



UNIVERSITY OF HELSINKI



<https://helda.helsinki.fi>

Helda

Elintilaa, Elinvoimaa ja Eteenpäin : Suomi siirtomaavaltana Petsamossa

Stadius, Peter

2022-06

Stadius, P 2022, Elintilaa, Elinvoimaa ja Eteenpäin : Suomi siirtomaavaltana Petsamossa. julkaisussa R Kullaa, J Lahti & S Lakomäki (toim), Kolonialismi Suomen rajaseuduilla. Gaudeamus, [Helsinki], Sivut 141-161. < <https://www.gaudeamus.fi/teos/kolonialismi-suomen-rajaseuduilla/> >

<http://hdl.handle.net/10138/354734>

unspecified
publishedVersion

Downloaded from Helda, University of Helsinki institutional repository.

This is an electronic reprint of the original article.

This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Please cite the original version.

6.

ELINTILAA, ELINVOIMAA JA ETEENPÄIN: SUOMI SIIRTOMAVALTANA PETSAMOSSA

PETER STADIUS

Vuosisatoja kestäneen, voimakkaan ja voitokkaan pohjoiseen suuntautuneen suomalaisen kansanpaineen äärimmäisenä kärkenä unohdetut kansalaisemme ovat saapuneet Jäämeren rannoille. Karkoittaen heikompia lappalaisia tieltään suomalaiset uutisasukkaat kaskitulineen ja sahroineen kävivät Lapin rajain yli. (...) [S]uomalaiselle taloudelle ja suomalaiselle kulttuurille alkaa uusi odotettu vaikutusaika ja Jäämeren seuduille se edistyksen ja vaurastumisen aika, jonka luonnon ja historian olot näyttävät määrittäneen siellä alkamaan suomalaisessa muodossa.¹

Professori ja poliitikko Väinö Voionmaan tulevaisuutta luotaavat sanat alkoivat todentua Neuvosto-Venäjän kanssa 14. lokakuuta 1920 solmitussa Tarton rauhassa, jossa määriteltiin itsenäisen Suomen alueelliset rajat monien sekasortoisten vuosien jälkeen. Uutinen rauhan synnystä tietysti uutisoitiin laajasti, ja *Helsingin Sanomat* kirjoitti heti tuoreeltaan: ”Mitä itse rauhansopimuksen sisältöön tulee, on ensiksikin huomattava se, että Suomi sen kautta tulee saamaan Petsamosta suunnilleen sen alueen mikä Suomen taholta on aikaisemmin vaadittu.”²

Suomen viranomaiset ottivat Petsamon alueen haltuunsa vuoden 1921 alussa. Kesään mennessä alueen rajankäynti oli tehty ja Petsamo liitetty Oulun lääniin. Petsamon liittäminen hiljattain itsenäistyneeseen Suomeen laajensi huomattavasti nuoren valtion aluetta. Se oli myös tärkeä osa Suomen rakentumisessa olevaa omakuvaa ja tulevaisuuden horisonttia. Eriyksen tärkeää oli, että Suomi sai kaistaleen Jäämeren rannikkoa. Petsamon saaminen ei kuitenkaan vastannut kaikkien innokkaimpien Suur-Suomen

puolesta haaveilevien toiveita. Rauhanneuvotteluissa luovuttiin Petsamon eduksi Karjalan kaksoispitäjä Repola-Porajärvestä, mistä tuli osa Akateemisen Karjala-Seuran (AKS) syntytarinaa. Syvästi pettynyt Repolan nimismies Bobi Sivén teki protestina itsemurhan, ja surmanluoti ommeltiin AKS-lippuun heimoaatteen marttyyrin muistoksi. Kaikki eivät toki olleet näin radikaaleja, mutta monien mielestä Suomi olisi ansainnut enemmän alueita luhistuvan Venäjän imperiumin rauniosta. Kehiteltiin ajatus Suur-Suomesta, jossa suomensukuisten kansojen asuttamat raja-alueet liitettäisiin uuteen itsenäiseen valtioon. Taustalla oli ajatus Suomesta vahvana ja elinvoimaisena alueellisena toimijana, jolle laajentuminen ja rajaseutujen kansojen vastuullinen etujen ajaminen suomalaisuuden nimissä oli looginen ja jopa välttämätön tehtävä. Oli maan etujen mukaista vahvistaa rajaseutujen suomalaista läsnäoloa kaikissa ilmansuunnissa.

Petsamoa ei koskaan virallisesti määritelty siirtomaaksi, vaikka siihen suhtauduttiin juuri sellaisena. Kolonialismin määrittelyssä on pari keskeistä ehtoa, jotka selvästi täyttyvät Petsamon tapauksessa. Ensimmäinen oli mahdollisuus taloudelliseen hyötyyn, mistä käytiin välillä kiivastakin väittelyä. Toiseksi Petsamo nähtiin alueena, jonka suomalaiset voisivat asuttaa ja johon suomalaiset voisivat tuoda järjestystä ja edistystä. Siten Suomi olisi yksi toimija muiden joukossa arktisen napa-alueen modernisoitumisessa. Tähän liittyi huoli ja tarve näyttää, että nuori valtio pystyisi tuottamaan ja ylläpitämään siirtomaavallan kaltaisen aseman ja kykenisi hyödyntämään alueen luonnonvaroja nikkelimain louhinnasta avomerikalastukseen. Suomen oli pystyttävä ottamaan haltuun pohjoinen samalla tavalla kuin Ruotsi ja Norja. Paikalliselle alkuperäisväestölle, Petsamon tapauksessa kolttasaamelaisille, jäi tällaisessa asetelmassa auttamattomasti menneisyyden edustajan ja kuolemaan tuomitun kansanosan rooli uuden ajan kynnyksellä. Petsamo avautui Suomelle samanlaisena pohjoisen reservinä ja luonnonrikkauksiensa myötä tulevan taloudellisen kehityksen moottorina kuin Ruotsissa ja Norjassa nähtiin maan pohjoisosat. Siellä pohjoisen alueet nimettiin uudelleen: Norrland ja Nord-Norge syrjäyttivät entiset nimet Lappland ja Finnmark, joita pidettiin vanhanaikaisen taantumuksen tai vieraan suomalaisen asutuksen merkkeinä. Alueelliset nimenmuutokset symboloivat keskusvallan tiukkenevaa otetta ja tavoitteellisempaa modernisaatiopolitiikkaa, johon kuului kaivostoiminta ja muu teollinen kehittäminen.

