensa. Ne antoivat väriä ja sisältöä jokapäiväiselle elämälle ja muodostivat kannakselaisen kulttuurin sielun, sen, jota nyt uhkaa unhoon joutuminen. Mitäpä noita eri pitäjien erikoisuuksia tässä luettelemaan, ne löytyvät sanomalehti Karjalassa parhaillaan julkaistavista Kannaksen pitäjien kuvauksista. Noihin kuvauksiin, jotka tuovat mieleen karjalaista lyyrillistä ajatuksenjuok-sua, sisältyy varmaankin myös kansantieteellisesti arvokasta muisteloja. Niissä kerrotaan siitä kokemuksien hiomasta ja elämäntavasta, joka edellyksistä huolimatta on osoittautunut vuosikymmenien rasi-tuksia kestäväksi ja on sitä sellaista karjalaista kulttuuria, joka on säilyttämisen ja kehittämisen arvoista.

Nyt esittelyvuorossa oleva KOIVISTO oli merellistä Suomen-lahden rantaseutua. Kesällä se oli lämmintä hiekkarantaa lip-lattavan meren äärellä, talvisin lumen ja jään kahlitsemaa man-neria ja saaristoa. Nuo edellämainitut ja niiden lisäksi raikas merituuli, suolaisen meren, kalan ja tervan tuoksu, satamasta kuu-luvat laivojen huutelu, viinssien kitinä ja propsien kolina, ne kaikki muodostivat yhdessä sen elämäntavasta, jolla Koivistolla aikoinaan elettiin ja aherrettiin.

Koivistolainen ihminen — sel-laisena kuin hänet muistan — oli elämänmyönteinen, lähimmäi-sensä hyväksyvä ja oloihinsa tyytyväinen. Hän saattoi olla hivenen omahyväinen — ainakin hän piti omaa hevostaan naapu-rin hevosta parempana. Suku-puolien välinen roolijako oli Koi-vistolla niinkuin karjalaisissa yh-teisöissä yleensäkin varsin selvä-piirteinen: mies kulki meriä, ka-lasti ja kävi kauppa, nainen — vaimo ja perheenemäntä — hoiti talonpitoa.

Ruumiinrakenteeltaan koivisto-laiset olivat vantertia. Heidän kasvoillaan näkyi meren uurma-tuoma rusketus. Silmäkulmasta taisi pilkkottaa jotakin kauppa-miehelle ominaista oveluuttakin, sellaista yleiskannakselaista, jon-ka Pietarissa käyty elämäntavalla oli oppilailleen aikoinaan opetta-nut. Lempinimeään »hailinhirt-täjät» koivistolaiset pitivät arvo-nimenä.

Jotta voitaisiin entistä paremmin ymmärtää Koivistoa ja koivisto-laisten ajatuksenkulkua on tarpeen tuntea taustaksi kuvauksia pitäjäs-tä ja sen varhaisemmista vaiheis-ta. Kertomus ei valitettavasti voi olla kovinkaan värikäs, sillä his-toriantutemukseksamme on vielä runsaasti aukkoja, mutta jotakin tästä aiheesta sentään voidaan kir-joittaa.

SILLOIN KUN ITÄMEREN PINTA jääkauden jälkeen oli korkeimmil-laan, oli Koiviston pitäjän alue li-kimain kokonaisuudessaan veden peittämää. Meri laskeutui Yoldian-mereksi, Ancylysjärveksi ja Lito-rinamereksi kutsuttujen vaiheiden jälkeen nykyiselle tasolleen ja vä-häiset karit, luodot ja matalikot kasvoivat saariksi ja niemiksi. Tällä tavalla Koiviston pitäjän maapohja sai muotonsa.

Kun maa Salpausselän eteläpuo-lla alkoi kuivua, ilmestyi sinne peuralaumoja ja niitä seuraileva ihminen. Muodostui asutustakin, josta merkkejä tunnetaan Suo-musjärven ja Askolan pitäjien alueilta sekä Karjalan kannakselta. Koi-vistolta näitä esihistoriallisen ih-misen jälkiä on kuitenkin löyty-nyt hyvin vähän: Humaljoen Kirk-kohienhiekalta paksujen hiekkakerrosten alta on paljastunut joi-takin nuotion pohjia ja yksi kivi-kuokka sekä Mannolasta ja Härkä-lästä yksi kivikirves kummastakin. Toisaalta kuitenkin niin Humal-joella kuin Mannolassakin oli sel-laisia päiväpuoleisia mäenrinteitä kalaisten merenlahtien äärellä, joi-

den olisi luullut houkutelleen puo-leensa kivikauden ihmistä.

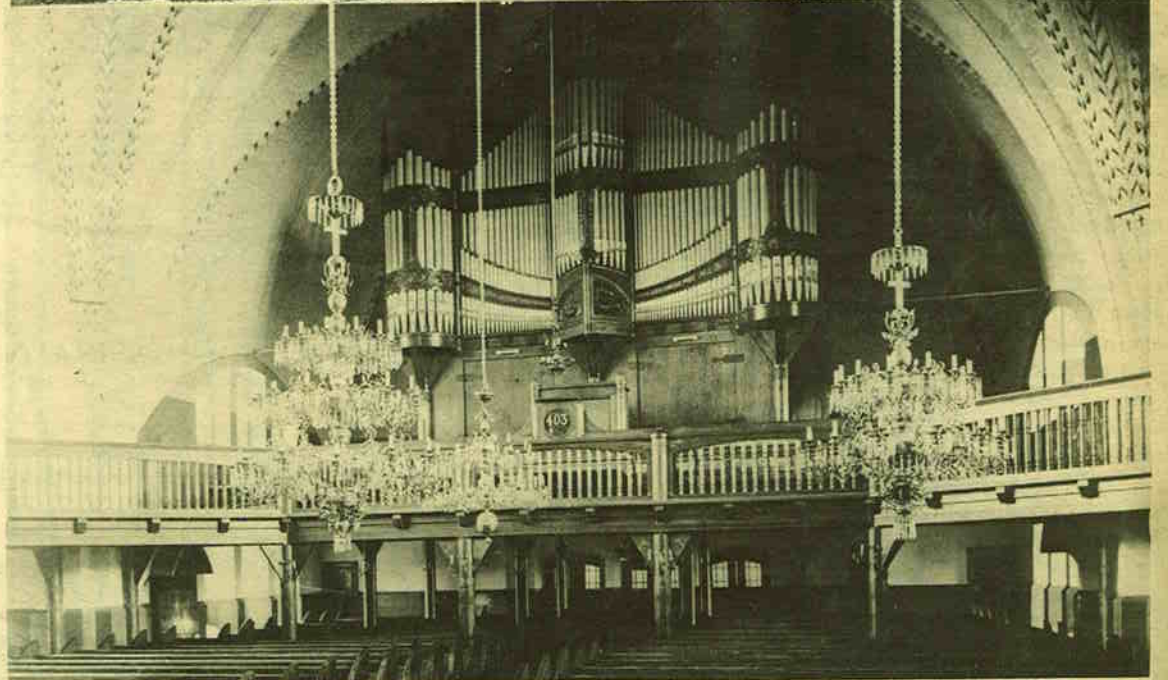
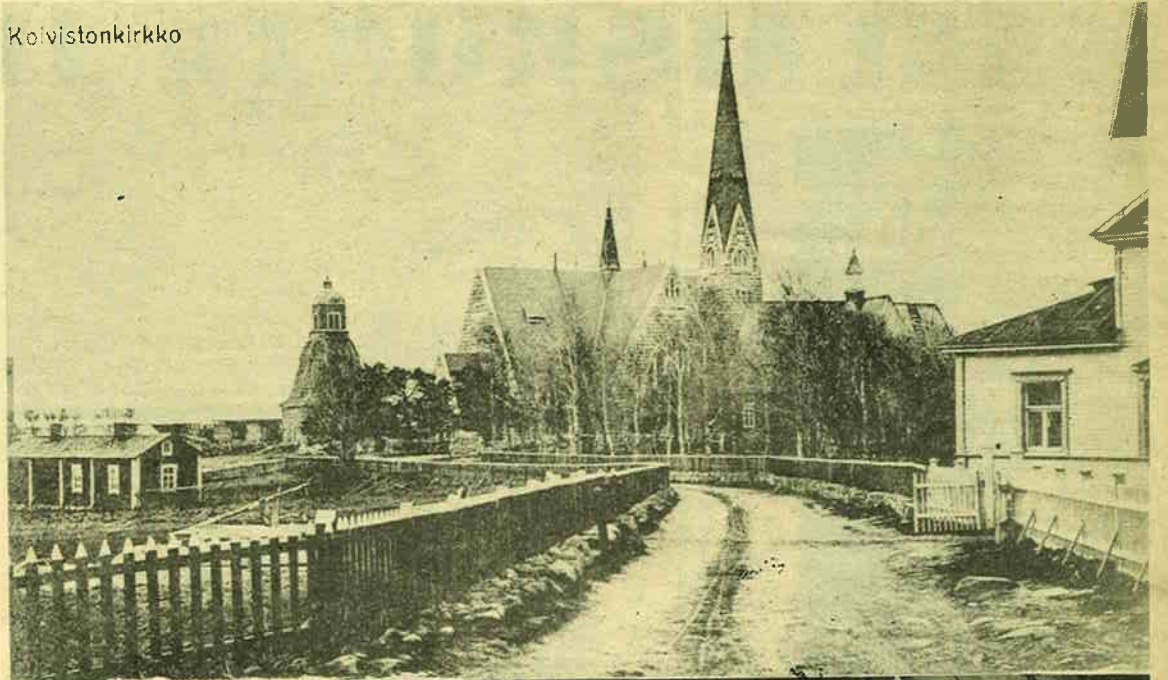
Kivikauden ja Kristuksen synty-män välisiltä vuosituhansilta ei Koiviston kohdalla ole mitään ker-rottavana. Voisi toisaalta olettaa ainakin lappalaisten siellä tänä ai-kana liikkuneen, mutta heidän kulttuurinsa luonteeseen ei ole kuulunut pyäyvien merkkien jättä-minen. Jotkut koivistolaiset pai-kannimet johtavat kyllä ajatukset lappalaisiin, mutta erityisen suurta merkitystä ei noille nimille liene tässä tarpeen asettaa.

Noin 6. ja 7. vuosisadan aikoina alkoi Skandinaaviasta lähteneitä miesjoukkoja liikkua Suomen-lahdella tutkimassa sen rannikoi-ten topografiaa. Siellä jossakin he tapasivat paikallisia asukkaita ja joutuivat niiden kanssa taisteluun. Tuota paikkaa skandinaavit kut-suivat nimellä Kirjalabotn. On yleisesti arveltu, että se olisi ollut jokin lahdenpohjukka Kar-jalan kannaksen tuntumassa, ehkä Suomenvedenpohja Viipurin poh-joispuolella, ehkä Makslahden per-rukka Koivistolla tai mahdollisesti Suomenlahden perukka, joka itse asiassa on yhtä kuin Nevajoen suu.

Koivistolaisesta näkökulmasta Makslahden pohjukka oli muina-nainen Kirjalanpohja. Tämä väi-te — ollakseen uskottava — vaati laajat perustelut, joiden esit-täminen ei tässä kuitenkaan tilan puutteen takia ole mahdollinen. On tyytyminen vain mainitse-maan, että siellä Makslahden itä-rannalla sijaitisi aikoinaan kylä, jonka nimi oli Kirjola. Tämä nimi on ilmeisesti hyvin vanha, mahdollisesti viikinkiaikainen, kenties jo rautakautinen. Kylä-kin on niin ollen vanha eikä ole mitenkään mahdollisuuksien ul-kopuolella se, että Kirjolassa asui kalastajia jo 700-luvulla. Jos vielä Johanneksen pitäjän vanha nimi Kakkki — Kirjola sijaitisi Johanneksen pitäjän puolella — ja sikäläinen kylänimi Kukkola sisältävät — niinkuin on mahdollista arvella — saksalaista »kauppalaivaa» tarkoitta-van »kogge»-sanan, on tuo seutu yleensäkin osoitettu asutukseltaan vanhaksi. Nimi Makslahi saattaa sekin olla hyvin vanha nimi, mahdollisesti rautakautinen.

On luonnollista, että Suomenlah-den perukkaan tekemiensä retkien yhteydessä skandinaavit löysivät vesitien Laatokalle ja oppivat pian kulkemaan sieltä edelleen jokireit-tejä pitkin yhä kauemmas ja

Koivistonkirkko



Koiviston viimeinen (kuudes?) kirkko (ylempi kuva) rakennettiin vuosina 1902—04 ja se vihittiin tarkoitukseensa 18. 12. 1904. Pohjapiirros oli ristin muotoinen, pituus 37 m ja leveys 28 m sekä lisäksi eteiset. Kirkon suunnittelija ja rakennuttaja oli arkkitehti Josef Stenbäck. Urakka-summa oli 206.500.—. Rakennusaineena käytettiin punertavaa graniittia, penkit ja saarnatuoli oli-punertavasta hongasta ja parvekkeiden kaiteet sekä alttarikahat, jotka olivat sorvatut oli-väritetty samanlaiseksi. Kirkossa oli 1800 istumapaikkaa. — Oikealta näkyy vuonna 1763 valmis-tunut puukirkko, joka vuonna 1909 siirrettiin Viipuriin Talikkalan esikaupunkiin. Vasemmalla ole-va kellotapuli valmistui vuonna 1775 ja se säilyi toiseen maailmansotaan saakka. Koiviston kirkon arvokkaimpaan omaisuuteen kuuluivat ns. »keisariurut». Syyskuussa 1905 saapui keisari Nikolai II metsästysretkelle Koivistolle. Hän kävi tutustumassa vasta valmistuneeseen kirk-koon ja nähdessään Kustaa III:n lahjoittamat kultaiset ehtoollisvälineet hän tiedusteli, mitä kir-kosta vielä puuttui. Kirkkoherra Härkönen ilmoitti, ettei toistaiseksi ole kyetty hankkimaan ur-kuja. Kohta käyntinsä jälkeen keisari määräsi Koiviston kirkon urkujen hintana mk 26.500.—, suoritettavaksi käyttövaroistaan Suomen valtion rahastosta. Urut valmisti Kangasalan urkutehdas ja ne olivat 31-äänikertaiset. Puuosat oli tehty tammesta ja varustettu arvokkain vaskeen pako-tetuin koristein.

kauemmas etelään aina Mustalle merelle ja Välimerelle saakka. Tätä reittiä, joka ilmeisesti kulki Koiviston salmen kautta, kutsuttiin nimellä Idäntie eli Austr-vegr. Tien kulkijoina olivat vii-kingit — tai rusit tai varjaagit, niinkuin heitä on myös kutsuttu. Nuo kulkijat olivat ilmeisesti aluksi väkivaltaisia rosvoja, jotka ryöstivät sen minkä katsoivat itsel-leen tarpeelliseksi. Viikinkiajan loppupuolella he alkoivat käyttä-tyä rauhallisemmin ja toimivat jo kauppamiehen tavoin asioista neu-votellenkin. Heitä näyttää jääneen sinne tänne Idäntien varrelle tiet-täisiin huoltokeskuksiin vakinaisiksi asukeiksi, jotka harjoittivat siellä sekä karjanhoitoa että maanvilj-lystä ja tuottivat elintarvikkeita ohikulkevien matkamiesten tar-peiksi. Näistä huoltokeskuksista kehittyi vähitellen tunnettuja kauppapaikkoja, joista Kie v tässä esimerkkinä mainittakoon. Koivis-ton saariston keskiosassa on ilmei-sseti aikoinaan ollut yksi tällainen huoltokeskus. Siellä Patalan-

Soukan- ja Tiurinsaaren tienoilla on ollut joitakin maa- ja karjataloja sekä pakolinna jossa-kin metsän kätöksissä. Keskuspaik-kana lienee ollut Tiurinsaari, niin-kuin sikäläisistä paikannimistä on mahdollista päätellä.

Viikinkien valtakauden loppuai-koina — yleisesti sanoen noin 1000-luvun tienoilla — näyttää Koivis-tolle saapuneen laivoillaan jotakin saksankielen murretta puhuvia kauppamiehiä. Nämä tulijat olivat todennäköisimmin friisejä, joi-den kotimaana oli Pohjanmeren rannikko nykyisen Hollannin poh-joisosassa. Heidän joukkoonsa liit-tivät kohta myös alasaksalaiset ja gotlantilaiset kauppiat. Jotkut näistä pysähtyivät Koivistolle, jotkut kulkivat aina Novgorodiin saakka, jonne perustivat saksalai-sia kauppasiirtolaitakin. Niistä on käytetty nimitystä »Gotenhof». Nä-mä kulkijat toivat tullessaan käsit-teet »kaupparauha» ja »markkina-tori, jolla vallitsee laki ja oikeus». Sikäläisellä kielellä nämä on il-maistu sanalla »berek» eli juuri

sillä sanalla, jonka oletetaan sisäl-tyvän Koiviston ruotsinkieliseen nimeen »Björkö».

Friisit ovat todennäköisesti käy-neet Koivistolla parisen kertaa vuodessa ja pitäneet siellä ajan tavan mukaiset markkinat. Hei-dän paikallisten kauppakumppaniensa nimeäminen ei ole itsestään selvä asia ja jää vain arveluksi jos sanoo, että noilla markkinoilla kävi sekä karjalaisia että novgoro-dilaisia kauppiaita. Noin 1200-lu-vun puolivälin tienoille tullessa friisit ovat jo kadonneet koivisto-laisesta kauppakavasta ja saksalaiset ja gotlantilaiset vallanneet heidän paikkansa.

JOS KOIVISTON RANTATÖR-MÄLLÄ SEISTEN tarkastelemme 1200-luvun poliittisia näkymiä vuo-roin itään, etelään ja länteen tä-hyillen, näemme siellä täällä le-vottomuuspesäkkeitä ja jopa sodan sauhujakin. Idässä novgorodilaiset ovat »rankaisseet karjalaisia ja kas-taneet heidät vähää vaille jokai-

Jatk. 4. siv.

KOIVISTON KAUPPALA

— Muistikuvia v. 1939 ja sitä edeltäneeltä ajalta —

Koiviston kunnan nimi ja olemassaolo tuli Suomen kansan tietoisuuteen laajemmin vasta ensimmäisen maailmansodan päätyttyä, vaikkakin historiantutkijat tiesivät sen olleen monen historiallisen tapahtuman näyttämönä monesti aikaisemmin. Syy oli ehkä siinä, että tuon kunnan väestökoostui suurelta osalta saaristolaisista ja rannikon asukkaista, joiden toimeentulo riippui pääasiassa Pietariin suuntautuneesta kauppatoiminnasta. Pienten purjelaivojen omistajina koivistolaiset kuljettivat sinne saarilta sekä rannikolta halkoja, kiviä, hiekkaa y.m. Tämä toiminta tarjosi työtä niin miehille kuin naisillekin. Rajan sulkeuduttua sodan päättyessä jäi tuo pikku purjelaivojen, jaalojen armaada toimeettomaksi ja rannikon väestön toimeentulo uhan alaisiksi. Vasta sitten kun oivallettiin, että Koiviston pienoissatamasta voitettiin muodostaa kunnollinen vientisatama ja kun sen toteuttamiseen ryhdyttiin, selkeni ympäristön elämäntaival parempaan suuntaan. Vuodet 1921 - 25 olivat paikkakunnan suuren kehityksen aikaa. Mõlikännemi, Kotterlahden eteläpuolella alkoi muuttua metsäisestä ja mäkisestä maastosta tasaiseksi varastoalueeksi sekä osan rannoista lastaus- ja purkauslaitureiksi. Toimessa olivat mukana sekä Suomen valtio että yksityiset puutarvaliikkeet. Ratkaisevan sysäyksen tälle toiminnalle antoi suoran rautatieyhteyden aikaansaaminen Viipurin ja Koiviston välille vuonna 1925.

Samanaikaisesti edellä mainittujen töiden kanssa tapahtui myös jdn asuntorakennustoimintaa, Kirkkolahden pohjois- että eteläpuolella, onneksi kuitenkin entisen asutuksen ulkopuolella, reuna-alueilla, joten sen vaikutus ei sanottavasti päässyt häiritsemään tulevan asemakaavan luomista.

Ohjatakseen kirkon lähiympäristön, niin Kirkonkylän kuin Kotterlahden kylänkin rakennustoimintaa terveeseen suuntaan katsottiin välttämättömäksi tehtäväksi erottaa tämä seutu Koiviston kunnasta ja muodostaa siitä itsenäinen kauppalamuotoinen kunta nimeltään Koiviston kauppalalla. Tehdyistä anomuksesta sisäasiainministeriö hyväksyi toimenpiteen. Uusi kauppalaloitti toivorikkaana toimintansa vuoden 1927 alussa.

Kauppalan etäisyys oli noin 45 km Viipurista maanteitse ja suunnitteen kaksi kertaa niin pitkän matkan päässä Neuvostoliiton rajasta. Kauppalan puoleista rantaa suojaasi Suomenlahden myrskyläitä kolmattakymmentä kilometriä pitkä saaristovyöhyke moninaisine salmineen. Tämän saariston ja mantereen välinen jäi 1,5 - 4 km levyinen salmi kauppalan tienoilla. Mantereen eräässä poukamassa, nk. Kirkkolahden reunoilla sijaitsi kauppalalla.



Näkymä Lähteenrannan suuntaan. Vasemmalla lentoaseman konehalli.



Insinööri K. A. Karppinen.



Opettaja Otto Lehtonen

Viime aikana oli kauppalan asukasluvu normaalisti jonkin verran yli kahden tuhannen, mutta parhaana työaikana kesällä voi se kohota yli kolmenkin tuhannen. Kauppalan johtajana oli tuomari Yrjö Ervola ja hänen varamiehenään opettaja Otto Lehtonen. Valtuuston puheenjohtajan tehtäviä hoiti merikapteeni Matti Mannonen. Lukuisiin lauta- ja toimikuntiin y.m. tehtäviin kerrottiin kuuluvan kaikkiaan parisataa henkilöä. Rakennustarkastajan, tontinmittaajan ja rakennusasiain edustajan tehtävät järjestysvoimassa oli yhdistetty ja jätetty allekirjoittajan hoitavaksi.

Kauppalan ulkoasu

ei päässyt paljонkaan muuttamaan siitä miksi se oli muodostunut edellä mainittujen kiireellisten rakennusvuosien aikana. Painavimpana syynä oli tähän rakennuskiellon voimassa oleminen koko kauppalan olemassaolon ajan. Jostain käsittämättömästä syystä ei kaikkia asemakaavoitukseen liitty-

viä töitä saatettu päätökseen aikanaan. Vasta kun sisäasiainministeriö puuttui asiaan, ryhdyttiin toimenpiteisiin. Asemakaavapaluutus siihen liittyvin mittaus- ja kartoitustöin panttiin käyntiin vuonna 1936 ja saatiin päätökseen vasta vähän ennen talvisodan alkua. Tämäkin työ kesti vuotta kauemmin kun oli laskettu, koska pohjakarttaa laadittaessa syntyneet "pikkumittausta" koskevat asiakirjat olivat hävinneet, joten kysymyksessä oleva tehtävä oli suurelta osalta suoritettava uudelleen. Tulokoon kuitenkin mainituksi, että kyseiset paperit löytyivät Isonpappilan arkistoa evakuoitaessa.

Kaikesta huolimatta oli paikkakunnalla suoritettava rajoitettua rakennustoimintaa. Niinpä kauppalalla itse rakensi paloaseman, torihallin, kauppalaajohtajan asunotilat sekä kansakoululle lisärakennuksen. Käynnissä oli varatyönä aallonmurtajan tekeminen pääasiallisesti talvella. Suunnittelun alaisena oli lihantarkastamon rakentaminen.

Näkyvin muutos kauppalan ulkoasussa tapahtui silloin, kun papin loppelle ilmestyi voimakaspiirteinen yhteiskoulurakennus.

Yhteiskoulun rehtorina toimi pastori K. V. Keituri vuosina 1925-39 moniaine "esikuntineen". Koulussa saadun opillisen perustan kunnollisuudesta puhuvat parhaiten ne korkeat asemat, mitkä moni entisistä oppilasta on saavuttanut eri aloilla yhteiskunnassamme. Yhteiskoulu oli juuri muuttumaisillaan viisiluokkaiseksi kahdeksanluokkaiseksi yliopistoon johtavaksi oppilaitokseksi.

Monessa paikkakuntalaisessa herätti eräs rakennusyritys erikoista huomiota, nimittäin valtio rakensi keskelle puutarvoriiden varastoaluetta kaksikerroksisen hirsirakennuksen tullivirastoa varten.

Ei rakennustoiminta sentään ollut täysin kuolleessa pisteessä, sillä entisten rakennusten korjausta, suurentamista ja kaunistamista suoritettiin. Kauppalalla näytettiin jo viime vuosina kasvonsa hyvin pesseiltä maalikyläiltä.

Seurakunnasta

Ei seurakuntakaan näissä asioissa seisonut kädet ristissä. Sen kuulua kirkkoa oli jouduttu kohentelemaan useaan otteeseen. Viimeksi tulipalon jälkeen muutettiin sen lämmityssysteemi kaminalämmityksestä keskuslämmitykseen, nöyrylämmitykseksi. Näin sen vuoksi, että tilapäislämmityksellä ei massiivisten kivisten seinien pintamaalauksia saatu säilymään. Rakennustyössä sattuneiden virheellisyksien vuoksi oli muitakin korjauksia suoritettava. Lopuksi suoritettiin kirkon täydellinen sisämaalauus. Ja vielä sivuikkunoihin hankittiin taitelija Lauri Välkkeen sommittelemat suurikokoiset lasimaalaukset "Pietari" ja "Paavali". Altari-ikkunassa oli jo entuudestaan taitelija Lennart Segerstrålen lasimaalaus, jonka pääaiheena on "Kärsivä Kristus ja Hänen ympärillään joukko palvelevia enkeleitä". Samanaikaisesti saarnatuolin julkisivuun kiinnitettiin koivistolaisen kuvanveistäjän Mikko Hovin puuveistos "Hyvä Paimen". Kirkko oli sisältä upea nähtävyys "Keisariurkujen" säestyksellä. Kirkon ympäristö, vanha hautausmaa, saatettiin erittäin kauniiseen kuntoon käytävineen ja nurmiverhouksineen. Kirkkotarha sai uuden teräsrakenteisen portin. Uudella varsinaisella hautausmaalla olivat järjestelyt uuden pohja-



Kauppalan keskustaa. Vasemmalla Heleniuksen kahvila.

kartan mukaan suorituksen alaisena.

Seurakunnalle kuuluva entinen muhkea kunnantupa sai ulkoasuunsa uutta eloa. Sisäpuolelle muodostettiin erinomainen ilmava seurakuntasali sekä vahtimestarin ja diakonissan asunto.

Seurakunnan "päänä" toimi vähän aikaan leppoisantuntuinen rovasti Toivo Kansanaho, nykyisen arvospapin piispa Erkki Kansanahon isä. Tulokoon tässä vielä mainituksi, että nuori Kansanaho taisi paikkia tultuaan pitää ensimmäisen saarnansa tässä kirkossa.

Kaikki seikat huomioonottaen oli Koiviston seurakunta, ainakin ulkonaisesti, juhkakunnossa vastaanottamassa kaikkea sitä, mitä ei odotettu.

Seuratoiminnasta

voitaneen sanoa, että sitä oli monenmoista. Nuorisoseuratoiminta oli ollut aikaisemmin erittäin vilkasta. Sen yhteydessä oli mm. näyttelmäkerho, mikä rohkeni esittää useita vaativiakin kappaleita. Ns:n urheilijat esiintyivät ja osallistuvat laajalla alalla ympäristön kilpailuissa. Askettain perustettu Koiviston Urheilijat otti kuitenkin urheiluasian hoidon huostaansa. Nuorisoseuran toimintaan vaikutti heikentävästi mm. lotta- ja suojeluskuntatoiminta. Talokin siirtyi suojeluskunnan käsiin.

Innokkaana ja kyvykkäänä musiikkimiehenä piti kanttori Ilmari Peippo vireillä sekä sekakuoroa että mieskvartettia kuin myös kirkkokuoroa. Hänen poistuttuaan joukostamme hoiti hänen tehtäviään kuuluisaksi tullut muusikeri Tauno Aikää.

Partiotoiminta nuorison keskuudessa oli vilkasta. Usein saaristossa vietetyt kesäleirit saivat osakseen runsaan suosion. Urheilukenttä samoin kuin tenniskenttäkin tarjosi harrastajilleen hyvät mahdollisuudet.

Erinomaisia ajanviettopaikkoja

tarjosivat kesäisin oivalliset hiekkarannat niin kauppalan alueella kuin laajassa ympäristössäänkin. Niitä riitti kilometrikaupalla sekä mantereen että saariston puolella. Oman lukunsa ansaitsi Merikylpylä, mikä sijaitsi kauppalan pohjoisella ranta-alueella, pienine asumuksineen. Paikka oli viipurilaisten erikoisessa suosiossa ja kansainvälisyyttäkin siellä tavattiin. Usein arki-iltoina, mutta varsinkin lauantaisin ja pyhinä pitivät autokaravaanit huolen siitä, että yhtenäinen pölypilvi peitti Viipurin välisen tien verhoonsa ympäristössä asuvien harmiksi.

Lukuisat onkkarit ja saarien poukammat houkuttelivat useita kalastuksen pariin. Ei näiltä matkoilta tarvinnut tyhjänä palatakaan, kun vain osasi suunnistaa matkansa niin, että tuulet ja merivirran suunat tulivat otetuiksi huomioon palkkoja valitessa. Onkimiehen saalis oli siellä usein sellainen, että täälläpäin ei tule kysymykseen. Pitkäsiima sekä verkkopyyntikään ei ollut poikastenkaan keskuudessa harvinaista. Tulokoonpa mainituksi, että Koivistolla näke-

mistäni kaloista painoi suurin lohki 25 kg ja ahven 2,8 kg.

Liike-elämä

oli kauppalassa varsin vilkasta, osittain runsaan saaristolaisväestön, osaksi satamaliikenteen ansiosta. Liikkeitä oli runsaasti, ikäviltäkään seurauksilta ei näiden parissa välttytty. Kävihän mm. niin, että vanhat, suurimmat paikkakunnan kauppahuoneet sortuivat ja tilalle tulivat viipurilaiset osuusliikkeet.

Liikenneyhteydet kauppalasta muuhun Suomeen olivat erinomaiset. Esimerkiksi linja-autolla pääsi Viipuriin 8 kertaa päivässä. Tuomatka, runsas neljäkymmentäviisi kilometriä taitui noin tunnissa. Rautateillä oli kesällä 1939 viisi edestakaista vuoroa Viipuri-Koivisto välillä. Laivayhteyttä ulko-saarien kautta Kotkaan ja päivänvoin piti yllä erittäin merikapteeniksi tunnettu "Suursaari". Saarenpääkylän ja kauppalan välisestä jokapäiväisestä liikenteestä huolehti Harilaisen laivayhtymän "Saarenpää". Saaristossa oli monia väkirikkeitä kyliä, joissa löytyi kookkaita kalastukseen soveltuvia moottoriveneitä. Niillä myöskin kuljettiin väkeä mm. satamatöihin. Näitä nähtiin varsinkin lauantaisin ja sunnuntaisin kauppalan laiturissa. Lauantaina oli nimittäin kauppalassa toripäivät, joille kerääntyi runsaasti tavaraa sekä ostajia.

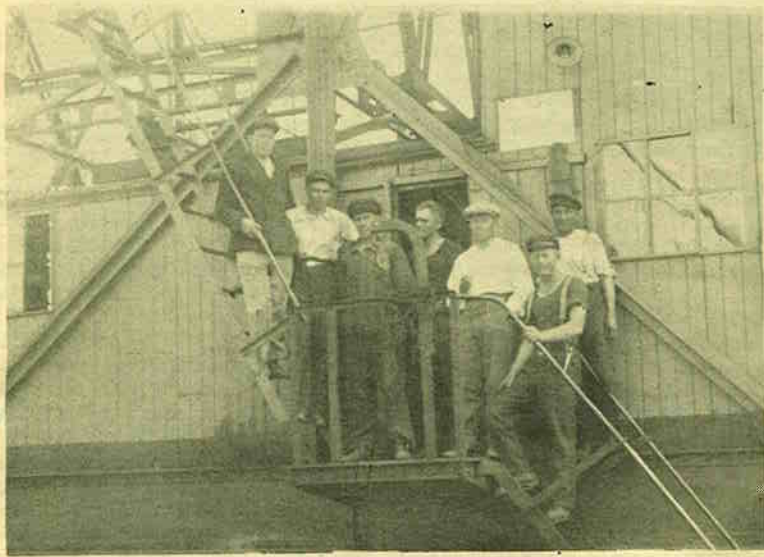
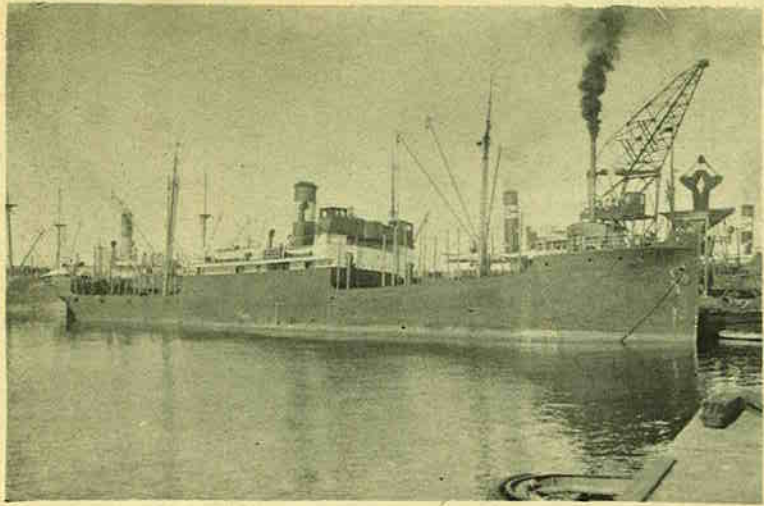
Silloin kun on kysymys matkustamisesta, ei voida jättää mainitsematta paikkakunnan pirssiatoja. Niiden lukuisuus ja korkea tasotus oli silmiinpistävä. Näiden toiminta säteili kautta Kannaksen eikä vähiten Viipurin ja Terijoen suuntaan.

Suurteollisuutta satamatöitä lukuun ottamatta oli paikkakunnalla vähän. Vain yksiraaminen sahalautatarhoinen kirkon kiinteässä läheisyydessä kuului niihin. Samoin Viipurin Kalakauppa Oy:n käsiin joutunut kalasäilyketehdas. Suurteollisuuden pariin kehittyvistä työpaikoista mainittakoon kone- ja autokorjaamo, linja-autokorjaamo valmistamo sekä pieni veneveistämö. Tavalliseen kyläkuvaan kuuluvat ammattialat olivat hyvin edustettuja kuten: seppä, suutari, räätäli, peltiseppä y.m. Suurten purjelaivojen rakentaminen, mitä suoritettiin vielä vuosisadan ensikymmenillä kauppalankin alueella, oli tyystin lopetettu.

Puutarhanhoito ja kasvitarhojen viljely oli hyvän neuvonnan ansiota kehittyneet huomattavasti, tarjoten kyläkuvaan kauneutta ja aterioiden vaihtelua.

Työväenyhdistyksen

toimintaan ja pyrkimyksiin ei miunulla ollut tuntemusta, koska en niitä lähemmin seurannut. Sen toiminta ei liene ollut aivan vähäistä, sillä omistivathan he oman talon, jota suurennettiin ja ajanmukaistettiin aivan sodan kynnyksellä. Parhaan kuvan heidän keskuudessaan vallitsevasta hengestä anto heitä edustavien henkilöiden esintymisen kauppalan hallinto-



KOIVISTO TUONTISATAMANA

Koivisto ei ollut vain yksi maamme suurimmista pyöreän- ja sahatun puntavaran vientisatamista, vaan myös huomattava tuontisatama. 1930-luvulla tuotiin Koiviston sataman kautta 60.000—70.000 tonnia kivihiiltä vuodessa, joka junalla kuljetettiin Käkisalmeen Oy Waldhof Ab:n tehtaalle. Hiili-laivojen purkamista varten oli Oy Bruno Procooe Ab hankkinut Hollannista suuritehoisen uivan höyrynosturin. Tämän kauballa kivihiili laivasta nostettiin suppiloon, josta se valui rautatievaunuihin. Nosturin nimeksi Suomessa annettiin Kurki I. Tämän nosturin purkausteho oli 150—200 tonnia tunnissa laivan koosta ja rakenteesta riippuen. — Ylemmässä kuvassa Kurki I tyhjentämässä kivihiiliä laivasta, alemmassa Kurki II miehistö, vasemmalta: työnjohtaja Onni Tokoautio, konepäällikkö Sakari Peippo, lämmittäjä Vilho Roti, III konemestari Lauri Kurki, työnjohtaja Väinö Roti, II konemestari Eino Tikka ja puosu Tuomas Hoikkala. — S. P.

elimissä, kuten valtuustossa ja hallituksessa. Erikoisesti räätäli Akseli Nurmela ja puuseppä Joonas Kääriälä ovat jääneet mieleeni erittäin harkitsevina ja selkeäsanaisina kunnallismiehinä.

Oikeistolla

oli vain harva edustaja, joka ulottu Nurmelan ja Kääriälän rinnalle. Mainittakoon heistä tässä yksi. Opettaja Otto Lehtonen oli se henkilö, joka kohosi korkeimpana hahmona kunnallisen elämän eteenpäinviejistä. Hänen tarmokas toimintansa kaikissa niissä tehtävissä, joihin hän antautui, oli esimerkiksi kelpavaa. Hänen sanansäilynsä voi joskus välähdellä voimakkaana julkisenkin sanan paltolla, ainakin silloin, kun joku alkoi asetella esteitä kauppalaan kehityksen tielle. Hänen selkeäsanaisuutensa ja tarkkokuutensa olisi oikeuttanut hänet eduskuntaan, mutta piilevä sairaus esti sen.

Katsellessamme

Joskus Otto Lehtosen ikkunasta yli laajan peltoaukeaman, mihin myöhemmin tulisi sijoittamaan kauppalaan keskus, näimme satamassa vilkasta toimintaa. Siellä kymmenkunta kookasta rahtialusta ahtoi siukuksiinsa puutavaraa samanaikaisesti. Jotkut ottivat lastinsa laiturista, toiset rediltä proomuista ja kolmannet kokosivat lastinsa lautoista Kirkkolahdella. Lajit olivat monet, paperimassasta saha- ja pyöreään puutavaraan asti. Töihin osallistujien joukko kohosi tielle tuhannelle. Katsellessa palautui mieleen aika kuluvan vuosi-

sadan toisen kymmenluvun kohdalla, jolloin olimme molemmat nähneet Koiviston sataman kuolleessa tilassa ensimmäisen maailmansodan seurauksena. Sitä ennen oli Kirkkolahti ollut pienten purjealusten, jaalojen levähdyspaikkana sekä Saimaan kanavan kautta Pietariin matkalla olleiden tervahöyryjen turvapaikkana myrskyn sattuessa. Mikä suunnaton muutos oli tapahtunut vajaan kahden vuosikymmenen kuluessa. Mielikuvituksemme annamme liukua tulevaisuuteen, jolloin nyt alullepantu aallonmurtaja on valmis ja koko Kirkkolahti muodostettu yhtenäiseksi satama-altaaksi rantalaiturineen. Allas ruopataan imuruopapaajan avulla sopivan syvyyseksi ja siitä saatu maa on käytetty rantaa-alueen tasaukseen ja niin saatu useita hehtaareja uutta varastoaluetta. Näin kehittyvän sataman toimintakyky olisi kasvanut sellaiseksi, että se voisi palvella myöskin tuontisatamana. Rohkeat ajatukset voivat jopa niin pitkälle, että satama voisi palvella myöskin Leningradin liikennettä. Olihan Koivistolta jo valmis rautatie sinne. Kuitenkin ne henkilöt, jotka muistavat tuon radan synnyin, vahtavat tätä ajatusta. Sen radan rakentamisen määräsi Venäjän hallitus, mutta kustannukset oli maksettava Suomen.

Oli marraskuun 30. päivä 1939

Tänään klo 13 oli määrä kätkeä haudanlepoon kunnioitettu ystävämmen opettaja Otto Lehtonen. Hänen maallinen vaelluksensa yllättävä päättyminen oli tapahtunut

AIKAMME PANKKIPALVELUA
KOIVISTOLAISTEN OSUUSKASSOJEN
POHJALTA JA PERINTEIN

Porvoon Osuuspankki

Rauhankatu 27

Porvoo

Koivisto muinaisuudesta ..