Yksi syy palata Petsamon historiaan 1920–1930-luvuilla on selvittää Suomen osuutta kolonialismissa. Petsamo on kenties selvin tapaus, jonka nojalla käsitys suomalaisten asemasta kolonialismin uhrina voidaan kyseenalaistaa. Tarkastelemassani aineistosta Suomi ei näyttäydä uhrina,

vaan päinvastoin Suomen ja suomalaisuuden nimessä pyrittiin kaikkiin tavoin laajentamaan kansallista elintilaa.

Tässä luvussa tarkastelen, miten niin valtiovalta kuin yksityiset toimijatkin näkivät Petsamon aseman osana Suomea. Kuvaan, miten taloudelliseen hyötyyn ja modernisaatioon tähtäävää toimintaa esitettiin ja miten sitä perusteltiin. Tässä yhteydessä suomalaisen sisäistä kolonialismia ilmentävät Kolosjoen nikkelikaivos, Jäämeren junaradan suunnittelu ja kolttsaamelaiskysymys. Aineistoni ydintekstejä ovat Jalmar Castrénin (1923), Östen Elfvingin (1924) ja Väinö Tannerin (1927) valtiovaltan tilauksesta tekemät selvitykset, joissa luonnosteltiin Petsamon mahdollista hyötyä Suomelle. Tarkastelen myös virallisen Suomen ulkopuolella esiintynyttä suoranaista Petsamo-huumaa, erityisesti monien toivomaa junaratahanketta.

SUOMEN PETSAMOON KOHDISTAMAT VAATIMUKSET

Petsamoon kohdistuvat aluevaatimukset juonsivat juurensa 1800-luvun alkupuoliskolle. Kun Suomen suuriruhtinaskunta 1809 Haminan rauhan myötä perustettiin, siihen liitettiin Västerbottenin lääniniin kuuluneita Tornion ja Kemin Lapin alueita. Perinteisesti Lapin alueita ei ollut liitetty Suomeen maantieteellisesti. Suomalainen asutus ja varsinkin sesonkikalastus Petsamossa kasvoi nopeasti, mutta Venäjän ja Norjan 1826 solmima rajasopimus lopetti alueen yhteiskäytön ja käytännössä sulki rajan suuriruhtinaskunnan alamaisilta. Vaikka rajavalvonta oli aluksi heikkoa, niin kansallisten intressien ja ajattelun voimistuessa aikaisemmin melko vapaa rajanylityskulttuuri osoittautui ajan myötä valtioiden näkökulmasta ongelmalliseksi, kun rajoja haluttiin tiiviimmiksi. Rajojen tosiasiallinen sulkeminen ei aluksi kiinnostanut Helsingin päättäjiä, mutta ajan myötä haaveet ja suoranaiset vaatimukset omasta Jäämeren rantakaistaleesta kasvoivat.

Toimittaja ja suomalaisuusaktivisti August Wilhelm Ervastian teos *Suomalaiset Jäämeren rannalla* (1884) oli kenties kaikista merkityksellisistä tuonaikainen puheenvuoro, sillä hänen esittämiinsä ajatuksiin palattiin usein, kun perusteltiin Suomen historiallista oikeutta Jäämeren rannikkokaistaleeseen. Ervasti pohti Jäämeren Ryssänrannan eli Ruijan (Finnmark) itäpuolella sijainneen ja Venäjään kuuluneen ranta-alueen liittämistä autonomiseen Suomeen. Suomalaisten levittäytyminen alueelle puhutti myös vuoden 1882 valtiopäiviä. Ervasti viittasi teokseensa suomalaisten ”iänikuisen käyttö- ja kalastusoikeuteen”, jonka perusteella Suomelle kuuluisi kaistale Jäämeren rantaan.³ Tämä toistui useasti myöhemmin, ja ajan myötä se nähtiin asiaan vihkiytyneiden suomalaisten

piirissä historiallisesti oikeutettuna vaatimuksena. Vaikka asia ei ollut enää esillä vuosisadanvaihteen virallisessa politiikassa, Venäjän vallankumous ja Suomen itsenäistyminen tekivät mahdolliseksi nostaa asian uudelleen esiin. Historian lehtori Gunnar Sarva julkaisi aiheesta historiallisia kat-
sauksia 1900-luvun alussa. Hän myös laati senaatin pyynnöstä selvityksen ”Suomen pääsy Jäämerelle” (1917). Siinä kerrattiin rajasopimuksia 1700-luvulta lähtien ja todettiin yksiselitteisesti, että suomalaiset oli suljettu Jäämeren rannikolta vuonna 1826. Tämä menetys tulisi nyt korvata. Suomalaisien mukaan keisari Aleksanteri II oli vuonna 1864 antanut lupauksen, että Suomi saisi kaistaleen Jäämeren rannikkoa. Senaatin aloitteesta tämä lupaus kirjattiin vuonna 1864 korvaukseksi Karjalan kannaksella sijainneen Seistarjoen kivääritehtaasta, joka oli siirretty suuruhtinaskunnasta Venäjän puolelle.⁴ Asia ei kuitenkaan edennyt käytännössä ennen Suomen itsenäistymistä.

Vuonna 1918 sosiaalidemokraattinen poliitikko ja historioitsija Väinö Voionmaa julkaisi pamfletinomaisen teoksen *Suomi Jäämerellä*. Siinä kerrataan ja vankistetaan edellä mainittuja historiallisia perusteluja Suomen oikeudesta kaistaleeseen Jäämeren rantaa. Suomen laajentuminen esitetään kaikin puolin oikeutettuna ja tärkeänä nuoren valtion tulevaisuudelle. Voionmaa ei karsastanut käyttää akateemisen maantieteen muotisuuntauksen geopolitiikan käsitteitä, kun hän hahmotti Petsamon merkitystä Suomelle. Hänelle Petsamo olisi osa ”elintilakysymyksen ratkaisemista”, ja niin ”tärkeän siirtola-alueen” liittäminen oli merkki ”suurenevasta Suomesta”.⁵

Juuri itsenäistyneessä Suomessa pohjoinen vaikutti olleen laajenemis-
mielessä yhtä tärkeä ellei jopa tärkeämpi kuin itä. Kulttuurisesti Karjalan asema pyhänä kansallisen kulttuurin kehtona oli vankka, kun pohjoisin alue koettiin eksoottisena ja kulttuuriltaan vieraalta. Tästä syystä Petsamosta tuli kansallinen hanke, johon liittyi vahvasti ajatus haltuunotosta ja kulttuurisesta suomalaistamisesta. Nykynäkökulmasta pohjoinen vaikuttaa varsin syrjäiseltä, jos ajatellaan kiistanalaisia rajaseutuja mielikuvien maantieteessä (*mental mapping*) ja suomalaisessa historiankäsitteilyssä. Karjala ja Vienan Karjala ovat tässä suhteessa paljon tärkeämpiä. Suomen rajakiistat ja mahdolliset historialliset vääryydet Jäämeren alueen rajanvedoissa tiedetään varsin huonosti, jos niitä vertaa Karjalaan ja itärajaan. Tämä on luultavasti syy, miksi Petsamo Suomen osana (1920–1944) ei juuri ole herättänyt laajaa kiinnostusta kansallisessa tarinassa ja kollektiivisessa muistikulttuurissa. Ajatus Petsamosta Suomen jonkinlaisena epävirallisena siirtomaana on kuitenkin elänyt läpi vuosien. Tätä ilmentää osuvasti Petsamossa syntyneen kirjailija Tuulikki Soinin teoksen nimi *Petsamo*:

Suomen siirtomaa (1986).⁶ Edellä Voionmaa mainitsi ”siirtola-alueen”, ja Petsamoon liittynyt suhtautuminen ja kielenkäyttö liikkui suomalaisen asutuspolitiikan ja yksioikoisen kolonialismipuheen jännitekentässä.

ELINTILA-AJATTELU JA SUOMEN POHJOISET INTRESSIT

Pohjoisen raja-alueilla Petsamo oli vain yksi kestoaihe ekspansiivisessa, laajentumishaluisessa, suomalaisessa rajaseutuajattelussa. Torniojokilaakson Länsipohja ja suomalaistaustaisten kveenien asuttama Ruija Norjassa olivat yhtä lailla emämaan ulkopuolisen kansanosan eli niin sanotun irredenta-suomalaisuuden kohteita. Suomen valtion rajojen ulkopuolella elävän suomenkielisen väestön kaltoin kohtelemista käsiteltiin monissa kuvauksissa. Myös Kuolan niemimaa kokonaisuudessaan liitettiin eri poliittisissa ja tieteellisissä puheenvuoroissa Suomen tavoittelemaksi alueeksi.⁷ Petsamo tuli osaksi Suomea ajankohtana, jolloin kolonialistinen laajentuminen oli vielä ajankohtaista maailmanlaajuisesti. Aivan kuten Pohjois-Afrikassa, jossa Italia ja Espanja vahvistivat omia siirtomaa-asemiaan Ranskan ja Britannian rinnalla, myös pohjoisen arktisilla alueilla käytiin eräänlainen siirtomaakilpailu, jossa myös pienet valtiot olivat täysin rinnoin mukana.

Merentakaisiin alueisiin viittaavan klassisen *outré-mer*-siirtomaa-käsitteen rinnalle on nostettu rajaseutukolonialismi (tai sisäinen kolonialismi). Siinä pyritään laajentamaan omaa aluetta ja sulauttamaan vallatut alueet myös kulttuurisesti. Nämä toimet oikeutetaan useimmiten kansallisella edulla ja oman kansan kulttuurisella paremmuudella ja historiallisella tehtävällä. Petsamon tapauksessa ja Suur-Suomi-ajattelussa laajemminkin lähinnä saksalaista perua oleva kolonialistisen laajentumisen käsitteistö näyttää olevan hedelmällinen lähtökohta Suomen laajentumispyrkimysten ymmärtämiseksi. Saksalaisen Geopolitik-koulukunnan antama esimerkki ja innoitus itsenäisyyden alkuajan suomalaisvaikuttajille ilmenee erityisesti Väinö Voionmaan ajattelussa.⁸ Suomen kolonialistinen kilpailuretoriikka ei rajoittunut pelkästään Venäjän vaikutusvallan jarruttamiseen, vaan myös Norja ja Ruotsi koettiin uhkina ja kilpailijoina.

Vuonna 1871 perustetussa Saksan keisarikunnassa kehittyi kaksi rinnakkaista imperialistisen ajattelun muotoa. Toisessa oli keskeisenä saksalaisen maantieteilijän ja etnografin Friedrich Ratzelin (1844–1904) luoma käsite *Lebensraum*⁹ eli elintila, jonka maantieteilijä Karl Haushofer (1869–1946) omaksui osaksi *Geopolitik*-koulukuntaa. Sillä tarkoitettiin aggressiivista asuttamispolitiikkaa, kansallisen elintilan laajentamista rajaseudun muun väestön kustannuksella.¹⁰ Tämä malli sopii hyvin Suomen harjoittamaan asuttamispolitiikkaan pohjoisen rajaseuduilla. Toinen imperialismiin

muoto oli ajatus taloudellisen hyödyn maksimoinnista, josta käytettiin nimitystä *Weltpolitik*, maailmanpolitiikka. Molemmissa muodoissa yhdistyi konservatiivinen agraari kansanmielisyys ja viljelysmaahan kytketty nationalismi ja laajentumispyrkimys sekä toisaalta teollisuuseliitin pyrkimys päästä osingoille kansainvälisillä markkinoilla. Jos elintilapolitiikkaan kuului rajaseudun asuttaminen ja valtion rajojen vähittäinen hivuttaminen kauemmaksi, maailmanpolitiikkaa kattoi muun muassa ylikansalliset kaivos- ja rautatiehankkeet ja niiden tuoman taloudellisen hyödyn paikallisyhteisöjen kustannuksella. Tästä hyvänä esimerkkinä on Saksa, ja saksalaisten geopolitiittisten teorioiden kehittäjien painoarvo oli Suomessa suuri. Jos koko rajaseudun laajenemisen ilmiötä tarkastelee laajasti, niin sekä Venäjä että Yhdysvallat toimivat myös mainioina esimerkkeinä. Yhdysvalloissa kehiteltiin 1800-luvulla länsilaajentumista varten käsite kutsumuskohtalo (*manifest destiny*), jonka mukaan valkoisen ja vapaan Yhdysvaltojen kansan kohtalo ja velvollisuus oli vallata mannerta länsisuunnassa edistuksen, valistuksen ja demokratian nimessä.¹¹