Jatkoa 2. siv.

sen» ja etelässä — Baltiassa ja Virossa — hyökkäivät saksalaiset ritarikunnat itää kohti tunnukseen kristinuskon roomalaiskatolisen muodon levittäminen pakanoitten — suomalaisten ja slaavilaisten — keskuuteen. Lännessä ovat ruotsalaiset saman tunnuksen varassa edenneet jo Kymijoki—Vanajavesilinjalta ja valmistautuvat hyökkäyksensä jatkamiseen. Tämä kaikki herättää levottomuutta alaksalaisten ja gotlantilaisten kauppiaasporvareiden keskuudessa, sillä nämä näkevät novgorodilaisten kanssa käymänsä kaupan nyt olevan uhattuna. He ehdottavat venäläisille neuvotteluja ja asettavat sanansa niin, että niiden voittoa muodostuvan kilveksi ruotsalaisten itää kohti tapahtuvaa etenemistä vastaan. Tuossa ehdotuksessa lausessa »CUM MERCATORIBUS TEUTHONICIS VEL GOTENSIS VENUUNT IN BERCØ...» (»kun saksalaiset tai gotlantilaiset kauppiat saapuvat Koivistolle...») mainitaan nimi Koivisto. Se on vanhin tunnettu pitäjämme koskeva tieto ja osoittaa Koiviston jo tuolloin — noin vuonna 1270 — olleen satamapaikkana laajalti tunnettu.

Novgorodilaisten saksalaisten kauppasopimusehdotukseen jättämässä vastaehdotuksessa on kohta, josta ilmenee, että he katsovat etupiirinsä ulottuvan Siestarjoki—Retusaari linjalta. Kun toisaalta tiedämme, että ruotsalaisten rintama 1260—1270-luvun aikoina oli jossakin Kymijoen tuntumassa, voidaan kysyä, kenen etupiiriin kuului edellämainittujen rajalinjojen väliin jäänyt laaja alue. Ja vielä lisäksi: kun ruotsalaiset 1290-luvun alussa etenivät Viipuriin, jäi yhäkin kappale Kannasta »ei kenenkään maaksi» ja säilyi sellaisena aina Pähkinäsaaren rauhantekeeseen saakka. Vasta tällöin tuo isännätön alue joutui virallisesti Ruotsin rajojen sisäpuolelle.

Oli varsin luonnollista, että Viipurin linnan perustaminen toi tullessaan muutoksia saksalaisten kaupankäynnissä itäisellä Suomenlahdella. Linnan turviin alkoi kehittyä kaupunki, josta ennen pitkää muodostui saksalais-karjalaisen kaupan kauppakeskus kauppahuoneineen ja tavaramakasiineineen. Koivisto menetti tässä suhteessa nyt merkityksensä, mutta lienee kuitenkin säilyttänyt asemansa saksalaisten Nevalle ja Novgorodiin suuntautuneen kaupan välisatamana. Tässä satamassa tavarat siirrettiin suuremmista aluksista pienempiin ja kuljetettiin niillä Nevaan Laatokalle ja sieltä

muutamia päiviä aikaisemmin sodanvaaraa enteilevien rasitusten alla. Tänä aamuna oli alkanut sota. Koivisto oli tuon päivän kuvannollisesti sanoen »pelitkatossa». Sen ylitse lensivät pommituslavueet toinen toisensa perässä hävittäjien risteillessä joukossa. Kohteena näytti olevan Viipuri. Vasta illan suussa hämärän tultua voitiin suorittaa hautaustoimitus, kun samanaikaisesti palavan Viipurin savupilvet peittivät itäisen Suomenlahden ja sen rannikot. Samalla myöskin kauppalaan. Minun oli toivottu lausuvan tilaisuudessa muutama sana vainajan muistolle kauppalaan puolesta. Tein sen, mutta harvat vaatimattomat sanani pyrkivät taikertumaan tilanteen järkyttävyyden vuoksi kurkkuun. Tiesimme, että samalla kun laskemme vainajan maanpoveen, hautaamme myöskin unelman Koiviston kauppalaan onnellisesta tulevaisuudesta.

ilmeisesti kuitenkin jo toisilla aluksilla Olhavajokea ylös Ilmajärvelle saakka. Edelläkuvatussa kuljetussysteemissä oli koivistolaisten osana suorittaa siirtolastaukset ja kuljettaa tavarat omilla aluksillaan Nevalle.

YHDEN SELVÄRAJASEN AJANJAKSON Koiviston historiassa muodostaa aina Pähkinäsaaren rauhasta Uudenkaupungin rauhaan eli aika vuodesta 1323 vuoteen 1721. Tämä ajanjakso oli Karjalan kannaksella yleisesti ottaen levotonta ja sotaista aikaa. Vuoroin ruotsalaiset ja vuoroin venäläiset hyökkäsivät Pähkinäsaaren rauhan rajan yli ja ryöstivät ja polttivat marssireiteilleen sattuneita kyliä. Koivisto oli kuitenkin sivussa Kannaksen päätteillä ja säästyi useimmiten hävityksiltä. Sikäläiset talonpojat kävivät kauppaansa ja harjoittivat merenkulkuaan taloudellisesti vuoroin taantuen ja vuoroin edistyen aina sen mukaan, miten vallanpitäjä ja verottaja heitä kohteli.

Erät ruotsalaisten ja venäläisten merisotatoimista sivusivat kuitenkin myös Koivistoa. Kohta Pähkinäsaaren rauhanteon jälkeen — jo vuonna 1348 — hyökkäsivät ruotsalaiset kuninkaansa Maunu Eerikinpojan johdolla Nevalle ja valtasivat Pähkinälinnan. Kun retki on tehty meritse, on aihetta olettaa, että alukset ovat kulkeneet määränpäähensä Koiviston salmen kautta.

Seuraavan — 14. — sataluvun alussa sattuneiden rajalevottomuuksien jälkeen näyttävät ruotsalaiset tyytyvän keskinäisten väliensä selvittelyihin ja ylläpitävään rauhaa idässä. Vuosisadan loppupuoliskolla on joitakin levottomia kausia, mutta yleisesti ottaen Kannaksella vuosisadan keskiosa oli rauhallista. Vuosisadan lopulla rauha kuitenkin rikkoutui, sillä vuonna 1495 venäläiset hyökkäsivät Viipurin linnaa vastaan. Linnan pelasti sillä kertaa kuuluisa »Viipurin pamaus».

Ruotsin Venäjä-kysymys muodostui 15. sataluvun puolivälin tienoilla polttavaksi ja ajankohtaiseksi ja vaati ratkaisukseen sotatoimia. Ne aloitettiin suurin toivein, mutta silloinen hallitsija Kustaa Vaasa oli päätöksissään horjua ja joutui tyytymään rauhan-tekoon, joka ei tuonut tullessaan mainittavia muutoksia asiain tilaan. Kannas ja Nevan suualue olivat tällöinkin kertaa sotatoimien näyttämönä.

Koivistolaisten elinkeinoista näyttää 1550-luvun aikoina rannikko-purjehdus ja kaupankäynti olleen tärkeällä sijalla. Kun näet Kustaa Vaasa noina aikoina antoi puhjeddussäänön, jolla talonpoikien vapaata purjehdusoikeutta rajoitettiin, koski se kipeästi koivistolaisten toimentuloon. Nämä suostuivat jotenkuten noudattamaan kuninkaan määräystä vasta sen jälkeen, kun jotkut uppinkaisimmista oli uhattu mestata.

Kun Ruotsi 1500-luvun lopulla ajautui suurvaltapoliittisille linjoille, toi se automaattisesti sodan Karjalan kannaksen ja Suomenlahden perukan tuntumaan. Kehittyi sarja sotatoimia, joiden seurauksena Ruotsin onnistui 1600-luvun aikana työntää itärajansa kauas Inkerimaaalle Nevan eteläpuolelle. Tällä ajanjaksolla on luonnollisesti ollut suuri ja monitahoinen merkitys niin kannakselaisten kuin koivistolaistenkin talonpoikien elämään, ei vähiten uskonnollisen elämän alalla. Tänä aikana vaihtui Kannaksen asutus monien pitäjien kohdalla perustavaa laatua olevalla tavalla. Koiviston kohdalla nämä

muutokset eivät liene olleet erityisen suuria päätellen siitä, että 1600-luvun alun koivistolaisten lauttamieskujen jäseniä asui pitäjässä vielä vuonna 1939 eli kolme vuosisataa myöhemmin.

Ruotsin ja Venäjän välille syttyi 1700-luvun alussa sota, joka tunnetaan »suuren pohjan sodan» nimellä. Sen tapahtumat sivuavat jo Koivistoakin monin tavoin. Ruotsin laivaston itäisellä Suomenlahdella operoiva »nyenskan eskaaderin» nimellä kutsuttu osa käytti useina kesinä sikäläisiä vesiä tukikohtanaan saartaessaan Venäjän laivaston Retusaaren itäpuolelle Suomenlahden perukkaan. Yleensä passiivisina pysytelleet venäläiset tekivät vuoden 1708 keväällä hyökkäyksen länteen, jolloin toinen eskaaderi purjehti aina Porvooseen saakka ja toinen laski joukkoja maihin Koivistolla, jossa ne polttivat kirkon sekä joitakin rantakyläiä.

Koiviston historian kannalta merkittävä päivämäärä on marraskuun 29. vuonna 1710. Tuona päivänä poistui Koivistolta amiraali Wattrangin komentama ruotsalainen laivastooskaaderi eikä sinne enää myöhemmin palannut. De facto tuo päivämäärä merkitsi ruotsalaisen vallan loppumista Koivistolla ja venäläisen vallan astumista poisneen tilalle. RUNSAAT KAKSI VUOSISATAA 1700-luvun alusta lähtien jatkunut venäläisen vallan kausi soi koivistolaisille — niinkuin muillekin kannakselaisille — erinomaisen tilaisuuden harjoittaa entisiä ammattejaan, kauppaa ja merenkulkua nyt Venäjän lipun turvin purjehtien. Pietarin kaupunki tarvisi ja osti jokaisen hiekka-, kivi- ja halkosylen, joka sinne pystyttiin kuljettamaan. Sama oli elintarvikkeiden laita: kaikki se, mitä Kannaksella tuotettiin, meni Pietarissa kaupaksi. Tästä »Pietarin ajan elämäntavasta», jonka vanhimmat vielä elävät kannakselaiset ovat itse kokeneet, heillä yleensä on vain mieluisia muistoja. Se on lähdä, josta Koiviston historiaankin voidaan kirjoittaa monia lehtiä.

SUOMEN ITSENÄISYYDEN AJAN ensimmäinen vuosikymmen oli koivistolaisille taloudellisesti varsin raskasta aikaa. Entinen elinkeino — Pietarin-kauppa — oli olosuhteista johtuen nyt loppunut ja oli pakko etsiä uusia ansiomahdollisuuksia. Samanaikaisesti osoittautui myös yksinomaan purjeilla kulkeva puulaiva kannattamattomaksi. Se piti korvata konevoimaisella aluksella, mutta niiden hankkimiseen tarpeellisten pääomien kokoaminen oli vaivan takana. Onnistuttiin kuitenkin muodostamaan laivavahvittia, jotka varustivat leirilaivoja sekä valtameri- että rannikkoliikenteeseen. Vuonna 1939 laivavarustus oli ripeän kehityksen vaiheessa.

Satamatyö oli se elinkeino, joka sai kehityksen pyörän pyörimään Koivistolla uskomattomalla vauhdilla. Möllikän valtiosatama sekä Maksilahti—Römpötin pyöreän puutavaran vientisatama tarjosivat kesäaikaan työtä sadoille miehille. Näiden satamien liikenne kasvoi jättäjäisaskelin ja voidaan perustellusti kirjoittaa, että vuonna 1950 meillä olisi Kannaksen kartalla ollut jo Koiviston kaupunki.

KOIVISTON KUVAN TÄYDENNYKSEKSI on paikallaan kertoa seuraavassa jotakin sikäläisistä kylistä ja asutuksesta. Kertomista olisi paljonkin, sillä vuonna 1939 kyliä oli puolen sadan verran. Niistä suurimmissa oli asukkaita 800—1.000 henkeä, pienimmissä vain parikymmentä. Tässä on tyytyminen äärimmilleen supistettuun tiivistelmään, jossa perustena lausumille on paikannimien tulkinna.

Koiviston vanhimman asutuksen kunniapaikan antaisi mielellään kylälle, jonka nimi oli Vattuori. Se on saattanut olla ikivanhaa perua oleva lappalaisten muinainen merikalastuspaikka niinkuin sikäläiset paikannimet sallivat olettaa. Vanhaa asutusta sijaitisi myös Tiurinsaarelilla. Siellä Partela, Vanha-

JOS OLI SUURI PELTO, OLIVAT OJATKIN SYVIÄ PARI VIIKKOA JÄÄLAUTALLA

A muistat sie, Simo, sitä kalareissuu, ko seilattii nii etäs, et Jääkarhul pit pois hakkee.
Kylhä mie viel muistan, vaik miul olkii nii hyvä tuuri, etten sil matkal joutuntkaa mukkaa.
Se ol nääs silviisii, jot . . .

Kun pari vanhaa koivistolaista kalastajaa tarinoi menneistä ajoista, voi muistelemisen useinkin alkaa tuohon tapaan. Petollisilla jäälautoilla purjehtineita koivistolaisia on paljon ja muutamille on noilta matkoilta jäänyt sellaisia muistoja, jotka eivät ikinä mielestä unohdu. Sananmukaisesti on henki ollut hiuskarvan varassa, purevan pakkasen ja ankan tuiskun keskellä toiveet pelastumisesta ovat näyttäneet olemattomilta. Alussa oleva tarinanpää lähti purkautumaan Simo Karvasen kodissa talon isännän ja hänen entisen naapurinsa Jalmari Kytönummen (ent. Karvanen) kesken noin viisitoista vuotta sitten. Ja jännittävää oli sen jatko.

— Minulla oli silloin hyvä onni, aloitti Simo. Lähdin hevosen kanssa kaloja ostamaan ja juuri sinne Seiskarin vesille oli aikomus. Koiviston kirkolla alkoivat kuitenkin Lavansaaren miehet tinkiä hevostani ostaakseen ja kun he myöntivät pyytämäni hintaan, syntyi kauppa ja lähdin yöksi takaisin kotiin. Seuraavana päivänä olikin sitten sellainen pyry, ettei moista. Oli hyvä mieli, että sain jäädä kotiin ja sa-

kylä ja Tiuri eli Jousmies — joskus myös Korvenalaksi kutsuttu — sekä Piissaa-reilta eli Piispansaa-reilta Soukka voisivat laskea perustansa väikkiaikaan. Mantereen puolella Tervahartelan, Makslahden ja Humaljoen kylät ovat olleet myös jo kauan asuttuina.

Früsiläis-saksalais-gottlantilaiskaudellakin lienee asutuksen painopiste sijainnut saariston puolella. Siellä Syvänsalmen rannoilla Kirkkosaa-ri—Eistilä—Ingertilä kolmiossa Koivusaaren pohjoiskärjessä ja Kiurlahden kylässä Piissaaaren eteläkärjessä oli erityisen vanha germaaninen patina. Siellä asuivat ne laivurit, jotka kuljettivat aluksensa ja saksalaisten tavarat Koiviston Nevalle. Saman patinan tapasi myös Kotterlahdesta Möllikän niemen tyvestä, jossa lienee sijainnut saksalais-karjalaisen kaupan keskus.

Alvatin ja Keskiisaaren kylien asutus muodostui niistä kalastajista, jotka aikoinaan pyysivät Suomenlahden suurhailia ja kuivasivat sen Saksan paastonviettäjien ruoaksi. Maisalan kylästä, sieltä missä Valtti asui, kaasivat saksalaiset laivurit aikoinaan puita laivansa tarpeiksi.

Saarenpäässä Pitkänniemen tyvestä asuivat 1300-luvulta lähtien ruotsalaiset rajavartijat vartioiden valtakunnan kaakkoista kulmaketta. Vartiotalusten satama sijaitsee lähdelmassa Haminiemen tyvestä.

KOIVISTON KIRKOLLISEN ELÄMÄN alkuvaiheista ei meillä ole paljon tietoa. Kristinuskon olettaisi saapuneen sinne saksalaisten kauppiaiden mukana jo joskus 1000-luvun alkuvuosina. Heillä oli näet tapana rakentaa kappelaita sinne tänne matkareittien varalle ja suorittaa niissä kiitosru-

noinpa mammallekin, että kuinka mahtanee jää kestää, kun tuuli on pohjan puolelta. Eiväthän ne koossa pysyneetkään, pian se tiedettiin. Mutta sinähän sen asian parhaiten osaat kertoa, kun itse olit mukana.

Jalmari kertoi: — Olimme kalastamassa Seiskarin merellä. Saaliit olivat hyviä ja se piti mielen vireänä kovista pakkasista huolimatta. Viikonpäivät olimme tehneet työtämme rauhassa, kunnes nousi kova pohjatuuli ja jää lähti liikkeelle miltein Koiviston saarten rantoja myöten, vaikka olikin vahvaa, 60—70 sm paksuista. Pian huomattiin olevamme epävarmalla aluksella aivan avuttomina. Verkot nostimme hetimiten jälle ja sitten myöhemmin puhdistimme ne kaloista. Jäälautta kulki kohti Lavansaarta, jonne osa kalastajista ja hevostista pelastui, mutta se osa lautasta, jossa me olimme, pirstoutui Lavansaaren kareissa, ja nyt jouduimme kovin pienelle lautalle. Se oli noin hehtaarin suuruinen, 100 metriä kanttiinsa ja nyt kasvoi myöskin lautan vauhti. Koetimme luotaamalla ryvyyttä, mutta pohjaa ei löytynyt kymmenien metrien päästä. Suunta oli Tytärsaarta ja Viron rantoja kohden. Suuri lautta oli jäänyt kauas taakse ja kuljimme avovedessä. Pian uhkasi kasvava aallokko kastella jalkamme.

Putkakuntaamme kuului kolme Karvasta ja yksi Virkki. Toivo Karvanen oli päässyt jotenkin pelastautumaan Lavansaareen, joten olimme lautalla kolmisin. Eino ja Aarne olivat nuoria poikia eikä näin uhkaavassa tilanteessa minunkaan silmäni tahtoneet pysyä kuivina, vaikka koetin pitää

kouksia onnistuneen merimatkan päätteeksi tai anoa suojelusta kotimatkan varalta. Perimätiedon mukaan olisi Koivistolla ollut näitä kappeleita Sinisaarella ja Soukassa jo ennen kuin muu seurakunnallinen elämä oli varsinaisesti alkanut.

HALLINNOLLISESTI Koivisto oli aluksi Viipurin maaseurakunnan kappelina, mutta muodostettiin vuonna 1575 Koiviston seurakunnaksi. Tämä uusi seurakunta käsitti kaikki saariston kylät ja viisi kylää mantereelta, muut Koiviston kylät jäivät edelleenkin Viipurin pitäjän kyliksi, mutta kuulivat Koiviston papistolle. Myöhemmin pitäjä ja seurakunta sai ne muodot, jotka vuodelta 1939 muistamme.

Koiviston seurakunnan vanhimman kirkon tiedetään sijainneen Kirkkosaa-reilla. Kun venäläiset sen polttivat v. 1708, rakennettiin uusi kirkko mantereelle Kirkkoniemeen. Tämä oli puukirkko, jonka seuraaja 1800-luvun lopulla myytiin Viipurin Talikkalan kirkoksi ja tilalle rakennettiin komea kivikirkko, joka siellä vielä seisoo tänäkin päivänä.

KOIVISTO OLI AIKANAAN monin tavoin värikästä eteläkarjalaisesta rannikkoseutua, jossa jokapäiväiseen elämään sisältyi paljon omaperäistä ja muusta kannakselaisuudesta poikkeavaa. Aidon koivistolaisuuden esilietuomina näin lyhyessä esityksessä on lähes ylivoimainen tehtävä. Kuitenkin kaikeinkin: ehkäpä tekstistä on ilmennyt, että koivistolaiset olivat aikoinaan ja — Luoja suokoon — ovat vieläkin yritteliästä ja tarmokasta väkeä, paljon kokeneita ja ymmärtäviä maailman menoa. He tietävät, että maailmassa on kaksi mahtavaa, »kapteen laivaas ja jumala taivaas» ja näiden käskyjä tulee totella. Näin saadaan elämälle vakava suunta ja määräsätama, johon kannattaa pyrkiä.



Nuottasaattimella Tiurinsaaren Kirveen apajalla. Joutilaat raasseleita. (Kansallismuseon kokoelmat).

rohkeutta yllä. Kun tämä epätoivoinen loppupäivä ja synkkä yö oli seilattu ja valkeni seuraava päivä, alkoi jättämme vastaan tulla hyhmää ja vauhti hidastui. Näin tilanne parani jonkin verran, sillä vesi ei enään huuhdellut suoraan lautallemme. Olimme alkoi tuntua turvallisemmalta.

Jäljessämme purjehti vielä pienempi lautta, joka saavutti meidät. Sillä oli suokansaarelainen putka, kolme miestä ja hevonen. Heidän lauttansa ohitti kuin pyörrien meidät, miehet pääsivät kelkkoineen ja hevosiineen lautallemme. Ja vaikei tällaisessa tilanteessa voi toistaan juuri millään auttaa, tuntuu sentään vähän rattoisammalta, kun miehistö lisääntyi. Hevoselle oli pääsystä lautallemme suoranaista hyötyä, sillä omalta hevoseltamme oli jäänyt heinää, jota se sai nyt nalkäänsä rouskutella.

Mieliämme askarrutti nyt myös se, että vaikka Lavansaareen voidaan tiedoittaa, meidän kohtalosta ollaan epätietoisia.

Vähitellen sää rauhoittui, vaikkakin lumisade yhä jatkui. Näin kului vuorokausi toisensa jälkeen. Huoli lisääntyi sitä mukaan kuin eväät vähenivät ja pian piti ryhtyä säännöstelemään annoksia. Kalaa tosin riitti ja sitä palvailtiin putkan savupipussakin. Viimein tuuli tyyntyi, pakkasen kiristyi ja alkoi luoda suurempaa lauttaa sitoen kilikoita yhteen. Viikon verran oli tämä toivoton matka jo kestänyt. Luoja soi kauniin päivän ja silloin pääsi lentokone Turkinsaaresta liikkeelle. Lentäjät havaitsivat meidät ja pudottivat paketin, jossa oli leipää, voita ja tultikkuja. Nyt tiesimme, että meistä huolehditaan ja saimme uutta elämänuskoa.

Seuraavana päivän laskeutui kone putkamme lähelle tuoden lisää muonaa. Lentäjillä oli kuitenkin epäonnea. Yrittäessään nousta ryhmäiseltä jäältä paluumatkalta kone rikkoutui ja he jäivät samaan asemaan kuin mekin, jäiden ja tuulen armoille. Lentäjien mielestä oli parasta yrittää Tytärsaareen, vaikka arvelin sen epäonnistuvan, koska ralloja on varmasti välillä ja nekin lumen peittäminä petollisia. Lähdimme kuitenkin matkaan kelkkoja vetäen, sillä emme ainakaan tällä erää vielä halunneet jättää kaltilta pyydyksiä.

Päivä alkoi painua iltaan, kun eteemme tuli lumen peittämä railo. Tutkimme tilannetta. Sukkien avulla totesimme railon ylipääsemättömäksi, joten kehotin kääntymään putkalle takaisin. Arvelimme kuitenkin, että kovassa pakkasessa voisi jää yön aikana vahvistua tarpeeksi ja niin yövyimme railon äärellä. Teimme pressuista telian ja lentäjät ampuivat valoraketteja, mutta apua ei saaresta kuulunut.

Aamulla tutkiessamme railo vaikutti yhtä heikolta, mutta toinen lentäjästä lähti kuitenkin yrittämään. Kuten arvelinkin, jää ei kestänyt, mies vajosi railoon ja ennenkuin saimme hänet ylös, jouduimme ponnistelemaan aika tavalla. Heitimme vahvan köyden, jonka lentäjä sai kiedotuksi ympärilleen, mutta raskaat varusteet ja vyöstä jään reunaan kiinni ottava valopistooli vastustivat yritystämme saada hänet kuiville. Menin sukien kanssa hänen luokseen ja toiset sukset avannossa olijan alle työntäen saimme hänet vihdoin vahvalle jäälle. Mies oli lopen uupunut. Teimme teltaamme tulen ja keitimme vettä juotavaksi. Kukin antoi osastaan kuivia vaatteita

hänen ylleen. Nuotiopuiksi jouduimme käyttämään kelkkamme ja verkkojen kohot. Yritimme juoksuuttaa miestä, jotta hän pysyisi lämpimänä ja veri virkoaisi kiertämään kunnolla. Ei autanut muu kuin palata takaisin kauas jääneelle putkalle. Ehdimme sinne juuri ennen pimeän tuloa ja saimmekin sitten lämmintä ja lepoa, jotka olivat tarpeen jo jokaiselle.

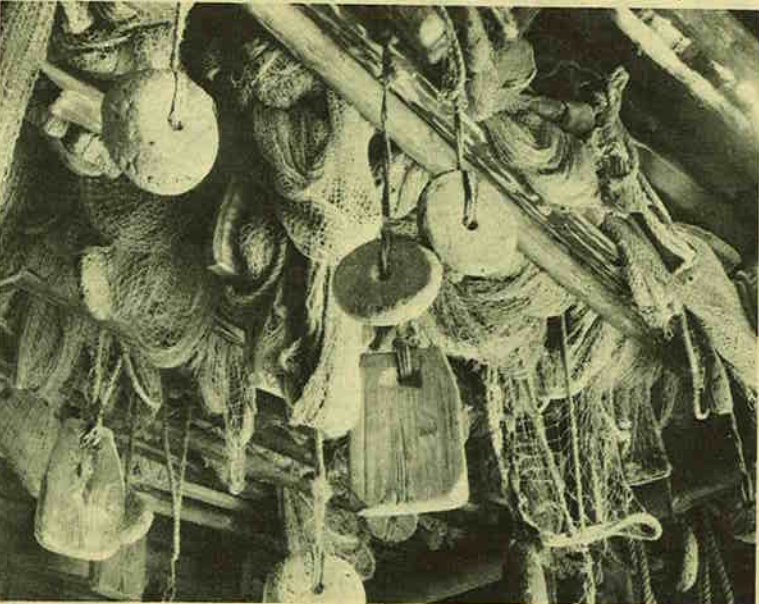
Seuraavana päivänä havaitsimme lentokoneen, se laskeutui jälle ja toi iloisia uutisia. Pysykää putkallanne, Jääkarhu on tulossa pelastamaan! Tämä kone selvisi hyvin nousussa vaikka lisäpainona olivat ne kaksi aikaisempaa lentäjää. Huomenissa täytikin ilo mieleemme. Lännen tivaanrannassa kohosi musta savu: apu ja pelastus oli tulossa. Laiva tuli rikkoutuneen lentokoneen luokse ja sinne riensimme kaikki. Lautoilta oli muitakin kalastajia, joten meitä kertyi laivan ympärille parikymmentä miestä. Paroittuneen ryhmän johtajaksi valittiin Matti Ketonen. Suomen Kuvalehdestä sitten sen partaisen kuvan näimme.

Ilo pelastumisesta oli tietenkin suuri. Paitsi omat henkemme saimme myös aineellista omaisuutta pelastamaan. Laivan kannelle nostettiin kuormatut kelkkamme, hevonen ja rikkoutunut lentokonekin. Pelastus tuli otolliseen aikaan. Osa joukostamme oli sairaana ja seuraavana päivänä oli tass lumipyry ja näkyväisyys huono. Ties miten sitten olisi käynyt. Laivalla oli myöskin pelastettuja venäläisiä kalastajia, jotka jäivät pois Seiskarin lähettyvillä päästen sieltä maihin. Me suomalaiset saimme kyydin Hankoon ja sieltä hyvin huollettuina saimme junakyydin Koivistolle, omaisten luo, kotiin.

— Niin, lujassa oli joskus kalastajan leipä ja useimmiten, jatkoi Simo, Jalmarin päättettyä moisen todella seikkailukertomuksen. — Monta jäälautila seilallua matkaa on minunkin muistissani. Monta verkkoparin ja putkan menetystä. Kerran jäivät kaikki pyydykset. Pelastuimme itse paattien avulla Kiuserin kalliolle. Säkkijärven rantoja pitkin tallusteltiin kotiin. Eikös tuo kertomasi matka ollut siinä vuoden 1930 paikkeilla?

— Niillä tienoilla. En tarkalleen muista, mutta ehkäpä joku mukana ollut muistaa, taisi olla 1931.

— On ollut tänä talvena pakkasta. Niin oli 40 vuotta takaperinkin. Vuonna 1915 menimme jo vanhan ja uuden joulun välivaiheella jona Narvin ja Hallin majakoitten väliselle jääkentälle kalastamaan. Olikin pysyvä talvi silloin, tasan neljä vuosikymmentä sitten. Saimme olla rauhassa



Nuotta koossa aitan orsilla Tiurinsaaressa. (Kansallismuseon kokoelmat).

KOIVISTO VARUSKUNTANA

Koska Koivisto yli kaksi vuosikymmentä oli myöskin varuskuntapaikka, lienee aiheellista muistella vähän näitä entisiä aikoja. Ja suuri on myös se nuorten miesten joukko, joka aikoinaan näillä koti- ja naapurikylän linnakkeilla suoritti varusmiespalveluksensa. Arvioisin, että 1930-luvulla noin 75 % Koiviston nuorista miehistä suoritti asevelvollisuutensa rannikkotyöstössä (RT 2). Siksi kertailenkin tässä menneiden vuosikymmenien muistoja niin rauhan kuin sodan päiviltä. Linnakkeiden sotien aikaisia toimintoja on käsitelty useassa kirjassa, mutta ne liittyvät aina laajempiin tapahtumiin. Tässä kirjoituksessani pysyttelenkin nyt Koiviston rajojen sisällä.

Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa olivat venäläiset linnakkeet Suomenlahden pohjoisrantaan kiinteillä pattereilla. Kaksi näistä pattereista (linnakkeista) Humaljoen ja Härkälän oli rakennettu Koiviston alueelle. Näillä linnakkeilla suljettiin Koiviston salmi etelästä sekä pohjoisesta. Vapaussodan loppuvaiheessa keuhkilla 1918 nämä rannikkopatterit suomalaisten toimesta vallattiin yksi toisensa jälkeen.

Aluksi joukko-osaston nimi ja kokoonpano, johon Koiviston linnakkeet kuuluivat, vaihteli usein, kunnes sotaministeriön päätöksellä 19. päivänä huhtikuuta 1919 nimeksi määrättiin Rannikkotyöstörykmentti 2. Rykmentin rannikkoolue käsitti silloin linnakkeet, joista itäisin oli Humaljoen ja läntisin Rankki, jaettuna kolmeen patteristoon. Pienempiä muutoksia rykmentin kokoonpanossa tapahtui vielä alkuvuosina ja huomattavin niistä oli Saarenpään linnakkeen perustaminen ja rakennustöiden aloittaminen kesällä 1921. Suurempi muutos rykmentin organisaatiossa tapahtui 1. päivänä lokakuuta 1933, jolloin Kotkan edustalla olevasta I patteristosta muodostettiin 2. Erillinen Rannikkotyöstöpatteristo.

Rykmentin komentajina ovat toimineet: majuri L. Pohjanheimo 8. 5.—1. 11. 1918, majuri K. Saari 2. 11. 1918—18. 9. 1921, majuri P. Yrjölä 19. 9. 1921—23. 8. 1922 ja majuri, sittemmin eversti A. E. Lyytinen 24. 8. 1922 alkaen rykmentin lopettamiseen saakka.

1920-luvulla Härkälän linnake kuului II patteristoon ja Humaljoen ja Saarenpään linnakkeet III patteristoon, jonka esikunta alkuvuosina oli Humaljoella ja myöhemmin Koiviston kirkolla (kauppalassa). Vuonna 1933 tapahtuneen organisaation muutoksen jälkeen Härkälän linnake kuului I patteristoon, jonka esikunta oli Ravaansaarella. Humaljoen ja Saarenpään linnakkeet muodostivat II patteriston. Patteriston komentajina Humaljoella ja Koivistolla toimivat mm. jääkärikapteeni A. R. Daniellsson, kapteeni K. Niemelä, jääkärimajuri Paavo Talvela, majuri O. Kuula, kapteeni Uljas Rauanheimo ja majuri Niilo Saario. Majuri Kaarlo Zilliacus toimi komentajana lähes 8 vuotta ja luovutti hän tehtävät 13. päivänä kesäkuuta 1938 viimeiselle rauhankaiselle komentajalle majuri Niilo Kesämaalle.

Humaljoen linnake

oli venäläisten rakentama, jossa tykit olivat avoasemassa ja tiiviissä rintamassa. Vuosina 1920—22 oli koko patteriston miehistö Humaljoen linnakkeella, jossa tapahtui varusmiesten koulutus. Tämä käsitti yleensä teoreettista opetusta, ampumakoulutusta, sulkejärjestystä, tykkikoulutusta sekä liikuntakasvatusta.

V. 1923 kesällä oli linnakkeen aseistuksena 4 kpl 152/45/C-tykettä, 4 kpl 152/35/M-tykettä ja 2 kpl 57/48/N-tykettä. Tällaisena

kevään tulon asti, ei liikkuneet jäät.

— Vaan muistatkos kun... Tuohon tapaan kertoivat kalastajat. Jos oli suuri pelto, olivat ojatkin syviä.

aseistus pysyikin sitten noin 15 vuotta. V. 1937 syksyllä kaksi C-tykkiä siirrettiin Saarenpään linnakkeelle. 1930-luvulla rakennettiin linnakkeelle myös betoninen tulenjohtotorni. Toinen teräsrakenteinen tähytyslavalla varustettu torni oli C-patterin lähellä. Valonheittinasema konehuoneineen sijaitsi Liekkiniemessä.

Majoitusolot linnakkeella olivat hyvin alkeelliset. Kasarmi oli puurakennus, jossa oli kaksi suurta tupaa. Samassa rakennuksessa sijaitsivat myös keittiö ja ruokasali sekä toimisto- ja varstotilat. Kantahenkilöstön asuinrakennuksia oli vain kaksi, minkä vuoksi allupseerien oli suuremmaksi osaksi asuttava kylällä.

1930-luvulla käytettiin linnaketta enimmäkseen alokaskoulutukseen sekä reserviläisten koulutukseen. Uuden tulenjohtotornin valmistuksen jälkeen patteriston mittauskoulutus yleensä annettiin Humaljoella samoin myös C-tykkikoulutus.

Alkuvuosina linnakkeen päälliköt ja patteriston komentajat vaihtuivat hyvin usein, mikä ei suinkaan ollut koulutukselle eduksi. Vv. 1920—21 oli linnakkeen päällikkönä kapteeni K. Niemelä, v. 1921 luutnantti Ensi Lahdensuo ja vv. 1922—23 jääkärluutnantti Onni Kohonen. Muista linnakkeen pitempiaikaisista päälliköistä mainittakoon kapteenit Niilo Käyhkö ja Salomon Häyrinen sekä luutnantit Aarne Helminen ja Timo Pesonen.

Koska Koiviston linnakkeiden tapahtumia sotien ajoilta on käsitelty useissa eri kirjoissa, mainitsen tässä vain muutamia tärkeimpiä tapahtumia.

Talvisodan aikana toimi linnakkeen päällikkönä kapteeni Salomon Häyrinen, C-patterin päällikkönä res.luutnantti Solamo ja M-patterin päällikkönä res.vänrikki Tuomela.

C-patteri joutui ensimmäisen kerran tukemaan maarintamaa 9. päivänä joulukuuta 1939, jolloin se ampui 10 kranaattia Kuolemajär-

ven eteläpään. 11. päivästä joulukuuta alkaen joutuivat C- ja M-patterit jatkuvasti tukemaan maarintamaa. Pattereiden tuli oli erittäin tarkkaa, jolloin usein tuli tuhosi tykkipattereita, hyökkäysvaunu- ja jalkaväkimuodostelmia ja kuormastoja sekä majoitusalueita. 25. päivänä joulukuuta pudotti 37 mm:n konekytki vihollisen pommikoneen. Lentosään salliessa myllersivät ilmapommitukset linnakkeen aluetta. Kirkkaina päivinä ne alkoivat tavallisesti klo 7.30 ja jatkuivat aina klo 18.00 saakka. Usein näihin liittyi myös hävitäjähyökkäyksiä. 19. päivänä helmikuuta 1940 linnake tyhjennettiin, jota ennen M-patteri oli ampuut kranaatit loppuun, jonka jälkeen tykit tuhoittiin. C-patterin tykit oli muutamaan päivää aikaisemmin siirretty Säkijärvelle. Ennen lähtöä linnakkeen rakennukset poltettiin. Tämän jälkeen linnakkeen miehistöstä muodostettiin Saarenpäässä jalkaväkijoukko, joka osallistui sodan loppuvaiheessa Viipurinlahden taisteluihin. Pataljoonan komentajana toimi kapteeni Häyrinen, joka saavutti sankarikuoleman Vilaniemessä 5. päivänä maaliskuuta 1940.

Jatkosodan aikana ei Humaljoen linnake ollut toiminnassa.

Härkälän linnake

oli myös venäläisten rakentama ja monessa suhteessa Humaljoen linnakkeen kaltainen. Keväällä 1923 oli linnakkeen aseistuksena 6 kpl 152/35/M-tykettä tiiviissä rintamassa ja avoasemissa. 1930-luvun puolivälissä ne siirrettiin Ahvenanmaan saaristoon ja tilalle tuotiin 4 kpl 152/45/C-tykettä, jotka asennettiin samoihin aseisiin. Kasarmina oli puurakennus, jossa oli kaksi suurta tupaa. Muutkin rakennukset olivat saman tyyliiset ja lukumäärältään miltein samat kuin Humaljoella. Patterin takana oleva tulenjohtotorni oli puusta rakennettu. Valonheittinasema konehuoneineen sijaitsi rannassa noin 1 1/2 kilometriä linnakkeelta Härkälän kylään päin.



Eversti Arvo Erkki Lyytinen toimi RT 2:n komentajana ajan 24. 8. 1922—19. 3. 1940. Kuoli 5. 6. 1970.

Alkuvuosien jälkeen linnakkeella oli harvemmin suurempaa miehistystä, vaan se toimi vartiolinnakkeena. 1930-luvulla sitä käytettiin paljon Koiviston suojeluskunnan koulutuslinnakkeena ja siellä suoritettiin myös kovapanosammuntoja.

Kun suojajoukot hälytettiin lokakuun alkupäivinä 1939 sai linnake täyden miehityksen noin 3 viikon ajaksi. Linnakkeen päällikkönä toimi silloin luutnantti Esko Laaksonen ja väepäällikönä ylikersantti Reino Leskinen. Loka-marraskuun vaihteessa C-patteri purettiin ja siirrettiin Turin, jolloin Härkälän linnake tuli lopullisesti riisuttua aseista.

Joulukuun alkupäivinä 1939 palvelukseen astunut ikäluokka sai alokaskoulutuksen Härkälän linnakkeella ja tämän koulutuksen päättymiseen voitaneen katsoa myöskin linnakkeen historian päättävän.

Saarenpään linnake

oli suomalaisten rakentama ja aloitettiin rakennustyöt keuhkilla 1921. Kiiliniemeen rakennettiin 4-tykkinen 254/45/D-patteri, jossa tykit olivat tiiviissä rintamassa ja avoasemissa. Tykit tuotiin Lavansaaresta, jossa oli ollut venäläisten rakentama linnake. Linnake valmistui kesällä 1922 ja syyskesällä suoritettiin patterin koeammunta. Välttämättä koeammunnan jälkeen linnake miehittiin. Samoihin aikoihin asennettiin Pitkäniemeen 2-tykkinen 57/58/H-patteri sekä 1930-luvulla Verkaniemeen 2-tykkinen 57/48/N-patteri. Keväällä 1937 aloitettiin D-patterin siirtäminen

hajasijoitukseen ja katettiin asemin. Samalla myös tykkien lukumäärää lisättiin neljästä kuuteen. Ensimmäinen tykki tuli ns. Makkarakukkulun itäpäähän lähelle ja kuudes noin 400 metriä kasarmista länteen toisten tykkien ollessa siinä välimaastossa. D-patterin entisiin aseisiin siirrettiin Humaljoelta 2 kpl 152/45/C-tykettä. D-patterin siirtymisen aikana rakennettiin uusi betoninen tulenjohtotorni patterin takamaastoon. C-patterin takana oli pulnen tulenjohtotorni. Valonheittin konehuoneineen oli Pitkäniemeessä.

Kasarmina oli noin 15 vuotta vanha puurakennus, jossa oli vain yksi iso tuppa. Samassa rakennuksessa oli toimisto, päällikönhuone ja arestihuone. Keittiö ja ruokasali oli omana rakennuksena, jonka vinttikerroksessa oli varastoja. Kantahenkilöstön asuinrakennuksissa oli viisi, joista yksi Pitkäniemeessä. Kesällä 1937 valmistui uusi kasarmi, joka oli rakennettu tillestä ja 3-kerroksinen. Ensimmäisessä kerroksessa oli mm. toimisto, päällikönhuone, oppisali, varastoja, sekä kasarmivalvojan asunto. Toisessa ja kolmannessa kerroksessa oli yhteensä 8 miehistötupaa, pesu- ja kulaushuoneet sekä oppisali. Vanha kasarmi kunnostettiin sotilaskodiksi ja sen toiseen päähän rakennettiin yksi asunto henkilökunnalle.