Suomen kuten muidenkin Pohjoismaiden asema oli kaksijakoinen laajassa kolonialistisessa asetelmassa. Maat olivat modernisaation eturintamassa tai ainakin siihen pyrkiviä eurooppalaisia yhteiskuntia, mutta samalla ne olivat pieniä toimijoita kansainvälisessä politiikassa. Ratzelin innoittamana vuonna 1899 geopolitiikkakäsitteen¹² keksinyt ruotsalainen valtiotieteilijä Rudolf Kjellén (1864–1922) näki kotimaansa tällaisena välivaltiona (*mellanstat*).¹³ Hänelle Ruotsin vahvuus välivaltiona oli suuri pinta-ala ja runsaat käyttämättömät luonnonvarat. Modernin teknologian avulla olisi mahdollista hyötyä näistä varannoista. Käyttämättömät luonnonvarat olivat etupäässä pohjoisessa, jossa olisi mahdollista muuttaa ”lappalainen siirtomaamme leiväksi ja kodeiksi ihmisille”.¹⁴ Kuvaavaa on, että ”ihmisillä” Kjellén tarkoitti ruotsalaista valtaväestöä. Ajatus alihyödynnetystä pohjoisesta, josta tuli etsiä eväät valtion ja kansakunnan uudelle taloudelliselle kukoistukselle, oli yhteinen niin Ruotsille, Norjalle kuin Suomellekin, ja tässä yhteydessä omat pyrkimykset voitiin esittää varsin suorasukaisesti kolonialismin käsitteillä.

Myös Väinö Voionmaa määritteli Suomen tulevaisuuden pohjoisen kautta. Hän käytti Suomesta sanamuotoa ”välimaa” mutta hieman eri merkityksessä kuin häneen vaikuttanut Kjellén. Voionmaa näki Suomen välimaa-aseman tarkoittavan itsenäistä ja verrattain vahvaa asemaa lännen ja idän välissä. Hän karsasti geopolitiittisen aseman muodikasta määritelmää ”etuvartio”. Lapissa hän piti Suomen maantieteellistä asemaa kaikkein keskeisimpinä.¹⁵ Välivaltio tarkoittikin Voionmaalle pikemminkin keskusvaltiota. Kenties hän näki, että yleisempi tulkinta loisi Suomesta

mielikuvaa uhattuna ja ulkoisen paineen alla alati kamppailevana pienvaltiona (*kleinstat*). Se ei ollut paras mahdollinen eikä voimaannuttava omakuva, mikäli pohjoisen kolonisaatiossa haluttiin pärjätä Norjalle ja Ruotsille.

Pohjoiseen suuntautuneen huomion merkitys näkyi monella tavalla. Norjassa ja Ruotsissa pohjoisimmat alueet keskusvalta nimesi uudelleen. Sanasta Lappland haluttiin eroon, koska sen nähtiin symboloivan vanhanaikaista ja väistyvää todellisuutta. Nimitys *Nord-Norge* otettiin käyttöön 1890-luvulla tarkoituksena häivyttää epämuikavat Finnmark ja Halogaland pois käytöstä. Finnmarkin nähtiin muistuttavan alueen suomalaistaustaisesta kveeniasutuksesta. Kansallisromantikkojen samoihin aikoihin tunnetuksi tekemä Halagoland puolestaan viittasi viikinkien ja saagojen kaukaisiin aikoihin. Pyrkimys vakiinnuttaa Pohjois-Norja paikannimenä liittyi uudistusmieliseen kehityspolitiikkaan, jossa keskusvaltio nähtiin modernisaation moottorina. Uusi nimi oikeuttaisi uutta politiikkaa. 1950-luvulla Nord-Norge oli jo vakiinnuttanut asemansa virallisissa asiakirjoissa.¹⁶

Ruotsissa taas otettiin käyttöön nimi Norrland, jonka haluttiin edustavan alueen uuden ja teknisen edistyksen viitoittamaa tietä ja sitä mukaa myös valtion menestystä alueen haltuunotossa.¹⁷ Ajatus kansojen arktisesta kyvykkyydestä yhdistyi välttämättömänä pidettyyn modernisaatioajatteluun, joka oli kaiken politiikan ydin. Niin kapitalistinen länsi kuin kommunistinen Neuvosto-Venäjäkin pyrkivät osoittamaan arktista kyvykkyyttään. Stalinin Neuvostoliitossa 1930-luvulla luotuun *homo sovieticuksen* ihanteeseen kuului myös arktisen sopeutuvuuden ylivoima muihin kansakuntiin verrattuna. Arktinen kilpailu muistutti monella tavalla suurvaltojen myöhempää avaruuskilpailua. Yksi ero tosin oli se, että siihen pystyivät osallistumaan myös Pohjoismaiden kaltaiset pienemät välivaltiot. Tanskalainen kulttuurimaantieteilijä Gudmund Hatt (1884–1960) kehitti Haushoferin ajattelun pohjalta Tanskaan soveltuvan *Livsrum*-käsitteen painottamalla pienvaltioiden geopolitiikkaa. Hän hyväksyi jokaisen elinvoimaisen kansan tarpeen ja kyvyn laajentumiseen toisin kuin Haushofer, joka jakoi koko maapallon kolmeen pääalueeseen: Japanin johtamaan Aasiaan, Yhdysvaltojen johtamaan Amerikkaan ja Saksan johtamaan Eurafrikkaan. Hattille myös poliittisesti vähemmän tärkeät pienvaltiot, kuten Tanska tai Suomi, olivat osa hallitsevaa länsimaista teollisuuskulttuuria.¹⁸