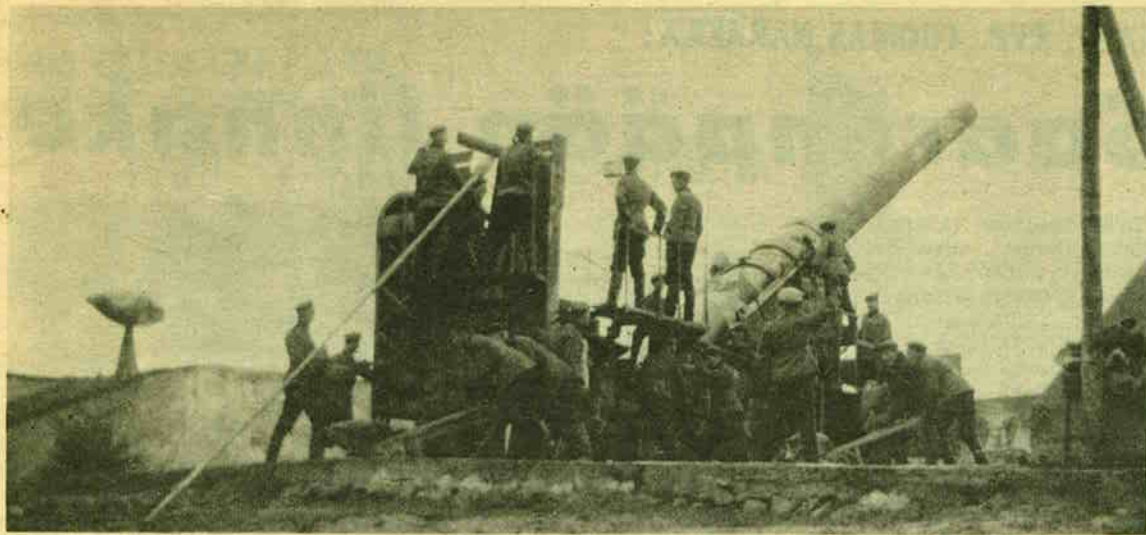
Saarenpään linnakkeen ensimmäiseksi päälliköksi määrättiin vuonna 1922 jääkärikapteeni Hannu Hildén, joka hoiti tehtäviä syksyyn 1926. Hänen seuraajakseen määrättiin luutnantti, sittemmin kapteeni, Toivo Napari ja hänen päällikkökausi kesti lähes 12 vuotta. Siirryin nuorena tykkimiehenä Saarenpään linnakkeelle tammikuussa 1937, jolloin päällikön lisäksi kuuluivat henkilökuntaan seuraavat allupseerit: tykkikoulunjohtajina tykkimestari Tuomas Närkeä ja ylikersantti Väinö Okko, kk- ja käsiasekoulutus väpeli Eemil Kakko ja ylikersantti Hjalmar Lantta, viestikoulu viestikomentari Arvo Lahti, meri- ja ilmapatterikoulutus väpeli Eemeli Tähkäpää, mittauskoulutus väpeli Voitto Aromaa, valoheitin- ja konekoulutus väpeli Juho Airikka, talousallupseerina toimi ylikersantti Joel Lempiäinen, lääkitäällupseerina kersantti Sulo Virtanen ja linnakkeen väpelinä väpeli Juho Mäkeläinen. Toukokuussa saapui Suomen Joutsenen valtameripurjehduksesta luutnantti Unto Aarnio ja hänestä tuli sitten tykkikoulutuksen johtaja. Kesäaikana tapahtui linnakkeen henkilökunnassa mm. seuraavat muutokset ja lisäykset. Uusina miehinä tulivat palvelukseen kersantit Almo Heikkonen ja Aarne Leskinen. Viestikomentari Lah- ti siirtyi pois ja hänen tilalleen tuli viestikomentari August Ihalainen. Meriväenluutnantti Alpo Lamminen tuli linnakkeelle pitempiaikaiselle komennukselle ja sota-

korkeakoulusta palasi kapteeni Väinö Karvinen. Syksyllä saapui merisotakoulusta alluutnantti Jaakko Auterinen ja luutnantti Unto Aarnio siirtyi rykmentin esikuntaan. Vuosina 1938—39 saatiin D-patterin uudet tykkiasemat kuntoon, joskin vähän puutteellisia. Vähäiset määrärahat eivät sallineet riittäviä valmisteluja, jolloin eräät puutteet paljastuivat sitten talvisodan ensimmäisissä taisteluissa.

YH:n alkaessa toimi linnakkeen päällikkönä kapteeni Martti Miettinen ja hänen alaisinaan D-patterin päällikkönä luutnantti Birger Kytöpurjo, C-patterin päällikkönä ensin rev.vänrikki Jaakko Holma ja tammikuun alkupäivistä lähtien luutnantti Timo Pesonen. Johanneksen suojeluskuntalaisista pääasiassa muodostetun kenttäpatterin (76 K/02) päällikkönä toimi res.luutnantti Timo Louhivuori ja it. patterin päällikkönä värikki Aarno Arola. Suojajoukon johtajana toimi kapteeni Olavi Pöyry ja 4.D:sta alistetun KTP 4:n komen-



8. RPR:n joukot valmistautuvat siirtymään kauppalasta Koiviston saarille marraskuun alkupäivinä 1941.



Tykkiharjoitus käynnissä Saarenpään Linnakkeen 254/45-D-kanuunalla (10 tuumaa).

tajana alussa kapteeni J. Kronlöf ja 22. päivästä joulukuuta lähtien kapteeni Bertel Nordenstreng.

Talvisodan tapahtumista mainitsen tässäkin vain muutamat tärkeimmät tapahtumat. Joulukuun 5. päivänä ampuu C-patteri ensimmäiset laukaukset merelle, josta laivueenjohtaja Leningrad tulitti linnaketta. Saman kuun 10. päivänä taistelulaivan Järeä tykistö ampui noin 180—200 kranaattia ja srappnella sakeasta merisumusta. Tässä tulituksessa linnake kärsi ensimmäiset tappiot, 2 kaatunutta ja 3 haavoittunutta. Järeä patteri ampui muutaman laukauksen merelle, jolloin vihollisen tuli lakasi. 18. päivänä joulukuuta suoritti vihollinen yhdistetyn ilma- ja laivastohyökkäyksen linnaketta vastaan. Se alkoi noin klo 10.00 ja päättyi noin klo 14.30. Taistelulaiva Oktjabrskaja Revolutsija avasi tulen klo 12.25. Linnakkeen alueelle putosi noin 400, enimmäkseen 12 tuuman, kranaattia sekä noin 200 lentopommia. Linnakkeen Järeä patteri ampui noin 50 kranaattia ja raskas patteri noin 40 kranaattia. Järeällä patterilla oli useita kalustohäiriöitä, jotka vaikuttivat patterin vähäiseen laukaussuoritykseen. Seuraavana päivänä eli 19. 12. alkoi lentotoiminta klo 9.00 ja sitä jatkui pimeään tuloon saakka. Klo 11.20 ilmestyi näkyviin laivasto-osasto taistelulaiva Maratin johdolla ja klo 12.25 se avasi tulen linnaketta vastaan. Linnake nvasi tulen klo 12.44, mutta silloin oli kunnossa vain 2 tykkiä. Taistelu päättyi klo 13.05, jolloin Järeä patteri lopetti tulensa. Marat ampui taistelun aikana yhteensä 42 ryhmää, eli 150—170 kranaattia, joihin Järeä patteri vastasi 35 ps. kranaattilla ja raskas patteri 13 aikakranaattilla. Kolme mittausasemaa ilmoitti havaintonaan, että Marat oli saanut osuman. Tähän tavallaan päättyivät linnakkeen taistelut laivaston kanssa. Ilmapommitukset ja hävittäjähyökkäykset jatkuivat aina, kun vain oli sopiva lentosääh.

1. päivänä helmikuuta 1940 ampui venäläinen raskas kenttäpatteri linnaketta ensimmäisen kerran Seivästön suunnalta 17—18 kilometrin etäisyydeltä. Seuraavana päivänä klo 14.00 alkoi C-patterin maastoon valtava keskitysryppy, jota kesti noin puoli tuntia. Tulta johdettiin lentokoneesta. Näitä keskityksiä oli sitten melkein joka päivä koko helmikuun ajan.

12.—13. päivinä helmikuuta C-patterin keskitykset hajottivat Autioniemien edustalla jäältä maihinnousua yrittäneen vihollisen jalkaväen, jolloin myös 3 panssariväen upposi. Tällaisia hyökkäyksiä jouduttiin C-patterin keskityksin torjumaan myöskin 14.—16. päivinä. 18. ja 19. päivien välisenä yönä vihollinen yritti noin kompanian vahvuisen hiihto-osaston voimin maihinnousua Kiilinniemien edustalla. Se pureutui lujasti ahtojäiden keskelle ja vasta C-patterin suorasauntauksella karkoitti hyökkääjät jälle ja kilpaiseen pakoon Seivästön suuntaan.

Summassa tapahtuneen läpimurron johdosta myöskin Länsi-Kannaksella olevat joukot joutuivat vetäytymään. Näiden vetäytyvien joukkojen tukemiseksi linnake tulitti maamaaleja Muurilla—Humalajoki—Maksalahti alueella. Aamulla

22. päivänä helmikuuta aloitti vihollinen hyökkäykset Koiviston salmen yli Piisaareen, Soukkaan ja Ravitsaan, joten loppuvaiheessa kohdistettiin linnakkeen tykkikulun näiden hyökkäyksiä torjumiseksi.

22. päivänä helmikuuta vähän ennen puolta yötä linnake ampui viimeiset kranaatit, jonka jälkeen tykit tuhoitiin ja vetäytyminen alkoi. Vetäytyminen suoritettiin hiihtäen Koivu- ja Tiurinsaarien halki ja Ruonnin ohi Viipurinlahden länsirannalle. Tämä yli 50 kilometriä pitkä marssi päättyi pääosin Ristiniemen linnakkeelle, jonne joukot saapuvat Iltapäivällä ja hyvin väsyneinä. Tähän päättyivät vähän yli kaksi kuukautta kestäneet Saarenpään linnakkeen sanka-rilliset taistelut talvisodan aikana.

Karjalan Kannaksen tultua syksyllä 1941 vallatuksi valtakuunan vanhaan rajaansa saakka jäivät Koiviston saaret edelleen venäläisten haltuun. Tiedustelu selvitti, että saaret oli vahvasti miehitetty ja vallattavissa vain hyökkääjän suurin tappioli, joten valtausyritystä ei suoritettu. Lähestyvän talven tulo pakotti kuitenkin venäläiset tyhjentämään Koiviston saaret, joka tapahtui marraskuun 1. päivän vastaisena sumuisena yönä. Saarten miehitys ja miinoitusten purkamisen aloitettiin heti päivän valjetua.

Koiviston saarille sijoitetut joukot kuuluivat 8. Rannikkoprikaatiin, jonka komentajana toimi everstiluutnantti Niilo Heiro. Toukokuun 2. päivänä 1942 määrättiin komentajaksi everstiluutnantti Toivo Reponen ja kesäkuun 13. päivänä joukko-osaston nimi muutettiin Rannikkotykkistörykmentti 2:ksi (RTR 2). Rykmentin esikunta sijaitti Seivästöllä. Saarenpään linnake kuului I linnakkeeseen, jossa komentajana alussa toimi kapteeni Esko Tuulikoura ja hänen jälkeä majuri Hugo Palmroth joulukuun 15. päivänä 1942 saakka.

Marraskuussa 1942, jolloin saarista siirron Saarenpäähän, oli linnakkeen raskaampaa aseistuksena 3-tykkinen 254/45-D-patteri (25. Järj. ptri) päällikkönä kapteeni Yrjö Heiskanen ja 2-tykkinen 152/45/C-patteri (25. Rask. ptri) päällikkönä luutnantti Aarno Pokki. Putrohiekassa oli 4-tykkinen kenttäpatteri (75 K/17), Verkanimessä ja Ruonannimessä 2-tykkinen 75/50/C-patteri, Pitkänimessä 2-tykkinen 57/48/N-patteri sekä Kiilinnimellä 40 mm:n it. jaos. Putrohiekassa toimi päällikkönä kapteeni Kaarlo Ignatius, Ruonannimessä vänrikki Hemmi Kurki, Pitkänimessä luutnantti Toivonen ja jaosjohtajana vänrikki Birger Kivelä. Joulukuusta 1942 maaliskuuhun 1944 oli linnakkeella vielä 1.Mt.Rask.ptri (105 mm). Saaren jalkiväkimiehityksestä vastasi 12. TK päällikkönä luutnantti Aarne Valkama.

Noin 2 1/2 vuotta kului sitten melko rauhallisissa oloissa suorituissa varusteluissa ja koulutuksessa, joita vain muutamat ilmapommitukset häiritsivät. Tänä aikana oli myöskin linnakkeen henkilökunnassa tapahtunut eräitä muutoksia. Sotatoimien alkaessa toimi linnakkeiston komentajana majuri Gunnar Strand, Järeän patterin päällikkönä kapteeni Tuomas Näräkkä, raskaan patterin päällikkönä luutnantti Ossi Ahjopalo ja kt-patterin päällikkönä luutnantti

Aarne Hämäläinen. Tämän pitkän ja rauhallisen kauden jälkeen joutui linnake vielä 1944 kesäkuun 16.—22. päivien välisenä aikana antamaan sekä saamaan monta kovaa iskua.

Saarenpään linnakkeen viimeisestä vuodesta ja etenkin Järeän patterin senaikaisesta toiminnasta ja lopputaistelusta kertoo patterin viimeinen päällikkö kapteeni Tuomas Näräkkä lähemmin omassa kirjoituksessaan.

Raskaan patterin tapahtumista viimeisiltä päiviltä voim omakohtaisina kokemuksina kertoo seuraavaa. 11.—12. päivinä suoritettiin patterin arkliston (toimin ptrin väpelinä) tarkistus ja osan hävittäminen sekä pakattiin mukaan otettavat lähtökuntoon. 12. päivänä siirtyi kasarmilla asunut henkilöstö ja toimisto patterille. Näistä viimeisten vuorokausien tapahtumista mainittakoon mm. seuraavaa.

14.—15. päivien välisenä yönä patteri ampui vihollisen VMV-osasto, joka yritti häiritä omien miinalaskijoiden toimintaa. Samalla seurasimme tulenjohtotornista, kun suuret pommikonealivueet lensivät yli saaren Viipuria pommittamaan. 17. päivänä raskas patteri ampui ensimmäiset keskitykset maarintamalle Kipinolanjärven kannakselle. Tämän jälkeen maarintamalle ammuttiin keskityksiä joka päivä. Samana päivänä raskaan patterin tuli karkoitti useita kymmeniä aluksia käsittäneen laivasto-osaston Koiviston salmen suulta. 18. päivänä siirtyivät maamaalit jo Humaljoen kylän maastoihin. 19. päivänä klo 22.30 osallistui raskas patteri linnakkeiston ryhmäammuntaan Humaljoenlahteen kokoontunutta laivasto-osastoa vastaan. Seuraavana päivänä klo 23.00 suoritettiin saarun maanlainen ammunta ja samaan aikaan ammunnan aikana katkesi 1:n tykin etukannatin, joten kuntoon jäi vain 2:n tykkiä.

Raskaan patterin tulitus jatkui yhdellä tykillä. 21. päivänä saimme tietää, että illalla Koivusaari evakuoitiin. Noin klo 18.00 ammuttiin vielä Koiviston salmen suulla esiintyneitä VMV:tä ja noin klo 19.30 tehtiin tykki sitten käyttökelvottomaksi ampumalla viimeisen laukaus paineettomalla jarrulaitteella. Noin klo 22.00 saapui patterille majuri Kauko Miekkaavaara, joka ilmoitti, että Koiviston saarten evakuointia siirretään vuorokaudella. Tämän kuultuaan patterin päällikkö antoi heti käskyn sulkea espanjalaisilla ratsuilla kaikki patterille johtavat tiet ja muut piikkilankaesteissä olevat aukot. Tämän jälkeen miehittiin lähipuolustusasemat Kiilinnimessä sekä maan puolella. Tämä lähdön siirto aiheutti uusia varmistustoimenpiteitä kaikilla saaren eteläpäässä olevilla yksiköillä.

Yön tunnit Kiilinnimessä olivat rauhalliset eikä asemissa oloa häirittänyt mereltä eikä maalta käsin. Auringon nousun jälkeen noin klo 4.00 siirtyi patterin henkilöstö kasematteihin nukkumaan vain muutamien miehen jäädessä vartioon. Noin parin tunnin nukkumisen jälkeen pommien räjähtelyt herättivät väsyneet tykkimiehet. Ensimmäiset pommit olivat pudonneet tulenjohtotornin lähimaastoon. Patterin päällikkö antoi nyt käskyn miehistön siirtymisestä pois patte-

rialueelta, sillä oli jo nähtävissä, että uusi PE-2 laivue oli jo tulossa patteria kohti. Osa henkilöstöstä siirtyi Pitkäniemien puolella oleviin korsuihin ja toinen puoli Kiilinniemien länsipuolella oleviin korsuihin. Täältä sivulta katselimme, kun laivue toisensa jälkeen syöksyi kohti patteria ja kaatoi pommilaitinsa. Tätä jauhamista puolella oleviin korsuihin ja toinen puoli Kiilinniemien länsipuolella oleviin korsuihin. Täältä sivulta katselimme, kun laivue toisensa jälkeen syöksyi kohti patteria ja kaatoi pommilaitinsa. Tätä jauhamista puolella oleviin korsuihin ja toinen puoli Kiilinniemien länsipuolella oleviin korsuihin.

Näitä pommituksen jälkiä katsellessa järjestettiin henkilökohtaiset aset ja varusteet lähtökuntoon. Muistaakseni noin klo 16.00 lähdimme viimeisen kerran liikkeelle C-patterilta. Kasarmialueen halki mentäessä käytiin muonavarastoilla täyttämässä reppuja, sillä eihän ollut tietoa missä ja milloin seuraavaan kerran ruokailaan. Marssitie kulki D-patterin ohi Soinin pellon kautta Suursuon länsireunaa Koivusaaren halki Ingertilan kylään. Täältä Partalansalmen yli moottoriveneillä Vanhankylän laiturin, jonne saavuttiin noin klo 21.30. Laiturin lähellä asemassa ollut kapteeni Laakkosen patteri tulitti silloin kilvaasti Piisaarta, josta omat joukot parhailaan irtaantuivat. Vanhastakylästä marssittiin Tiurin länsirannalle Pakahamminalahteen, jonne oli rakennettu tilapäislaiturit kuormausta varten.

Tiurin linnakkeen

rakentaminen alkoi vasta keväällä 1939, vaikka aikoinaan patteriston komentajana toiminut majuri O. Kuula oli tehnyt asiasta ensimmäisen esityksen jo 15 vuotta aikaisemmin. Kokonaisuudessaan rakennettiin 152/45/C-patteri, jonka 4 tykkiä siirrettiin Härkälästä loka—marraskuussa. Tykit olivat hajasijoituksessa ja katetuissa asemissa. Samaa aikaan rakennettiin patterille myös betoninen tulenjohtotorni. Tiilistä rakennettu kasarmi saatiin myös tilapäiseen kuntoon muutamaa päivää ennen joulua. Kunkin tykkiaseman taakse aloitettiin myös rakentaa maanalaista betoniset miehistökorsut, mutta ne kaikki eivät ehtineet valmistua, kun linnakkeesta jo jouduttiin luopumaan. C-patterin lisäksi oli Lupinlemessä 2-tykkinen 57/48/N-patteri ja Päätinginlemessä 2-tykkinen 57/58/H-patteri.

YH:n alkuaikoina toimi linnakkeen päällikkönä kapteeni Pekka Varén. Marraskuun alkupäivinä, päivänä klo 23.00 suoritettiin saarun Härkälän linnakkeen tykit ja henkilökunta siirtyi Tiuriin, määrättiin päällikköksi luutnantti Esko Laakkonen. C-patterin päällikkönä toimi res.vänrikki (kad) Alpo Salo, toimi res.vänrikki (kad) Yrjö Pohjanvirta ja H-patterin päällikkönä res.vänrikki Matti Rautanen. Kevyempänä aseistuksena rantavarmistuksessa oli Pohjois-Savon miehistö kokoonpanu 4.ErKKK, jonka päällikkönä toimi res.luutnantti Viljo Koljonen.

Tiurin linnake sai viettää melko rauhallista elämää helmikuun loppupuolelle saakka. Joulukuun alkupäivinä laivueenjohtaja Leningrad ampui muutamia sarjoja linnakkeelle C-patterin kantamatkan ulkopuolelta. Minulle on jäänyt sellainen mielikuva, että C-patteri ei ampunut yhtään kertaa merimaaleja avoveden aikana. Ilmapommituksia oli kyllä kirkkaina päivinä, mutta ne eivät aiheuttaneet pahempia vaurioita eikä tappioita, joskin yksi "suutari" putosi noin 100 metrin päähän kasarmin nurkalta.

Summassa tapahtuneen läpimurron johdosta myöskin Länsi-Kannaksella olevat joukot joutuivat vetäytymään, jolloin myös Tiurin linnake tuli mukaan torjunta-ammuntoihin maarintamalle. C-patterin kantopäihin tulivat Humalajoki, Koiviston kauppa ja Maksalahti sekä viimeisinä päivinä Härkälä. Helmikuun 22. päivän amusta alkaen olivat maalit Piisaareen maihinnoususta vihollisia. 23. päivänä klo 2.30 ammuttiin viimeiset kranaatit, jonka jälkeen tykit tuhot-

tiin ja henkilökunta siirtyi Saarenpään linnakkeeseen ja jatkoi taistelua. Tiurin linnakkeen taistelua päättyi silloin, kun Saarenpään joukot hiihtivät Tiurinsaaren halki.

Koiviston saarten tultua miehityksiksi marraskuun alussa 1941 ei Tiurin aluksi sijoitettu raskaampaa aseistusta. Linnake kuului I linnakkeeseen, jonka esikunta oli Saarenpäässä. Saaren miehityksestä vastasi 13. Torjuntakomppania, jonka päällikkönä toimi luutnantti Toimi Hoikkala. Tällaisena tilanne pysyi sitten yli 2 vuotta.

Keväällä 1944 RTR 2:sa toimeenpantujen muutosten aikana Puumalan 27. Rask.ptri (4/152/45/C) siirrettiin Tiuriin ja sijoitettiin entisiin asemiin Kokanmäelle. Patterin päällikkönä toimi kapteeni Ragnar Grönholm ja miehistö oli ruotsinkielisiltä alueilta. Linnakkeen toiminta-aika jäi nytkin lyhyeksi. 19. päivänä kesäkuuta klo 22.30 osallistui raskas patteri Saarenpään pattereiden kanssa ryhmäammuntaan Humaljoenlahteen kokoontunutta vihollisen laivasto-osastoa vastaan. Seuraavana päivänä klo 23.30 suoritettiin samanlainen ryhmäammunta ja samaan aikaan paikkaan. 21. päivänä aamuyöllä lähestyi 22. päivästä VMV:ä käsittelevä laivasto-osasto sumutuksen turvin Tiuria, mutta raskaan patterin tuli pakotti ne kääntymään takaisin merelle. 22. päivänä klo 23.30 ammuttiin viimeiset 25 kranaattia Piisaareen, jossa tuettiin omlen joukkojen irtaantumista. Koko laukaussäätö taistelussa oli 570 kranaattia. Näinä päivinä oli käyty myöskin monia taisteluita kumiveneillä saaren saapuneiden desanttien kanssa.

RTR 2:n joukkojen evakuointi tapahtui pääosin Tiurin länsirannalle Lupinniemeen ja Pakahamminalahteen rakennettujen tilapäislaiturien kautta. Kuormausta johtivat aikaisemmin Koiviston linnakkeilla palvelleet everstiluutnantti Väinö Karvinen ja majuri Timo Pesonen. Piisaareen taistelleet joukot kuormattiin saaren eteläosasta, josta viimeinen alus lähti 23. päivänä klo 1.50. Kesäkuun 22. päivän viimeisillä minuuteilla irtosi laiturista miinalaiva Rautu, jonka kannella katselin, kun rakkaat rannat vähitellen häipyivät kauniina keskikesän aamuyönä horisontin taakse. Vihollinen ei häirinnyt kuormausta eikä kuljetuksia yli Viipurinlahden. Aamu oli kaunis ja meri melko tyyni, kun viimeiset alukset noin klo 6.00 saapuivat Virolahden rannikolle.

Koiviston lentoasema

Tuskin monikaan 40—50-vuotias entinen koivistolainen tietää ja muistaa, että Koivistolla toimi itenäisyyden alkuvuosina myös lentoasema.

Kesällä 1918 sijoittui saksalainen laivasto-osasto Koivistolle vartiomaan Kronstadin linnoituksen turvissa olevaa venäläistä laivastoa. Tähän tehtävään havaittiin tarvittavan myös merilentosastoa. Saksalaiset rakensivat Lähteenrantaan pienen lentoaseman kangashalleineen ja laskusiltoineen, jonne pian saapui myös kolme lentokonetta.

Heinäkuussa 1918 päätettiin Koivistolle perustaa myös suomalainen lentoasema, mutta koneiden ja lentävän henkilökunnan puute siirsi päätöksen toteuttamisen syksyyn. Elokuun lopulla saapui Koivistolle luutnantti Alfred Michelssonin johtama alupseerin ja 10 varusmiehistä käsittävä, komennuskunta valmistelemaan tukikohdan ottamista suomalaisen haltuun. Syyskuun 7. päivänä komennuskunta korotettiin lento-osastoksi, mutta aluksi saksalaisen päällikön alaisuudessa. Saksalaiset poistuivat syksyllä maastamme, jonka jälkeen suomalaiset ottivat haltuun hallin laitteineen. Lokakuun 1. päivänä lento-osastosta tuli itsenäinen joukko-osasto nimeltään Lento-osasto 4 ja sen päällikköksi määrättiin luutnantti Arvi Pajunen ja ylimekanikoksi väpeli Tuominen. Lähtessään Koivistolta saksalaiset veivät kaikki lentokoneet mukanaan, mutta suomalaisten onnistui Tallinnasta hankkia muutamia saksalaisen lentokoneita. Näistä kaksi Friedrichshafen F.F. 33L-tyyppistä

MEREN LAULU

RT 2:n kunnlamarssi

Väinö Haapalainen

Meri meille on tuttu ja kuohut sen
lyö valkeina rantojen kivlin.
Jos uhka käy aavalta syöksyen,
me riennämme rivlin.
Veri taistohon vie
ja sen kohista suo,
kuin koskena käy jyly tykkien tuo.
Meren laulu ja rantamat rakkaat nää
ei meiltä mielestä jää.

Ilo meidän on uhmata myrskyjä päin,
ei purtemme kaikkoa karlin.
Kun kuhu käy plivien klitväin,
me yhdyimme pariin.
Kutsu soi, veri vel, yhä vyöryen vain.
kuin vaahtona lyö vesi nyt ulappain.
Meren laulu ja rantamat rakkaat nää
ei meiltä mielestä jää.

Kevättulvasi meillekin rakkaat on,
ne uskoa kytvävät verlin.
Me luotamme ain' yli kohtalon
vain kalpamme terlin.
Tuhat kaas' tullsuihkumme,
hurma se lie,
mi rantojen miehiä taistohon vie.
Meren laulu ja rantamat rakkaat nää
ei meiltä mielestä jää.

Ensi Lahdensuu

kaksitasoista ja kaksipaikkaista meritiedustelukonetta sijoitettiin Koivistolle joulukuun alussa. Suh-teellisen vilkas lentotoiminta jat-kui sitten läpi talven, mikä on sikäli harvinaista, että se suori-tettiin kellukoneilla lumikerrok-sen peittävältä tasatulta jääken-tältä.

Lento-osasto 4:n nimi muutettiin kesällä 1919 Lento-osasto 3:ksi. Toukokuun lopulla joutui osaston päällikkö luutnantti Pajunen opin-tokomennukselle Ranskassa ja va-päälliköksi määrättiin vapaaherra, res.luutnantti H. G. Wrede, joka palveli lentokoneen ohjaajana Koivistolla vuosina 1918—19.

Kesällä 1919 saapui Koiviston vesille englantilainen laivasto-osas-to. Englantilaisten toimesta raivat-tiin Möllikänniemen pieni maalen-tokenttä, mikä olikin ahkerassa käytössä koko sen ajan, minkä englantilaiset majailivat Koivis-tolla.

Muusta Lento-osasto 3:n toimin-nasta mainittakoon, että kesä-kuun lopulla 1919 se sai määräyk-sen lähettää molemmat koneensa Aunuksen rintamalle suomalaisia vapaaehtoisia auttamaan. Syyske-sän aikana suorittivat molemmat koneet vierailivat Suomen puolella suorittaen p:mmittuksia, tie-dusteluja ja valokuvauksia. Vuoden 1919 lopussa poustuiivat eng-lantilaiset Koivistolta ja samoihin aikoihin hiljeni myös suomalaisten lentotoiminta. Seuraavana vuonna solmittiin virallinen rauha Neu-vostoliiton kanssa, jolloin myös lentotoiminta Koivistolla sovellet-tiin rauhanajan olosuhteisiin. Len-toaseman nimi muutettiin vuoden 1920 aikana Ilmailuasema 3:ksi.

Ilmavoimien uudelleen järjeste-lyssä, joka toimeenpantiin huhti-kuun 28. päivänä 1921, lopetettiin Koiviston lentoasema kokonaan. Koneet ja henkilökunta siirrettiin Viipuriin Tervaniemelle valmistu-eseen uuteen puurakenteiseen halliin ja vanhoihin venäläisten rakentamiin kasarmeihin.

Römpötin lentokenttä

1930-luvun puolivälissä rakennet-tiin Koivistolle myöskin isompi lentokenttä. Tämä sijaitsi Röm-

pötilä noin 2 km itään Rautaselle johtavan tien molemmin puolin. Kiitorata oli sorapetteinen ja sopi vain pienempien koneiden käyt-töön. Talvisodan aikana ei kenttää käytetty varsinaisena tukikohtana.

Välirauhan aikana olivat venä-läiset ottaneet kentän käyttöönsä, josta sitten tekivät sotalentoja Suo-men puolelle jatkosodan alkaessa. Tämä oli tärkeä tukikohta venä-läisille, mistä johtuen Karjalan kannaksen hyökkäyksen alkamisen aatopäivänä 30. päivänä heinä-kuuta 1941 majuri E. Stenbeckin komentama pommituslaivue LeLv 44 sai käskyn pommituksella la-mauttaa Römpötin lentokentän.

Kevästä 1942 lähtien oli kenttä suomalaisten käytössä. Toukokuu-sa saapui kentälle everstiluutnantti Gustaf Magnussonin komentama hävittäjälentolaivue LeLv 24. Tä-män laivueen koneet olivat amer-ikkalaisia BW- (Brewster) hävit-täjiä, jotka olivat silloin ilmavoimemme parhaat koneet. Tämä laivue suorittikin monta kovaa ja kunniaakasta ilmataistelua kesän aikana Karjalan kannaksen ja Suomenlahden itäosan taivaalla. Mar-raskuun alkupäivinä LeLv 24 siir-rettiin Suulajärvelle ja sieltä taas tuli Römpötille tiedustelu-laivue LeLv 30, jonka komentajana toimi majuri Eino Luukkanen. Tämän laivueen koneet olivat Vasp-FR ja I-153 (Tshaiikka) tyyppisiä yksi-paikkaisia hävittäjiä, jotka olivat jo vanhentuneita ja käytettiin tie-dustelulennolla. Maaliskuun lo-pussa 1943 majuri Luukkanen siir-tyi Uttiin ja laivueen komenta-jaksi tuli kapteeni Pehr-Eric Aho-nius. LeLv 30 pitikin Römpötin kenttää tukikohtanaan maaliskuun loppuun 1944, joten viimeiset 2/3 kuukautta ennen alueen luovutta-mista ei kentällä ollut vakinaista miehitystä.

Täähä saavat lehmät ja lam-paatki äänestää sano mökinmies, kun varallisuuden mukaan kir-konkokouksessa ääniä jaettiin. (Kauppala)

Yllö, Yllö, piä jyrkkää, kova itätuul, huus Uuvekirkomies Morskoi kasaaliis. (Humaljoki)

KAPT. EVP. TUOMAS NÄRÄKKÄ:

Saarenpään linnake

Touko-kesäkuun vaihteessa 1943 allekirjoittanut siirrettiin Itä-Karjalasta Karhumäen pohjoispuo-lelta Koivistolle Saarenpään lin-nakkeelle. Täällä oli silloin yksi raskas ja kaksi kevyttä kaksityk-kistä patteria ampumakunnossa sekä yksi kenttäpatteri. Samanai-kaisesti koottiin yhtä kolmetykkis-tä järeätä (10 tuuman) patteria en-tisille kymmentuumanpatterin ja-lustoille, joista putket talvisodan aikana jouduttiin räjädyttämään ennen vetäytymistä linnakkeelta.

Tämä viimeksi mainittu patteri saatiin täydellisesti ampumakun-ton heinäkuun aikana ja varsinaisen tykkikoulutus voitiin aloittaa.

Syynä siirtoon Itä-Karjalasta oli tämän patterin lopulliseen am-pumakuntoon laitto ja varsinainen miehistön kouluttaminen tällä tyk-kimallilla. Oman käsityksen mu-kaan, itse pitkäaikaisena tykkikouluttajana ja lukuisissa harjoi-tus- ja taisteluammunnoissa mu-kana olleena, tunsin täydellisesti eri tykkimallien hyvät ja huonot ominaisuudet, kuin myöskin viat (häiriöt) pystyttiin korjaamaan omin voimin.

Merimaaliammuntoja varten oli järeälle patterille rakennettava hirsistä näkötorni. Torni raken-nettiin entisen betonitornin välttö-mään lähelytyteen. Samoin oli val-mistettava maarintama-ammunto-ja silmällä pitäen tarpeeksi iso patteritaso ja monia eri taulukoita, joita tarvittiin taistelutoimin-taa silmällä pitäen.

Venäläisten taholta ei Saarenpään linnaketta ja yleensä Koivistoa kohti ollut minkäänlaista häirintää, eikä myöskään taistelutoimintaa. Siis täällä voitiin työskennellä täy-sin rauhanomaisissa olosuhteissa ja työtä kyllä riitti linnakkeen taistelukunnan kohottamiseksi.

Myös siviiliasutus kuumaisella kireällä suoritteli rakennuksien korjaamista entisillä asuma-alueillaan, vieläpä rakennettiin uutta-kin. Siis elämä alkoi pyöriä tuttua rataansa, rakkaaksi käyneellä ko-tiseudulla. Ei osattu aavistaa, että ei vuottakaan kulunut, kun taas oli kotiseutu jätettävä ja lähdeävä mieron tielle.

Syksyllä 1943 suoritettiin ras-kaalla patterilla merimaali-am-munta taistelukranaateilla ja -pa-noksilla. Toimin tässä ammunnas-sa tulenjohtajana ja onnistui am-munta kohtalaisen hyvin.

Talvella 1944 sain suorittaa jä-reällä patterilla jälle Kyröniemen ja Seivästön välille maamaali-am-munnan, käyttäen patteritasoa. Sa-malla saimme kokemusta tykkien hajonnasta ja kaluston kunnosta.

Kesäkuun alussa 1944 suoritetiin järeällä patterilla yhdellä tyk-killä Tiurinsaaren luoteiskärkeen maamaaliammunta käyttäen suurta korotuskulmaa. Ammunta onnistui hyvin.

Venäläisten suurhyökkäyksen al-



II/RT 2:n alipäällistö kuvattuna rykmentin vuosipäivänä 9. 7. 1938. Istumassa vasemmalta: väpeli Juho Afrikka, tykkimestari Tuomas Näräkkä, väpeli Jaakko Miikki ja väpeli Eemil Kakkola. Seisomassa keskellä: väpeli Pekka Karinen, pursimies Onni Kakkala, väpeli Voitto Aromaa, väpeli Juho Mäkeläinen, ylikersantti Hjalmar Lantta, viestimestari August Ihalainen, kersantti Toivo Kallonen, väpeli Eemil Tähkää, kersantti Sulo Virtanen ja kersantti Panu Arponen. Takarivissä: kersantti Mauno Ratia, kersantti Tauno Kaukinen, ylikersantti Joel Lempiäinen, kersantti Aimo Heikkonen ja kersantti Aarne Leskinen. Kuvasta puuttuu ylikersantti Huugo Putus.

kaessa Kannaksella 9.6.1944 tyh-jennettiin patterilta kaksi panos-varastoa (ruutilaatikoita) pienem-piin osiin maastoon. Kasarmilta siirtyi järeän patterin miehistö kahteen panosvarastoon ja ensim-mäisen tykin miehistö teltaan, joka upotettiin maahan. Erikoisen huomio kiinnitettiin koko patteri-alueen naamiointiin. 11.6. järeä patteri koki ensimmäiset ilma-pommitukset. Pommitukset jatkuivat päivästä päivään erittäin tihei-nä. 12.6. avasi järeä patteri tulen vihollisen tykkiveneitä vastaan, joka vastasi tulen. Tapioita ei tullut. Päivittäin järeä patteri joutui avaamaan tulen vihollisen laivasto-osastoja vastaan, jotka lähestyivät Koivistonsalmea tai Tiurinsaaren suuntaa. Kun patterit avasivat tulen, laivasto-osastot aina sumun suojassa vetäytyivät Seiskarin suuntaan. Ilmapommitukset järeätä ja raskasta patteria kohti jatkuivat päivittäin erittäin tiheinä.

17.6. klo 05,00 evl. Selinheimo pyysi rykmentin tykistön tukea Kipinolanjärven itäpuolella esiinty-viä psv-ryhmyksiä vastaan ja siit-tä alkaen tuli tulipyyntöjä jatkavas-ti. Ammuntoja suorittivat Saarenpään järeä ja raskas patteri. Tulenjohtajan ilmoituksen mukaan tuli oli osuvaa ja sen avulla häirit-tiin tai estettiin vihollisen ryhmi-tykset tai torjuttin jo alkaneet psv-hyökkäykset.

Keskivälillä yritti Seivästön kohdalle ilmestynyt 47 alusta kä-sittänyt osasto edetä Koivistonsal-men suuntaan, mutta Saarenpään järeä ja raskas patteri tulellaan karkoitti sen.

19.6. ilma-, meri- ja maatoimin-ta jatkui erittäin vilkkaana. Paino-piste näytti olleen Saarenpään jä-reän ja raskaan patterin kohdalla. Pommituksia ei voinut erottaa toi-sistaan, ne jatkuivat koko ajan.

Myös vihollisen desanttipartio, vahvuus 2 ups. + 2 aliups. ja 8 mies-tä, konepistooleilla aseistettuna pääsi kumiveneistä maihin Koivu-saaren Ruonanniemen läheisyy-dessä. Syntyneessä taistelussa kaatui 11 vihollista, yhden päästes-sä pakenemaan. Omalta puolelta kaatui 1:n Aatos Kaasinen, erittäin rohkea, tarmokas ja reipas up-seeri.

Vihollisen ilma- ja meritoiminta järeätä ja raskasta patteria vas-taan jatkui taukoamatta, ettei pommituksia voinut juuri erottaa toi-sistaan. Hyökkäykset jatkuivat ko-ko päivän. Suurimpana vahinkona mainittakoon vihollisen klo 17,00 pommituksellaan saama täysosu-ma järeän patterin 1. tykinpihaan, jolloin 6 miestä kaatui ja 10 mies-tä haavoittui. Tämä tapahtui, kun patteri oli tulitaistelussa vihollisen laivasto-osaston kanssa ja vi-hollisen lentokoneet pääsivät yllättämään.

Linnakkeiston tykistö oli kärsi-nyt merkittäviä vaurioita. Ras-kaalla (6 tuumaa) patterilla oli vain yksi tykki ja järeällä patte-riilla 2 tykkiä ampumakunnossa. Klo 22,30 suoritettiin Humaljoen lahteen kokoontunutta vihollisen laivasto-osastoa vastaan ilma-pommitus sekä ryhmäämmunta, johon osallistuivat järeä patteri, raskas patteri sekä Tiurin raskas patteri. Yö kului tämän jälkeen rauhallisesti, mutta seuraavana aamuna se alkoi kauheampana il-masta ja mereltä. Vihollinen suori-tti parhailaan maihinnousua Härkälästä Piisaaren pohjois-pää-hän. Saarenpään järeän patterin 2 tykkiä, joiden putket olivat kovas-ti kuluneet, ampuivat klo 6,00 al-kaen Härkälän rannikolla olevia vi-hollisen joukkojen lastauspaikkoja sekä Piisaaren maihinlaskupaik-koja. Ammunta jatkui noin klo 12,00 saakka. Toisin sanoen siihen saakka, kun tykeiltä loppuivat am-mukset. Mainittakoon, että ammus painoi noin 230 kg ja kantomatka oli noin 25 km.

Rykmentin komentajalta sain määräyksen, että tykkien putket oli-räjäytettävä ja patterin miehistös-tä on muodostettava kiväärikom-pania, joka saa lisää miehistöä torjuntakomppaniasta. Samalla minut määrättiin komppanian päälliköksi sekä käskettiin siirty-



Saarenpään linnakkeen henkilökuntaa kesällä 1943. Edessä vasem-malta: ltn. Palosaari, kapt. Näräkkä, maj. Strandt (Iston kom.), ins.-kapt. Tuhkanen ja ltn. Kauppala.

Koivistolaista laivanrakennusta ja merenkulkua

Koivistolla ennen ensimmäistä maailmansotaa ku-koisti laivanrakennus yhdessä merenkulun kanssa. Pui-sia purjelaivoja rakennettiin Koiviston kylärannoilla, joista Huma-joki, Saarenpää, Eistilä ja Ingertilä kulki-vat etualalla laivanrakennuspaikkoina. Saarenpään ky-lä, ollen pitäjän suurempia kyliä, oli ehdoton ykkönen puulaivojen rakennuksessa. Kylän rannoilta laskettiin vesille vuosittain viisikin alusta, joista saman mestarin alaisena oli rakennettu kaksikin. Parhaina vuosina Ko-iviston rannoilta laskettiin vesille kymmenkunta puista purjelaivaa ja vuonna 1913 tämä luku nousi kolmeen-kymmeneen laivaan.

Laivanrakennusvalmistelut aloi-tettiin tavallisesti syksyisin, kun käytössä olevat alukset oli lai-tettu talvityöhön tai kuten paikkakunnan kanta-asukas sa-noi pantu »simohkaan» talvea varten.

Laivan tekoon aikovat miehet lähtivät talosta metsään laiva-puujuurikkaiden kaatoon. Juuri-kaspuita käytettiin laivan kaa-rien valmistukseen, sillä kaari-lavalla tehtävät kaaret oli hel-pompi tehdä juurikaspuista. Emä-puiksi eli kölipuiksi kaadettiin parhain saatavissa oleva juuri-kaspuu. Kun metsämies aikansa haettuun löysi hyväpuoleisen juurikkaan omaavan puun, val-mistui hän sen kaatamiseen. Hän heitti ensimmäiseksi työkseen puukapulalla varustetun nuoran pään ylös puuhun oksien taakse. Sen jälkeen hän rupesi kaiva-maan maata pois puunjuurien ym-päriä valiten samalla parhaim-man juuren käyttöä varten. Muut juuret hakattiin poikki ja puun ollessa valmis kaadettavaksi hän alkoi kiskoa (=vetää) tästä ai-kaisemmin latvaan heittämästään narusta ja melkein aina puu kaa-tui toivotulla tavalla. Joskus oli kiivettävä ylös puuhun ja oikein hyvin täytyi sitoa tämä kaatami-sen tarvittava kapulanaru. Jos oli suurempi juurikaspuu kysy-myksessä, täytyi narusta kiskoa oikein voimiensa takaa.

Tavallisesti juurikaspuita kaa-dettiin aamupäivällä ja iltapäi-vällä niitä ruvettiin veistämään eli lavastamaan. Juurikaspuut la-vastettiin molemmilta sivuilta juurikkaan suuntaisina. Veistetty puu oli kevyempi liikutella met-sästä pois ajettaessa. Kun tar-peellinen määrä laivan juurikas-puita oli kaadettu ja lavastettu, niin ruvettiin niitä ajamaan met-sästä tulevan laivan rakennuspai-kalle.

Rakennuspuut ajettiin kaikki, jos vain oli mahdollista rakennus-paikan läheisyyteen ja asetettiin ristikolle kuivumaan niin, että ke-väaurinko pääsi puuta hyvin kui-vattamaan.

Laivamestari, ennenkuin aloitti laivanteon, teki tavallisesti ensin pienoismallin puolikkaan tulevas-ta laivanrungosta. Tästä mallista hän otti mitat noin 5-6 kaaresta

ja piirsi ne luonnolliseen kokoon kaarilavalle, missä laivan kaaret eli pantterit oli tarkoitus veistää. Hyvin usein tehtiin puulaivakehi-kot ruovikaarien (-mallikaarien) mukaan. Valmiit mallikehikot ase-tettiin kölin päälle niille varatuil-le paikoille. Ns. kerinkiriukujen varassa pystytettiin toiset puuttu-vat kaaret, että saatiin välipaikat täyteen laivan kokonaiskaarituk-sessa.

Keulatievi eli keularanka nos-tettiin paikoilleen kölijuurikkaan jatkoksi. Tavallisesti laitettiin kö-lijuurikkaaseen tehtyyn tapinrei-kään rakennusvuoden vuosilu-vulla varustettu metalliraha, ol-len se samalla muistorikas hetki rakennettavan laivan rakennus-vaiheessa.

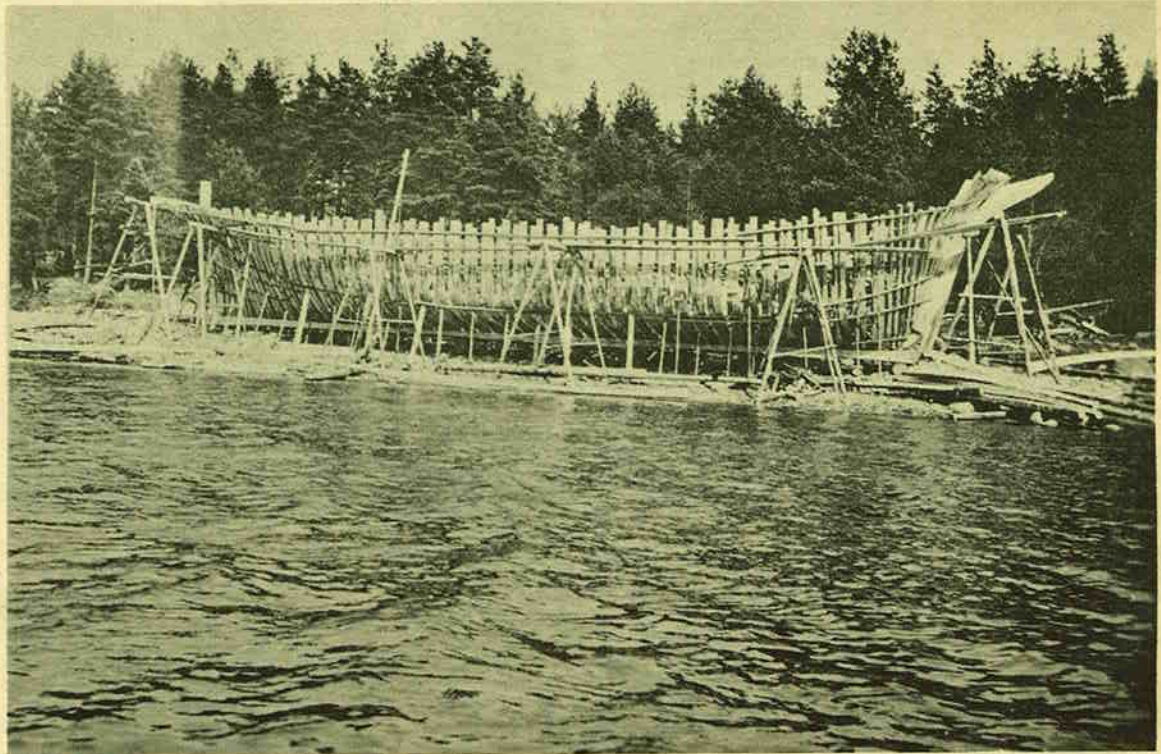
Laivanteo varvissa

aloitettiin tavallisesti keväällä huhtikuun alkupäivinä ja oli var-vin miesvahuus mestari ja 6 miestä. Tämä miesmäärä pystyi viemään rakennuksen läpi niin lyhyessä ajassa, että laiva saatetiin laskea vesille jo saman vuo-den elo-syyskuussa. Miesten var-vityöaika oli aamusta klo 6:sta iltaan klo 6:een, mutta tällaista aikataulua voitiin ylläpitää ainoas-taan valoisaan kevät- ja kesä-päivinä. Myöskin laivaseppä ky-lässä apulaisineen teki yhtä pit-kiä työpäiviä muun varvivaen ta-paan. Sepän töihin kuului tehdä tarvittavat sidepultit (=näijit) eli ratsastajapolvet ja tavalliset laivan lankutuspiikit. Myöhem-min ostettiin piikit valmiina alan erikoisliikkeistä tai suoraan tehtaalta.

Laivalankut sahattiin jo talvis-aikaan käsipelillä lankusahoilla. Lankun sahauskassa työskenteli vain kaksi miestä vuorotellen ylä- ja alamiehenä. Vuorottelu oli tarpeen, sillä alamiehenä olemin-en oli raskaampaa työtä. Sahat-tava puu makasi korkealla, yli miehen korkuisten pukkien pääl-lä. Puuhun tehtiin viirumerkki, jota myöten sahaus kulki. Ylä-mies piti huolen, että sahaus meni viirun mukaan ohjaamalla sa-haa, kun taas alamies veti sahas-ta voimiensa mukaan. Samasta puusta sahatut lankut pyrittiin pitämään pareina ja asetettiin lä-hekkäin kuivamaanakin tapulille. Näin voitiin lankutussarjoihin tarvittavat lankut pareina reika-ta laivaa lankutettaessa.

Laivaa lankutettaessa tarvittiin myös n.s. pasutussäiliö eli pasa, missä lankut höyryttämällä nuor-utettiin niin, että ne paremmin taipuivat laivan kaarien mukaan määrättyihin kohtiin kiinni nau-lattavaksi. Pasa oli punttilaudois-ta tehty, päistään nelion muotoi-nen ja noin 6 metrin mittainen ja vain toisesta päästään avonai-nen kahden lankun sisältävä puu-säiliö. Tätä pasaa lämmitettiin höyryttämällä isolla vesikattilal-la, josta meni pari höyryputkea pasaan.

Laivanteon edistyttyä niin pit-källe, että se oli lankutettu ja tarvittavilla sisäpuolisilla sijoin-geilla sekä sikokoleilla varustet-tu ja läpikotaisin pultattu, ruvet-tiin alusta tilkitsemään eli riveä-mään. Nämä riveejä-konopaatsi-kat, jotka tilkitsivät lankutetut puulaivat, olivat alansa ammatti-miehiä ja kulkivat saaristokylien



Rakenteilla oleva »Saarentähti» keväällä 1938 Ingertilän kylän Aution rannassa.

varveilta toiselle. He suorittivat erittäin tärkeän työvaiheen puu-laivarakennuksessa, aluksen tii-viiksi tekemisen. On paikallaan mainita näistä saarelais-konopaat-sikoista pienessä runomutoisessa tekeleessä.

KALJASSIN KOKOPAATSIKAT

Ukkoa neljä tervapentkaa löi ri-vesaumaan, / kera riveraudan ja muskelin nuo konopaatsikat / siel-saaristos touhus uuve kaljassi poh-jal. / Oli Taavetti Matti, Paavo ja Saska konopaatsikat / riveejät saa-riston parhaat silloin ennen / Ko-ivistol puulaiva-ajal. / Saariston varveissa kävivät töissä mälliä purren, / muskelit, rauta ja pussi oli heillä ain matkas / sekä puukot yöissä. / Välil tarinaa iskivät kera Tuomaa Jussin.

Taavetti konopaatsikois vanhin, / hän kertoi toisille partaisin huu-lin, / reisustaan armeijas, silloises vanhas väees. / Sylkäs pitkään ja sitten anoen tokais: / »Hei ukot, onks teil Piganellii mitä mie kuv-lin? / Kun purraa tuota mälliä oi-kein ukkojen lailla, / niin sitä aina kuluu, et jos vähä puremista vi-pattais.» / Sai Taavetti poskeensa patskasta Piganellin.

Ukot hei, pohjaa asti on lyötävä riveisauma, / ramaus myös, kun kerra me konopaatsikat / täs kal-jassis olla oikee riveestyös! / Ramia tehti sit kaljassin pohjal, / voimalla konopaatsikan neljän, / kunnes pohjasumat rivetyks tuli. / Ja Paavo hän tokasoo: / »Kyll meill on sit raskas työ!» / »Nii on» sanoo Taavetti: / »Mut lyö päälle vaa, ramirautaa lyö!»

Kuluvat viikot touhussa kono-paatsikkain / ja rivetyks kaljassi oli kauttaaltaan tullut. / Pienkeit-täjä kattilan alle vain puuta ka-saa, / kunnes Taavetti huutaa: / »Aappoo, lopeta jo, ei tarvita pikeä ennää!» / Konopaatsikat käyvät nyt tutkimaa kaljassi pohjaa, / oisko jossai vielä lankuissa reikiä ollut. / Saska siint kehais: / »Meijä puol kuin potti, nii on vahva!» / »Nii se on», tokasi jatkoksi Matti. / — Mut jaa-a päätteli Tuomaa Jussi.

Oli siten jo kaljassi vesille val-mis, / konopaatsikat nuo sen totesi niin. / Luvas oli hyvät viinakset-kin, ja väki kylistä tul kaljassi lykkäjäisi. / Lipkui kaljassi me-reen sielt Oto-rannast, / kesällä kerran ja tuli nimeksi »Saara» kal-jassil / ja konopaatsikat uitti sitt kippariherran. / Kaljassin tulevist reisuist näki Tuomaa Jussi uno, / kun taas lykkäjäisviinonjen voimasta torkkuivat / konopaatsikat nuo koko muskeliporukkakunta.

Laivanlykkäjäiset

eli vesillelasku oli suuri juhla sen-aikaisessa saaristolaiselämässä Ko-ivistolla. Koko kylän väki kutsutiin laivan lykkäjäisiin. Laivan isäntä (tai isännät) oli varannut kahvia ja muita virvokkeita, jos-kus vähän viinaksiakin. Naisväki suoritti tarjoilun lykkäjäisväen keskuudessa. Laivan lykkäjäisis-sä oli myöskin laulajamestari, sil-lä oli tapauksia, että laivaa täytyi tosissaan lykätä veteen tai vetää, kun se ei sovinnolla mennyt. Täl-löin oli laulaja tarpeen, kun tal-joista vedettäessä laivaa veteen tarvittiin samanaikaista voimaa ja tämän sai aikaan laulajamestari n.s. juttelauluillaan. Nyt kun laulumiestä tarvittiin, niin piti olla tavanomaiset lykkäjäisviinaksetkin tilaisuudessa. Jos viinaa ei ollut, niin laulajamestari oli sen verran ikeämielinen, että viritti pilkka-laulun laivanisännän saittuudesta: »Tää laiva taitaa jäähäh tääh, kun isännil on viinaa vähä jne.» Näi-tä laulun pätkiä ei monikaan isän-tä halunnut kuunnella, siksi vii-nat oli järjestetty jo etukäteen, ettei laiva jäänyt puolitiehen, vaan meni onnellisesti vesille. Oli myös tapana laivanlykkäjäisissä, että tuleva kippari uitettiin, sillä sen laskettiin tuovan onnea, kun kippari kastui. Kun laiva saatiin onnellisesti lykättyä vesille, niin sen jälkeä pidettiin kylässä lyk-käjäistanssit. Hernekeittoaikin oli keitetty juhlaruoka, jota tarjoi-ttiin laivanisännän kotona. Nuoriso tykkäsi enemmän tansseista, kun taas vanhempi väki oli herne-keiton ja kotikaljan kannalla. Vii-meiset lykkäjäistanssit pidettiin tiittävästi Koivistolla kesäkuussa 1938, kun vietettiin »Saarentähti»-laivan lykkäjäisiä Ingertilän kylän Aution rannassa ja tanssit olivat kylän raittiusseuran talolla.

Koivistolaiset »laivavarvit», mis-sä näitä puisia purjelaivoja raken-ettiin, olivat hyvin alkeellisia. Ta-vallisesti rannikon suojaisasta lah-den poukamasta haettu paikka sai toimia rakennuspaikkana. Laivan tuleva rakennuspaikka raivattiin kivistä rapaaksi ja varmistaudutiin siitä, että laiva valmistut-tuaan voitiin helposti vesille las-kea tai lykätä. Jos sattui vai-keuksia kesän aikana vesillelas-kuun, tehtiin vesille lasku talvis-aikaan jätse. Muun muassa Sa-arenpään kylän rannoilla sattui ta-pauksia, että oli pidettävä laivan lykkäjäiset (vetäjäiset) talven ai-kana. Myös Eistilän Taipaleen rannassa oli vastaavanlainen paik-ka, missä oli talven jäätä käytet-ävä apuna, kun laivoja vietiin ui-

masilleen rakennuspaikaltaan. Lai-vat tavallisesti laskettiin vesille kylki edellä melkein poikkeukset-ta sillä tällä tavalla saatiin laiva varmimmin vesille.

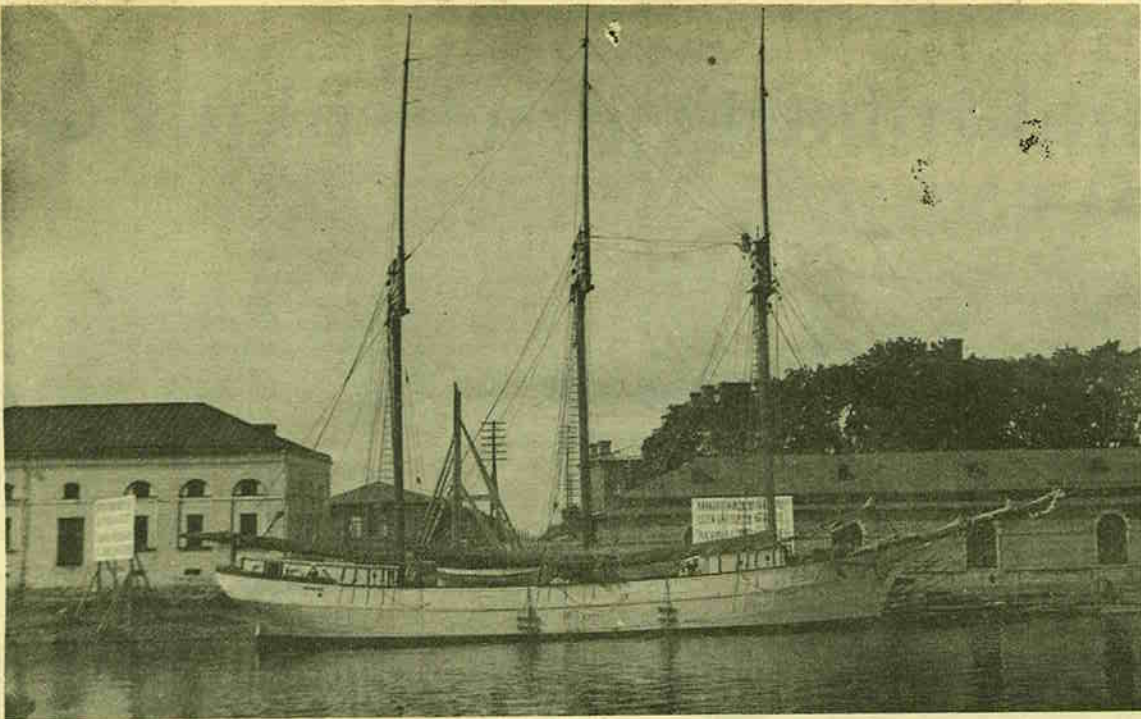
Koivistolla laivanrakennustaito siirtyi isältä pojalle polvesta pol-veen. Ja hyvin usein myöskin isät poikineensa laivan rakensivat-kin. Samoin myös oli poika mu-kana purjehtimassa isän kanssa. Ensin kokkipoikana ja myöhemmin matruusina sekä miehen ikään vartuttuaan isänsä seuraajana pur-jehtimassa rakentamansa laivan kipparina.

Vesille laskettua laivaa oli ru-vettava varustamaan purjehdus-kuntoon, sillä laivalle tarvittiin ta-kila ja purjeet. Tarvittavat pur-jeet oli tavanmukaisesti tehty jo-ko vanhoista purjelaivan seilmaa-kareista jo talvella valmiiksi lai-vamestarin opastuksella. Ne oli-vat valmiina laivaan vietäviksi sil-loin kun takila oli siinä kunnossa, että purjeet voitiin raa'alle nos-taa. Tässä vaiheessa, kun laivaa lopullisesti varustettiin purjehdus-kuntoon, tavallisesti olivat isän-nällä rahat vähissä ja joskus ai-van lopussakin. Lisää rahavaroja tarvittiin varusteitten ostoon. Ko-ivistolaisilla laivanrakentajilla oli hyvänä laivatarpeitten ostopaikka-na konsuli Petter Starckjohann & Co:n rautakauppa. Tämä liike sil-loisella Katariinankadulla (=Lin-nankatu) antoi laivanrakentajille velaksi tavaroita niin paljon, että laiva saatiin purjehduskuntoon. Sitten laivurit rahtaja tehdessään ja rahaa ansaiten maksoivat vel-kansa. Koivistolaiset laivurit os-tivat paljon tavaraa tästä »Starkki-Jussin» liikkeestä, kuten sitä kan-sankielellä kutsuttiin. Ja liikut-tavuudet säilyivät sopuisina puolin ja toisin.

Entiset koivistolaiset laivames-tarit eivät olleet teknillisesti kir-janoppineita, mutta isiltään perit-tyn laivanrakennustaitoon he suo-rittivat työtään. Suorakulmaa ja luotilinjaa sekä silmää vesivaakana käyttäen he rakensivat toistami-sen yhä parempia ja kauniimpia aluksia, jotka vetäisivät vertoja nykypäivien tekniikan aikakau-della rakennettujen puulaivojen kanssa. Vanhan hyvän ajan käy-tännöllinen taito puulaivaraken-nuksessa on vieläkin monessa suh-teessa oppia antavana uudemman ajan laivarakennusinsinööreille.

Merenkulku

Rannikolla asuva koivistolainen väestö oli kiinnostunut merenku-lusta. He kulkivat meriä kuljet-taen kauppatavaroita Suomen sa-



S/V Polaris Vilpurin Tervaniemen laiturissa v. 1926.

tamista vieraisiin maihin lähi- sekä kaukoliikenteessä.

Merenkulussa tarvittiin myös aluksia kauppamerenkulun harjoittamiseen. Tarvittavia aluksia rakennettiin Koivistolla puusta omasta takaa ja lisäksi hankittiin ostamalla ulkomailta, lähinnä Ruotsista ja Tanskasta. Vaihtelevat olosuhteet ohjasivat koivistolaisen merenkulun milloin laajemmille, milloin ahtaammille vesille. Tämän vuosisadan puolella se enimmäkseen pysytteli Suomenlahden ja Itämeren satamien piirissä. Varsinkin Venäjän puoleinen ranta oli pitkät ajat laivaston suurimman osan matkojen päämääränä. Tästä pääsi vallalle se käsitys, että koivistolainen merenkulku on ollut vaatimatonta rannikkopurjehdusta, joka sekun sitten raja- ja kauppaolojen vuoksi kallistui hiljalleen iltaansa kohti. Koiviston nimi toi muualle Suomessa mieleen ennen kaikkea kivi- ja hiekkajaalat sekä halkokaljaasit, satamina Pietarin, Kronstadtin, Tallinnan ja Paldiskin satamat.

Näin tämä viimeinen vaihe Koiviston merenkulussa pääsi ikäänkuin peittämään aikaisempien aikojen laajamman merenkulun. Niillä pitkillä matkoilla monet Koiviston merimiespolvet vuosikymmenien aikana ansaitsivat leipänsä ja kokosivat varallisuuttakin.

Koivistolaisten laajemman Itämeren ja Pohjanmeren valta-aika sattu 1870–80-luvuille. Saksalaisranskalaisen sodan päätyttyä oli 1870-luku koko Euroopassa valtaisan taloudellisen nousun aikaa. Meillä Suomessakin nykyaikainen suurteollisuus, nimenomaan saha-teollisuus pääsi silloin vauhtiin ja antoi omalta osaltaan runsaasti työtä meriliikenteelle. Koivistolaiset prikit, parkit ja kuunarit saivat kuljettaakseen yhä suurempia puutavaralasteja Englantiin. Hull ja Grangemouth olivat tavallisimmat englantilaiset pääsatamat, jotka tulivat yhtä tutuiksi rannikkolaisille kuin Suomenlahdenkin satamat. Puutavaralasti täältä Englantiin ja sieltä hiililasti paluumatkalla Kronstadtin oli alusten tavallisimmin suorittama reitti. Itämeren purjehduksessa taas oli useimmiten tehty matka seuraavasti: jauholasti Pietarista Tallinnasta tai muusta Venäjän satamasta Pohjanlahdelle tai Perämerelle ja sieltä puutavaralla Lyypekkiiin. Ja sitten useimmiten painolastissa lähtöpaikkaan, ellei joskus saatu Riikasta kipsiä paluumatkalle. Tämän liikenteen turvin kasvanut rannikkolaisten laivasto vastasi suuruudeltaan ja lukumäärältään hyvinkin tavallisten merikaupunkien laivastoja, vaikka niihinkin kuului loistavimpina kausina kymmeniä aluksia.

Koivistolaisten lähiliikenteen kauppamerenkulku eli valtakautta 1890–1914-luvuilla, jolloin Venäjän ja Suomen välinen meriliikenne oli erittäin vilkasta. Tätä liikennettä ylläpidettiin pikkuisilla omatekoisilla puisilla purjealuksilla. Niihin aikoihin ei ollut kone-

aluksia koivistolaisten käytössä, joten kaikki rakennetut alukset olivat purjealuksia, jotka matkoja tehdessään joutuivat tuulien armoille. Siksi purjealusta on kutsuttu kautta aikojen merimieskielissä tuulenkerjäläiseksi.

Kauppavarana

pääasiassa Venäjän ja Suomen välisessä meriliikenteessä olivat elintarvikkeet ja rehut, joita tuotiin Pietarista Suomen eri satamiin ja takaisin, vietiin kiviä, halkoja, hiekkaa, kalaa ja tervaa. Kun kuuluisia Kronstadtin ja Inon patteita rakennettiin, niin silloin oli paljon kiven ja hiekan kuljetusta pienillä purjealuksilla. Paluulasteina tuotiin Pietarista jauho- ja rehukakulasteja. Koivistolla oli paljon pikkuisia puisia purjealuksia tänä vilkkaana purjehdusajana.

Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa omistivat koivistolaiset 14.225 nettorekisteritonin suuruisen purjelaivaston. Vauraimmissa taloissa oli neljäkin purjealusta Pietarin ja Suomen välisessä liikenteessä.

Koivistolaiset laivurit purjehdus- ja Pietarin ja Suomen välisessä kivi- ja rehun kuljetuksessa harjoittivat n.s. »natshajun» eli juomarahaa antamista venäläisille lastien mittaajille. Tästä oli seurauksena paras mahdollinen lastin mittaus, joka taas puolestaan toi paremman rahdin lastin kuljetuksesta. Yleensä kivilasti oli laivurin hankkima ja kuljetettuaan sen hän sai siitä koko hinnan rahteineen. Näin ollen ei hänen tarvinnut tehdä siitä tilia ennenkuin syksyllä purjehduskauten loputtua, jolloin koko kesän ansiot selviteltiin laivan isäntien kesken.

Tavallisesti jauho- ja rehu-asteja kuljetettaessa olivat laivurit varovaisia, kun konossementtiin eli lastikirjaan ei saanut mitään ylimääräistä merkitä. Laivurin allekirjoitus oli todistuksena siitä, että oli otannut lastin alukseensa kuljetettavaksi pois Pietarista johonkin Suomen satamaan. Laivureilla olikin tapana käyttää leimasinta, jossa luki merkintä: »Paino ja laatu tuntematon.» Tätä merkintää käyttivät laivurit nimikirjoituksiensa yläpuolella lastien konossementeissä.

Erään tapauksen konossementin nimikirjoituksesta ovat vanhat koivistolaiset kertoneet seuraavalla tavalla: »Kun jauholastia lastattiin laivaan, niin havaitsi laivuri heti alussa mukana olevan paljon rikkonaisia jauhosäkkejä, jotka vuotivat kovasti. Venäläinen lastinantaja ei kuitenkaan antanut tehdä mitään merkintöjä rikkonaisista säkeistä konossementtiin. Nyt laivuri käytti sukkeluuttaan hyväseen ja merkitsi laivan kuljettajan ominaisuudessa konossementtiin allekirjoituksen: »Säkitriikki Pulli.» Säkitriikki tosiasiaa tarkoitti protestimerkintää konossementissä, vaikka venäläinen uskoi sen tarkoittavan laivurin etunimeä.» Tämä laivuri Säkitriikki Pulli, saapui siten onnellisesti lastineen Pieta-

rista Viipuriin. Kun konossementtiä tutkittiin perillä, niin havaittiin, että tosiaan konossementti sisälsi protestimerkinnän rikkonaisista jauhosäkeistä ja näin ollen laivurin menettely takasi hänelle täyden rahdin saannin kuljettamastaan jauholastista.

Rannikkopurjehduksen aikaan keväisin oli kovasti kiirettä Koiviston kirkonkylän rannassa. Laivurit olivat kokoontuneet laivoinensa ja miehistöineensä jokavuotista merikelpoisuuskatsastusta ja miesten päällepestausta suorittamaan. Oli joskus 300:kin miestä pestausta tekemässä merikatselmushuoneella. Jossa oli kova kiire pestauksien kanssa. Katselmusmiehen joutui tekemään pitkiä työpäiviä selvittääkseen ruuhkasta. Kaikilla laivureilla tuntui olevan kiire ja kova kilpailu siitä, kuka ensimmäisenä ehtisi aloittamaan Pietarin purjehduksen.

Koivistolaisia aluksia kuljettivat

tietysti paikkakunnan omat miehet. Pääliikkeyksymyksestä näytti ensin vuoden 1873 merilain tultua voimaan koituvan ikävä pulma. Laki vaati koulunpenkillä istuneita kapteeneita ja niitä ei ollut, eikä ollut merikoulujakaan koko Itä-Suomessa. Ja vaikka olisi ollutkin, niin olisi lain pykälien noudattaminen ollut turhaa, hankalaa ja mahdotontakin kokeneille merikarhuille. Heille Itä- ja Pohjanmeren selkävedet, saaristot ja sokkelot olivat melkein tutumpia kuin kotipiha. Onneksi sentään selviydettiin sillä, että esivalta salli erivapausten myöntämisen jo lain voimaan tullessa purjehtiville kapteeneille ja perämiehille. Nimismiehen tehtäväksi jäi seiluulupien antaminen. Koivistolaiset pysyivät täten ilman muuta laivojensa ruoteleissa ja kuljettivat uusia laivoja, kun entiset oli ajettava rannoille yli-ikäisinä tai joutuivat onnettomuuksiin. Niitäkin tapahtui tietysti silloin tällöin, vaikka harvoin. Merenkulun taito käytännössä opittuna, tosin ilman kirjoja, meren omassa koulussa oli korkealla tasolla.

Koiviston kunnan anomuksesta ja senaatin päätöksellä alkoi merimieskoulu toimia Koivistolla 15. päivänä marraskuuta 1907. Merimieskoulun v.t. opettajana ensimmäisenä lukuvuonna toimi merikapteeni Frederik Wilhelm Nyroos. Seuraavan lukuvuoden alusta tuli vakinaiseksi opettajaksi merikapteeni Karl August Ahto, joka toimi suurella innolla vuoteen 1918, jolloin merimieskoulu lopetti toimintansa Koivistolla.

Ensimmäisen maailmansodan syyssä

vuonna 1914 joutui Venäjänkin sotaan ja niin kauppamerenkulku pysähtyi kokonaan Koiviston ja Pietarin välillä. Tarton rauhan jälkeen vuonna 1920 saatiin sovittua Neuvajoen lupa kauttakulki-

RATIA BAARI

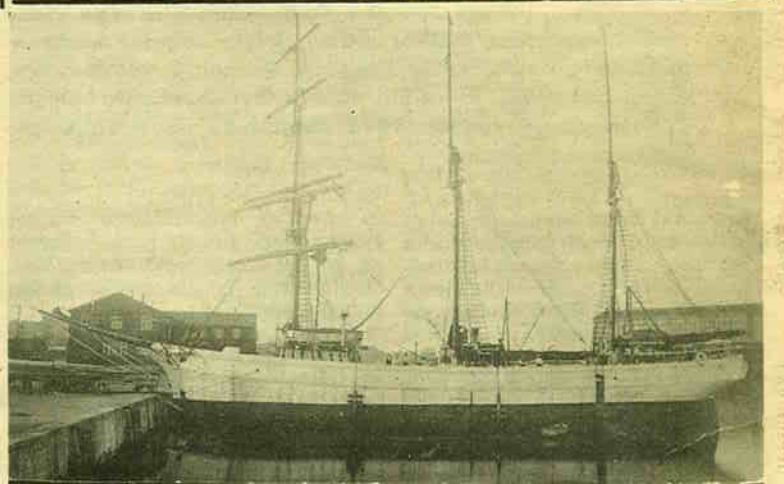
(1. 1. 1971 alkaen Länsi-Reimari)

Mäntsälä kk — Puhelin 915/82338

Tarjoilemme:

VAIHELEVAA RUOKAA, KAHVIA, VIRVOKKEITA YM. YM.

Tervetuloa taloon



Kuunarilaiva Venus rakennettiin Koivistolla ja se oli 284 nettorekisteritonin kantoinen. Laivan omistivat J. Lenkkeri, M. Mannonen, A. Hämäläinen ja A. K. Seppinen joka toimi myös laivan päällikkönä. Ensimmäisen matkansa Venus teki vuonna 1920 puutavaralastissa Uuraasta Englantiin. Tämän matkan aikana on laivan miehistö kuvattu Tyne-tokassa. Istumassa vasemmalta: II perämies, rouva Seppinen, kapteeni Armas Seppinen, I perämies ja stuertti. Seisomassa vasemmalta: poosu, timperi, jungmanni, puolimatruusi ja matruusi. Tämän Venuksen pienoismalli oli Koiviston tunnuksena Karjalan Liiton 30-vuotisjuhlahalukseessa Helsingissä.

kenteelle Laatokalle. Rauhanteossa jäi rajan Suomen puolelle puolet Laatokasta ja sen pohjoisranta aina Tulomajoen itäpuolelle asti. Tässä Laatokan liikenteessä eivät purjelaivat tulleet enään kysymykseen, vaan oli siirryttävä hiljalleen konealuksiin. Purjelaivat siirtyivät sitten läntiseen naapurimaahan suuntautuvaan liikenteeseen ja kotimaan rannikkoliikenteeseen halkojen kuljetukseen.

Rannikkomerenkulun hiljentyessä purjelaivojen osalta ruvettiin Koivistolle hankkimaan suurempia purjelaivoja. Rakennettiin uusia sekä ostettiin toisilta paikkakunnilta ja enimmäkseen ulkomailta vanhoja purjealuksia. Näin herätettiin henkiin toimimiseen kaukoliikenne Itä- ja Pohjanmeren satamiin.

Rinnan purjelaivarakennuksen kanssa ensimmäisen maailmansodan jälkeen hankittiin ja rakennettiin koivistolaiseen tonnistoon myös konealuksia. Eniten olivat käytössä puiset ns. Saimaan tervahöyryt, joita käytettiin kanavan liikenteessä. Saimaalta kuljetettiin puutavaraa kanavan kautta Itä-Suomen lastausatamiin Viipuriin, Uuraaseen, Mäksälahteen ja Koivistolle. Vientisatamista ne edelleen kuljetettiin suuremmilla aluksilla eri puolelle Eurooppaa. Vuosina 1920–39 oli Saimaan kanavaliikenteessä koivistolaisia tervahöyryjä kymmenkunta, kun taas suuremmat konealukset liikkivat merenpuoleisissa Laatokan ja Itämeren liikenteessä. Koivistolaisista puisista höyryaluksista Karjala ja Kannas kuljettivat paljon puutavaraa Laatokalta Neuvajoen kautta

Itämeren satamiin. Vuonna 1934 alkoi laatikkolaudan kuljetus Leningradista Kotkaan Nerjansahalle ja tämä liikenne oli suurimmaksi osaksi koivistolaisten tervahöyryjen ylläpitämiä.

Rauta- ja teräslaivoja alettiin hankkia Koivistolle vuodesta 1926, jolloin ensimmäinen suurempi höyrylaiva S/S Merenneito ostettiin. Eri merenkulkijain keräämien varojen turvin perustettiin aluksen nimeä kantava Merenneito Oy. Myöhemmin hankittiin teräsaluksia lisää koivistolaiseen laivatonnistoon. Suurin koivistolaisista teräsaluksista oli Seppinen & Kemppi Oy:n omistama S/S Sarmatia, jonka lastauskyky oli 3.000 dwt.

Vanhaan hyvään aikaan koettiin myöskin merimiesromantiikkaa merimieslauuneen ja morsiammineen. Niinpä koivistolaisetkin merimiehet tekasivat lauluja merimatkoistaan ja kokemuksistaan ja juuri purjealuksilla. Eräs tällainen merimieslaulu kuului näin:

Silloku laine majakorval / laiva mastii kuohu / ei se sillo nätti tyttö / poja mielee juohu. / — Heilai merel seilattessaa / kirjutti kaljassi perrää / kui kauva miukii rauka pittää / siust eros ellää. / — Majakka on keskel merta / meripoikii viehka. / Pietariin män takasi / se pitohellu liekka. / — Järkäs tuulees krval tormil / tyyräsi vakavasti, / mut Ronstati suunnis seilattessaa / meilt kaatui masti.»

Monivaiheinen ja värikäs oli entisen koivistolaisen laivanrakennuksen ja merenkulun aikakausi, josta tähän kirjoitukseen on muistoista poimittu hivenen vain jälkipolven luettavaksi.

Koiviston urheilusta ja sen urheilijoista

Koivistolla kuten monella muullakin paikkakunnalla ovat nuorisoseurat tehneet hyvää työtä urheiluharrastuksen levittämiseksi nuorison keskuuteen. Nuorisoseurat järjestivät erillaisia kilpailuja kesäjuhlien ja iltamien yhteydessä. Vasta 1920-luvun puolivälissä alettiin Koivistolle perustaa urheiluseuroja sekä SVUL:n että TUL:n alaisia.

Koiviston Urheilijat perustettiin vuonna 1926, mutta jo muutaman vuoden kuluttua sen toiminta sammui, koska paikkakunnalla ei ollut minkäänlaisia kilpailu- ja harjoituspaikkoja kesällä eikä talvella. Urheilukenttääsiä oli vireillä seuran perustamisajasta lähtien, mutta se ei vain johtanut näkyvään tulokseen. Vuonna 1931 myönsi kauppalanvaltuusto urheilukentän rakentamiseen mk 25.000:- ja anoi samalla valtiolta mk 30.000:- suuruista avustusta. Näin sai kesäurheilujen harrastus utta vauhtia. Lokakuussa 1931 pidettiin kokous, jossa päätettiin herättää Koiviston Urheilijat uudelleen henkiin. Seuran puheenjohtajaksi valittiin silloin kauppalanjohtaja Yrjö Nykänen ja sihteeriksi kunnankirjuri Kauko Mannonen sekä toimintaluokaksi hyväksyttiin kauppa- ja maalaiskunta. Seuran taholta lähdettiin myöskin tarmolla ajamaan urheilukenttääsiä ja tuloksena olikin, että kentän vihkiäiset kilpailuineen pidettiin 26.8.1934. Koiviston Urheilijoiden jäsenmäärä nuoret mukaan laskettuna oli vuonna 1939 noin 250.

Saarenpäässä toimi myöskin urheiluseura "Saaren Pojat", joka omisti oman talonkin. Senkin toiminta hiljeni 1930-luvulla ja talokin myytiin sk:n kyläosastolle.

Työväenyhdistysten piirissä alkoi myös urheiluseurojen perustaminen 1920-luvun puolivälissä. Vuonna 1925 perustettiin Koiviston työväenyhdistysten urheiluseura "Murto". Tämänkin seuran toiminta laimeni alkuinnostuksen jälkeen, mutta sai taas uutta virikettä, kun urheilukenttä valmistui. Em. vuonna perustettiin myöskin Patalan työväenyhdistyksen yhteyteen urheiluseura ja vuonna 1936 Römpötille urheiluseura "Veto".

1930-luvulla oli Kirkkolahden rannassa muutamana talvena toiminnassa luistinrata, jolla luisteluun lisäksi harrastettiin myöskin jääpalloa.

Pääasiassa harrastettiin talvela hiihtoa ja kesällä yleisurheilua sekä pesäpalloa. Yhteiskoulu levittikin kovasti pesäpallon harrastusta pitäjän alueelle. 1930-luvun loppupuolella muodostivatkin Koiviston Urheilijoiden tai Koiviston suojeluskunnan piirin mestaruuskil-



Tauno Peussa



Oiva Tylli

pailuihin osallistuvan joukkueen rungon yhteiskoulun oppilaat tai entiset oppilaat.

Hiihtoharrastus oli laajemmin levinnyt, sillä olihan se 40-50 vuotta sitten luonnollinen liikuntamuoto maaseudulla. Hoikkalan veljekset, Aalto, Onni ja Tarmo Kurkelasta olivat Koiviston nimekkäimmät suksilla liikkujat 1930-luvun molemmin puolin. Veljeksiä nuorin, Tarmo, oli paras ja hän voitti mm vuonna 1932 Viipurin suojeluskuntapiirin mestaruuden 20 km maastohiihdossa. Veljeskolmikko saavutti samalla myös joukkueestaruuden. Hoikkalan veljesten esimerkin innostamana nousi naapurista heille kova kilpailija ja voittajakin Onni Kurki. Tarmo Hoikkala, Onni Kurki ja Taavi Pekola luokiteltiin 1930-luvulla useina vuosina Suomen Hiihtoliiton I-luokkaan. Hiihtäjänä Kurkelassa aloitti myöskin myöhemmin huippumaratonariksi noussut Mikko Hietanen.