Edellisen kuvauksen pohjalta voidaan luoda kuva 1920-luvun alun ajattelusta ja valtioiden toimintalogiikasta. Juuri itsenäistyneessä Suomessa paineet liittyä edistyneiden ja kohti vaurautta ja vakautta kulkevien

länsimaiden joukkoon näkyvät Petsamoa käsittelevissä kirjoituksissa. Petsamoon kohdistuneet toiveet olivat Suomessa suuret, joskin myös varovaisuus huokuu niistä monista kirjoituksista, joissa ”uutta Suomea” pohdittiin. Varovaisuus pohjautui osittain siihen monimutkaisuuteen ja epävarmuuteen, joka oli yhteinen kaikille arktisille hankkeille. Varovaisuus pohjautui osittain siihen monimutkaisuuteen ja epävarmuuteen, joka oli yhteinen kaikille arktisille hankkeille, joten realismi oli luonnollista. Myös suhtautuminen laajentumishaluiseen ja jopa aggressiiviseen politiikkaan riskinottoineen oli perinteisen varovaista. Nuorella valtiolla ei ollut perinnettä esiintyä maailman valtiaana ja itseluottamus ei kenties ollut yhtä vahva kuin vanhemmissa naapurikuningaskunnissa. Sosiaalidarvinismin innoittama oletus modernin maailman kansojen välisestä kilpailusta kuitenkin lähes pakotti ajattelemaan kolonialistisessa hengessä. Siten uusi Petsamo synnytti siirtomaaretoriikan suomalaisessa yhteydessä. Elintilan laajentaminen oikeutettiin viittaamalla paitsi historialliseen läsnäoloon mutta myös kykyyn kehittää, modernisoida ja ammentaa kaikki hyöty uusilla mailla. Eteenpäin tunkeutuvan suomalaisuuden tuli väistämättä työntää edemmäs tai murjota alleen paikallinen saamelaiskulttuuri, kuten Väinö Voionmaa kirjoitti:

Lapin varsinaisia valloittajia kuitenkin ovat suomalaiset uutisasukkaat. Ensin kalastajina, sitten kaskenpolttajina ja vihdoin säännöllisinä maanviljelijöinä suomalaiset tulokkaat vähitellen ovat asuttaneet Lapin ja työntäneet pois lappalaisen asutuksen Saariselkään asti. Saariselän pohjoispuolellakin ovat lappalaiset jo Inarissa vähemmistönä ja ainoastaan Utsjoella on heillä vielä vastaiseksi suojattu turvapaikka. Asutus-taistelu Lapissa on, useista vastenmielisistä piirteistään huolimatta, ollut korkeimman talous- ja kulttuurimuodon taistelua alhaisempia vastaan.¹⁹

Suomalaisten laajentuminen Jäämerellä oikeutettiin kahdella tavalla. Toisaalta voitiin viitata historialliseen oikeuteen, varsinkin autonomian ajan Suomen toimijuuteen, ja toisaalta suomalaisten sivistämistehtävään. Kolonialismin oikeuttamisen yksi keskeinen perustelu oli ajatus ”valkoisen miehen taakasta” sivistää kaikki niin sanotulla alemmalla kehitystasolla olevat kansat. Helsingin yliopiston maantieteen professori Johan Evert Rosberg (1864–1932) oli edellä mainittujen henkilöiden linjoilla, kun hän totesi vuonna 1919, ettei mikään rauhankonferenssi maailmassa voi viedä Petsamoa suomalaisilta, koska ”meidän vaatimukset ovat oikeutettuja”.²⁰ Tämä oikeutus kuitenkin vaati aktiivista toimintaa Petsamon suomalaistamisessa niin retorisesti kuin todellisuudessakin. Eero Lampion ja

Lauri Hannikaisen ensimmäisessä laajassa *Petsamon oppaassa* (1921) Jäämeren maantiede kytketään osaksi orgaanista Suomea. Alueen vesireitit Paatsjoki, Näätämonjoki ja Uutuanjoki nimetään suomalaisiksi joiksi, jotka valuvat Jäämereen. Jo 1200-luvun ”karjalainen asutus” pohjoisessa mielletään osaksi suomalaisten historiallista läsnäoloa ja luonnollista suomalaista identiteettiä. Myöhempi Norjan ja Venäjän toiminta selitetään syyksi, miksi ajan myötä ”joutui vähitellen suomalainen rotu vallasta pois, ja sijan saivat Norja ja Venäjä”.²¹

SUOMALAISEN ELINVOIMAN NÄYTÖN PAIKKA

Petsamon tultua osaksi Suomea alueeseen kohdistuneet odotukset tulivat esiin monissa matkakuvauksissa ja jopa kaunokirjallisuudessa. Laajentunut elintila ja Jäämeren tuoma eksotiikka, jännitys ja suurten valtamerien avaruus kutkutti monien mieltä. Mika Waltarin läpimurtoromaani *Suuri illusioni* (1929) päättyy kohtaukseen, jossa päähenkilön pikkuveli suunntaa tyttöystävänsä kanssa moottoripyörällä Helsingistä pohjoiseen ja Petsamoon.

Iso-Keisariksi tituleerattu matkakirjailija Ernst Lampén (1865–1938) kuvasi innostuneena uutta pohjoisen raja-aluetta matkakuvauksessa *Jäämeren hengessä* (1921). Hän korosti, että Jäämeri oli jotain aivan muuta kuin Itämeri, jonka murtovetä ei voinut verrata suuren valtameren suolaisiin tyrskyihin. Hän kehotti maan etevimpiä taiteilijoita matkustamaan paikan päälle ”kiinnittämään kankaalle kesäyönauringon kaikki omituiset väri- ja tunteet sekä tunteilla, vuonoilla, että merellä”.²² Nyt oli suomalaisten aika näyttää pystyvänsä ottamaan vastaan Jäämeren haasteen. Vuodet 1921–1926 valtiollisen Petsamo-yhtiön johtoportaan toimintaa merikapteeni Axel Björklöfä lainattiin usein pohjoisen paikallislehdissä hänen vakuuttaessaan, että ainoastaan suomalaiset olivat kyvykkäitä kehittämään tätä aluetta.²³ Hän ilmeisesti tarkoitti, että suomalaisilla oli järkiperäisiin syihin perustuva etuoikeus kehittää aluetta verrattuna kolttasaamelaisiin ja niin ikään alueella asuviin ortodoksimunkkeihin. Tokaisu oli selvästi myös viittaus norjalaisten läsnäoloon ja heidän tuomaansa kilpailuun. Raja-alueella moni Suomen puolella asuva oli ilmaissut halunsa kuulua Norjaan. Paatsjoen kylässä järjestettiin vuonna 1920 neuvoa-antava kansanäänestys, jossa enemmistö kyläläisistä toivoi kylän liittämistä Norjaan.²⁴ Samanlainen pyyntö esitettiin myös Salmijärvellä. Pohjoiskalotin Jäämeren rannikon hallitseva valtio oli Norja, ja tämä seikka nousee esiin monissa aikalaiskuvauksissa.