Koivistolla asuneita ja siellä syntyneitä on osallistunut olympialaisiin jo vuosikymmeniä sitten. Ilmari Pernaja kuului Suomen voimistelujoukkueeseen Tukholman kisoissa vuonna 1912. Pariisin kisoihin vuonna 1924 osallistuivat Arne Peussa 1500 metrille, Veikko Hietakari maratonille ja Toivo Hörkö maantiepyöräilyyn. Kaksi viimeksi mainittua joutuivat kuitenkin keskeyttämään kilpailunsa kisoissa. Sotien jälkeen ovat edustajina olleet Mikko Hietanen maratonilla vuonna 1948 Lontoossa ja vuonna 1952 Helsingissä, Oiva Tylli vapaapistoolikilpailuissa vuonna 1952 Helsingissä sekä Eino Kir-

jonen mäenlaskussa vuonna 1956 Cortinassa.

Koska sodat tuhosivat arkistoja ja niiden mukana tuloluetteloita, on valkeata näin vuosikymmenien kuluttua saada täydellistä selostusta aikaan. Lisäksi ovat koivistolaiset sijoittuneet uusille asuinsijoille ympäri maan, joten nuorempien saavutuksia on ollut vaikeata seurata. Aikapula tekee myöskin sen, että tässä selostuksessa on varmasti puutteita ja virheitäkin. Lopuksi esittelen tässä muutaman Koivistolla asuneen tai siellä syntyneen huippu-urheilijan parhaat saavutukset ennen sotia sekä niiden jälkeen.

Aarne Peussa

Syntynyt 25.12.1900 Koivistolla. Hyvät lahjat omannut luonnonjuoksija. Suomen mestaruus 5 x 2000 m viestijuoksussa vuonna 1922 ja 1500 metrillä vuonna 1924 ajalla 4,08,1. Edusti Viipurin Urheilijoita. Pariisin olympialaisissa vuonna 1924 1500 metrin loppukilpailuissa 9:s ajalla 4,00,6. Hän toimi Koivistolla maanviljelijänä ja liikemiehenä ja kaatui 19.7.1941 Salmassa.

Tauno Peussa

Syntynyt 5.10.1914 Koivistolla. Aloitti juoksijauransa nuorisoseurojen kesäjuhla kilpailuissa ja sai lisää harjoitusintoa suorittaessaan asevelvollisuuttaan. Voitti Suomen mestaruudet 800 metrin juoksussa vuosina 1937 - 39 ajoilla 1,54,0, 1,54,6 ja 1,56,3. Oli 5 kertaa maasteluodustajana vuosina 1936-39 800 metrillä, joista voittajana vuonna 1937 Suomi - Viro ajalla 1,55,2 ja vuonna 1938 Suomi - Unkari ajalla 1,53,8. Parhaat tulokset: 400 m 49,9, 800 m 1,53,3, 1000 m 2,30,8 ja 1500 m 3,53,4. Edusti kilpailuissa vv. 1936-39 Terijoen Kiistoa, Koiviston Urheilijoita ja Viipurin Urheilijoita. Palvelu kanta-aliupseerina Jääkäripataljoona 1:ssä vuosina 1935-37 ja Koiviston sk:n paikallispäällikkönä vuosina 1937-40. Hän haavoittui vaikeasti Muurilan taisteluissa ja kuoli sotilassairaalassa 14.2.1940.

Mikko Hietanen

Syntynyt 22.9.1911 Uudellakirkolla Vpl. Asunut Koiviston Kurkelan kylässä vuosina 1929 - 36. Täällä hänellä oli hyviä esikuvia, jotka vetivät urheiluharrastusten pariin. Aluksi oli lajina hiihto, jossa ensimmäinen "suuri voitto" tuli Rautasen ns:n kilpailuissa helmikuussa 1931. Myöhemmin ylipitkien matkojen juoksut jäivät päälajiksi, jossa saavutukset kohosivat kansainväliselle huipulle saakka. Ensimmäinen näkyvämpi saavutus juoksijana oli Kaisaniemen maratonin (25 km) alokassarjan voitto vuonna 1937 ajalla 1,29,35. Sotavuodet veivät häneltä ehkä parhaat vuodet ja huipputulokset hän saavuttikin tavallaan "ikämiehenä". Mikko Hietanen on voittanut Suomen mestaruudet maratonilla vuonna 1945 ajalla 2,43,21, v. 1946 2,31,37, v. 1947 2,35,26 ja v. 1948 2,31,02. Euroopan mestaruuden hän voitti vuonna 1946 ajalla 2,24,55 (lyhyt maraton). Samana vuonna hän voitti myöskin kansainvälisen Kosicen maratonin ajalla 2,35,02,4. Vuonna 1947 keväällä hän oli toinen Bostonin maratonilla ajalla 2,29,31 ja voitti samana vuonna Pohjoismaiden mestaruuden ajalla 2,30,58. Lontoon olympialaisissa vuonna 1948 hän joutui maratonilla keskeyttämään ja neljä vuotta myöhemmin Helsingin kisoissa oli 17:s ajalla 2,34,01. Hän saavutti Suomen ennätykset



Kova koivistolaisyyntyinen juoksijakolmikko. Vasemmalta: Tapani Kurki, Reino Karvonen ja Pentti Karvonen.

seuraavasti: vuonna 1945 20 km ajalla 1,04,26,4 ja vuonna 1946 20 km ajalla 1,03,44,0 ja 25 km 1,20,58,8. Maailman ennätyksiä hän paransi myös viisi kertaa eli vuosina 1947 15 mailia ajalla 1,18,48 ja 30 km 1,40,49,8 sekä vuonna 1948 15 mailia 1,17,28,6, 25 km 1,20,14,0 ja 30 km 1,40,46,4. Tulokset olivat tietysti samalla myöskin Suomen ennätyksiä. Koko sotien jälkeisen ajan hän on edustanut Vihtavuoren Pamausta ja työskentelee nykyisin varastonhoitajana Vihtavuorella.

Oiva Tylli

Syntynyt 21.2.1914 Virolahdella. Viettänyt nuoruusvuodet Koivistolla ja käynyt Koiviston yhteiskoulua. 1950-luvun vaihteessa hän nousi maamme parhaimpien vapaapistooliampujen joukkoon ja parhaimmista saavutuksista mainittakoon seuraavat. Vuonna 1950 voitti Pohjoismaiden mestaruuden vapaapistoolin 60 ls tuloksella 530 pist. ja oli vuonna 1954 vastaavassa kilpailussa 17:sta 507 pist. Vuonna 1952 oli maailmanmestaruuskilpailuissa 8:s tuloksella 541 pist. ja samana vuonna Helsingin olympialaisissa 10:s tuloksella 535 pist. Maaottelussa Suomi - Ruotsi vuonna 1951 oli 16:sta tuloksella 519 pist. ja vuonna 1953 voitti vastaavan kilpailun tuloksella 544 pist. Hänen paras tuloksensa 60 laukauksella oli 557 pistettä. Palveluksessa sattunut tapaturma katkaisi lupaavan kilpailu-uran. Oiva Tylli palveli upseerina ilmapvoimissa ja erosi vuonna 1964 palveluksesta everstiluutnanttina Ilmavoimien Esikunnan huoltopäällikön virasta.



Eino Kirjonen

Pentti Karvonen

Syntynyt 15.8.1931 Koivistolla. Evakkotie päättyi Porvooseen, jossa sai myöskin juoksuinnostuksen, joka johti kansalliselle sekä kansainväliselle huipulle. Hän on voittanut seuraavat Suomen mestaruudet: vuonna 1953 11,2 km maastojuoksu, vuonna 1954 9,2 km maastojuoksuun joukkuekilpailu (Porvoon Urheilijat), vuonna 1955 10 km maastojuoksu ja 3000 m estejuoksu 8,58,8, vuonna 1960 10 km maastojuoksuun joukkuekilpailu (Porvoon Urheilijat) ja 3000 m estejuoksu 8,54,4. Ollut vuosina 1954-62 14 kertaa maaotteluodustajana 3000 m estejuoksussa Jugoslaviaa, Ruotsia, Unkaria, Saksaa, Ranskaa, Puolaa ja Italiaa vastaan. Näissä otteluissa hän on selvinnyt voittajana vuonna 1955 Suomi - Saksa 8,47,8 ja Suomi - Ruotsi 8,53,6, vuonna 1960 Suomi - Ruotsi 8,48,4, vuonna 1961 Suomi - Jugoslavia 8,48,2 ja Suomi - Länsi-Saksa 8,56,8 ja vuonna 1962 Suomi - Ruotsi (B) 8,54,4. Hän on parantanut 3000 m estejuoksun Suomen ennätyksen vuosina 1954-55 8,50,4:stä 8,45,4:ään sekä saman matkan maailman ennätyksen vuonna 1955 8,47,8:sta 8,45,4:ään. Parhaat tulokset: 1500 m 3,56,2, 3000 m 8,22,4, 5000 m 14,35,2, 10000 m 31,04,8 ja 3000 m esteet 8,45,4. Pentti Karvonen toimii nykyisin kelloseppänä Porvoossa. Hän kuuluu myöskin Suomen Urheiluliiton johtokuntaan ja toimii samalla juoksujen lajivalmentajana.

Reino Karvonen

Syntynyt 20.11.1932 Koivistolla. Evakkotie päättyi Porvooseen, jossa vanhemman veljen esimerkin mukaan sai juoksuinnostuksen, joka johti kansalliselle huipulle sekä edustustehtäviin. Hän kuului Porvoon Urheilijoiden joukkueeseen, joka vuonna 1954 voitti Suomen mestaruuden 9,2 km maastojuoksuun joukkuekilpailuissa. Ollut neljä kertaa maaotteluodustajana 3000 m estejuoksussa Ruotsia, Unkaria ja Eestiä vastaan vuosina 1955-57, joissa saavuttanut 3:n, 4:n, 5:n ja 6:n sijat. Parhaat tulokset: 1500 m 3,56,6, 3000 m 8,29,2, 5000 m 14,39,4, 10000 m 30,57,4 ja 3000 m esteet 8,54,0. Reino Karvonen asuu Porvoossa ja on kaupungin palveluksessa varastonhoitajana.

Tapani Kurki

Syntynyt 15.1.1932 Koivistolla. Evakkotie päättyi Porvoon maalaiskuntaan, jossa jo nuorena sai



Mikko Hietanen hymyilevästi voittajana maalissa Pohjoismaiden mestaruuskilpailuissa vuonna 1947 Tukholmassa.

KOIVISTOLLA 12 NUORISOSEURAA

Etelä-Pohjanmaalla alkuunsa saanut nuorisoseuraliike tuli kotimaakuntaamme lähinnä ylöppiläiden toimesta. Ylöppiläisten osakunta antoi asialle situn ja sen innostus sai vastakalua paikkakuntien vallistuneissapiireissä. Etelä-Karjalan Nuorisoseura perustettiin 30. päivänä toukokuuta 1890 ja plan levisi tämä maaseudun arvokas sivistysmuoto ympäristöön, liittäen jo parin vuoden kuluttua Koivistonkin työnsarkansa.

Koiviston nuorisoseuran perustamispuuhissa oli myöskin ylöppiläisiä — innokkaimpina mainittakoon ylöppiläs Erland Virkki. Koiviston nuorisoseura perustettiin heinäkuun 17. päivänä 1892. Asiasta oli ollut puheita aikaisemminkin, mutta itse perustaminen tapahtui kansanjuhlassa tai oikeastaan sen yhteydessä pidetyssä kokouksessa. Juhla ja kokous pidettiin Vallannurmella, lähellä Kotterlahden kylää.

Juhlan olivat järjestäneet ylöppiläiset, etunenässä 20-vuotias ylöppiläs Erland Virkki. Kokouksen puheenjohtajana toimi kaupanhoitaja Julius Kuittu. Hän piti kokouksessa myöskin puheen, selvittellen nuorisoseuran tarkoitusta. Seura päätettiin perustaa ja liittyä paikallisosastona Etelä-Karjalan Nuorisoseuraan. Väliaikaiseen toimikuntaan valittiin opettaja Kaarlo K. Talvinen, ylöppiläs Erland Virkki, kauppias Petter Koch, tullivartija Oskar Lindqvist, opettaja Kaarle F. Enberg sekä neidit Maria Kuittu, Aina Lindqvist ja Alma Strömberg. Esimieheksi valittiin opettaja Talvinen, varaesimieheksi opettaja Enberg, sihteeriksi tullivartija Lindqvist ja rahastonhoitajaksi kaupanhoitaja Kuittu.

Toiminta aloitettiin iltaman järjestämisellä, mutta heti ryhdyttiin myöskin lukutopia perustamaan. Niitä sijoitettiin Saarenpään, Humaljoelle, Luotsille, Härkälään ja Kurkelaan. Arpa-jaisia ja teeltoja pidettiin myöskin eri kylissä ja käytettiin näin saadut varat kirjastojen perustamiseen em. kyliin.

Koiviston nuorisoseura jatkoi työtään sitten vuosi vuodelta tarmokkaasti. Ennen vuosikymmenen umpeen menoa se rakensi itselleen oman talon. Vaikka seura olikin toiminut pirteästi ja saanut tuloja tilaisuuksista, ra-

haa ei ollut sanottavasti kertynyt. Näihin aikoihin toimi seuran esimiehenä tullivartija Kalle Peippo, varaesimiehenä neiti Maria Kuittu ja sihteerinä räätäli Mikko Puhakka.

Vuonna 1899 seura piti arpa-jaiset rakennusrahaston hyväksi. Snellman-juhlan tulot sen sijaan lahjoitettiin Uudenkirkon kansanopistolle. Mainitun opiston arpa-jaisiin valmistettiin seurassa myöskin voittoja. Suunnitteilla oli myös jo tällöin Mikael Agricolan kuolinpaikalle Kyrönneemeen pystytettävä muistopatsas, joka myöhemmin seuran toimesta pystytettiin. Monia muita uusia aloitteita oli vireillä. Mm. oli seura ryhtynyt hankkimaan syrjäkyliin henkilöitä, jotka yksityisesti ihmisten kanssa keskustelien koettaisivat saada heissä sivistysharrastuksia herätetyksi. Maksalahden nuorisoseuran kanssa palkattiin yhteinen kuoronjohtaja ja näihin tarkoituksiin kerättiin varat pääasiassa listoilla.

Näihin aikoihin pantiin vireille paikallisen laulu- ja soittojuhlan järjestäminen. Sen tarkoituksena oli ennen kaikkea saada varoja seuratalon valmiiksi saamista varten. Juhlalta tulikin tosi. Sitä mainostettiin sanomalehdissä voimakkaasti. Juhlakutsussa sanottiin mm.: „Jos ei seura niin au- liilla kädellä olisi jakanut varojansa isänmaallisiin pyrintöihin, erittäinkin kansanopistoille, voisi se empimättä, muuta mutkitta rakentaa valon ahjon itsellensä, vaan seura on noudattanut sitä periaatetta, että „yks on Jumalamme, yks on isänmaamme“, siis työ ja uhraukset täytyy olla yhteiset. Nuorisoseura „Vesa“. Viipurista ilmoitti tekevänsä juhlaan huvimatkan. Sitä ja sen mukana saapuvia muita vieraita luvattiin tulla vastaan. „Täkkäläinen nuorisoseura saapuu lippuineen huvimatkoilijoita vastaan ja sitten lähdetään, molemmat seurat lip-

juoksuinnostuksen ja kilpailutoverikseen Karvosen veljekset. Kuului Porvoon Urheilijoiden joukkueeseen, joka vuosina 1954 ja 1960 voitti Suomen mestaruudet 10 km maastojuoksun joukkuekilpailussa. Vuonna 1960 hän oli edustajana maaoittelussa Ruotsia vastaan 5000 m 6:s ajalla 14,59,4 ja Unkaria vastaan 5000 m 3:s ajalla 15,01,8. Parhaat tulokset: 1500 m 3,56,6, 3000 m 8,20,6, 5000 m 14,04,2 ja 10000 m 29,59,8. Viimeisinä kilpailuvuosina hän edusti Tampereen Pyrintöä. Asuu nykyisin Tampereella ja työskentelee työnjohtajana Tampella Oy:ssä.

Eino Kirjonen

Syntynyt 25.2.1935 Koivistolla. Kirjosen perheen Rouskusta alkanut evakkotalval päättyi Lahteen, jossa Eino (”Milli-Ville”) jo pokasena tempautui urheiluharrastusten piiriin kesällä sekä talvel-

la. Kesällä oli lajina pesäpallo ja talvella mäenlasku. Hän pelasi Lahden Malla-Velkkojen joukkueessa mm. syöttäjänä ja mestaruussarjan otteluissa. Lahden Hiihtoseuran tunnettuna ”punapaitana” tuli Milli-Ville suuren yleisön tietoisuuteen myöskin maan rajojen ulkopuolella. Ensimmäisen Suomen mestaruuden hän voitti nuorten (19-20 v.) sarjassa korkealla (230,5) pistemäärällä. Yleisen sarjan mestaruudet on hän voittanut vuosina 1955, 1957, 1960 ja 1962. Cortinan talviolympialaisissa vuonna 1956 hän oli 7:s pistemäärällä 219,0. Muista suuremmista kansainvälisistä voitoista mainittakoon Puijo vuonna 1954., Salpausselkä vuonna 1955, Saksan Itävallan mäki- ja hiihtokilpailuissa vuonna 1961 ja 1963. Eino Kirjonen asuu edelleen Lahdessa ja toimii Suomen Hiihtoliiton mäenlaskuvalmentajana. - Unto Hilska.



15.—19. 11. 1933 pidetyn nuorisoseurakurssin osanottajat Kurkelan seurojen talon portilla. Takana opettajat: Eino Hyyrinen, Paavo Montonen ja Aapo Inkinen.

puineen juhlakentälle, josta on lumova näköala Koiviston salmelle. Juhlille osattiin jo tällöin antaa väriä ja loistoa.

Vapaussodassa seura menetti 5 jäsentä; opettaja Emil Louhelainen, kauppias Juho Piironen, ylöppiläs Arvo Mannonen, liike-mies Viktor Ivaska ja rautatiekirjuri Aksel Saloheimo. Kaksi ensimmäistä olivat toimineet myös puheenjohtajina. Vuonna 1919 oli jäsenmäärä 181. Esimiehenä toimi tohtori Toivo Olin. Syyskuussa 1919 aloitettiin seuran talolla lisärakennus- ja korjaustyöt, ja uudet vihkkiäiset pidettiin 31. 10. 1920.

1920-luvun lopulla seuran toiminta heikkeni. Jäsenmäärä laski myöskin voimakkaasti, niin että se oli vuonna 1925 49, v. 1928 enään 27 ja vuonna 1933 ainoastaan 18 jäsentä.

Vuosikokous 27. 10. 1927 valit- taan nuorisoseuratyön kärsivän työvoiman puutteta ja kehoittaa uutta johtokuntaa ripeisiin otteisiin toiminnan elvyttämiseksi. Samaan aikaan seuran taloudellisen asema vaikeutui. Vuonna 1928 harkittiin johtokunta talon myymistä suojeluskunta- tai Lotta-Svärd-järjestölle. Ajatus sammutti kuitenkin, kun saatiin pankista rahaa „pahempien karhujen hillitsemiseksi“. Vuonna 1934 tammikuussa pidetyssä seuran kokouksessa käsiteltiin talon myyntiä. Seuran silloinen esimies satamakapteeni Hugo Pöntynen mainitsi alustuksessaan mm.:

— — — Tilit osoittavat seuran kärsineen tappiota vuodesta 1926 lähtien mk 30,986:26, joka on surullinen toteaminen. Omaisuuden arvo on kirjojen mukaan vuonna 1933 tilinpäätöksessä markkaa 196,364:25, joka on ilmeisesti liian korkea, sillä olen vakuutettu siitä, että jos seura joutuisi siihen tilaan, että omaisuus pitäisi muuttua rahaksi nykyisten hintojen mukaan, niin tuskinpa sillä saisi enempää kuin 75,000—100,000 markkaa korkeintaan, velkojen ollessa 46,000 markkaa. — Nuorisoseuran johtokunta on pitkän ja huolellisen harkinnan jälkeen löytänyt yhden ja ainoan keinon, jolla seuramme velat saadaan maksetuksi ja velkojat ja takausmiehet tyytyväisiksi, ja se on myymällä kiinteä ja irtain omaisuus, jolla maksetaan velat. Sen vuoksi rohkenenkin esittää kokoukselle, että se yksimielisesti päättäisi myydä Koiviston suojeluskunnalle omistamansa kiinteistön ja irtaimen omaisuuden yhden (1:—) markan hinnasta ehdolla, että ostaja sitoutuu maksamaan kaikki nuorisoseuran velat, jotka sillä oli tilinpäätöksen mukaan vuonna 1933 — — — Alustuksen johdosta käytiin vilkas keskustelu. Useat olivat myymistä vastaan, vaikka eivät keksineet mitään uutta keinoa taloudellisen tilan kohentamiseksi. Vähän myöhemmin pidettiin vielä kaksi kokousta, joissa valittiin

kolmihenkinen toimikunta palauttamaan luotto-olot ennalleen ja uusi johtokunta. Näin tapahtumat antoivatkin seuran toiminnalle uutta virikettä. Kevään kuluessa herätettiin jälleen kerhojen toiminta ja seuran lehti „Nuori Koivisto“ henkiin. Nyt seurasi seuran toiminnassa jälleen nousukausi. Toiminta vilkastui, taloudellinen tila parani ja varsinkin näytelmätoiminta alkoi uuden kukoistuskautensa. Kiertueita järjestettiin lähiympäristöön ja yhdellä kertaa saattoi olla neljäkin näytelmää harjoituksen alla. Näytelmistä mainittakoon mm.: Tukijoella, Kotityraani, Piika, jonka minulle annoit, Oikea morsian ja Erämaan ritarit.

Seuran esimiehenä ovat toimineet mm. seuraavat: opettaja Kaarlo K. Talvinen, tullivartija Kalle Peippo, opettaja Matti Ravantti, tohtori Toivo Olin, opettaja Emil Louhelainen, kauppias Juho Piironen, satamakapteeni Hugo Pöntynen, opettaja Otto Lehtonen ja insinööri Kalle Karpinen.

Myöhemmin nuorisoseuran talo myytiin Koiviston suojeluskunnalle, joka suoritti rakennuksen peruskorjauksen ja rakennutti pihanpuolelle lisärakennuksen. Uusitun talon vihkiäisjuhla pidettiin talvella 1939.

Maksalahden nuorisoseura „Siemen“

perustettiin vuonna 1896. Ensimmäiseksi esimieheksi valittiin kauppias Vilho Penttilä. Seuran toiminta-alue käsitti silloin Römppöin, Maksalahden ja Kurkelan kylät.

Toimintansa aloitti seura järjestämällä illanviettoja ja kokouksia eri taloissa. Perustamisen jälkeisenä vuonna pidettiin ensimmäiset arpa-jaiset, joissa näytettiin „Mestarin nuuskarasia“. Tämän jälkeen alettiin pitää maksullisia iltamia, jotka lyhyessä ajassa saivat sekä oman että naapurikyläisten kannatuksen. Oli-pa kerrankin Kurkelassa Tahvana Kurjen talossa järjestetyssä iltamassa väkeä niin runsaasti, että näytelmä täytyi esittää tuvan uunin päällä.

Innokkaimpina toimihenkilöinä seuran alkuajoilta mainittakoon kauppias Penttilän lisäksi merikapteeni Hiob Römppö, joka suoritti kylässä herätystyötä nuorisoseura-aatteelle, pitämällä lukuisia puheita ja esitelmia seuran iltamissa ja kokouksissa. Muista henkilöistä mainittakoon maanviljelijät Pekka Tervahartiala ja Hiob Peussa, Maria Hyvönen, Helena Kurki, Karoliina Hänninen sekä opettaja Hugo Mäkinen.

Seuran oman talon vihkiäisjuhla pidettiin vuonna 1908. Rakennushirret tuotiin talkoilla, kuten monilla muillakin nuorisoseuroilla ja Myllykankaalta vuokrasi talolle tontin maanviljelijä Abraham Tervahartiala. Laulukuoron seuran perusti opettaja Mäki-

nen ja toimi myös sen johtajana. Hän johti alussa myöskin torvi-soittokuntaa, jonka johdossa myöhemmin oli talon vahtimestari Bogdanoff.

Näytelmäharrastus on ollut myöskin Maksalahden nuorisoseuralla vilkkain toimintamuoto. Seuran ohjelmistoon ovat kuuluneet mm. seuraavat näytelmät: Pohjalaisia, Murtuneita, Anna-Liisa, Papin perhe, Espanjan karpänen ja Hallin Janne. Tämä osoittaa seuran tehneen vakavaa työtä seuranäyttämötoiminnassa. Tähän on myös osaltaan vaikuttanut aika-ajoin palkatun ohjaajan käyttö. Seuralla oli useita piirin kilpailuissa saatuja kunniamerkkejä, lausunta- ja näytelmäkilpailujen palkintoja. Talvella 1936 vietettiin seuran 40-vuotisjuhla, jossa tilaisuudessa vihittiin myös seuralle kaunis lippu.

Kevätalvella 1939 tehtiin päätös talon korjaamisesta ja laajentamisesta. Juhlasalin pinta-ala olisi tullut 15 m x 10 m laajennuksen jälkeen. Samalla päätettiin, että talosta muodostetaan seurojen talo, jossa ovat osallisena myöskin suojeluskunnan Maksalahden kyläosasto ja Lotta-Svärd-yhdistyksen Maksalahden alaosasto. Väliisien ja uunien purkaminen sekä uuden osan perustuksen valaminen suoritettiin talkootyönä kevät- ja kesäaikaan. Pari ammattimiestä suoritti sitten varsinaisen rakennustyön. Joulukuussa oli tarkoitus pitää uusitun talon vihkiäisjuhla, mutta alkanut talvisota esti juhlan pitämisen ja tuhosi käytettävään rakennuksen.

Monet vuodet ennen talvisotaa toimi seuran esimiehenä maanviljelijä Herman Soini.

Härkälän nuorisoseura „Yritys“

perustettiin vuonna 1902, ja käsitettiin sen toiminta-alue myöskin Kiiskilän kylän, kunnes sinne perustettiin oma nuorisoseura. Ensimmäisenä esimiehenä toimi Leopold Virkki. Seuran toiminnan alkuaikoina sattui lakkauttamääräys, sortovuosien aikainen, mutta toimintaa jatkettiin yksityisten jäsenten, Anton Hämmäläisen ja Leopold Virkin taloissa, joissa pidettyjen iltamien tulot lahjoitettiin hyväntekeväisyystarkoituksiin. Myöhemmin oli seuran toimipaikkana kansakoulu, kunnes vuonna 1926 valmistui oma talkoohirsistä pystytetty talo, johon oli saatu 12,000 markan rakennuslaina.

Seuran kuoro toiminta oli aikoinaan virkeää ja sen johtajina toimivat nuorisoseuratyöhön innotuneet opettajat, mm. Luukkonen, Kuokkanen, Havulinna, Salmela, Lahtinen ja Vuorinen. Urheilussa olivat Kiiskilän kanssa käytyä kyläottelut jokavuotisia.

Leopold Virkin jälkeen ovat esimiehinä toimineet Maria Hämmäläinen (Hovi), Matti Hovi (yli

Jatkuu 20 siv.



Juoksijat lähtöviivalla Koiviston urheilukentällä. Olkealta: Tarmo Heikkala, Yrjö Veijalainen, Onni Kurki, Tauno Vartiola (28), Mikko Miettinen (17), Erland Talo (29), Santtu Ratia (23), Adolf Orava (19), Tauno Peussa (20), Kalle Torckell, Uno Soini (25), Yrjö Joensuu, tuntematon (22), Mikko Soini (26), Unto Vp. Hoikkala (27) ja Aarne Hallipelto. Kuka tietää mikä kilpailu ja milloin?

MAJJA PETTINEN:

Kuvanveistäjä Mikko Hovista

Kun allekirjoittanutta pyydettiin kirjoittamaan artikkeli Mikko Hovista, niin mieleen tulvahti kuvattavasta, jonka läheisyydessä ja vaikutuspiirissä allekirjoittanut on saanut viettää vuosikymmeniä, tuhansittain kuvia. Kuvat lämmittivät, toivat tunteen kuin kaikki olisi koettu vasta äsken. Tunne, että kuvattava elää yhä keskuudessamme, voimistui. Tällainen tunne ei ole harhaa, sillä Mikko Hovihan elää yhä keskuudessamme töittensä kautta.

Mikko Hovi syntyi Koiviston Härkälän kylässä, Pönnin taloryhmissä 11. päivänä lokakuuta 1879. Isä Apraham Yrjönpoika Hovi ja äiti Judith Taavetintytär Pönni olivat vanhaa koivistolaista sukujuurta. Mikko oli heidän kuudes lapsensa. Koivistolla syntynään hän tutustui lapsuudessaan laivanrakentajiin, kalastajiin ja merimiehiin. Jo poikavuosinaan hän pääsi isänsä mukana, joka toimi Suomenlahdella kulkevan laivan kapteenina, Helsinkiin ja Pietariin, kävi museoissa ja katseli niissä olevia kuvia. Kun hän oli kyllin vanha, lähti hän, niinkuin niin moni muikin koivistolaisnuorukainen, merille. Purjehti kolme kertaa maapallon ympäri ja kävi kaikissa maanosissa. Kun toiset merimiehet kuluttivat satamissa aikaansa, niinkuin merimiesten tapana on, kulki nuori Mikko Hovi museoissa ja katseli kuvia, kuten hän myöhemmin itse asian kuvasi. Vähitellen hän alkoi itsekin maalata vesiväreillä. Aihepiirinä olivat laivat, meri ja satamat.

Mikko Hovista piti siis tulla merimies. Hän kertoi haaveilleensa merimieskoulun menosta ja merikapteenin urasta. Luonto ja taipumukset vetivät kuitenkin voimakkaasti muualle. Hän jäi laivasta pois Englannissa ja ryhtyi tutkimaan siellä maalauksia ja opiskelemaanakin maalausta. Kotimaahan palattuaan hän ei mennyt kukaan merimieskoulun, vaan matkusti Helsinkiin ja kirjoittautui v. 1907 Taideopistoon koriste- ja taiteelliseen linjalle. Nyt seurasi nelisen vuotta kestänyt opintoaika. Koulusta päästyään Mikko Hovi suunnitteli tulevaisuutensa koriste-veistäjän ammatin varaan. Taitavana koristeveistäjänä hän saikin suorittaakseen yhä vaativampia tehtäviä. Monien helsinkiläisten ja viipurilaisten rakennusten fassaadeissa ja sisäseinillä on hänen kätensä tekemiä stukkiornamenteja ja muita ajan arkkitehtuurin vaatimia koristeita. Hänen koristamiaan rakennuksia on myös Hämeenlinnan KOP:n toimitalo ja Tallinnan Estonia-teatteri, minkä koristelutyön hän suoritti yhdessä kuvanveistäjä Gunnar Finnen kanssa. Mutta stukkatööri Mikko Hovin ohessa kehittyi kuvanveistäjä Mikko Hovi. Stukkotöiden rinnalla muovautui pieniä fajanssia ja kipsifiguureja, joissa synnyttiänsä taiteilija etsi ilmaisuaan, kuten arvostelijat myöhemmin toteivat. Ensimmäisen kerran hän asetti veistoksia näyttelille vuonna 1915. Vuonna 1924 oli oma näyttely Viipurissa. Näyttelystä tuli myönteiset arvostelut ja Viipurin kaupunki osti häneltä »Kalapoika»-nimisen graniitti-veistoksen. Veistos, joka esittää suurta kalaa synnyttävään pitävään poikaan, pystytettiin Salakkalahden puistoon. Kiinnostavaa lienee tietää, että sotien jälkeen Lahden kaupunki osti veistoksen kaksoiskappaleen ja nyt »Kalapoika» seisoo Lahden kaupungin puistossa.

Filtri Sakari Saarikivi kertoo Taide-nimisessä lehdessä numero 4 vuodelta 1949 Mikko Hovista kirjoittamassaan artikkelissa, että v. 1937 Milanossa ja Roomassa ollessaan Suomen taitteen näyttelyssä mai-



»Kalapoika»

nittiin »Kalapoika» erityisen lahjakkuuden osoitukseksi.

Arvostelijoiden ja taideasiantuntijoiden mukaan on Mikko Hovin tuotannossa havaittavissa erilaisia kausia. Kirjailija Marja-Liisa Vartio, joka on kirjoittanut Otavan vuonna 1960 julkaiseman Suomen Taideakatemia pienen taidesarjan kuuluvan esittelyn Mikko Hovista, luonnehti hänen alkukauden tuotantonsa traditionaalisen säy-seäksi ja näennäisesti kömpelöksi. Kaksi- ja kolmekymmenlukuja hän kutsuu Mikko Hovin lyriilliseksi kaudeksi. Kuvaukset näyttävät oikeaan osuville. Muun muassa viimeksi mainitun kauden aihepiiri käsittää kirkkovaatteissa asteellisesti mummoja, lintuja syöttäviä tyttöjä, huiluja soittavia paimenpoikia jne. Kuvanveistäjäliiton näyttelyssä vuonna 1935 hän esitti muun muassa veistokset »Lintuja ruokkiva tyttö» ja »Seisova tyttö». Tänä aikana syntyi myös »Härkäveistos», jolla on värikäs tarinansa.

Talvisodan ja jatkosodan tuskan-täyteisten vuosien on katsottu merkinneen lopullista taiteilijajavien purkautumista. Veistoksia syntyi nopeassa tahdissa. Muistan kuinka hän saattoi luomisinnossaan unohtaa kaiken ulkopuolisen, vaikka hän muuten eli lämpimästi ympäristönsä mukana. Unikin melkein unohtui. Työt »Ilmahälytys», »Pesänsuojelija», »Lohikäärmeen-tappaja» ja monet muut kertovat tuon ajan tunnelmista. Arvostelujen mukaan Mikko Hovi huomattiin vuoden 1940 näyttelyissä Helsingissä, Turussa ja Tukholmassa mielenkiintoisimmaksi ilmiöksi veistotaiteessamme. Teokset »Härkä» ja »Tuulastaja» löysivät tällöin tiensä Tukholman Kansallismuseoon. Saarikiven mukaan ensimmäinen »yksitysnäyttely» v. 1942 nykyisen akateemikko Sam Vannin kanssa vahvisti lopullisesti Mikko Hovin aseman kuvanveistäjijemme eturivissä.

On sanottu, että luovat voimat, jotka olivat olleet kahleissa aina 60 ikävuoteen asti, purkautuivat valloilleen päästyään hedelmällisnä ja dynaamisina. Mikko Hovi ei tyytynyt toistamaan vanhaa — ennen opittua — vaan vielä seitsemänkymmenvuotiaana pystyi suorastaan nuortuvalla vitaliteetilla yhä uudistuvaan luomistyöhön. Ideat pulppusivat luonnostaan. Kerran eräs hänen nuorempi kuvanveistäjätoverinsa ihmetteli ideoiden runsautta ja sanoi tämän vuoksi tuntevansa hienoista kateut-ta Mikko Hovia kohtaan. 1950-luvun alussa Mikko Hovi kastettiin taiteemme »etruskilaiseksi». Taidehallin alakerrassa vuonna 1953 pitämänsä näyttelyn ansiosta hän sai toisen yhtä eksotista laatumaareen »meksilolainen». Eivätkä määritelmät loppu tähän. Kahdeksankymmentävuotiaana häntä sanottiin »moderneista moderneimmaksi».

Myöhempien aikojen veistokset

ovat suurikokoisempia kuin aikaisemmat. Materiaalina kuvanveistäjä käytti nyt pronssin ja graniitin ohella runsaammin puuta sekä marmoria. Veistokset »Hartaus-hetki», »Paluu saunasta», »Äiti ja lapsi», »Heinäsiirikka», »Josefiina», »Maistraatti», »Majesteetti», »Aamuhartaus», »Päälysmies», »Sudenkorrento», »Tanssiaskel» joidenka veistosten nimiä mainitakseni, osoittavat, että edellämaintuihin määrittelyihin on ollut aihetta. Monet veistokset kiersivät ulkomailla ja toivat tekijälleen kiitosta ja tunnustusta. Eräessä arvostelussa sanotaan Mikko Hovin veistosten osoittavan, että tekijä on ollut tehtävänsä herra, eikä päinvas-toin.

Klassinen väite, että taiteen harjoittamisen tyydytys on usein ainoa palkka, minkä taiteen jumalatar uskollisimmille palvelijoilleen antaa, piti Mikko Hovin suhteen pitkään paikkansa. Hänen on tunnustettu pääseen tuloksiin, jotka ehkä jossakin toisessa ympäristössä olisivat voineet tuottaa tekijälleen kultaa ja kunniaa. Näitä alettiinkin ripotella taiteilijan iloksi vanhuuden päivinä. Mainitakoon, että hän sai jonkin aikaa nauttia valtion taiteilijaeläkettä, hänelle myönnettiin Pro Finlandiamitali ja hänet kutsuttiin Suomen Taiteilijaliiton kunniajäseneksi.

Viimeisin työ oli Larin Kyösti-patsas. Mikko Hovi oli Larin Kyöstin hyvä ystävä ja tunsikin kuvattavansa. Työtä alkaessaan hän sanoi, ettei patsaasta tule tavanomaista »pöntössä» istuvaa tai mahattavasti tolpantäällä seisovaa miestä kuvaava veistos, vaan »larin-kyöstimäinen». Patsaan paljastustilaisuus oli juhannusaatonä vuonna 1962. Mikko Hovi oli myös mukana. Patsaasta tulikin tavanomaisesta poikkeava. Siitä tuli myös mainio lisä Hämeenlinnan kirkon-seudun puiston muutenkin harmooniseen kokonaisuuteen ja mainio lisä koko maamme patsastaiteeseen.

Pian Larin Kyöstin patsaan paljastustilaisuuden jälkeen Mikko Hovi sairautui aivoverenvuotoon ja kuoli 10. päivänä heinäkuuta 1962 82 vuoden ikäisenä. Hän lepää Helsingin pohjoisella hautausmaalla, jossa hautakummulla on hänen itsensä veistämä kuvapatsas »Suru». Ihmisenä hänessä oli samaa sydämellisyyttä ja aitoutta kuin hänen veistoksissaankin.

Edellä kerrottu ei luonnollisesti anna läheskään täydellistä kuvaa Mikko Hovin elämänvaiheista ja hänen tuotannostaan. Eräs seikka on kuitenkin vielä mainittava. Hänen vuonna 1931 Helmi Anna Elisabet Eskolan kanssa solmimansa avioliiton merkitys hänen tuotantonsa. On kyseenalaista, oliko Mikko Hovi, vaikka hän teki läpi pitkän elämänsä työtä uupumatta ja utterasti, kaikessa utteruudessaan ja kyvykkyydessään epäkäytännöllisenä miehenä pystynyt yksin järjestämään olosuhteita niin, että hän olisi voinut omistaa kokonaan taiteelliseen työhön. Hänen aviopuolisollaan on ollut tuloksiin pääsemisessä oma osuutensa. Marja-Liisa Vartio on osunut oikeaan sanoessaan, että »Mikko Hovista ja hänen vaimostaan on tullut taide-elämässämme vuosien mittaan yhteiskäsite. eräänlainen kaksoisrooli, jossa kuvanveistäjä itse esittää jonkinlaista tajuun »Sammon» osaa ja hänen vaimonsa taas tämän »Sammon» suojelijaa ja vartijaa.

Mikko Hovilla ei ollut omia lapsia ja aviopuolisot keskustelivat usein töiden tulevasta kohtalosta. Veistokset olivat heidän »lapsiaan», joille he toivoivat mitä parhainta tulevaisuutta. Mitään ratkaisevaa tässä suhteessa ei Mikko Hovin eläessä kuitenkaan päätetty. Asia jäi vaimon hoidettavaksi. Helmi Hovi kuoli 9. päivänä heinäkuuta 1966. Testamentissaan hän oli määrännyt luovutettavaksi miehensä



Mikko Hovi ja Larin Kyösti-patsas.

valmiit ja keskeneräiset veistokset sekä muuttivat Hämeenlinnan kaupungin omistamalle Hämeenlinnan Taidemuseolle, jota kohtaan myös kuvanveistäjä oli eläessään ilmaissut mieltymyksensä. Täällä veistokset — samoin kuin monissa muissa julkisissa ja yksityisissä kokoelmissa, joihin niitä on vuosien mittaan

runsaasti joutunut — kertovat jälkimaailmalle tekijästään, joka keran kuvasi taiteellisen kilpailun kovuutta sanomalla: »huipulle pääsemiseksi ei riitä, että on hyvä ja kätevä. Täytyy olla sellaiset kyvyt, että vielä vuosisadan perästä on huipulla».

KOIVISTON LINJA-AUTOLIIKENTEESTÄ

Vuosisadan vaihteen jälkeen tapahtuneitten ensimmäisten kokeilujen jälkeen alkoi linja-autoliikenne maassamme yleensä 1920-luvun alkupuolella. Tämä yleinen kehitys näkyi myös Koivistolla, jonne ensimmäinen linja-auto ilmestyi vuonna 1924 tai 1925. Kuten tavallista, tämäkin paikkakunnan ensimmäinen liikennöintiyritys päättyi varsin pian johtamatta vielä varsinaiseen säännölliseen liikenteeseen, mutta koivistolaisille se kuitenkin soi tuntuman uuteen kulkumuotoon.

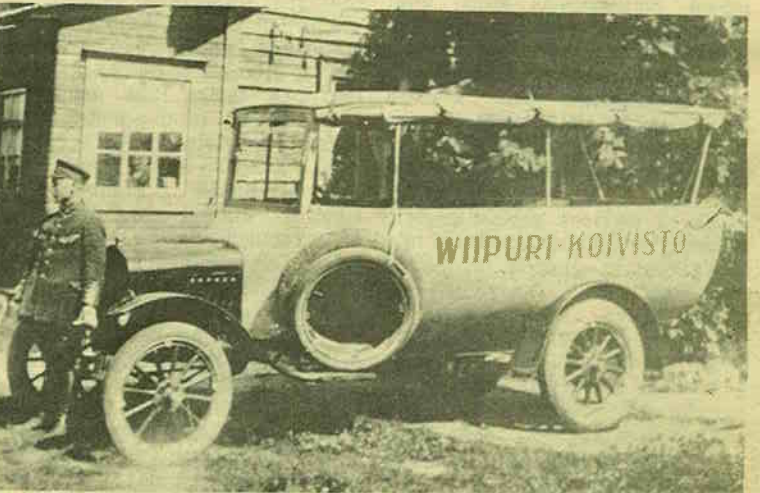
Liikenteenharjoittaja Juvosen 1920-luvun loppupuolella linjalla Koivisto-Viipuri harjoittama liikenne oli jo varsinaista linja-autoliikennettä. Se seikka, ettei liikennettä vielä voitu ylläpitää talviaikana sekä yleinen pulakausi, joka sortii suuren osan maamme linja-autoliikenteestä, aiheuttivat tämänkin yrityksen epäonnistumisen.

Kolmas yritys johti pysyvämpään tulokseen. Muutamien koivistolaisten toimesta perustettiin vuonna 1928 Koiviston Auto Oy, joka aloitti kahdella Hudson-merkkisellä henkilöautolla liikenteen linjalla Koivisto - Viipuri. Tämä yritys joutui pian vaikeuksiin, eikä osakepääoma että autot oli kulutettu loppuun. Yhtiön osakeenemmistö siirtyi tällöin yhdelle perustajaosakkaalle, Toivo Tommolalle, joka lähti viemään yritystä eteenpäin. Samalla siirtyivät myös liikenteenharjoittaja Juvosen liikenneoikeudet oston kautta Koiviston Auto Oy:n haltuun. Vuonna 1931 hankittiin ensimmäiset ol-



Toivo Tommola, Koivisto Auto Oy:n perustaja ja toimitusjohtaja vuosina 1928-56.

keat linja-autot, kaksi Fordia. Tästä alkoi riipeä kehitys, joka oli tunnusomaista koko 1930-luvulla. Viipuri-Koiviston lähes viisipenkulmaisesta linjasta muodostui läntisen Kannaksen huomattavimpia, jolla vuosikymmenen loppupuolella ajettiin päivittäin kahdeksan vuoroa kumpaankin suuntaan. Liikenne ulotettiin kauppalta Humaljoelle ja kesäisin Muurilaan saakka. Lisäksi perustettiin paikallisiin linjoja, jotka liikennöivät pitäjän mantereen puoleisen osan useimpiin kyliin. Paikallisen liikenteen merkitys oli vielä vuonna 1939 suhteellisen pieni, mutta se oli nope-



Tällä linja-autolla aloitettiin säännöllinen liikenne Viipurin ja Koiviston välillä keväällä 1925.

Koivistolaisten Seura ja Koivikko-Säätiö tekevät monin muodoin näkyvää kotiseututyötä

Jatkosodan loppuvaiheessa kesäkuussa 1944 koivistolaiset joutuivat lopullisesti jättämään entisen kotikunnan ja -kauppalan. Koivistolaiset joutuivat kovin hajalle, joten sukulaisten ja naapureiden tiet johtivat eri puolelle Suomea. Lieneekö monenkaan muun luovutetun alueen seurakunnan väestö joutunut niin hajalleen kuin Koiviston, sillä muuttokirjoja lähetettiin yli 300 seurakuntaan Koiviston seurakunnan lopettamisvaiheessa. Tästä johtuen entinen vilkas kansakäynti, jota kotikyissä harjoitettiin, on ollut miltein mahdotonta.

Voidaan kuitenkin erottaa kolme suurempaa koivistolaisasutuksen pääaluetta, joilla runsain sijoittuminen on tapahtunut, Porvoon ympäristöineen, jossa Mäntsälään, Pornaisiin ja Askolaan on asettunut runsaasti maataviljelevää väestöä. Toiseksi Hämeen ja Kotkan seutu (Kymi, Karhula ja Vehkalahti) ja kolmanneksi Turun ympäristö (Parainen, Särkisalo, Angeliemi ja Rymättylä). Suurehkoja koivistolaisryhmiä näiden lisäksi on mm. Raumalla, Kouvolassa, Elimäellä, Anjalassa ja muissakin Kymenlaakson kunnissa. Missä tällaista ryhmittymistä on, siellä voidaan ylläpitää naapurisuhteita lähes entiseen tapaan, mutta pääasiassa ne ovat kuitenkin kesäisten juhlien ja yhdistävien seuramme toiminnan varassa.

Seura ja säätiö perustetaan

Tällaisen erittäin suuren hajaantumisen tapahtuttua oli vaarana kaiken entisen yhteistoiminnan lakkaaminen. Taloudelliset yhteisöt joutuivat vähentein lopettamaan toimintansa. Osuustoimintaa entisissä puitteissa ei voitu enään jatkaa ja samoin oli vapaan seuratoiminnankin laita, niin mielellään kuin vanhat seurat olisivat säilytetty. Kun sitten Merikoivisto-uel-

makin oli ajautunut karille, kunnan ja kauppalan hoitokuntien toiminta päättynyt ja seurakunta lakkautettu, supistuivat yhdistävät elementit yhä. Jotakin jäi vielä tässä vaiheessa eloonkin. Sellaisia olivat taloudellisista laitoksista mm. Maksalahden ja Koiviston Osuuskassa, jotka nekin sitten vuonna 1951 yhtyivät ja toimivat nykyisin nimellä Porvoon Yhtynyt Osuuspankki.

Oli selvää, että yhteisen pitäjaseuran ja säätiön aikaansaaminen koivistolaisten yhteyksien ylläpitäjiksi olivat erittäin tärkeitä. Niiden puitteissa on voitu tukea koivistolaisten yhteisiä pyrintöjä, hengeniljelyä ja koota entiset naapurit yhteisiin tilaisuuksiin. Vuosien kuluessa on havaittu, miten merkittäviä tuloksia karjalaiset pitäjaseurat ovat saaneet toiminnallaan aikaan. Tarvitsee vain mainita pitäjäjuhlakun, jo nähdään niiden kokoava voima. Koivistolaisten seuran ja säätiön perustamisesta tuli ajankohtaiseksi vuoden 1948 alussa. Oli käynyt väijymättömästi selväksi, että vähitellen suurin osa entisiä yhtymiä ja yhteisöjä joutuu olosuhteiden pakosta lopettamaan toimintansa. Silloin tuli kysymykseen niiden jäljellä olevien varojen tarkoituksenmukainen käyttö. Tässä tarkoituksessa pidettiin Perniössä 27. päivänä helmikuuta 1948 kokous, jossa tehtiin

asti kasvavassa. Linja-autoja oli yhteensä tässä vaiheessa yhdeksän, kuorma-autoja yksi sekä "tekarhu" paikallisliikenteen reittien kunnossapitoa varten.

Paikkakunnan linja-autoliikenteen nopeaan kehitykseen 1930-luvulla vaikuttivat ennen kaikkea suotuisat olosuhteet. Koko maan linja-autoliikenteelle oli tänä aikana tunnusomaisista ripeä ja terve kehitys. Linja-autoliikenne ikäänkuin kuului itsenäistyneen, voimakkaasti nousevan Suomen kehityskuvaan. Koivisto oli sopivan etäisyyden päässä tärkeimmistä keskuksista Viipurista ja linja-autoliikenne olivat paremmin kuin rautatie matkustajien ulottuvilla.

Linja-automatkatustajien asemapalvelu otti ensimmäisiä askeleitaan 1930-luvun alussa, eikä yhteiskäytön järjestelmää vielä ollut muovautunut. Koska asian tärkeys oivallettiin jo silloin, rakensi Koiviston Auto Oy kauppalaan oman linja-autobaseman, joka avattiin maaliskuussa 1935. Aseman rakentaminen osoittautui oikeaan osuuteksi toimenpiteeksi. Mainittakoon, että asemakinteistön yhteydessä olevissa tiloissaan yhtiö valmisti myös huomattavassa mittassa kuorma-autojen ohjaamoja ja lavoja.

Talvisotaan yhtiön autot osallistettiin tehokkaasti. Ne oli erikoisopimuksella varattu puolustusvoimien käyttöön, erityisesti ns. suojajoukkovaiheessa. Viisi linja-autoa sekä kuorma-auto tuhoutuivat. Talvisodan jälkeen yhtiö harjoitti ainoastaan kuorma-autoliikennettä Rovaniemen ja Linnahamarin välillä, koska linja-autoli-

kenteen toimilupa ei onnistuttu saamaan.

Koiviston valtuuksen jälkeen vuonna 1941 hoitivat alueen linja-autoliikennettä muutaman kuukauden sotilasviranomaiset, jotka kuitenkin keuhkalla 1942 luovuttivat tehtävän Koiviston Auto Oy:lle. Yhtiöllä oli tällöin kaksi linja-autoa, joista toinen oli puolustusvoimien käytössä sekä yksi kuorma-auto. Vuoden 1942 keuhkalla lähtien liikennöitiin päivittäin kaksi vuoroa linjalla Koivisto-Viipuri ja vuodesta 1943 lähtien, jolloin toinen auto saatiin takaisin omaan käyttöön, kolme vuoroa, joista yksi ulottui Humaljoelle. Sodan aikana oli liikenteen ylläpitämisessä monenlaisia vaikeuksia, mutta jotenkin pitäjän liikennetarpeet kuitenkin onnistuttiin hoitamaan.

Kesän 1944 suurhyökkäys lopetti Koiviston linja-autoliikenteen äkkiä ja lopullisesti. Koiviston Auto Oy siirtyi Lahteen, joka siitä lähtien on ollut sen kotipaikkana. Yritys, joka vuonna 1964 muutettiin yksityiseksi toimimiseksi, harjoittaa nykyisin paikallisliikennettä Lahden kaupungissa sekä kaukoliikennettä Lahdesta Kotkaan, Hämeenlinnaan, Tampereelle ja Turkuun. Yhtiön toimitusjohtajina ovat toimineet vuodesta 1928 vuonna 1956 tapahtuneeseen kuolemaansa saakka Toivo Tommola sekä siitä lähtien hänen poikansa Martti Tommola. Monia jo Koivistolla mukana olleita on ollut yrityksen palveluksessa myös Lahdessa: kuljettajat Pentti Kangas, Väinö Oivo, Uno Oivo ja Konsta Jaatinen, työnjohtaja Kaarlo Sakola, tällä hetkellä kuitenkin enää vain työnjohtaja Veijo Sillanmäki.

- Martti Tommola.



Koivikko-Säätiön hallintoneuvoston ja hallituksen jäseniä vuonna 1965. Seisomassa vasemmalta: Julius Rokka, Armas Torkkeli, Eino Peussa, Mikko Luhtala, Erland Mäkeläinen, Paavo Katajisto, Adolf Piispanen, Kalle Päivinen, Anton Laamanen, Eino Kaukiainen, Erkki Kansanaho, Nillo Hoikkala, Toivo Kesäläinen, Aappo Jakki (takana), Robert Hovi, Anton Heino, Armas Pukki, Armas Rousku ja Eino Kitula. Istumassa vasemmalta: hallituksen puheenjohtaja vuodesta 1968 Erkki Tuuli, hallituksen puheenjohtaja vv. 1948-68 Nillo Peussa ja hallintoneuvoston puheenjohtaja vuodesta 1948 Sulo O. Hoikkala.

periaatteellinen päätös seuran ja säätiön perustamisesta. Tässä kokouksessa valittiin toimikunta, johon tulivat Sulo O. Hoikkala, Rikhard Hilska, Mauno Koivuneva, Kauko T. Mannonen, August Matikka ja Hilda Myyriläinen, joka laanti sääntöehdotukset perustamiskokousta varten.

Seuran ja säätiön perustavat kokoukset pidettiin Porvoossa seurakuntakodissa 19. päivänä syyskuuta 1948. Kokouksessa toimi puheenjohtajana Sulo O. Hoikkala ja sihteerinä Eino Kitula.

Koivisto'aisten Seuran

perustamiskirjan allekirjoittivat Porvoossa 19. päivänä syyskuuta 1948 Sulo O. Hoikkala, Eino Kitula ja Tilla Kitula. Seura merkittiin oikeusministeriön yhdistysrekisteriin 13. päivänä lokakuuta 1949.

Juhlalilaisuuksien järjestäminen ja julkaisutoiminta ovat olleet seuran näkyvimpiä toimintamuotoja. Juuri sitenhan on seuran sääntöjen 2. §:n tarkoitusta »olla entisten Koiviston kunnan ja kauppalan alueella asuneiden keskinäisenä yhdysiteenä, koota ja tallettaa Koiviston kunnan ja kauppalan historiaan liittyviä kulttuuriarvoja ja muuten vaalia kotiseudun muistoja ja perinteitä» - voitu parhaiten toteuttaa.

Jo vakiintuneen tavan mukaan on Koivisto-juhla ja seuran vuosikokous pidetty heinä-elokuun vaihteissa. Ensimmäinen juhla pidettiin Porvoossa 7.-8. päivinä elokuuta 1949. Tämän jälkeen ovat juhlapaikkakuntina olleet Hämeenlinna, Turku, Mäntsälä, Lahti, Karhula, Rauma, Kouvo, Helsinki, Askola, Salo ja Tampere. Koivisto-juhlan ohjelma on myös jo vakiintunut pääosiltaan. Ensimmäiseen juhlapäivään sisältyvät seuran ja säätiön kokoukset, muistojen ilta ja ilthartaus sekä usein myös tutustumisretkellyjä paikkakunnan nähtävyyksiin. Sunnuntaina on juhlapaikkakunnan kunniansoitukset haudoilla ja päiväjuhla. Viime pitäjäjuhlakokouksessa pidettiin 1.-2. päivinä Hämeenlinnassa lähes 2000 juhlaavustajien läsnäollessa. Tämän juhlan erikoisuutena oli 12 entisen koivistolaisen taitelijan järjestämä näyttely, jossa oli nähtävissä lähes

70 maalausta ja veistosta. Lisäksi sunnuntaina Yleisradion aamukahvilähtöksen ohjelman suorittajat olivat entisiä koivistolaisia ja ohjelma myöskin merenhenkistä.

Vuonna 1954 lahjoitti Rämpötin VPK kiertopalkinnoksi hopeisen silakkanelikon, josta vieläkin kilpailullaan viestijuoksussa. Vuodesta 1961 lähtien on ohjelmassa ollut myös nuorten henkisiä kilpailuja. Erällä paikkakunnilla on myös järjestetty kyykkäkilpailuja. Viime vuosina on myös juhlapalkalla ollut koivistolaisten taitelijoiden erilaisia teoksia juhlaavustajien nähtävissä. Vuonna 1967 oli Helsingissä nähtävissä erittäin mielenkiintoinen laivamallien, merimaalausten ja merivalokuvien näyttely.

Ohjelman suorittajina ovat pääasiassa olleet omat koivistolaiset voimat ja seurakunnan entiset papit ovat usein saarnanneet jumalanpalveluksessa ja puhuneet ilthartaudessa.

Yleisö määrät ovat viime vuosina olleet 1500-1800 välillä. Juhlavieraisten kasvot vanhenevat vuosittain ja joukosta jää aina pois vanhoja, mutta nuorta polvea on tullut runsaasti tilalle.

Keskinäisen kanssakäymisen lisäämiseksi on erällä paikkakunnilla pidetty vuosittain koivistolaisten perustettu seuran »alastosastoja». Nämä ovat sitten toimineet myös paikkakunnalla pidetyn Koivisto-juhlan järjestäjinä. Perustamiset ovat tapahtuneet seuraavina aikoina. Kouvolan ja ympäristön koivistolaiset 3. päivänä helmikuuta 1957, Turun ja ympäristön koivistolaiset 7. päivänä toukokuuta 1961, Helsingin koivistolaiset r.y. 13. päivänä maaliskuuta 1963, Tampereen Koivisto-kerho 13. päivänä helmikuuta 1966 ja Lahden koivistolaiset 22. päivänä helmikuuta 1970.

Muistojen vaalimisen ohella ovat seuran toiminnassa olleet usein esillä myös ajankohtaiset kysymykset. Erikoisesti rannikon siirtoväen asiat ja niissä ilmenneet epäkohdat on jouduttu näkemään läheltä ja epäkohtien poistamiseksi on myös toimittu. Vuonna 1950 lähetti vuosikokous kirjelmän Siirtoväen Kalastuskomitealle siirtokalastajien aseman parantamiseksi. Suurin saavutus varmaankin oli muutok-

sen saaminen lisäkorvauslakin. Vuosikokouksessa 1955 kiinnitettiin huomiota laissa esiintyneen epäoikeudenmukaisuuksiin ja valittiin lähetystö esittämään parannusta. Tuloksena saivatkin kalastus- ja merielinkeinoja harjoittavat yhteisöt ja osakaat sitten samat oikeudet kuin muutkin korvaukseen oikeutetut.

Kotiseudun perinnettä on myös vaalittu tekemällä tunnetuksi vanhaa Koiviston kansallispukua. Seuran taholta on viime vuosina myönnetty pieniä raha-avustuksia kansallispuvun hankkimiselle naisille ja miehille.

Perustamisesta lähtien on seuran puheenjohtajana toiminut Sulo O. Hoikkala ja samoin varapuheenjohtajana Eino Kitula. Sihteerinä ovat toimineet Tilla Kitula vv. 1948-61, Niilo Villanen vv. 1961-66 ja Unto Hilska v. 1966 - edelleen.

Koivikko-Säätiön

säädekirjan allekirjoittivat Porvoossa 19. päivänä syyskuuta 1948 entisen Koiviston kunnan hoitokunnan puolesta Sulo O. Hoikkala, Anton Hovi, August Matikka ja Otto Rokka sekä entisen Koiviston kauppalan hoitokunnan puolesta Kauko T. Mannonen ja Hilda Myyriläinen. 22. päivänä kesäkuuta 1949 oikeusministeriö antoi luvan säätiön perustamiseen sekä vahvisti sille esitetyt säännöt. Samalla vahvistettiin peruspääomaksi säätiölle vmk 1.500.000.—. Vuoden 1949 loppuun mennessä olivat säätiön varat yhteensä vmk 2.927.790.—. Tämän alkupääoman lahjoittajat olivat: Maksalahden Seudun Maidonmyyntiosuuskunta, Rämpötin VPK, Härkälänkylän Osuuskauppa, Sähköverkko Oy, Vatnuorin Osuuskauppa, Koiviston kauppalan lahjoitusrahastot, Humaljoen Rukousuoneyhdistys, Koiviston kunnan lahjoitusrahastot, Osuuskauppa Yritys, Koiviston Maidonmyyntiosuuskunta, Rautasen Maamiesseurapiiri, Koiviston Martat, Seppinen & Kemppi Oy, Saarenpään Osuuskauppa, Saarenpään Osuuskauppa, Axel Björklöf, Mikko Hämäläinen, Anton Hyvönen, Koiviston kunnan manttaalikunta sekä Koiviston seurakunta erikoisesti historian kirjoittamiseen.

Myöhemmin saadut lahjoitukset



Koivistolaisten Seura ry:n puheenjohtaja perustamisvuodesta 1948 lähtien talousneuvos Sulo O. Hoikkala.



Toimitusjohtaja Eino Kitula, Koivistolaisten Seuran varapuheenjohtaja perustamisvuodesta 1948 lähtien.

MAKSLAHDESSA muistojen matkalla

Kun on jo kulunut yli neljännes vuosisata viime käynnissä entisessä kotikylässä vanhassa Makslahdessa, ajattelin vielä kerran muistoissa kulkea ne entiset tutut tiet ja kujat. Näin

Oma tunnus seuralle

Turussa vuonna 1960 pidetyssä vuosikokouksessa päätettiin hankkia seuralle oma lippu. Seuraavana vuonna julistettiin luonnoskilpailu, johon määräaikaan mennessä saapui 14 ehdotusta. Asiantuntijoiden lausuntoihin perustuen johtokunta kokouksessaan Sälössä 1962 julkisti tulokset, jossa voittajaksi tuli taitelija Helkki Paaer, toiseksi opettaja Eino Loive ja kolmanneksi opettaja Niilo Villanen. Voittaneen ehdotuksen tunnuskuvioksi säilytettiin venehahmon sivukuvaiksi tyyliteltyä. Neljän kolvunlehden muodostama tyylikäs purje, paitsi nimisymboliikkaa, antaa kuvioille rytmin ja ryhdin. Tämä valkoinen »muistolaiiva» kohoaa siniseltä pohjalta. Tämän aiheen mukaan tehtyjen ensim. standardien, joka valmistui Koivisto-juhlaan Lahdessa vuonna 1963.

Taitelija Helkki Paaerin tehtäväksi annettiin myös laatia lipun lopullinen mitoitus ja työpiirustukset, joiden perusteella lippu valmistui keuhalla 1965. Lipun vihkimisen suoritti ent. koivistolainen prof. Erkki Kansanaho Karjalan Liiton Suurjuhlassa Helsingissä 21. päivänä kesäkuuta 1965. Ensimmäisen kerran lippu oli käytössä Koivisto-juhlassa Raumalla 7.—8. päivänä elokuuta 1965.

Johtokunnan kokouksessa vuonna 1966 Kouvolassa päätettiin teettää lipun tunnuksen mukaan kullattu ansiomerkki ja pienempi hopeoitu jäsenmerkki, jotka molemmat valmistuivat vuonna 1967. Ansiomerkki on tähän mennessä myönnetty 40 henkilölle ja jäsenmerkkejä myyty noin 350 kappaletta.

Johtokunnan kokouksessa Tampereella vuonna 1969 päätettiin myöntää tunnustuspalkintoja alle 30-vuotiaille nuorille ansiokkaasta toiminnasta koivistolaisuuden ja karjalaisuuden hyväksi. Seuran puolesta annetaan standardi ja säätiön puolesta historia. Ensimmäinen tunnustuspalkinto luovutettiin 20. päivänä helmikuuta 1970 Tavastilan Karjalaisen jäsenelle Jorma Simolalle.

Loppulause

Koivistolaisten Seuran ja Koivikko-Säätiön perustaminen oli aikoinaan tavallaan pakon sanelema, mutta myöskin erittäin oikeaan osunut ratkaisu. Tähänastinen ajanjakso on sisältänyt runsaasti toimintaa, josta myöskin on ollut tuloksia. Tämä entisten koivistolaisten yhteys, meren elävöittämän kotiseutuhengen, perinteiden ja muistojen vaaliminen on edelleen elinvoimasta ja on saatu tässä monia merkittäviä tuloksia. Suurin merkitys tällä kaikella on varmaan ollut niille elämänsä iltaa viettäville koivistolaisille, joilla muistojen runsain osa on entisen kotiseudun rannoilla kerättyä. Koivistolaisten järjestötoiminta ei ole kuitenkaan yksinomaan vanhojen muistojen uudelleen lämmittämiseksi muotoiltu. Koivistolaisuuden ja sen karjalaisluonnon ylläpitäminen, joilla raskaiden aikojen vaiheet läpäistiin, on seuran toiminnan päämäärä, mitä työmuotoja sitten käytetäänkin. Tähän tarvitaan luonnollisesti myöskin uuden koivistolaispolven nuorekas panos. Ilahduttavaa onkin havaita, että vaikka joka vuosi poistuu keskuudestamme monia uskollisia tämän hengen täyttämiä koivistolaisia, niin uutta voimaa on tullut runsaasti mukaan. Tähän onkin ratkaisevasti vaikuttanut Koivistolaisten Seuran ja Koivikko-Säätiön toiminta. — Unto Hilska.

voin samalla kertalla mielestäni mieltä kyllä näkytti ennen talvisotaa. Samalla voin muistella missä talot olivat ja ketä siellä asui ja mitkä ovat heidän nykyiset kotipaikkansa. On jo varmasti nimiltä häipynyt mielestä, mutta uskon suurimman osan löytyvän muistojen lokeroista.

Ehkä on parasta tehdä tämä kierros silloin, kun kesä on kauneimmillaan eli Pietarin päivän aikana. Aluksi seison omalla portilla ison pajun alla ja katselen hetken eteen avautuvaa maisemaa. Lähden hiljalleen astelemaan kylälle päin ja pian ohitan km-pylvään, josta näkyy kauppalaan olevan 9 km ja Viipurin 36 km. Pian olen Rainion talon kohdalla ja sitä katsellessa tulee mieleen, että heidän ulkorakennuksensa kattotalkoissa olin minäkin pikkupoikana mukana. Suurin osa Aleks ja Arvo Rainion perillisistä asunee nykyisin Paraisilla ja Turun ympäristössä. Antto Rainio kaatui Säkkitjärveltä 2.3.1940. Vähän matkaa jatkettua eroa tie Kurkelaan ja tienhaarassa on tyhjä kaupparakennus. Sen rakensi eräs kauppias Turunen Römpötillä, mutta ei siinä kaupanteko onnistunut. Edelleen kulkien on oikealla Soinin riipi ja tien toisella puolella Huugo Ukon talo. Pienen pellon erottamana samalla puolella tietä on Julius Peussan talo. Julius ja joku pojista asuu Kymissä ja Hans Raisiossa. Sitten on tien toisella puolella pitkä valkoinen talo, jonka aikoinaan rakensi Hiob Ukko. Minun muistini aikana se oli Gabriel Hoikkalan ja hänen poikiensa Juliuksen ja Armasen hallussa. Talon viimeisistä asukkaista Ludvig Hoikkala purjehti merikapteenina joskus lähellä joskus kaukana olevilla merillä. Tämän talon takana on huvilatyylinen talo, jonka itsenäisyyden alkuvuosina rakensivat Antto ja Rudolf Ryysy. Rudolf kaatui Säämäjärveltä 12.3.1942. Rysyn veljesten jälkeen siinä asui Valkjärveltä muuttanut August Virkki perheineen ja viimeiset vuodet ennen sotaa Joonas Soini.

Matkan jatkuessa ylitän Puotiojoen kivisillan ja saavun Puotimäelle. Siinä lähellä on ollut kauppa, ja joskus kaksikin kauppa, vuosiansa alkuvuosista saakka. Oikealla ovat osuuskaupan rakennukset, jotka 1930-luvulla uusittiin ja laajennettiin. Aivan naapurissa olivat toisen kaupan rakennukset, joissa oli ollut kauppa jo ennen osuuskaupan perustamista (13.12.1908). Uno Peussa piti siinä kauppaan usean vuoden ajan, mutta viimeksi siinä toimi osuuskauppa rakennusvaiheen aikana, jonka jälkeen rakennukset purettiin. Näiden rakennusten takana, tieltä katsottuna kuusiansa peittämässä, oli Antto Soinin perillisten talo. Koska talossa oli neljä poikaa, heidän pihansa

ja portin seutunsa olivat useita nuorten tavanomainen kohtaamispaikka. Soinin veljeksistä Herman ja Uno asuvat nykyisin Kymissä ja Mikael Nastolassa. Paavo kaatui Syvärillä 22.12.1941. Aivan Soinin rakennusten tuntumassa oli Jaakko Kolkan mökki. Jaakko itse muistuu mieleen lapsuusvuosilta pyhäkoulunopettajana. Vainkujaset eottivat Kolkan mökin Pietari Tervahartialan rakennuksista. Tämän talon entisistä asukkaista nyt jo yli 80-vuotias emäntä Hda asuu tyttärensä Alman ja poikansa Hermannin kanssa Elimäen Takamaalla, Berta on Tampereella ja Tyne Kälvillä. Seuraava talo matkaa jatkettaessa oli Matti Tikkanen, jossa viimeiset vuodet isännöi Kiiski-lästä taloon vävyksi tullut Toivo Hämäläinen. Toivon leski Aino ja poika Helge viljelevät nyt maatilansa Askolan Tiilään kylässä. Pienen pellon jälkeen oli sitten Taneli Mannosen talo, jonka isäntä joskus vuosisadan alussa oli muuttanut Lavansaaresta. Tanelin poika Ville oli viimeiset vuodet talossa isäntänä. Villen nuoremmat pojat asuvat Raisiossa. Aivan Mannosen rakennusten vieressä oli Eino Villan talo, jossa asuinrakennus oli vain muutaman metrin päässä maantiestä aivan kuten Mannoselakin. Toinen Eino tyttäristä asuu nykyisin Kouvolassa. Villan talon vastapäätä tien toisella puolella oli kaivo, josta lähitalojen asukkaat hakivat ruokaveden. Muutama metri kaivosta oli puro, jonka toisella puolella oli Matti Kurjen rakennukset. Kurjen talo oli koko kylän välle hyvin tuttu, sillä heiltä haettiin postia, jonka tänne kuljetti Römpötillä Mikko Rattia ja myöhemmin hänen poikansa Toivo. Kurjen pojista Mauri on luotsina Kotkassa, Aarre everstinä Turussa ja Valle rakennusmestarina Helsingin lähistöllä. Nyt tie alkoi vähän kaartua oikealle ja tässä kaarteessa oli Antti ja Ulla Raution aikoinaan omistama talo, jonka minun Kiiskilän äijä osti 1920-luvun alussa. Mitein samalle paikalle enot sitten rakensivat uuden ja vähän isomman rakennuksen. Tässä asuivat Veera, Eino ja Konsta Kurki talvisodan alkupuolelta. Veera asuu nykyisin Perniössä. Taas on välillä pieni pelto ja sen jälkeen Erland Peussan talo. Erland kuoli viime vuonna yli 84-vuotiaana ja hänen nuorempi poikansa Gunnar asuu Mäntsälän Ohkolassa. Tyttäristä Hilka asuu myös Mäntsälässä.

Pian tien vasemmalla puolella on taas km-tylväs, joka osoittaa, että olen kulkenut kilometrin. Nyt on peltoa oikealla puolella noin 200 metriä ja seuraavana on Väinö Peussan talo. Tässä talossa asui aikoinaan kuusi veljestä, joista Rudolf sai surmansa ilmapommituksessa kauppalassa 2.2.1940 ja Armas kaatui Viipurin lähistöllä 27.

rät jakautuvat eri vuosien osalle seuraavasti. Vuonna 1950 vnk 304.485.—, v. 1951 vnk 44.609.—, v. 1952 vnk 1.302.689.—, v. 1953 vnk 56.000.—, v. 1954 vnk 548.185.—, v. 1955 vnk 2.324.835.—, v. 1956 vnk 15.924.16, v. 1957 vnk 71.042.—, vuonna 1959 vnk 16.320.—, vuonna 1960 vnk 51.050.—, v. 1961 vnk 266.480.—, v. 1962 vnk 9.975.—, v. 1963 vnk 3.451.39, v. 1964 vnk 241.—, v. 1965 vnk 1.151.95, v. 1966 vnk 15.924.16, v. 1967 vnk 212.—, v. 1968 vnk 1.080.— ja v. 1969 vnk 696.—. Säätiön omien rahastojen varat olivat vuoden 1969 lopussa yhteensä mk 140.933:37. Lisäksi oli säätiön hoidossa olevia rahastoja mk 8.000.—.

Säätiön sääntöjen 2. §:n mukaan on varoista tähän mennessä myönnetty mm. seuraavat avustukset Opintoavustuksia on vuosien 1950—69 välisenä aikana myönnetty yhteensä 1.099 kappaletta rahamäärältään yhteensä mk 89.545.—. Tämä on keskimäärin vuotta kohden 54 nuorelle kullekin noin mk 81.—. Vuonna 1950 myönnettiin 24 ja vuonna 1969 83 avustusta.

Muista suuremmista eri vuosina annetuista avustuksista mainittakoon seuraavat yhteisöt ja rahamäärät. Hamina—Koiviston Yhteiskoulu mk 500.—, Karjalaa jäseniä varten valnajien muistomerkkitoimikunnille eri paikkakunnilla mk 788:80. Viipurilaiselle Osakunnalle mk 1.100.—. Karjalan Liitolle mk 2.900.— ja Karjalan Liiton Lapin majan Koivisto-huoneen kalustamiseen mk 800.—.

Säätiön hallintoelinten johdossa ovat toimineet seuraavat henkilöt Perustamisesta lähtien hallintoneuvoston puheenjohtajana Sulo O. Hoikkala ja varapuheenjohtajana Kauko T. Mannonen. Hallituksen puheenjohtajana Niilo Peussa vv. 1948—68 ja Erkki Tuuli vv. 1968—edelleen. Varapuheenjohtajana Hugo Pöntynen vv. 1948—52. Erkki Tuuli vv. 1952—68 ja Viljo Rattia vv. 1968— edelleen.

Julkaisu toiminta

Yhteyksiä vaille eivät koivistolaiset ole olleet juhlien välisinä aikoinakaan. Oma pitäjälehti »Koiviston Viesti» on ilmestynyt jo vuodesta 1945 alkaen. Lehden perusti kirkkoherra Mauno Koivuneva ja ilmestyi se kaksi kertaa kuukaudessa ja aluksi seurakunnan kustantamana. Kun seurakunta lakkautettiin, lehti luovutettiin Koivistolaisten seuran haltuun vuoden 1950 alussa. Nykyinen päätoimittaja Niilo Villanen on hoitanut tehtäviään vuoden 1954 alusta ja lehden toimitussihteeri-taloudenhoitaja Ester Malms vuoden 1950 alusta lähtien. Lehti muutettiin joulukuussa 1967 ilmestymään kerran kuukaudessa ja samalla lehden ulkoasu muutettiin. Lehden levikki vuoden 1970 alussa oli vähän yli 2.300 vuosikertaa.

Kysymys Koiviston historian suunnittelusta on ollut esillä jo useita vuosikymmeniä. Jo vuonna 1910 julkaisi silloinen ylioppilas K. V. Hoppu Viipurilaisen Osakunnan julkaisussa kirjoituksen »Palasia Koiviston historiasta.»

Eri puolille maata sijoittuneet koivistolaiset nostivat kysymyksen Koiviston historian kirjoittamisesta uudelleen esille vuonna 1945. He

toivoivat saavansa mahdollisimman pian teoksen, joka kuvailisi menetetyn kotiseudun elämää ja vaihteita. Teos yhdistäisi hajallaan asuvaa siirtoväkeä ja säilyttäisi seikä nyt elävän että myöhempien polvien muiston kotiseudusta. Koiviston seurakunnan sekä kunnan ja kauppalaan hoitokunnat asettivatkin yhteisen toimikunnan historian asiaa ajamaan. Toimikuntaan valittiin toimitusjohtaja Sulo O. Hoikkala, satamajohtaja K. V. Hoppu, teoll. tohtori Erkki Kansanaho, kirkkoherra Mauno Koivuneva, maanviljelijä Joonas Lenkkeri ja taksoitussihteeri Kauko T. Mannonen. Tämän toimikunnan kokouksissa selvitettiin teoksen suuntaviivat ja mitä siihen on otettava. Historian yksityiskohtaisen kirjoittamisen suorittivat sitten pääasiassa K. V. Hoppu ja Erkki Kansanaho. Aineiston kerääminen ja järjestäminen vei oman aikansa ja viivästyksiäkin sattui niin että historia »KOIVISTO sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista» ilmestyi painosta syyskesällä 1953. Teoksen kustantajana oli Koivikko-Säätiö ja painos oli 3.800 kappaletta.

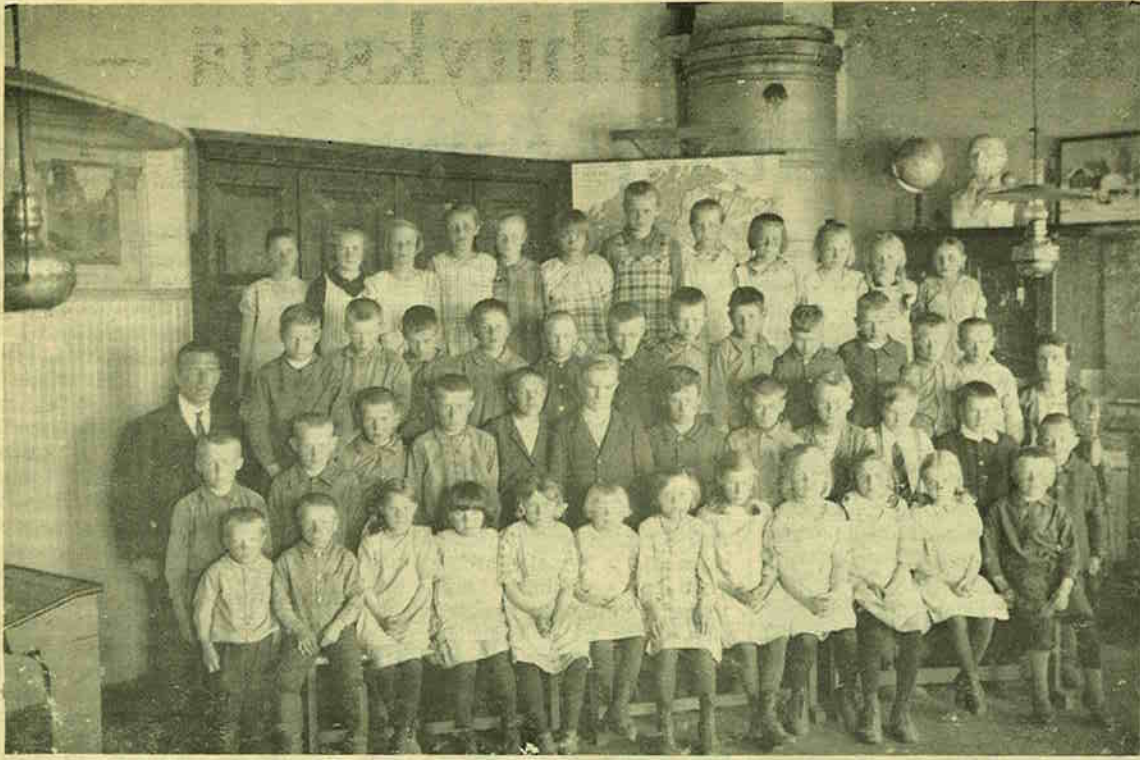
Vuodesta 1955 alkaen on Koivikko-Säätiöltä opintoavustusta saaneille nuorille annettu lahjana myös Koiviston historia. Samoin on historia annettu lahjana koivistolaista syntyperää oleville uusille ylioppilaille.

Alkuun oli kahdella seurala — Humaljoen nuorisoseurala ja Römpötin VPK:lla — suunnitelmia oman kuvateoksen saamiseksi. Kun näin olisi kumminkin tullut kaksi suppean alan esittävää teosta, kehittyi ajanpitkää ajatus koko Koivistoa esittävistä kuvateoksista. Tätä varten pidettiin valmistelevan toimikunnan kokous Porvoossa 15. päivänä huhtikuuta 1951. Tällöin valittiin asiaa edelleen kehittämään työvaliokunta, johon tulivat toimitusjohtaja Sulo O. Hoikkala, kassanhoitaja Tilla Kitula, toimittaja Mauno Rattia, maanviljelijä Kalle Päivänen, rouva Lahja Ukko, taksoitussihteeri Kauko T. Mannonen ja opettaja Toivo Laiho. Työvaliokunnan päätehtäväksi jäikin sitten kuvamateriaalin hankkiminen ja lajitteleminen. Varsinaisen toimittamisen ja talttamisen suoritti opettaja Niilo Villanen. Niin sitten vähän yli viisi vuotta kestäneen toimitustyön ja painatusvaikeuksien jälkeen kuvateos »Koivisto — muisto meren rannalta» ilmestyi painosta heinäkuussa 1956. Teoksen kustantajana oli Koivistolaisten Seura ry ja painos oli 3.000 kappaletta.

Mäntsälässä vuonna 1961 päätti Koivistolaisten Seuran johtokunta ryhtyä toimenpiteisiin oman laulukirjan aikaansaamiseksi. Kirjan suunnittelu ja aineiston kerääminen annettiin silloisen seuran sihteerin Niilo Villasen tehtäväksi. Vähän yli kaksi vuotta kestäneen työn jälkeen ilmestyi painosta syksyllä 1963 »Koivistolaisten Laulukirja». Kirjan erikoisuutena on mm. suomalaisen Kirjallisuuden Seuran arkistosta saatuja koivistolaisia sävelmiä ja laulelmia. Laulukirjan kustantajana oli Koivistolaisten Seura ja painos oli 500 kappaletta.



Näkymä Puotiojoen sillalta. Taustalla Haltiansaari.



Maksalahden kansakoulun oppilaat keväällä 1928. I:n rivi vasemmalta: Jooseppi Peippo, Toivo Peippo, Hilja Peussa, Kaino Airikka, Hilka Montonen, Aune Rokkanen, Alli Hämäläinen, Liina Virkki, Helli Kyytsönen, Sylvi Miettinen, Sirkka Peussa ja Olavi Villa. II:n rivi vasemmalta: Aake Kaukiainen, Unto Ahtiainen, Aimo Airikka, Mikael Soini, Uuno Peussa, Uuno Ukko, Unto Hilska, Onni Lenkkeri, Jouko Peussa, Aarne Kurki, Vilhelm Leppälä ja Anton Rainio, III:s rivi vas.: opettaja Sulo Leppälä, Armas Virkki, Paavo Soini, Huuko Toikka, Kaarlo Miettinen, Erkki Hoikkala, Kauno Villa, Urpo Hilska, Kauno Airikka, Oiva Turunen, Aalto Villa, Sulo Näreinen, Pentti Airikka ja rouva Ellen Leppälä. IV:s rivi vasemmalta: Toini Peussa, Lilja Ukko, Vieno Hyvönen, Vieno Villa, Aili Rokkanen, Irja Soini, Eeva Kyytsönen, Tyyne Tervahartiala, Elma Tervahartiala, Sirkka Peussa, Helli Peussa ja Helli Montonen.