Lampén esitti tulkinnan, että pohjoinen on suomalaisten uudelleen syntymisen ja karaistumisen areena, mikä kielii hänen tyytymättömyydestään kansan aineksen laatuun ja kansakunnan tulevaisuuteen. Rotubiologinen ajattelu ja ajatus pohjoisesta uudistumisen paikkana kietoutuu kysymykseen suomalaisten kyvystä kilpailla arktisilla alueilla. Lampén jopa näki Jäämeren välttämättömänä koetuksena, jotta kansakunnan elinvoima säilyisi:

Kyllä suomalainen sietää Jäämeren hengen, vaikkapa se paneekin selkäytimen vilusta vipajamaan. Olemmehan sellaiseen tottuneet lapsesta alkain. On pakko rakastaa sitä maata jossa asunto on, muutoin käy elämä ilottomaksi, sietämättömäksi. Ehkä Jäämeren henki säilyttää meidät veltostumasta ja suo kansallemme pitkän iän. Jää säilyttää lihan mätänemästä, ehkä Jäämeren henki säilyttää kansan hengenkin mätänemästä.²⁵

Lampénilla elintila ja elinvoima kytkeytyvät yhteen. Matkakuvauksien jopa yltiömyönteinen kuva Petsamon tarjoamista mahdollisuuksista synnytti niin sanotun Klondyke-ilmiön eli seikkailijoiden unelman ottajaansa odottavista autiomaan rajattomista rikkauksista. Esimerkiksi toimittaja ja kokoomuksen kansanedustaja Jaakko Ikola kohosi Lapin ja Petsamon matkakuvauksessaan (1924) kansallisromanttisiin mittoihin pohtiesaan, että ehkä vanhojen runolaulajien ylistämä Sampo tarkoitti juuri Petsamoa.²⁶ Moni varovaisempi kirjoittaja katsoi aiheelliseksi tynnytellä innokkaimpia Petsamon rikkauksista haaveilevia. Petsamoa käsittelevissä kirjoituksissa voidaankin erottaa kaksi pääasiallista näkemystä Petsamon tarjoamista mahdollisuuksista. Yltiöoptimistinen näkemys näki Petsamossa lähes rajattomia mahdollisuuksia. Tällöin ei epäröity käyttää vahvoja mielikuvia suomalaisten kyvystä luoda Petsamosta kukoistava ”uusi Suomi”. Toisaalta niin ikään suomalaiskansallisessa mutta realistisemmassa kannassa huoli Petsamon rikkauksien todellisesta arvosta näkyi varovaisuutena. Karkeasti luonnehtien vapaammin kirjoitettuja kuvauksia hallitsi toiveikas mielikuva, kun taas virallisissa selvityksissä nousi esiin varovaisuus.

Oma lukunsa Petsamo-kuvauksissa on eriskummallinen romaani *Petsamon rata: isänmaallinen unelma* (1921), jonka kirjoittaja jääkärikapteeni Jalmari Kara (alun perin Forsström, 1890–1936) käytti futuristisen sotafiktion lajityyppiin soveltuvaa salanimeä Kapteeni Teräs. Romaani oli jatkoa hänen aiemmalle teokselleen *Suur-Isänmaa* (1918), jossa kuvataan kirjailijan *alter egon* seikkailuja suomalaisten vapaaehtoisten joukossa

ensimmäisessä maailmansodassa Saksan armeijan Preussilaisen jääkäri-pataljoona 27:n riveissä kuviteltuun toisen maailmansodan loppuun 1940-luvulla, jolloin Suomesta on tullut Itämeren alueen suurvalta ja Saksan vankka liittolainen. Petsamo-romaanissa puolestaan pieni joukko isänmaallisia valioyksilöitä lyöttäytyy yhteen perustaen Osakeyhtiö Petsa-mon, jonka tarkoitus on ”edistää rautatieverkon laajentamista sekä maan-viljelyksen ja vuorityön kehitystä Pohjois-Suomessa”.²⁷ Yhtiö tarjoutuu rakentamaan viidessä vuodessa Rovaniemi–Petsamo-rautatien, joka luovutettaisiin ilmaiseksi valtiolle. Ainoa ehto on, että yhtiö saisi sinä aikana yksinoikeuden valitsemaalleen kaivosalueelle.

Romaanin päähenkilöt edustavat älyä, rohkeutta ja elinvoimaisuutta. Useimmat, toimitusjohtaja Antti Jäkälästä lähtien, ovat osallis-tuneet heimosotiin. Ryhmän osakkaat, ”viisi tunnettua rahamiestä”,²⁸ ovat vaurastuneet mullistavien patenttien ansiosta, ja heidän yllään

säteilee salaperäisyyden hehku. Pohtiessaan kulkulaitosministeriöön tullesta hakemusta ministeri ja hänen neuvonantajansa toteavat, että yhtiö ”omistaa kymmenen valtamerilaivaa, gyroskooppi-sähkövaunutehtaan Chicagossa, ja lopuksi, se huomauttaa, suuren spriitehtaan Virossa ja osake-enemmistön eräessä ranskalaisessa väkijuomafirmassa”.²⁹ Osakkaista moni oli opiskellut ja ammentanut taitonsa menestyä Atlantin toiselta puolelta. Tämä valiojoukko pistää romaanissa töpinäksi, ja valtiohallinnon arat virkamiehet saavat ihmetellen seurata, miten nämä toiminnan miehet onnistuvat kaikessa mihin ryhtyvät. Paitsi että onnistuvat rakentamaan teknisesti edistyneen sähköistetyn yksiraiteisen junan he myös kuivattavat soita viljelymaiksi. Haasteita ja kiperiä tilanteita riittää, kun lumimyrskyt ja kommunistinen juonittelu rakennustyöläisten joukossa voitetaan, vaikka uhreiltakaan ei välttyä. Lopussa seisoo kiitos ja isänmaallinen unelma toteutuu. Suomalainen työ nostetaan avainasemaan alueen nykyaikaistamisessa.