8.1941. Lisäksi Väinön vanhin poika Jouko kaatui Pällilässä 16.2.1940. Tästä suvusta on nyt jäljellä miespuolisena enään vain Väinön nuorempi poika Onni. Miltein tähän samaan taloryhmään kuului Aarne Peussan talo. Hän kaatui Salmassa 19.7.1941. Aarnen leski Lyyli ja nuorin poika Seppo perheineen asuvat nyt Askolan Juor-naankylässä. Uudella kotipaikkakunnallaan on Seppo suorittanut todellisen korvenraivaajan urakan. Lassi palvelee insinörimajurina Riihimäellä ja Maija on talon emäntänä Luumäellä. Tämän jälkeen alkavat oikealla puolella noin 500 metriä leveät pellot, mutta vasemmalla tien mutkassa oli kansakoulu. Olin koulussa oppilaana syksystä 1925 keväteen 1928. Opettajana toimi silloin Sulo Leppälä, joka kuoli vähän ennen joulua 1933. Leppäläm molemmat pojat, Ilmari kenraalimajurina ja Ville everstinä, palvelevat Pääesikunnassa Helsingissä ja Irma asuu Nastolan kirkolla. Leppälän jälkeen toimivat opettajina Jenny Louhelainen, Johannes Suomalainen, Olga Naukkarinen ja Laina Mannonen (Silvennoinen). Noin 300 metriä koululta oli matkaa pellonkulmaan, jossa aina poltettiin kylän yhteinen juhannuskokko. Samalta kohtaa lähti tie oikealle radan varteen, jonne Humaljoelta muuttanut merikapteeni August Soini oli rakennuttanut uuden talon. Seuraava talo tien oikealla puolella oli Eemeli Peussan. Hän asuu nyt Aitomäessä lähellä Kouvolaa ja vanhin poika Veikko palvelee kapteeniluutnanttina Turussa. Aivan läheisinä naapureina asuivat Eemelin sedän Juhanan pojat. Näistä veljeksistä Väinö ja Armas asuvat Lahdessa, Toivo Helsingin lähistöllä ja Uuno Heinolassa.

Vuonna 1919 oli Osuuskauppa rakennuttanut Juhana Peussan vastapäätä nahkaverstaan, jonka toiminta päättyi kannattamattomana huutokauppaan vuonna 1924. 1930-luvulla Juhon Silvennoinen poikineen kunnosti laitoksen ja valmistti nahkoja oman sekä lähikylien asukkaille. Silvennoisen pojista Olli on kuollut ja Erkki perheineen asuu Hämeenlinnassa. Myllyojan toisella puolella olevassa mökissä asui muutama vuoden toinen Silvennoisen veljeksistä, joka toimi suutarina. Tästä sillankorvasta lähtee tie oikealle, joka vie radan varrella olevaan Aapro Tervahartialan taloon. Radan toisella puolella vähän matkan päässä oli

radanvartijan asunto. Myllyojan jälkeen oli noin 200 metriä leveä pelto tien molemmin puolin ja sitten pienempi tie eroaa oikealle. Tienhaarassa on taas km-pylväs, josta näkyy, että matkaa olen tehnyt kaksi kilometriä. Tienhaarassa vasemmalla on talo, jossa viimeksi asui muualta kylään muuttanut Hakulinen perheineen. Jatkan matkaa yli rautatien, jonka ylitettyä heti oikealla on Uuno Penttilän talo. Etuvasemmalla näkyy Anton Hyvösen talo ja aivan siinä vieressä pienen kentän reunassa oli nuorisoseuran talo. Vuoden 1939 alussa tehtiin päätös, että talosta muodostetaan seurojen talo, jonka omistavat nuorisoseura sekä suojeluskunnan ja lottien Maksalahden kyläosastot. Samalla päätettiin myöskin talon korjaus- ja laajennustöistä. Entinen ravintola liitettiin juhlasaliin ja ravintola sekä pukuhuoneet sijoitettiin rakennuksen pihan puoleiselle sivulle. Purkamis- ja perustustyöt tehtiin kaikki talkootöinä ja uusitun talon vihkiäisjuhla oli tarkoitus pitää joulukuussa. Aivan seuratalon vastapäätä tien toisella puolella oli Mikko Oivon talo. Vanhin poika Uuno rakensi myöhemmin oman talon Myllyojan toiselle puolelle metsään. Hanna ja Uuno poikineen sekä Väinön leski Taimi ja hänen poikansa asuvat nykyisin Lahdessa. Aivan tienvarressa oli vanhan vesimyllyn jätteitä. Muistan lapsuusajoilta, jolloin siinä jauhettiin ja tehtiin kattopäreitä. Tältä Myllyojan sillalta noin 100 m etelään oli neljän tien risteys, josta tiet erosivat kauppalaan, Humaljoelle, Rautaselle ja Römppötille ja sieltä edelleen Viipuriin. Aivan siinä tien ja ojan kulmauksessa oli aikaisemmin Konsta Joensuun talo. Yrjö ja Erkki asunevat nykyisin Turussa. Käännyn sillalta Römppötille päin ja siinä oikealla oli Artturi Turusen talo. Tällä suoralla tieosuudella juostiin aikoinaan kesäjuhlien yhteydessä monta kovaa mieskohtaista- sekä viestikilpailua. Seuraavana oikealla oli Mikko Villan talo ja tien toisella puolella Jooseppi Pellikan ensimmäinen talo. Olavi Villa perheineen asuu nykyisin Karhulassa. Aivan Villan talon takana mäkirinteessä oli tiilen suurjännitemuuntaja. Noin 250 metrin päässä olivat sitten tien samalla puolella Vihtori Kesäläisen ja Loikkaan veljesten talot viereysten. Taas 100 metriä eteenpäin niin tien molemmin puolin oli Jussi Montosen ja Tanskasen talot. Nyt pitää taivaltaa noin 400 metriä,

niin oikealla puolella oli Torsti Hagmanin talo. Sen pihalla usein otettiin lastatun laivan jälkeen tilinmaksua. Aivan naapurissa oli Eino Spännärin talo, jonka katson olevan viimeisen vanhaan Maksalahden kuuluvana. Menen nyt rautatien yli ja lähden paluumatkalle Rannanperän mäkeä alas. Siinä ylikäytävän kohdalla oli aikoinaan myös paja, mutta se oli hävinnyt jo muutamia vuosia ennen talvisotaa. Palaan takaisin Puotimäelle, josta aloitan uuden kierroksen.

Lähden nyt astelemaan Villankujasia eteenpäin. Ensimmäisenä vasemmalla oli Tuomas ja Liisa Tervahartialan pieni mökki, jonka portailta syksyllöinä Tuomas tutki taivaalta linnunradan merkkejä. Tien toisella puolella oli Elias Villan talo. Lapsista Ella ja Kauko asuvat nykyisin Ruotsissa. Seuraavana samalla puolella on Luukan talo, jossa Paavo, Vihtori, Elin ja Elita aikoinaan asuivat. Paavo kuoli jo ennen talvisotaa ja toiset asuvat nykyisin Mäntsälässä. Ja aivan samassa ryhmässä olivat myöskin Erland Villan rakennukset. Erlandin lapsista kolme asuu nykyisin Kymissä. Myös samaan taloryhmään kuului aivan tien varressa oleva Ale Villan talo. Nyt seuraa noin 250 metriä peltoa tien molemmilla puollilla ja sitten kujaset kääntyvät vasemmalle. Edessä on Konsta Peipon talo ja vasemmalla Huugo Montosen talo. Peipon vanhemmat pojat asuvat Jaalassa ja Helmi Montonen nuorempien lapsien kanssa Lyyli Peussan naapurina Askolan Juor-naankylässä. En mene kujasia edelleen vaan avaan veräjän ja jatkan peltoa noin 150 metriä, niin oikealla on Simo Hämäläisen talo. Pojat asunevat nykyisin Kymenlaaksossa päin. Jatkan matkaa ja pian olen Juhon Toikan pihalla. Toivo perheineen asuu nykyisin Karhulassa. Toikalta onkin vain muutama askel Antton Villan pihalle. Tämä on ainoa talo Maksalahdessa, josta sodat vaativat kahden pojan hengen. Viljo kaatui miltein kotikylässä taistelussa desantteja vastaan 1.2.1940 ja Aalto Lempaalassa 26.6.1942. Jatkan polkua pitkin edelleen ja tulen Pitkäsken pihalle. Ilmari toimii TVH:n rakennusmestarina ja asuu Mikkelissä. Jatkan edelleen polkua pitkin ja tulen Eeva-Liisa Turusen pihalle. Tämä talo onkin jo aivan lähellä rautatietä. Ojanvartta nousen radalle ja oikealla näen sitten Jalmari Luukan talon. Samalta paikalta näkyy myös noin 300 metrin päässä Hur-

menittyn suunnassa Reino Villan talo. Laskeudun maantiele ja jatkan matkaa Römppötille päin. Noin 300 metrin päässä yhtyvät Villankujaset maantiehen ja ylikäytävältä näen noin 250 metrin päässä radan ja maantien välissä Jooseppi Pellikan uuden talon. Noin 150 metriä radalta kylään päin oli kujasten oikealla puolella Vilho Kurjen talo. Jatkettua vähän matkaa näkyy oikealla pellolla kolme taloa. Armas Kolkan talo on ollut siellä jo vuosikymmeniä. Armaksen vanhin poika Unto kaatui Syvärillä 22.6.1944. Naapureiksi Kolkalle olivat tulleet Konsta Joensuu Myllyojan varrelta ja Eemil Ihaksi, joka siirtyi meren rannalta vähän kauemmaksi. Seuraava talo on sitten kujasten vasemmalla puolella Konsta Villan. Vajaan 100 metrin päässä on sitten taloryhmä kujasten molemmin puolin. Oikealla oli ensin Huugo Kurjen talo ja kaarteensa jälkeen samalla puolella Väinö Montosen talo, jota vastapäätä oli Aleks Lenkkerin talo. En jatka kujasia eteenpäin, vaan avaan veräjän ja käännyn oikealle. Kumpareen takana näkyy Antti Näreisen talo ja vieressä Väinö Kurjen talo, joka on rakennettu Joonas Soinin palaneen talon paikalle. Siinä pellon reunassa on iso puukiikku, jossa pääsiäisenä sekä joskus muulloinkin otettiin huikeat keinut. Noin 200 metriä leveän pellon jälkeen on Aapro Hoikkalan talo. Unto kaatui Säkijärvellä 4.3.1940. Nykyisin asuu Laila Tampereella, Erkki Porvoossa ja Martti Espoossa. Tien toisella puolella perunakuoppien lähellä on sähkömuuntaja, josta lähti linja Kurkelaan. Taas pienen peltoaukean jälkeen olen Soinin portilla ja niin on tämä kierros ummessa.

Palaan nyt omalle kotiportille, josta aloitan taas uuden kierroksen. Lähden astelemaan Lähteenmäelle päin. Aivan meidän vastapäätä oli Edla Ukon talo. Voitaneen sanoa, että tämänkin suku on sammunut, sillä kotona asuessa talossa oli kolme poikaa. Armas kuoli YH:n aikana kotona, Antto kaatui Säkijärvellä 5.3.1940 ja Saska kuoli evakkotiellä. Edla kuoli viimeisenä Perniössä yli 95-vuotiaana. Läheisinä naapureina asuivat Aatu Ukon perilliset sekä Hiob-seitä ja Iita-täti. Tuomas ja Eemil asuvat nykyisin Paraisilla ja Uuno katosi Kiestinginsuunnalla 7.9.1941. Tytöistä asuu Salli Kera-valla, Aino Turussa ja Lilja Helsingissä. Vähän eteenpäin tien vasemmalla puolella oli talo, jossa viimeksi asui Säkijärveltä muuttanut Antton Ahola. Hänen poikansa Tauno katosi Summassa 19.6.1944. Aivan naapurissa oli Hilda Ikosen (ent. Villa) talo. Suurin osa lapsista asuneet nykyisin Haminassa, mutta Armas kaatui Valkeasaarissa 10.6.1944. Vähän eteenpäin oli tien oikealla puolella Leevi Ukon talo. Leevi ja Lahja asuvat nykyisin Kymenlinnassa Kolkalassa. Aivan heidän takana oli Matti Villan talo. Vanhin poika Olavi asuu nykyisin Lahdessa. Villan talon takana oli vielä Aleks Hilskan talo, jossa perheeni asui lokakuusta 1943 kesäkuun alkuun 1944. Tien vasemmalla puolella oli sitten Rainion ja meidän yhteinen riipi, joka aikaisemmin oli Rainion lähellä tien vieressä. Nyt tie nousee vähän ja kaartuu oikealle. Tien vasemmalla puolella oli lähde, tai oikeastaan kaksikin, joista haettiin ruokavesti aina Rainiolle saakka. Mäen päällä oli pajan rauniot. Nyt alkaa metsätaival, jota jatkuu rautatielle saakka. Puolimatkassa tien oikealla puolella oli pieni mökki, jonka rakentaja en muista, mutta asukkaita siinä ehti olla useita. Viimeksi siinä asui Kiiskilästä muuttanut Yrjö Montonen perheineen. Radan ylitettyä kävelen Lähteenmäen pysäkillä, joka aikoinaan oli melko vilkas liikennepaikka. Kierrän mäntien ja jatkan matkaa edelleen saakka. Puolimatkalla tien vasemmalla puolella ennen tietä on Jalmari Hoikkalan talo. Lähden nyt astelemaan maantietä pitkin Römppötille päin. Pian eroaa pieni tie oikealle, josta mentiin Adolf ja Aaro Miett-

sen uuteen taloon. Tähän Syrjätien vanhan ja uuden maantien väliseen kolmioon olivat venäläiset välirauhan aikana tehneet sotilaiden hautausmaan, johon oli tuotu useita hautakiviä Koiviston hautausmaalta. Kuljen maantietä noin puoli kilometriä ja tulen tutulle ylikäytävälle. Tästä käännyn radan yli kotia kohti. Noin 250 metrin metsätaipaleen jälkeen tulen pelon reunaan, josta näkyy neljä taloa. Äärimmäisenä oikealla oli Väinö Airikan perillisten talo. Seuraavana oli Eino Peussan talo. Eino-leski Rauha sekä lapset Matti, Kyösti ja Raili asuvat Mäntsälän Ohkolassa sekä Hella Helsingissä ja Kirsti Tampereella. Peussan naapurina toisella puolella oli August Airikan perillisten talo. Tästä isosta veljesjoukosta Topi ja Vilho asuvat Peussan naapureina Ohkolassa, Aimo Haminassa ja Kauno Längelmäellä. Käännyn nyt kotia päin ja siinä oikealla oli Edvard Ahtiainen talo. Neljästä veljeksistä olen sotien jälkeen tavannut Unton, joka asuu Kouvolassa ja on VR:n palveluksessa. Pienen metsätaipaleen jälkeen oli tien oikealla puolella viereysten Eemil ja Huugo Villan talot. Eemelin poika asuu nykyisin Turussa. Pienen pellon jälkeen eroaa tie oikealle, jonka varrella oli Väinö Kyytsösen talo ja perillä Adolf Villan talo. Adolf perheineen asuu nykyisin Raisiossa. Tien vasemmalla puolella meidän lammashaassa oli iso "Harakkakivi", jota lapsena käytettiin leikkipaikkana. Vasemmalla vielä ennen maantietä tuloa oli Aleks Villan talo. Ale ja tytär Julia asuvat nykyisin Tampereella. Taas on kierros ummessa ja istahdan hetkeksi puukasalle ennen kuin lähden viimeiselle kierrokselle.

Menen ensin Turusen kaupan luokse ja lähden sitten astelemaan Kurkelaan päin. Oikealla oli ensin riipi ja vähän sen jälkeen Antton Villan talo. Tämän talon väestä en muista nähneeni muita kuin Vilhon ja Uljaksen välirauhan aikana Kuusankoskella. Kohta tämän talon jälkeen eroavat kujaset oikealle Sepänniemelle. Heti Villan talon jälkeen oli Gabriel Ukon talo. Uuno pidettiin aikoinaan piintyneenä vanhanapokkana, mutta nyt on hänellä perillisiä kuulema useampiakin. Tien vasemmalla puolella pellolla perunakuoppien huona oli Anna-Maria Hoikkalan rakennuttama uusi eläkemökki. Tien päässä mäellä oli Elias Miettisen vanha talo ja vastapäätä hänen vanhemman poikansa Väinön talo. Oikealla lähellä rantaa näkyy vielä vanhan tiilitehtaan rakennelmat. Tämä Sepänniemi oli kesällä lähteenmäkiläisten uintipaikka sekä hallojaalojen lastauspaikka. Palaan takaisin Kurkelaan tielle. Siinä risiteyksessä tien toisella puolella oli pieni mökki, jossa aikoinaan asuivat Eeva ja Tyyne Kuoppala. Kohta tämän mökin jälkeen eroaa polku vasemmalle. Polun varrella vähän matkaa tiestä oli Amalia Hoikkalan talo. Poika Teuvo kuoli haavoittuneena Sotasairaala 30.8.1941. Tytär Lempi Kyytsönen asuu nykyisin Lahdessa. Kävelen tätä polkua kotia päin ja ohitan ukkoisten riipin ja saavun tielle Aholan talon kohdalla. Kävelen tästä omalle portille, josta aloitin tämän muistojen matkan.

Näin on tullut ns. vanha Maksalahti, entinen kotikyläni, kiertetty ympäri. Sellainen oli Maksalahti 1930-luvulla, millainen lie nee nykyisin? Tästä tuli vähän luettelon tapainen selostus, mutta uskon, että jokaisella tämän kylän entisellä asukkaalla on lisää väriä antavia omakohtaisia muistoja tähän lisättäväksi.

- Unto Hilska.

Mie itkin ko miul ol nii hyvä olla, mut Yrjö Mari itki ko hänel ol nii hurja poika. (Saarenpää)

Nii on eri mieltä ko kaalipäät: ko kori kaatuu, kaik vierii eri suunti. (Kauppala)

HUMALJOKI - kujasten, mäkien, niemien ja rantojen kylä

Karjalan kannaksen suurimman maalaiskylän kuulunut entinen kotikyläni Humaljoki Viipurin läänin Koiviston pitäjässä. Kun nyt jo yli neljännes vuosisata on kulunut viimeisestä lähdistäni, voin julkistaan tehdä muistojen matkan noille rakkaille tanhuville. Niillä kujanilla aikoinani kuljin, mäillä mäkeä laskin tai lauluni laulelin, noilla niemillä ja rannoilla niin usein jalkani kiveen löin, paitani kastelin tai auringon ja veden jumalille kehoni uhrasin. Koska teen matkani näin vuosien jälkeen muisteloissa, saattaa olla, että moni tärkeäkin kujanen tai niemi ja ranta jää mainitsematta tai vähäiselle huomiolle. Tämä ei johdu siitä, että jokin paikka olisi ollut itselleni rakkaampi kuin toinen, vaikka totuuden nimessä sitäkin tähän tarinaan kait tulee sisällyttämään. Näinkin pitkän ajan jälkeen haluaisin olla joka silteessä puolueeton, mutta muistellenihan en voi mitään, vaikka uskonkin koko kotikyläni kuvan melko hyvin mielelläni pysyneen.

Jospa siis lähtisin lähestymään tuota rakasta seutukuntaani vaikkapa pitäjämme keskustasta Koiviston kauppalaista johtavaa tietä. Sitä ennen ohimennen vain toteaisin sivuttaneeni niin Kotterlahden kuin Penttilänkin kylät. Olen ajatuksissani kipuamassa ylös Varsamäkeä, jonka kirkonkylän puoleisella sivulla on ryhmä Ratian sukkun kuuluvia taloja. Ja laskeuduttuani alas samaa mäkeä on vielä eräs Ratia rakentanut taloutensa tämän mäen tuntumaan. Tallusteleen pienen Kynttilänmäen kumpareen yli ja alan laskeutua kohti varsinaista kyläaukeamaa eli maantienristiä, jonne saavuttuani lyön mielelläni arpaa minnekkä nyt matkataan. Siinä tien ristillä ollen päättänkin aloittaa muistelmakerrokseni myötöpäivään kiertäen.

Alan hiljalleen astella tietä pitkin kohti rautatienpankkiä. Samalla totean, että samoilta paikoilta lähti eräs tie, muistini mukaan Kärrikujaset, vasemmalla olevan Turvikinmäen toiselle puolelle Känälle ja Villalle sekä parhaan kampraatini Yrjön majalle viimeisinä kotikylän vuosina. Itse maantien vierusta eli Turvikinmäen reunusta oli asutettua Ratiosta ja Peussoista, joiden vastapäätä oli erillinen asutusryhmä ja niiden pääasialliset haltijat löytyivät Oravan pesistä. Kun sitten on rautatienpankki saavutettu ja kotikylämme alkulähdeiltä alkanut ensimmäinen jokisilta ylitetty, jatkan vasemmalle kääntyen alikäytävän alitse Mutamaalle. Siellä oli muutaman talon asutusryhmä ja kylämme alueeseen kuuluvana korkein mäki Patamäki. Sen luista kävimme nuoruusvuosina laskiasina koittamassa ja samalla kokeilemassa kenen housun takamukset kestivät ilman vesittelyä täältä ja alvan samoin kuin Turvikinmäen ns. "kolmenvuven" reissulta palattua. Kun sitten palaan takaisin Mutamaalta toista tietä ja saavun rautanvarteen sekä sivutan Hienhien, jää oikealle Keksinnatalla, osin pellitetty maja ja itse komeus rautatienasema. Sen vieressä Maldonmyyntiosuuskunnan talo ja eräitä muita asumuksia sekä lähempänä jokea oleva Risukko omansa asutusryhmänään. Kun sitten palaan takaisin ns. ylikäytävälle, niin olenkin saavuttanut kotikyläni toisen aukeaman (pituussuunnassa) eli saapunut paikalle, jota muistini mukaan kutsuttiin Kankaanpäiksi. Tätä asutusryhmää hallitsivat Torkkeli-, Hietanen-, Koskinen- ja Sippo-nimiset talot ja tästä erosi myöskin tie naapurikylään Rautaselle. Tässä sijaitti pieni aukeama ilman peltoa tai muuta kasvullisuutta, aro vain, ja tässä olikin Ylipuolen pään reuna, jossa myöskin Torkkeli- ja Sippo-suvut olivat

hallitsevina. Astelin sitten alas oikeata maantietä kylään päin sivuttaen Seppä Kustin hyvin hoidetun asumuksen sekä Kuolemajärven Kolkkalaan menevän tienhaaran ja saavun varsinaiselle Ylipuolen alueelle. Täällä päävaltiaina olivat Lenkkerit, Kääriälät, Sipot sekä joukossa Ratiota, Rokkasia, Rotia, Hentuloita ja Kettisiä ja jos vaikka ketä, joita kaikkia en jaksaa muistaa. Jos nyt sitten tekisin pienen pistokäynnin Lenkkerin kaupalta Muurilaan ja Kirjolaan eli Kappeleiseurakunnan alueeseen kuuluville teille päin. Ensinnä totean, että Seppä Kustin paja on pahasti ränssiästynt, samoin kuin lähempänä Maitoniemen hiekkaa olevaa Pylvänäisen Nahkuritehdaskin eikä liioin näy halko- ja proppipinoja Maitoniemen halkolaanilla. Kirjoja on aivan entisellään ja omana viehkeänä asuntoryhmänään aina Puhun huvilaa myöten. Muistini mukaan täällä majaili myöskin maukkaimpien kurvien pyytjä. Kun sitten olin ylittänyt Kirjo-ojan ja kääntynyt Muurilaan johtavalle valtatielle saavunkin kohta Kello-latsille, jonka reunustoilla vain Rastas ja Vuorelat muistini mukaan asuivat. Kelloranta oli rahan-tuojana kylän kuuluisimpia lastauspaikkoja ja apajapaikkoja, sillä olinhan sen rantamalla itsekin pikkuisena käynyt kiiskää ja ahvenia narraamassa. Tästä eteenpäin aina Kuolemajärven rajalle, Muurilan myllylle saakka oli ranta vain hienoa hiekkaa ja osin kivikkoa vehmaan Viuhoinjoen molemmin puolin.

Olin ehkä liiankin kauan noilla rakkailla toispuolen rannoilla ja siksi onkin aika palata takaisin Lenkkerin kaupalle ja painella yli kuuluisan Humaljoen sillan Hovinmäelle. Tätä asutusryhmää hallitsivat Lenkkeriä lukuun ottamatta Torkkelin, kylän kuulu kauppiaat mukaan luettuna, Kallosen ja Kurjen sukujen talot. Kun jatkan maantietä hiukan matkaa, tulen Rokanmäelle, jossa Rokat ja Ratiat ovat valtiaina ja siinäpä sitten onkin maantienristi, josta lähdän Turvikinmäkeä kiertämään. Kun näin on, niin lienee parasta palata takaisin Hovinmäelle, josta pääsen ranta-tietä ensin sahalle ja sitten Alamäelle, jota Ratiat, Soinin ja Torvastin talot hallitsivat. Alamäeltä pääsisin kujasia pitkin myöskin Yläkylään, mutta lienee sittenkin parasta palata takaisin Hovinmäelle. Täältä menen oikopolkua peltoa pitkin Kurki-Kallosen, Kyytse Kaapren ja Osuuskaupan luota takaisin varsinaiselle kylätielle ja tätä aluetta sanottiin yleisesti Kyytzen mäeksi. Sillä olihan maantienristiltä tätä tietä tultaessa Känää ja Ratiata lukuunottamatta, jo ollut muutama Kyytösen talo, Osuuskaupalta taas tie erosi kahdeksi, joista alimmainen meni Sippoon ja Soinin talon kautta koulul-

Römpötin kehityksestä — pienkylästä suursatamaksi

Römpötin kylän yhteyteen kohonnut rautatieasema sai nimekseen vanhan Maksalahden kylän mukaan Maksalahti as. Parin kolmen sadan asukkaan pikkukylästä kehittyi noin 2000 asukkaan taajama. Viipurin-Koiviston rata valmistui 1925 ja aikanaan Maksalahden asema sen varrella oli Suomen suurin pyöreän puntavaran viejä.

Viipurin - Koiviston radan valmistuttua olivat puutavarayhtiöt ja yrittäjät rakentaneet samanaikaisesti itselleen pistoradat, laiturit ja laitteet, ja niin olivat yksityiset tekaisseet Maksalahden sataman ilman valtion apua. Jo vuonna 1926 kävi lähes 1000 alusta hakemassa satamasta puuta ulkomaille. Maksalahden asema, alkuaan vain laiturivaihe, kilpaili nyt rautateiden tuloa tuottavimpana paikkana, jonka vain Helsingin asema pystyi voittamaan. Laiturivaihe muuttui

asemaluokkaan ja sai uuden asemarakennuksen.

Maksalahden sataman vienti kasvoi vuonna 1927, jolloin lastausaikana satamassa vieraili toistatuhatta valtameriallaavaa. Kun päivittäin lahdella lastasi 20 laivaa ja ylikin ja kun lastaus tapahtui ilman satamanostureita suoraan merestä ja proomuista, niin lastaus- ja tavarantolimitusväkeä tarvittiin päivittäin jopa 2,500 henkilöä. Kun tähän lisätään rakennustoiminta- ja huoltohenkilöstö, niin ahertajien luku nousi päivässä jopa kolmeenkin tuhanteen. Tämä väki saatiin lähikylistä ja -pitäjistä sekä Römpötille muualta muuttaneesta väestöstä. Tänä aikana Römpötti eli yötä päivää: propisien kolina ja rullavauujen kitinä ei tauonnut oisinkään, se oli luonnonsataman synnyn sykkettä.

Näin äkillinen elämänmuutos koko sosiaalisessa kentässä oli yl-

lättävän nopea, niin ettei paikallisen väestö eivätkä viranomaisetkaan asettaneet esteitä ja rajoituksia rakentamiselle tai muulle toiminnalle. Myytiin tontteja mistä kukin halusi, rakennettiin taloja niin päin ja näin päin. Kuitenkin jotkut huomasivat jo vuonna 1927 tämän vinksinvonksin-tyylin ja tekivät aloitteen, että kanta teettäisiin Römpötille asemakaavan. Asemakaava valmistui vuonna 1938, mutta piakkoin syttynyt sota sekoitti suunnitelmat ja kaava jäi vahvistamatta. Vähän muutettuna se sitten vahvistettiin sodan aikana vuonna 1943.

Se luulo, ettei Maksalahden asematamaineen olisi ehtinyt vakiintua ja että sillä olisi ollut huono kaiku, on väärä. Jo 1930-luvulle mentäessä sen elämän eri puolet olivat vakiintuneet ja kokonaisuus hallittua. Monet kotimaiset ja ulkomaalaiset merenkävijät ovat kertoneet Maksalahdesta vain positiivista. Eräs lausunto kuuluu: Hyvä paikka, luonnonsataman romanttista hoh-

Elämä Römpötillä oli iloista ja touhukasta. Monet yrittäjät olivat rakennelleet majoitusluoneita, matkustajakoteja, kahviloita, ravintoloita, jossa Seurahuonekin kutsui asiakkaita saleihinsa, joissa Vili Vesterinen ja Jukka Martinpelto vastasivat musiikista. Yhdistys- ja seuralämä menestyi ja kakkille riitti väkeä. Työväenyhdistys toimi ripeästi ja piti yllä elokuvateatteria. Römpötin nuorisoseura "Alku" piti yllä opinto-kerhoa ja näytelmätoimintaa ja ohjelmallisten iltamien lopussa tanssittiin, 1920-luvun lopulla jopa Dallapen säestyksellä. Maksalahden nuorisoseura "Siemen" omisti talon ja näin oli nuorisolla kokoontumispaikka. Suo-jelusunta ja lottatyö oli erittäin viireä ja palokunta-aate kokosi kaikki yhteen.

Römpötin Vapaaehtoisien Palosammutuskunnan (Römpötin VPK) perustava kokous pidettiin elokuussa 1930 ja yhdistys merkittiin rekisteriin 17.2.1932. Palokunnan nimen kirjoittajat olivat puheenjohtaja Mikko Kolhonen, varapuheenjohtaja Paavo Katajisto sekä talouspäällikkö ja sihteeri Mikko Luhtala. Muistimerkintä tästä 11.9.1935. Muut johtokunnan jäsenet olivat: Armas Rousku, Einar Andersson, Kalle Päivänen ja Eino Sukki. Römpötin VPK:n toiminta oli laajaa ja tehokasta. Sen päätehtävä, palojen sammutus, tapahtui nopeasti, eivätkä suuretkaan palot päässeet laajenemaan. Vuoden 1934 jälkeen palokunta toimi koko Koiviston kunnan palokuntana. Sillä oli lämmin paloasema, jossa voikunnostaa kalustoa, kuivata letkua ja pitää harjoitusluentoja. Kalustoon kuului paloauto ja omilla pyörillä varustettu tehokas paloruisku lisälaitteineen. Varusteina oli 50 suojakypärää ja 50 savunaa-maria. Palopäällikkönä toimi Paavo Katajisto ja ruiskumestarina Erkki Kolhonen, joka hoiti tehtävänsä kesät talvet niin hyvin, ettei katkoja sattunut koko aikana.

Palokunnan huvitoimikunnan tehtävänä oli mm. koota varoja. Se kokosi onnistuneesti toimintamuotoihinsa kaikki toimintaa haluavat henkilöt poliittisiin tai eri etupiireihin kuuluvuuteen katsomatta ja tämä yhteinen työ tuotti erinomaisen tuloksen. VPK sai rahaa, ja kyläkunta, joka oli kärsinyt satamalakosta ja puuta-ajasta, virkistyi palokunnan monipuolisesta toiminnasta. Huvitoimikunnan innokkaana vetäjänä oli Reino Kolhonen, siis kolme Kolhosta toimi ansiokkaasti VPK:n vapaaehtoisessa työssä. Paikkakunnalla oli innokkaita voimia juhlien ohjelmansuorituksissa ja ympäristöpaikkakun-



Römpötin keskustaa ennen vuotta 1938.

le ja Roi mäelle, kun taas ylätie kulki Ylämäen kautta Roimäelle. Kun toisen eli alatin varressa olivat koulut ja suurtalo-Soini, niin teden väliin ennen Roimäkeä jäi kolme nuorisoseuratalo, jota ennen Osuuskaupalta lähtien oli asutusryhmä sekä peltoie pestyväisille. Seuratalon välittömässä läheisyydessä theenä asutusryhmänä oli Ratiata, Sairasta, Villaa, Oravaa ja Rotia.

Varsinaisella Roimäellä oli edellämäintun Rotin lisäksi kolme muutakin Rotia, Oravaa, Torkkeliä, Piela, Mäkeläistä ym. Kun täältä mäeltä laskeudun hiukan, alankin saavuttaa ns. "Rallimäkeä", jota työväentalon ja Osuusliikkeen lisäksi hallitsivat Hietanen, Kyytösen, Torkkeli, Pöllö, Ratiata ja Hentula, sekä joitakin muita. Näiltä paikoin myöskin lähti Piitkujastentie ja Tuhkalantie ja molemmat jonkinlaisten aitojen reunustamat kujaset. Se mistä Rallimäki on saanut nimensä, jääköön tällä kertaa tarkemmin selvittämättä. Taas matka jatkuu kahta tietä eli pieni poikkeama ensin Jokelaan Pötsijoen rannalle ja sitten varsinaista kylätietä kohti Syrjä-

lää. Tämän asutusalueen haltijat löytyvät kylämme nimiluettelosta Hentula, Vesalainen, Kitula ja Niemi käsittäviltä otsikoilta, joskin muitakin nimiä sopii joukkoon. Kun taas kuljen edelleen Rallimäeltä Koivikkomäelle johtavaa tietä, niin päädyn lopuksi joko Ruonanniemeen, Liettiinrantaan tai kierto-tietä naapurikylään Penttilään. Mutta ennen sitä jää tämän tien varteen laaja ja tiheä Kivikkomäen asutus ja patteredalue ja Liettiässä kalastaja Rokka Amerikasta palanneena. Kivikkomäeltä pääsi myöskin pitkin mutasuon reunaa olevaa tietä Pastyväisille ja edelleen maantienristille ja vaikka seppä Säilisen pajaan. Näin olen kylämme koko päätösten kautta kulkien kiertänyt nuo rakkaat polut.

Niistä kustakin asutusalueesta, mäestä, niemestä ja rannasta saisi vaikka kuinka yksityiskohtaisen selostuksen ja vaikkapa kirjojen aiheita. Mutta se ei ollutkaan nyt tarkoitus, vaan antaa entisestä kotikylästä kuva, joka tuskin koskaan kokonaan täysin häviää mielestäni.

- O t o A m a l i M a n u .



Koiviston Humaljokea.

SAARENPÄÄ MUISTIKUVANA

Matkalainen, joka halusi tutustua Saarenpäähen, sai ensimmäisen kosketuksen siihen astuessaan Saarenpää - laivaan, joka odotti lähtöaikaansa kirkon laiturissa. Laiva ja sen kippari Harilainen olivat syntyperäisiä saarenpääläisiä. Matkustajat olivat miltei yksinomaan saarelaisia, jotka olivat asineet mantereen puolella. Puhe luisti vuolaana ja estottomana, niinkuin karjalaisten kesken vain voi tapahtua. Isäntämiehet ja kipparit tai muuten pönäkät miespuoliset matkustajat väantäytyivät yläkannen hyttiin, kun taas naispuoliset saarenpyrkijät katsoivat alakannen salongin heille sopivammaksi. Jokapäiväiset kulijat, kuten lastausmiehet painuivat kannen alle, jossa oli kulkeminen halvempaa. Täytyi olla kaunis ilma tai vallan outo matkalainen, jos viitsi jäädä kannelle maisemia katselemaan.

Kun kippari oli todennut lähtöajan koittavan, mylvähti laiva kerrankaksi sekä kolmasti. Täkkimies singautti kiinnitysköyden kannelle ja potkuri alkoi urakkansa. Möllikään jäätyä taakse parikilometrinen Patalan laiturin oli pian ajettu. Patalasta Hyttöilän laiturin laiva seurasi saaren rantaviivaa. Oikealla menosunnasta oli saari asumaton, mäntyvaltaista hiekkarunneaa. Vasta kun saavuttiin Hyttöilän, muuttui yksitoikkoisuus rakennusten ja viljelysten värittä-

nille tehtiin esiintymismatkoja. Niistä mainittakoon tässä esimerkkinä suuren menestyksen saavuttanut näytelmä, todellinen kassakappale "Klaara ja hänen Vihtorinsa", pääosassa rouva Ter vapuro ja opettaja Laivo. Huvitoimikunnalla oli myös urheilujoukoston. Rakennettiin myös katollinen tanssilava, josta tuli oikea muotipaikka ja jonka vuositulot olivat silloista rahaa noin 100.000 markkaa.

Kun talvisota syttyi, palokunnan kalusto oli kokonaan Koiviston sota-alueella ilmasuojelujoukkojen hallussa ja sitten Viipurin ym. alueille. Sodan loputtua rippeet koottiin Kausalaan ja kuljetettiin vuonna 1943 takaisin Maksalahteen. Pahoinkin kärsinyt paloauto otti osaa toiseen evakuointiin kesällä 1944.

Lopullisesti palokunta lakkautettiin 30.12.1957, jolloin Koivikkosaatiolle oli lahjoitettu varoja 447 577,-, josta osakkeina 222000,-, sekä lisäksi saatiin kautta erillaisiin avustustarkoituksiin 70 000,-, Koiviston kuvastolle 220 000,- ja muihin lahjoituksiin 70 000,-, viestintäjoiksen kiertopalkinto (silakkaneilikko) 14 000,- eli lahjoitukset yhteensä mk 821 577,- silloista markkaa.

Kaikkissa työ- ja elämänmuodoissa olivat Maksalahti-Römpöillä taloudellisten näkökohtien ja yritteliäisyyden rinnalla aina tavoitteina ja sävyttäjinä henkiset arvot. Jo mainittujen lisäksi on mieluisaa muistella lausuntaharrastajien intoa ja monien laulukorojen hedelmällistä panosta. Myös Rukoushuoneyhdistyksellä oli oma kuoronsa. Rukoushuone oli kohonnut korkealle mäelle Römpötiin laitaaan kyläläisten talkoovoimin, uhrakseen ja lahjoituksin. Palkalta näkyi koko kylä, talot, mökit, metsät, pellot, meri ja laivat. Kyläläisten henkistä vireyttä osoittaa vielä yksi työmuoto, ahkera kirjastonkäyttö. Hyvin toimineeseen piirikirjastoon liitettiin vuonna 1936 koko kunnan kantakirjasto ja täältä käsin hoidettiin kiertävien kirjastojen avulla koko kunnankin tarpeita. Kirjastonhoitajana toimi erittäin ansiokkaasti rouva Hilja Hyökki.

Römpötin rantojen kesäinen kausneus houkutteli varsinkin viikonloppuina vene- ja kalamatkoille lähisaariin. Siellä vietetyt illat ja yöntävät vieläkin mieleen. Römpötilä ja meri kuuluivat yhteen.

- Mikko Luhtala.

mäksi asutukseksi. Kuusikkonien matalikkoa kiertäen saavuttiin Saarenpään lahteen. Siinäpä oli edessä koko kylä kolmatta kilometriä pitkällä rantakaistalla. Kaaren muotoisesti talot olivat sijoittuneet aikojen kuluessa paikoilleen lahden rantaa seuraavalle aukealle. Kulkapa ties, vaikka juuri tässä olisi ollut aikoinaan kuuluisa idän kaupapaikka, Björkö. Asutuksen muodostuminen juuri rannalle oli luonnollista, sillä väestö oli entsaikoina ollut enemmän riippuvainen merestä ja sen tuotosta kuin mitä aivan viime aikoina enää oli, sillä maanviljelys valtasi täälläkin voimakkaasti alaa meren ammatteilta.

Laivasta poistuttuamme

oli jalan alla puukäytävää toista sata metriä, ennenkuin saavutimme kiinteälle maalle. Laturin varrella oli rantakivikon päällä osuuskaupan savustamo, josta tuli näin hyvää savustetun silakan tuoksu. Laturin päässä oli Saarenpään osuuskaupan liikehuoneisto, jonka pihan lävitse jouduimme kulkemaan päästäksemme itse kylään. Tässä jakaantui tie oikealle Kaukaisen ja Harilaisen kyliin sekä vasemmalle Mattilaan, koulun, Syrjälän ja Seppisen kulumille, ja aina linnakkeelle asti. Täällä Kiilissä oli meri taas vastassa. Syrjälästä pääsi edelleen Lehtiniemeen, jonka laiturista välitti liikennettä linnakkeelta kauppalaan s/s Tuppuraa.