Petsamon radassa isänmaallisuus ilmenee valkoisena suomenkielisenä maskuliinisuutena. Romaanin alussa lähes lamaantunut kulkulaitosministeri toteaa, miten maa oli köyhä ja ”sen rikkaudet piilivät ehkä pohjoisissa osissa, metsissä, vaaroissa, tuntureissa, soissa, mutta ne olivat luoksepääsemättömät ja kulkulaitoksia varten ei ollut rahaa”.³⁰ Erityisesti amerikkalaistyylinen yrittäjä ja kapitalismin henki esitetään romaanissa ihanteena. Karan tuotannossa keskeinen elementti on myös vahva Saksa-myönteisyys. Hänen ideologiseen ohjelmaansa sopivat hyvin edellä mainittu Karl Haushoferin jako kolmeen suureen globaaliin valtakeskukseen, jossa Yhdysvallat ja Saksa yhdessä Japanin kanssa jakavat keskusvaltojen aseman. Keisarillisen Saksan ja kapitalismin mallimaan Yhdysvaltojen yhtäläinen ihannointi bolševikkien Venäjän mutta myös pohjoismaisten naapurien kustannuksella luo Suomelle yhteyden maailmanpolitiikan vahvimpiin toimijoihin.

Jalmari Kara oli opiskellut Polyteknisessä korkeakoulussa, jossa hän tutustui Jäämeren ratasuunnitelmiin. Romaanin ilmestymisen aikoihin Karan entinen opettaja ja itsenäisyysenaatin kulkulaitosministeri Jalmari Castrén oli saamassa tehtäväkseen selvittää mahdollista Jäämeren rautatietehanketta. (Ks. myös luku 1.) Karan romaania voidaan pitää puheenvuorona keskustelussa sen puolesta, miten Suomen viranomaisten tulisi suhtautua pohjoisen kehittämiseen. Viranomaisten varovaisuus ja harkinta ovat Karan arvostelun pääkohteita. Tarkat kuvaukset insinöörien teknisistä ratkaisuista ilmentävät paitsi tekniikan futuristista palvontaa myös kirjoittajan asiantuntemusta. Teoksessa mainitaan myös naapurimaiden vastaavia jo toteutuneita hankkeita, erityisesti vuonna 1902

valmistunut Luulaja–Narvik-rautatie, josta osa sähköistettiin 1915. Romanissa jotkut yhtiön keskushenkilöistä olivat olleet mukana tässä työssä. Kara edustaa varsin aggressiivista kansalliskiihkoa, jossa suomalaiset esitetään maailmanvalloittajina. Päähenkilöiden lähes yli-inhimilliset kyvyt antavat lukijalle kuvan kilpailuhenkisestä suomalaisuudesta, joka kulkee teknisen kehityksen eturintamassa. Tulevaisuuden suomalaissankarit, jollaisina teoksen päähenkilöt kirjassa esitetään, viestivät elinvoimaisesta ja kohti valoisaa tulevaisuutta kulkevasta kansakunnasta.

Suoranaisen fiktion ja aineistokeruuseen perustuvien selvitysten väli-maastoon mahtuu muutamia kantaa ottavia pamfletteja. Niistä ehkä eniten huomiota herätti Väinö Voionmaan jo edellä mainittu *Suomi Jäämerellä* (1918). Teos ilmestyi aikana, jolloin Suomelle oli avautumassa mahdollisuus päästä Jäämerelle, ja se liittyy samaan aatteelliseen yhteyteen kuin Jalmari Karan edellä mainittu romaani. Koska mitään konkreettista ei vielä ollut tapahtunut Suomen Jäämeri-hankkeessa, Voionmaa yritti omalta osaltaan vaikuttaa yleiseen ilmapiiriin.³¹ Monen muun lailla hän piti Suomen pohjoista laajentumista historiallisesti oikeutettuna, ja hän huomautti, että syrjässä pidetty pieni Suomi oli itse asiassa arktisen Lapin keskipisteessä. Jos maalle siunautuisi kaistale Jäämeren rannikkoa, Suomen asema Ruotsin, Norjan ja Venäjän keskellä loisi edellytykset nousta alueen johtavaksi taloudelliseksi ja poliittiseksi toimijaksi.

Historiallisen kehityksen kautta Suomen Lappi on lakannut olemasta sitä ympäröiväin lappalaisalueiden yhteisenä takamaana ja on muuttunut niiden kaikkien keskuksiksi. Siitä on tullut uusi, omanlaatuinen kokonaisuus, joka pyrkii saavuttamaan luonnollisia rajoja tullakseen maantieteelliseksi kokonaisuudeksi.³²

Suomen Lappi ei siis enää ollut kaukainen rajaseutu, vaan siitä oli tulossa pohjoisen alueen keskus. Juuri laajentumisen ”luonnollisuus” oli geopolittisen ajattelun ytimessä, kun haluttiin oikeuttaa omia pyrkimyksiä. Tähän kuului myös mielikuva ulkopuolella jarruttavasta vastavoimasta. Voionmaan mukaan mikään kansa ei ”voi menestyä, ellei sillä ole elämäänsä ja toimintaansa varten riittävä ja sopivaa alaa”,³³ Sosiaalidemokraatti Voionmaa ei luultavasti kuulunut kaikkein kiihkeimpiin Suur-Suomen kannattajiin,³⁴ mutta silti hän edusti ajalleen tyyppillistä edistysuskosta kansallismielisyyttä, jonka mielestä vähempiarvoinen ja syrjäytynyt kansanosaa auttamatta häviäisi. Suomen oli tämän näkemyksen mukaan otettava pohjoinen haltuunsa, eikä kansallisten edistys- ja modernisaatiopyrkimysten edelle voinut asettaa paikallisen saamelaisväestön etuja:

Jäämeri ei enää ole lappalainen meri eikä Jäämeren kysymys enää koske vain muutaman lappalaisen kalakeittoa ja jäkälämaata. Ei ole mitään järkeä eikä oikeutta pidättää jonkun sadan taantuneen ja jälkeenjääneen eläjän hyväksi, olkoonpa heidän kielensä ja kulttuurinsa muuten kuinka mielenkiintoinen ja säilyttämisen arvoinen tahansa, suuria taloudellisia etuja, joita sadattuhannet ihmiset ja kokonaiset valtiot voivat hyödykensä käyttää.³⁵