Saarenpään lahdella

talvehtinut kaljaasilavue oli aikaisempina vuosina upea näky. Viimeisinä siellä on vuosina ankkuroidu siellä enää pari muinaisjäänöstä. Oli eräs kevään merkki, kun laivoilta rupeesi kuulumaan alkavan kunnostuksen ääniä. Tuleva kesä vaati merenkäytäjiltä sellaista kuntoa, että sen uskoittiin kestävän kovimmatkin myrskyt. Siksi omistaja alkoi korjaustyöt tarpeeksi aikaisin ollakseen valmis lähtöön tilaisuuden tullen. Ja eräänä kevätpäivänä olivat kaikki poissa, niin laivat kuin miehetkin. Naisvoittoisiksi muuttuivat työntekijät kotiinturkilla kesäksi. Kunnes syksy toi laivat sekä miehet takaisin. Muutos viime vuosina ennen sotia oli valtava. Pienet purjelivat eivät enää kannattaneet eivätkä saaneet sopivia ja tuottavia rahteja. Usialaivoja ei enää tehty, ainoastaan paikkojen nimistö paljasti, että esim. "Varvinrannassa" oli aikojen kuluessa tehty ties kuinka monta laivaa. Saarenpääläisistä laivanrakentajista eli vielä Mattikka, Passoja, Hytti sekä varmaan muitakin. Laivojen luurangot lahden pohjamatalikossa olivat muistoina näiden mestareiden töistä. Laivojen nimet löytyivät sen aikaisten almanakkojen naisten nimistöistä. "Joonas" silti taisi olla viimeinen, mutta se olikin jo rautalaiva.

Rannikkomerenkulun merkityksen supistuttua uusi polvi hakeutui valtamerille ja vanha polvi kiintyi enemmän maakamaraan. Näin kehittyi Saarenpäähänkin useita hyvinvoivia maatilatalouksia, joihin työvoima kasvoi kotona ja joka puolestaan kehitti tätä uutta ammattia. Kerittiinpä jo hankkimaan joku traktorikin näille tiluksille. Karja kävi vielä suurimmaksi osaksi entiseen tyylin yhteisillä metsälaitumilla. Kesäillan idylli kukoisti täällä karjan tullessa iltainen kellot kalkattaen kotiin lypsytarhaansa.

Perheet

olivat yleensä suuria, koska lapsia perheissä oli runsaasti. Saarenpään kansakoulu olikin 5-oppitajainen ja toiseksi suurin pitäjässä. Kun kauppalaan perustettiin oppikoulu, heräsi saarelaislapsisakin opinhalu ja useat lapset pyrkivätkin sinne päästäkseen luomaan itselleen parempia eläminenmahdollisuuksia. Yleisesti nuo-

ret hakeutuivat itse ansaitsemaan mahdollisimman nuorena leipänsä. Kuolemajärjellä oli monen lapsen kesätyömaa paimentamalla kuka karjaa kuka lapsia. Nuorista miehistä pestautuivat monet merivartiolaikoksen palvelukseen, koska siellä olivat kotoiset hommat. Aina oli miehiä sekä naisia, jotka mieluummin kiertelivät isoja meriä.

Kalastusta

harjoitettiin luonnollisesti suuressa mitassa, varsinkin talvella. Nuottakalastus oli jäänyt, eikä pyydöksistä ollut oikeastaan muuta jäljellä kuin nuottakuntien nimet. Talvella käytettiin yleensä 6 - 10 metrin korkeita verkkoja, mutta olipa matalampiakin, paikan ja tarkoituksen mukaan. Talvikalastus oli merkkinä-aikaa. Silloin oli kala halpaa. Miehet olivat vedätäneet putkansa ja kalastusvälineensä kauas Kiilin ulkopuolelle, jonnekin Seiskarin vesille asti. Jopa ohikin vielä silloin, kun naapuri ei ollut tarkka merirajoistaan, niinkuin myöhemmin. Putkassa eleli 3 - 4 miestä aina siitä lähtien, kun jää rupeesi pysymään paikoillaan. Joskus sattui, että jäät lähtivät liikkeelle parhaan pyynnin aikana ja silloin olikin tietämistä, miten olla, miten toimia.

Pitkin talvea tuli ulkomereltä raskaasti haileilla lastattuja kuormia Kiilin rantaan. Kiili oli kalastajain seuran maja saaren selkäpuolella. Siellä oli yöpymismahdollisuus sekä miehille että hevosille. Siellä oli myös emäntä, jolla oli kuuma kahvi aina varattuna meren viimasta tulevalle. Täällä tehtiin myös tukkukauppoja. Pihalla oli suuri vaaka, johon sopi hailikuormansa ajaa punnittavaksi. Raasseleina toimivat myös useat saarenpääläiset, jotka sitten toimittivat kuormansa edelleen joko Viipuriin tai muille ostajille. Hailii happamii, koivistolaisten tappamii, sanottiin Viipurissa.

Otollisina talvina saaliit olivat ilahduttavan suuria, mutta oli myös katovuosia, jolloin ei hymyilyttänyt. Saattoipa myrsky nousta, rikkoo jäät ja silloinpa usein jäivät verkot nostamatta, hyvä kun itse jotenkin selvisi hengissä. Kiilin rannassa hiekkatöyrällä oli 28 metriä korkea torni, jonka mastoon voitiin vetää varoitusmerkkejä merelläolijaa varoittamaan, jos sattui olemaan näköetäisyydellä. Olipa sulan veden pelastustöitä varten rantamajassa 25 jalan pituinen, valonheittimillä varustettu pelastusvenekin käytävissä. Koko tämä Kiilin pelastusasema oli kalastajain omatoimisuuden tuotetta.

Kesäkalastus oli melko pientä edelliseen verrattuna. Isoryslä oli muutamilla käytössä ja saivatkin toisinaan hyviäkin saaliita. Mutta tavallisin pyyntiväline oli kuitenkin verkko, joka piti ainakin oman talon kalassa. Syksyisin, siian ja lohien kutuaikoina voi rohkeaa ja yritteliästä verkko- tai koukkupytyä nostella komeita yksilöitä. Kuului joku saaneen kerran 20-kiloisen lohien. Syysmyrskyjen aikana etelätuulella oli pyytäjää pienessä veneessään henkeään kaupalla, kun talon korkeiset aallot vyöryivät täyttäkseen veneen. Ja kylä näin kävikin, niinkuin muistetaan.

Seuratoimintaan

kiinnostuneille oli mahdollisuus liittyä ja toimia yhteisten asioiden ja rientojen parissa melko laajassa mitassa. Oli sekä henkisen - että ruumiillisen kulttuurin harrastajille seuroja ja yhteisöjä. Suurin oli Kalastajainseura, jossa oli 88 jäsentä. Tämä oli ammatillinen, mutta tärkeä juuri siksi, koska se tuki tärkeintä ammattia järjestämällä kurssseja sekä antamalla lainoja pyydysten ja veneiden hankkimiseen. Aineellista puolta edusti myös "Martat", joka toimi hyvin vireästi ja kokosi lukuisat emännät ja tyttäret harrastuspiiriinsä. Kurssit ja neuvontatilaisuudet antoivat tarpeellista



Partioijat leirin pystyttämistouhulussa.

PARTIOTOIMINTAA KOIVISTOLLA

Rannan Veikot

Partiotoiminta oli vilkasta Koivistolla ennen talvisotaa. Partioikalippukunta Rannan Veikot perustettiin 23. päivänä tammikuuta 1927. Sen perustamiseen vaikuttivat osaltaan myöskin vilpurlaiset partiojohtaja ja -pojat, jotka uselin vierailivat Koivistolla. Lippukunta kasvoi ja varsinkin 1930-luvulla siihen kuului keskimäärin lähes sata poikaa.

Lippukunnan johtajista mainittakoon aivan sen alkuaikoina toiminut Aarne Rantalainen. Lippukunnan johtajana oli sitten vuoteen 1934 opettaja Matti Ravantti ja hänen jälkeensä toiminnan loppuun saakka Aleks Seppinen. Muista lippukunnan johtajatehtävissä toimineista on mainittava Kauko Kurki ja Unto Kokkala.

Aluksi lippukuntaan kuului perinteelliseen tapaan vain partiopoikavartiot ja toiminta tapahtui aluksi kansakouluissa Kotterlahdessa ja kirkonkylässä. Ajan mukana, kun pojat kasvoivat, tuli toimintaan mukaan myöskin sudenpentu- ja vaeltajajoukosto. Kun 1930-luvun puolivälissä saatiin lippukunnan käyttöön oma "Kolo", kokoontumispaiikka, kirkonkylän uuden kansakoulun kellaritiloissa, tehostui toiminta huomattavasti. Siellä tapahtui kaikki sisätoiminta kokouksineen, joissa suoritettiin luokkajaitomerkkejä.

Ehkä kuitenkin parhaiten mieliin jääneet jokaiselle pojalle ovat retket ja leirit, joita vuosien mittaan tehtiin ja pidettiin. Lukemattomat ovatkin ne retket, joita vartiot tekivät. Erikoisin niistä oli varmaan merivartio, jolla oli muutamana kesänä oma venekin, jolla tehtiin retkiä saaristoon ja ulkomerellekin. Lippukunta otti osaa myös

maakunnalliseen viestikilpailuun, joka suoritettiin pyöräillen Viipuriin ja toisella kerralla Terijoelle. Mukana oli kummallakin kerralla iso joukko poikia, koska prosentuaalinen suhde oli ratkaiseva. Varmaan on myös muistissa lippukunnan johtajien ja vaeltajien tekemä Kannaksen ympäriajo vuonna 1937.

Kuitenkin kesäleirit olivat niitä kohokohtia partioelämässä, joita jokainen poika odotti jo silloin. Kesäleiri olikin joka ainut kesä. Aluksi kalusto ja teltat olivat puutteellisia, mutta myöhemmin, kun lippukunnan varallisuus kasvoi, hankkimme kunnan teltat ja muut leirivälineet. Leiripaikka oli Lietteen rannalla lähellä Penttilän kylää. Toiminta leireillä perustui vartioiden järjestelmään ja leiriohjelmaan kuului perinteellisesti partiotaitoharjoituksia, maastoleikkejä ja saunomista leirisaunassa. Kesäleirit kestivät tavallisesti viikon. Sudenpenut, joita nykyään kutsutaan kolkiksi, pitivät myös omia leirejään. Silloin tosin joutuivat kaikki lippukunnan johtajat mukaan näille leireille. Oman lukunsa muodostivat myös lippukunnan pitämät vuosijuhlat tammikuun 23. päivänä. Näillä juhlilla oli tavallisesti täysi sali, sillä partiotoiminnan kannattajia löytyi paikkakunnalla runsaasti. Ohjelma oli tavallisesti kokonaan omasta takaa viety läpi. Usein siellä esiintyi myös lippukunnan pojista muodostettu jousiorkesteri, jota johti Viktor Uosukainen. Usein nähti ja kuulti esiintyjä oli lausuja Lauri Pekkola, joka tunnettiin lempinimellä Luru. Aikaa myöten saatiin myös oma lippu, joka juhlisti lippukunnan tilaisuuksia ja näytti tietä partiopolulla.

- A. S e p p i n e n.

Jatkuu 20 siv.

tiin hiukan omasta näkövinkkelistä. Mutta oli se silti muituttamassa että voi ihminen elää ilman väkeviäkin.

Saarelaiset olivat yleensä hyvin uskonnollisia. Ehkä tähän oli syynä isiltä peritty luottamus Korkeimpaan, ehkä myös elämä meren ankarassa koulussa oli opettanut hakemaan pelastusta hätään ikuisen pelastajan taholta. Joka tapauksessa Saarenpään laestadiolaisseurat olivat todellisen hengellisen elämän katselmuksia, johon tuli veijjää ja sisaria kauempaakin pitäjän ulkopuolelta.

Kun on näinkin pitkä aika siitä, jolloin edellä kerrottu oli vielä silmin nähtävää ja korvin kuuluttavaa, ei voi olla sivuttamatta ajatusta, että vuosikymmenien mukana aika kulta hopean ja muistikuvat muuttavat pilvisetkin päivät aurinkoisiksi. Muistissa näkymät ja kokemat uusiintuvat valoisampina, ikävätkin ovat painuneet sakkana muistin lokeroihin. Edellä kerrottu kuvaus Saarenpäästä on ikäänkuin sivullisen näkemys, eikä siinä ole siis tahdottu ripustaa kannelta paikkoon, eikä veisata itkuvirttä menetetyistä tosiasista, vaan esittää asiaa ja pysyä jokapäiväisyydessä. - E i n o L o i v e.

KOIVISTON RAUTATIELIIKENNE

Junaliikenne Koivistolle ja sieltä pois oli hyvin vilkasta ennen talvisotaa. Tämä koski sekä tavara- että henkilöliikennettä. Ratkaisevasti liikenteen vilkkauteen vaikuttivat Koiviston ja Maksilahden satamat.

Tämän liikenteen alkusysäyksenä voidaan pitää Venäjän keisarin Nikolai II:n 29. päivänä huhtikuuta 1914 antamaa määräystä rautatien rakentamisesta Tyrisevältä Koivistolle. Rakennustyöt aloitettiin saman vuoden heinäkuussa ja syyskuussa 1916 avattiin tämä 75 km:n pituinen rataosa liikenteelle.

Vuonna 1920 päätti itsenäisen Suomen eduskunta rautatien rakentamisesta Viipurista Koivistolle. Rakennustyöt aloitettiin kuitenkin vasta maaliskuussa 1923 ja rataosa avattiin virallisesti liikenteelle 1. päivänä kesäkuuta 1925. Tämä 47 km:n pituinen rautatie ja Koiviston satamaraiteiden laajennus mukaan luettuna maksoi yhteensä 53,2 milj. markkaa.

Näin kulkivat henkilöjunat Viipurin—Koiviston välillä toukokuun 15. pstä 1939 voimaan astuneen aikataulun mukaan:

Viipuri - Koivisto

Juna n:o	H.263	H.265	H. 261	H.269	H. 271
Viipuri	7.40	12.25	16.30	18.26	23.20
Liimatta	7.46	12.32	16.37	18.34	23.27
Tirhiä	7.51	12.37	16.42	18.39	23.32
Nuoraa	7.53	12.39	16.46	18.42	23.35
Roisko	7.58	12.43	16.51	18.47	23.40
Somme	8.02	12.46	16.56	18.50	23.43
Kaislahti	8.09	12.53	17.04	18.58	23.49
Rokkalankoski	8.15	12.59	17.10	19.04	23.55
Johannes	8.20	13.04	17.16	19.09	00.00
Kirjola	8.24	13.09	17.21	19.14	0.05
Utela	8.27	13.12	17.24	19.17	0.08
Lietteenmäki	8.29	13.14	17.26	19.19	0.10
Makslahti	8.33	13.18	17.30	19.23	0.14
Kuusaoja	8.37	13.22	17.34	19.27	0.18
Lähteenmäki	8.40	13.26	17.37	19.31	0.22
Porosilta	8.50	13.35	17.47	19.40	0.31
Koivisto	8.53	13.38	17.49	19.43	0.34
	9.08		18.10		
Penttilä	9.13		18.15		
Humaljoki	9.26		18.28		
Kuolemajärvi	9.45		18.53		

Koivisto - Viipuri

Juna n:o	H.272	H.262	H. 264	H.266	H.270
Kuolemajärvi		6.42	11.15		
Humaljoki		6.59	11.34		
Penttilä		7.08	11.44		
Koivisto	6.14	7.13	11.50	16.15	21.17
		7.23	12.02		
Porosilta	6.16	7.26	12.06	16.17	21.19
Lähteenmäki	6.25	7.34	12.14	16.26	21.28
Kuusaoja	6.29	7.38	12.18	16.30	21.32
Makslahti	6.34	7.45	12.23	16.35	21.37
Lietteenmäki	6.38	7.48	12.26	16.38	21.40
Utela	6.41	7.50	12.29	16.41	21.42
Kirjola	6.44	7.53	12.32	16.44	21.45
Johannes	6.49	7.59	12.38	16.50	21.51
Rokkalankoski	6.53	8.03	12.42	16.54	21.55
Kaislahti	7.01	8.13	12.50	17.01	22.02
Somme	7.07	8.17	12.54	17.06	22.07
Roisko	7.11	8.21	12.57	17.09	22.10
Nuoraa	7.17	8.26	13.02	17.14	22.16
Tirhiä	7.20	8.28	13.04	17.16	22.18
Liimatta	7.25	8.33	13.09	17.21	22.23
Viipuri	7.32	8.39	13.16	17.27	22.30

Tavarajunille oli samassa aikataulukirjassa laadittu Koivisto—Viipurin välille kuusi aikataulua sekä järjestelyjuna. Sama määrä juna oli luonnollisesti myös Maaskolan (Viipurin tavararata) ja Koiviston välillä.

Tavarajuna lähti matkaan lisäksi Terijoelle ja takaisin. Asemalta erkani syrjäraide Koiviston satamaan, jossa oli useita raiteita. Tuohon aikaan oli tapana purkaa pyöreä puutavara tavaravaunuista usein veteen, josta se vedettiin lautoissa laivojen viereen lastattavaksi ja ulkomaille vietäväksi. Puutavaraa tuli lisäksi tervehöyryissä aina Pieliseltä asti siihen aikaan, kun Saimaan kanavakin oli vilkasliikenteinen. Hiililaivojen lastit purettiin rautatievaunuihin ja

niitä meni usein Käkisalmeen Waldhofin tehtaille. Muistan pikkupoikana ollessani seuranneeni hiilijunien nousemista satamasta Koiviston asemalle raskaasti puuskuttaen.

Rautatieliikenteestä 1930-luvulta muistaisivat siellä aikoinaan palvelleet rautatieläiset varmaan monia mielenkiintoisia tarinoita, mutta nykypolven rautatieläisenä täytyy turvautua vanhoihin aikatauluihin ja lapsuusajan muistoihin.

Jatkosodan aikana oli ainakin muutama henkilöjuna kulussa, mutta aikataulua ei ole tässä yhteydessä tilaisuus esittää. Omakohdattaisiin muistoni tuolta ajalta perustuvat matkoihin Koivisto—Hamina. Meitä oli melkoinen joukko koivistolaislapsia, jotka kävimme Koi-



Lottien iv-kurssin osanottajat kuvattuna Koiviston sk:n talon portalla kesällä 1939. Toisessa rivissä kurssin johtaja kapteeni Viljo Turunen.

NAISTEN YHDISTYSTOIMINTAA KOIVISTOLLA

Entisen Koiviston elämässä oli myöskin naisten vireydellä merkittävä osuus. Vaikkakin naisten senaikaisen maailman kuului ensimmäisenä ja kaikkein tärkeimpänä työ monimuotoisine toimintoinen, elettiin vielä melkolla omavaraistaloudessa, oli naisillakin omat yhdistyksensä. Näissä yhdistyksissä pääsivät karjalaisten vilkkaus ja yritteliäisyys parhaiten esille ja ne antoivat lisäksi harrastajilleen sen henkisen panoksen, jonka niin monet tarvitsivat selvitäkseen tasapainoisesti arksen aherruksen tuottamasta painosta.

Koivistolla olivat vilkkaassa toiminnassa Koiviston Martat. Me kaikki tunnemme hyvin marita-

työn, kuinka se monin tavoin edistää kodin toimintoja sekä luo koiteihin viihtyvyyttä ja kunnioitusta menneiden sukupolvien työhön. Koiviston Marttojen puheenjohtajana toimi vuosikaudet rouva Lempi Piispanen.

Ehkä kuitenkin vieläkin näkyvämpänä yhdistyksenä toimi Koiviston Lotta-Svärd yhdistyksen paikallisosasto. Suojeluskunta tarvitsi tuekseen lottia. Lotat ne hankkivat varoja erilaisten työmuotojen kautta. Lotta-Svärd yhdistys huolehti muonituksesta niin suojeluskuntajärjestön kuin muissakin paikkakunnan tilaisuuksissa. Lotat esimerkiksi suorittivat tarjoulun, kun Kirkonkylän uusi koulurakennus vihittiin. Kun eduskunta

viston yhteiskoulu Haminassa. Loma-aikoina teki mieli kotiin ja lähdimme usein myöhään illalla Haminasta, vietimme yösydämen Kouvolan vanhan aseman odotussalissa tai parakkiravintolan sisällä ja aika kului torkkuun hitaasti. Vihdoin tuli kuitenkin Viipuriin menevä juna ja matka jatkui kotia kohden. Viipurissa vaihdoin junaan, joka oli vanhoja kaksiakselisia vaunuja ja vaunun keskellä oli puulämmitteinen kamina antaen talviaikana hyvän lämmön. Näiden vaunujen raput olivat suojatut vaunusillalla olevalla komealla rautaportilla. Muistan junaan viemiseksi asetetun ilmatorjunta-aseella varustetun vaunun, jossa sotilait huolestivat junan kulun turvaamisesta ilmavaaralta. Muistini mukaan emme joutuneet kertaakaan ilmahyökkäyksen kohteeksi.

Useimmat muistanevat Koiviston rautatieaseman ulkonäön, joka on ollut samanlainen kuin nykyinen

lämeenlinnan asema. Talvisodan aikana asemarakennus tuhoutui ja jatkosodan aikana olivat asematoimistot entisessä rautatieläisten asuintalossa ratapihan Viipurin puoleisessa päässä, joka oli myös osittain tuhoutunut.

Kesästä 1942 tai 1943 muistuu mieleeni tapaus, jolloin rautatievaunuista oli purettu ammuksia satamassa ehjänä säilyneeseen varastoon. Venäläinen tiedustelukone suoritti puolen päivän maissa valokuvauslentoa ja iltapäivällä tuli ilmahälytys. Korkealla lentäen lähestyi pommikoneita satamaa, josta it-yhtäistä niitä parhaansa mukaan ampui. Meren pintaa lentäen tuli toisia koneita (kone?) ja pommit osuivat ammusvarastoon, jossa syntyi melkoinen räiske. Satamassa oli samanaikaisesti sotaluokkia, lie ollut saksalaisiakin, jotka irrottaituivat laiturista turvallisemmille vesille. — Tauno Seppinen.

suoritti tutustumiskäynnin Koiviston saarille, söivät kansanedustajat Koiviston lottien valmistamia voileipiä. Näin Lotta-Svärd yhdistys oli järjestö, jota voitiin käyttää moniin tarkoituksiin rauhan-aikaisessakin elämässä.

Koska Lotta-Svärd yhdistyksen varsinainen työ kuitenkin viittasi maanpuolustukseen, kouluttivat lotat tietenkin itseään näihin tehtäviin. Koivistolla toimikin erittäin aktiivinen muonitusosasto, joka sodan vaikeana aikana hämmästyttävän pienin voimavaroin ruokki suuren miesvähyyden useissa eri pisteissä ja piti lisäksi kanttilineja. Sodan aikana Koivistolla ommeltiin lottien toimesta armeijalle lumipukuja. Koiviston sairaalassa toimi sotasairaala, jossa oli myöskin lottia työssä.

Emme myöskään saa unohtaa il-mavalvontalottia, jotka säätää pelkäämättä seisovat torneissa vartiovuoroillaan valvoen näin meidän kaikkien turvallisuutta. Vielä on mainittava lotat il-mavalvontakeskuksessa, jossa oli päivitys lakkaamatta yötä päivää. Ja vielä tärkeä puhelinkeskuksen hoito, jonka ripeästä ja virheettömästä toiminnasta riippuivat niin monet elintärkeät seikat.

Kaiken tämän raskaan ja vaativan työn suorittivat talvisodan aikana Koiviston omat naiset. He eivät vastuutaan pelänneet eivätkä astu-neet tietään syrjään, vaan seisoi-vat siinä mihin olivat käskyn saaneet. Ja tämän velvollisuutensa sivussa he vielä auttoivat evakuoitaessa vanhuksia ja lapsia sekä ruokkivat eläimiä.

Siten rauhan aikana häitsevät ja haastavat ompeluseurat, jotka pimeinä syys- ja talvi-iltoina olivat kokoontuneet eri kyläosastoissa, osoittivat, että karjalaisella naurulla ja laulullakin on rajansa, ja tosi paikan tulien osaatvat karjalaisetkin olla vaiti ja vakavina.

Talvisodan alussa oli Koivistolla toiminnassa 10 kyläosastoa, ja niissä noin 250 toimivaa lottia. Kyläosastot puheenjohtajineen olivat seuraavat: Kauppala - Alma Klemola, Humaljoki - Lempi Rokka, Saarenpää - Maija Rastas, Kurkela - Gunilla Kurki, Makslahti - Veera Pohjola, Rautanen - Aino Inkinen, Mannola - Vieno Herslo, Putus - Lyyli Putus, Vatnuori - Elin Inkinen ja Seiskari - Hella Elo-maa.

Kauppalan paikallisyhdistyksen johtokunta, josta toimintaa valvottiin, oli talvisodan kynnyksellä seuraava kokoonpanoltaan: puheenjohtaja Alma Klemola, varapuheenjohtaja Sirkka Koho, sihteeri Toini Vauhkonen, rahastonhoitaja Hilda Myyryläinen, muonitus-päällikkö Hilja Tuuli, tyttötyönjohtaja Helmi Nevalainen, lääkintä-



Koiviston rautatieasema.



Koiviston merikyöpylän rantaa kesällä 1935. Taka-alalla kasinorakennus.

Koivistolla 12 nuorisoso... Jatk. 12. siv.

20 vuotta), Jalmar Sp. Villanen ja Simo Villanen. Sihteereinä ja rahastonhoitajina ovat edellisten lisäksi toimineet Hilda Hämäläinen (Tuomela) ja Ida Litti.

Humaljoen nuorisoseura

perustettiin vuonna 1907. Alkuyksäyksen tähän antoi Etelä-Karjalan Nuorisoseuran Gabriel Rattian talossa edellisen vuoden syyskuussa järjestämä puhe- ja selostustilaisuus. Seuran ensimmäiseksi esimieheksi valittiin opettaja Kaapro Moilanen.

Arpajaiset olivat alkuaikoina ainoat tulolähteet. Ensimmäiset pidettiin noin vuosi perustamisen jälkeen ja sitä mukaan joka toinen tai kolmas vuosi. Voitot kerättiin kylästä ja ompeluilloissa valmistettiin myös niiksi käsitöitä. Iltamat ja kesäjuhlat saivat vanhemman väen myöfätunnon puolelleen. Opettajien Moilasen ja Sopasen aikoihin olivat koulun ovet kokoonnumisille aulisti avoinna. Näytelmät muodostivat tärkeän osan toiminnasta. Koulun luokkaan oli rakennettu lava, samoin taloissa. Gabriel Rattian isossa tuvassa pidettiin monet iltamat ennen omaa taloa. Oma talo valmistui vuonna 1913 ja vihkiäisjuhla pidettiin 30. päivänä syyskuuta.

Saman syksyn marraskuussa majoitettiin kuitenkin taloon venäläistä sotaväkeä, ollen siinä parin vuoden ajan. Tuona aikana pidettiin iltamat työväentalossa. Sotaväen majoittamisesta ei tullut mitään korvausta ja talon kunnostaminen saattoi seuran rahasiat tiukalle. Toiminta kuitenkin jatkui.

Seuran voimistelua johtamaan oli vuosina 1916-17 palkattu erityinen johtaja ja kesäisin pidettiin tavanmukaiset urheilukilpailut kesäjuhlien yhteydessä. Laukukuoron johtajina ovat toimineet mm. opettajat Moilanen, Sopanen, Piironen, Peltonen ja Immonen. 1930-luvulla oli näyttämötoiminta hyvin vilkasta. Tämän ajan näytelmistä mainittakoon mm. Lalli ja Kaikkalaisia vieraita, joiden ohjaajana toimi taiteilija Oski Talvio Viipurista.

Syksyllä 1935 valmistui uusittu ja laajennettu seuratalo, josta Rannan Sanomat kirjoitti: — — Itsestään selvää on, että sali on kaikilta kohdiltaan niin hyvä kuin maaseudulla tavallisessa mielessä on mahdollista tehdä, joten tätä taloa voitaneen pitää rannikkomme maalaiskylän nuorisoseuratalojen esimerkkinä, niin kauan kuin johonkin valmistetaan vielä parempi.

Seuran esimiehinä ovat toimineet mm. Reino Ratia, Ilmari Lehtinen, Gabriel Rokka, Ale Roti sekä Vilho ja Toivo Ratia.

Seura jatkoi toimintaansa vielä sotien jälkeen Mäntsälässä ja lopetettiin virallisesti vuonna 1969.

Kurkelan nuorisoseura -Jyvä-

perustava kokous pidettiin muistitietojen mukaan, syyskuussa

1908 Kurkelan kansakoululla. Seuran ensimmäiseksi esimieheksi valittiin opettaja Emil Louhelainen.

Toimintamuodot olivat samat kuin jo aikaisemmin Koivistolle perustetuilla nuorisoseuroilla. Oman talon puute rajoitti suuresti seuran toimintaa. Varojen puutteessa tyydyttiin aluksi lavan rakentamiseen. Ensimmäinen lava rakennettiin Mäenlammin kentälle. Lavan rakennuspuut saatiin kaikkien yhteisistä Sini- ja Korkeussaaresta. Sahaus saatiin ilmaiseksi ja rakennustyöt suoritettiin talkootyönä.

Varsinaisen oman talon rakennuspuuhiin ryhdyttiin vuonna 1928. Varojen puute oli edelleenkin esteenä, joten talo täytyi tehdä kolmen osakkaan omistamaksi. Suojeluskunnan ja lottien kyläosastot liittyivät nuorisoseuran talohankkeeseen mukaan. Kun alkuvaikeudet oli voitettu, talo valmistui ja vihkiäiset pidettiin marraskuussa 1929. Tilaisuudessa nuorisoseuralaiset esittivät näytelmän »Pastori Jussilainen».

Seuran toiminnassa oli näytelmäharrastus voimakasta koko ajan. Sitä kuvaa selvästi esitetyt näytelmät, joista mainittakoon mm.: Bateba Saarenmaalta, Oikea Morsian, Kihlaus sekä Yö ja Päivä. Seura omisti myöskin noin 400 nidosta käsittävän kirjaston. Tämä, sekä monikymmenlukuinen palkintokokoelma jäivät talon mukana rajan taakse.

1930-luvulla oli opintokerhotoiminta vilkasta seuran piirissä. Opiskelijoita oli eri toimintakausina 8-25, joista suurin osa suoritti myöskin tutkinnon.

Urheiluharrastus ja etenkin hiihto oli erittäin voimakasta seuran toiminnassa. Tätä todistaa parhaiten se, että kaikki Koiviston nuorisoseurapiirin hiihtokilpailujen kiertopalkinnot (5 kpl) voitti Kurkelan nuorisoseura.

Seuran muista pitempiaikaisista esimiehistä mainittakoon Gunnilla ja Väinö Kurki, Väinö Kansanen ja Sulo O. Hoikkala.

Kurkelan nuorisoseura on ainoa Koiviston nuorisoseuroista, joka vielä on toiminnassa. Esimiehenä toimii nykyisin Sulo O. Hoikkala ja toiminta-alueena on Porvoo ympäristöineen. Seura vietti 60-vuotisjuhlaa 16. 3. 1969.

Rautasen nuorisoseuran

perustava kokous pidettiin 20. 10. 1910 Juhana Jantusen talossa. Tässä kokouksessa valittiin ensimmäiseksi esimieheksi opettaja Karl von Qvanten ja sihteeriksi Emma Parkki.

Jo ennen tätä kokousta toimi Rautasella jonkinlainen alkuseura, jonka johdossa oli ylioppilas Erland Virkki. Kun Virkki meni Amerikkaan, seura hajosi, eikä siitä jäänyt muuta arkistoa kuin joitakin kirjoja, joissa oli leima- sinella painettu merkki »Rautasen ns.».

1. 1. 1911 vietettiin ensimmäiset iltamat Rautasella. Parina alkuvuotena pidettiin iltamat eri maa-

laistaloissa, kunnes tarjoutui tilaisuus ostaa ns. »Seppänokan torppa». Kauppahinta oli 900 mk, josta maksettiin 100 mk käsirahana. Jonkin ajan kuluttua järjestivät luottoasiat niin, että voitiin ruveta rakentamaan taloa parempaan kuntoon. Rakennusuraksumma oli 325 mk. Ensimmäinen kokous omassa talossa pidettiin 26. 8. 1912 ja talon vihkiäisjuhla joulukuun 1. päivänä samana vuonna. Myöhemmin on taloa korjattu ja suurennettu usean kerran.

Opintokerhotoimintaa harrastettiin seurassa jo 1920-luvun alkuvuosista lähtien. Kesäjuhlat urheilukilpailuineen kuuluivat myöskin seuran vakinaiseen ohjelmaan.

Seuran esimiehinä myöhemmin ovat toimineet mm. V. Ratia, Eino Kaukiainen ja Viljam Kaukiainen.

12 nuorisoseuraa

1930-luvulla oli Koivistolla enemmän tai vähemmän aktiivisessa toiminnassa 12 nuorisoseuraa. Edellä mainittujen suurempien ja vanhempien seurojen lisäksi toimivat vielä Kiurlahden nuorisoseura (per. v. 1912), Römppölin nuorisoseura (per. v. 1922), Kiiskilän nuorisoseura »Säde», Mannolan nuorisoseura »Aurankukka» ja Keskisaaren nuorisoseura »Merehinen» (per. v. 1937). Mannolan nuorisoseura omisti myös oman talon.

Aluksi kaikki Koiviston nuorisoseurat kuuluivat Etelä-Karjalan Nuorisoseuraan, mutta yhä laajenevan toiminnan johdosta ei keskuseura enää voinut kyllin tehokkaasti ylläpitää suhteita paikalliseuroihin. Näiden yhteistoiminta, jonka tarvetta kilpailu- ym. muodoissa alkoi esiintyä, jäi vähäiseksi, minkä johdosta päädyttiin piirijakoon.

Vuonna 1909 perustettiin Koiviston nuorisoseurapiiri, johon aluksi kuuluivat ainoastaan Koiviston nuorisoseurat. Vuonna 1917 laajennettiin piiritointia niin, että siihen tulivat osittain mukaan Kuolemajärven, Uudenkirkon ja Johanneksen nuorisoseurat, jolloin piiri käsitti 22 seuraa. — N. V.

Partiotoimintaa...

Jatkoo 18. siv.

Koiviston Partiolytöt

aloitti toimintansa vuonna 1927 eli samana vuonna kuin pojatkin. Heti lähti työ vilkkaasti käyntiin johtajamme rouva Anna Airilan ohjauksella. Hän oli nähnyt ja kuullut tästä työstä jo ollessaan Lontoossa. Vaikka hän oli koulussa opettajamme, oli hän partiossa toverimme, yksi meistä.

Kun perustaminen tapahtui syksyllä, oli talvi alkaa opetella partiotaitoja sekä kirjallisesti että käytännöllisesti eri vartioissa. Kokoonnuimme tavallisesti yhteiskoululla.

Hankimme myöskin heti partio-

70 VUOTTA Koiviston Palovakuutus- yhdistys toiminut

Koiviston Palovakuutusyhdistys perustettiin vuonna 1896 ja se toimi aluksi jonkinlaisena puolikunnallisena laitoksena. Rahastot tosin olivat erillään kunnan rahavaroista, mutta esim. sattuneet palovahingot käsiteltiin kuntakokouksissa. Vuonna 1910 vahvistettiin uudet säännöt ja yhdistyskokous valitsi nyt johtolimensä ja silloin alkoi Palovakuutusyhdistyksen toiminnassa uusi virkeä kausi, joka alati paisuen jatkui talvisotaan saakka. Sodassa menetti yhdistys koko vakuutuskohteensa sekä koko vakuutuskantansa ja kotipaikkansa.

Koiviston Palovakuutusyhdistys on myös Keskinäisen Vakuutusyhdistö Palonvaran perustajajäsen ja toimi Palonvara sitten yhdistyksen jälleenvakuuttajana.

Perniössä 29. päivänä joulukuuta 1946 pidetyssä yhdistyksen kokouksessa vahvistettiin sääntöjen muutos olosuhteita vastaavaksi. Yhdistyksen kotipaikaksi valittiin Kotkan kaupunki ja toimialueeksi Kotkan ja Haminan kaupungit, Vehkalahden, Kymin ja Pyhtään kunnat Kymen läänistä sekä Mäntsälän, Askolan, Pornaisten, Porvoon mlk ja Pernajan kunnat Uudenmaan läänissä.

Silloisen toimitusjohtajan agronomi Aadolf Piispasen muutettua Haapavedelle kävi asioiden hoito hankalaksi. Siksi johtokunta vapautti hänet pyynnöstään yhdistyksen toimitusjohtajan tehtävistä ja kutsui toimitusjohtajaksi Sulo O.

Naisten...

Jatk. 19. siv.

osaston päällikkö Maija Karske ja varusjaoston päällikkö Ella Peippo.

Me silloinen nuorempi polvi muistamme teitä, johtajiamme, esikuvina iäti. Te loitte meihin yhteishengen ja auttamishalun, ja yhdessä teidän kanssanne me jaksomme ja osasimme. Lotille oli ominaista, että henkilökohtainen kunnia ja pyrkimys julkisuuteen jäivät lähes kokonaan palvelusintoon varjoon.

Yhteishenkeä ja toisten auttamista me tarvitsemme vieläkin tässä maassa, meidän tulisi aina rakentaa eikä repiä. Jos me sen pystymme opettamaan jälkeemme tuleville sukupolville, olemme me täyttäneet paikkamme sukupolvien saatossa. — M. S.

puvut, ne ruskeat, ja huopahatut. Puhasimme juhla ja keväällä on partiolaisten »Yrjönpäivä», silloin oli molempien järjestöjen yhteinen juhla, jossa oli Viipurista avustajia. Tilaisuuksissa hankittiin rahaa arvonnalla, onkimalla ym. ja niin saimme kesäksi telttoja.

Jo ensimmäisenä kesänä oltiin leirillä ja joka kesä oli yksi pitempi järjestöleiri ja vartiot sen lisäksi retkeilivät. Olimme Kirkkosaarella, Tiurinsaarella, Kirjolla, ym. saarissa ja rannikolla aina suomalaisen meren tuoksussa. Tämän oman toiminnan lisäksi osallistuimme piirikokouksiin Viipurissa ja talvipäiviin Helsingissä.

Partiotytöt saivat jo alkuvuosina oman lipunkin. Se oli taiteilija Mat-



Partiotytöt aamuvoimistelussa Kirkkosaaren rannassa.



Koiviston kauppalan paloasema

Hoikkalan 1. päivästä huhtikuuta 1948 lähtien. 2 päivänä huhtikuuta 1952 ja 13. päivänä elokuuta 1952 pidetyissä kokouksissa vahvistettiin yhdistysjärjestyksen muutos, jossa muutettiin yhdistyksen kotipaikaksi Porvoo kaupunki.

Palovakuutusyhdistyksen sodan jälkeisestä toiminnasta mainittakoon mm seuraavat numerotiedot. Vuoden 1952 lopussa oli vakuutus- kirjoja 320 kpl ja vakuutuskanta vnk 239,574,600:- ja vuoden 1965 lopussa oli vakuutus- kirjoja 378 kpl ja vakuutuskanta mk 1.814.139:-. Viime vuoden lopussa oli vakuutus- kirjoja 335 kpl (329 palovakuutus- ta, 1 kotivakuutus, 1 kesähuvilava- kuutus ja 4 sähkövakuutusta) ja vakuutuskanta mk 11.725.265:-. Tämä pieni tilasto osoittaa, että Koiviston Palovakuutusyhdistyksen toiminta on jo vakiintunut uusilla alueilla ja vakuutuskanta on jatkuvassa nousussa.

Varsinaisessa yhdistyskokouksessa 24. päivänä maaliskuuta 1970 Porvoossa kutsuttiin agronomi Aadolf Piispasen hallituksen kunniajäseneksi. Hän on toiminut yhdistyksen toimitusjohtajana ja hallituksen jäsenenä yli viisikymmentä vuotta. Samassa kokouksessa sai yhdistyksen hallitus seuraavan kokoonpanon: varsinaiset jäsenet: maanviljelijät Erland Mäkeläinen (puheenjohtaja) Mäntsälästä, Kalle Päivänen (varapuheenjohtaja) Kymistä, Arvi Seppinen Porvoon mlk:sta ja Emil Kurki Pornaisista sekä toimitusjohtaja Eino Kitula Porvoosta sekä varajäseninä maanviljelijät Alpo Aatola Porvoosta, Simo Karvanen Porvoosta ja Väinö Ratia Mäntsälästä. Yhdistyksen toimitusjohtajana toimii edelleen talousneuvos Sulo O. Hoikkala Porvoosta.

ti Warenin suunnittelema ja neiti Impi Peipon ompelema. Lippukunnan jäsenmäärä oli alussa noin 40, kohoten ennen talvisotaa jo 80:een eli kaksinkertaiseksi.

Partiotyö antaa siinä olleille paljon tovereita, ystäviä ja myöskin käytännöllisiä taitoja - sekä ihania leiriviikkoja. Lippulaulu on jäänyt sydämeen soimaan unohtumattomina hetkinä iltanuotioilla. Tämän liikkeen, jonka lordi ja lady Baden-Powell ovat panneet alulle nuorison pursuavan elämänhalun tyydyttämiseksi raittiilla ja terveellä tavalla, soisi sellaisena edelleen pysyvän. Eiköhän nykyaikakin sitä tarvittaisi ja juuri tällaisena?

- Sihteeri.