Voionmaalle kaiken muun edelle meni ”koko Suomen yhteinen elin-kysymys”. Hän toki halusi, että niin sanottu lappalaiskysymys ratkaistaisiin ”tydyttävällä tavalla”, mutta kansallisen edun määritteli keskusvalta. Siten Voionmaan ehdotus vastasi miltei täysin Norjassa ja Ruotsissa harjoitettua pohjoisen asuttamispolitiikkaa, jossa heijastui modernisaatio ja keskusvaltan tiukkeneva ote, esimerkkinä alueiden uudelleen nimeäminen. Norjaan ja Ruotsiin vertaaminen oli alati Voionmaan mielessä, ja hän valittelikin, että ”kaikilla muilla paitsi Suomella, on tie vapaa muillekin merille kuin Itämerelle”.³⁶

PETSAMO JA VIRALLISEN SUOMEN SIIRTOMAARETORIIKKA

Suomen viranomaiset teettivät 1920-luvulla joukon selvityksiä Petsamosta. Ne antavat hyvän kuvan viranomaisten ja valtiollisten elinten päätöksenteon taustatiedoista. Ne myös laajentavat kuvaa siitä, miten virkamiehet ja virallinen Suomi näkivät Petsamon niin mahdollisuutena kuin uhkakin. Tässä yhteydessä tarkastelen kolmea selvitystä Petsamon uudisasuttamisesta, rautatiestä ja malmiesiintymistä. Ne ovat Jalmar Castrénin rautatieselvitys (1923), Östen Elfvingin maatalousraportti (1924) ja Väinö Tannerin katsaus Petsamon luonnonvaroihin (1927).

Alkuvuonna 1921 Suomen hallitus antoi rakennusopin professorille ja entiselle ministerille Jalmar Castrénille (1873–1946) tehtäväksi selvittää mahdollista rautatiehanketta Petsamoon. Kysyntä tällaiselle selvitykselle oli kasvanut, ja Pohjois-Suomen lehdistössä asian puolesta kampanjoitiin kiivaasti. Kaksi ehdotusta rautatien rakentamiselle oli jo esitetty, ensimmäinen vuonna 1918 eduskunnassa ja toinen vuonna 1920 kulkulaitoskomitealle.³⁷ Castrénille annettiin tehtäväksi johtaa retkikuntaa, jonka tuli kartoittaa maatieteelliset olot rautatiehankkeen kannalta. Selvitys Petsamon radan taloudellisista edellytyksistä valmistui vuonna 1923.

Vuonna 1924 julkaistiin Asutushallituksen ylijohdajan ja myös maatalousministerinä toimineen Östen Elfvingin (1874–1936) maatalous-

ministeriön puolesta tekemä selvitys ”Petsamon taloudellisesta elämästä ja toimenpiteistä sen kehittämiseksi. Lausunto maatalousministeriölle”.

Valtioneologi Väinö Tannerin³⁸ selvitysryhmän tehtävä oli arvioida Petsamon malmivarojen laajuutta ja laatua. Vuonna 1927 valmistunut raportti ulottui tehtävänaluetta laajemmalle, ja siinä ruodittiin laajasti alueen hyötyä Suomelle. Tannerin ryhmä jatkoi työtään vuoteen 1931 asti. Tannerista tuli myöhemmin kolttasaamelaisten tuntija ja ymmärtäjä, mutta vuoden 1927 raportissa hän lähestyi aihetta vielä toisissa tunnelmissa:

Petsamoa on sanottu Suomen siirtomaaksi. Saadakseen talouselämän nopeasti käyntiin siirtomaassa, käydään tavallisesti käsiksi helpoimmin käytettäviin ja parastuottoisiin luonnonrikkauksiin. Vaikkakaan Petsamon maakunta, joka on yhtä kiinteä valtakunnan osa kuin mikä muu maakunta tahansa, ei todellisuudessa voida katsoa siirtomaaksi, otan kuitenkin käytännöllisistä syistä eri luonnonrikkaukset käsitelläkseen siinä järjestyksessä kuin siirtomaaperiaatteet edellyttävät.³⁹

Tannerin selvitys oli edellä mainituista selvityksistä laajin ja perinpohjaisin. Siinä arvioitiin seikkaperäisesti Petsamon taloudellista kantokykyä ja mahdollisia riskejä. Yleisesti hän varoitti yltiöoptimismista peläten hallitsematonta Klondyke-ilmiötä ja ryntäystä alueelle. Myös edellytykset teollisuustoiminnan synnylle alueella hän näki olemattomina, mistä hän oli jopa hyvillään, koska se ”johtaisi Petsamon nykyisissä oloissa jonkinlaisella varmuudella alueen sananmukaiseen proletarisoitumiseen”.⁴⁰ Valtioneologin tehtävästään huolimatta hän vähätteli malmilöydösten laajuutta. Tanner on oiva esimerkki Suomen 1920-luvun empivästä kolonialismista, jossa varovaisesti ja hieman epäluuloisesti pohdittiin mahdollisia riskejä. Hän käytti ajalleen tyypillistä siirtomaaretoriikkaa ja puhui avoimesti ”siirtomaaperiaatteista”, mutta samalla hän näytti hieman vierastavan käsitteen liittämistä suomalaisuuteen. Tannerilla kansallismielisyys ilmeni pikemminkin *Lebensraum*-ajatteluna kuin taloudelliseen maksimointiin pyrkivänä *Weltpolitik*-kolonialismina. Tannerille tärkeintä oli, että Suomen uuteen osaan muuttaisi nuoria, sitkeitä ja uutteria pariskuntia, jotka ryhtyisivät viljelemään maata – ja tietysti myös lisääntymään luoden siten vankan pohjan Petsamon kulttuuriseen suomalaistamiseen.

Kaiken mittana oli suomalaisuuden jokin ilmentymä: kansa, pientila ja elämäntapa. Jotta innokkaita uudisasuttajia saataisiin houkuteltua alueelle, oli luotava sopivat puitteet. Tanner ei korostanut metsän istuttamisen tärkeyttä vain taloudellisessa mielessä vaan pikemminkin kulttuurisista syistä. Ainoastaan havumetsäalueella suomalainen talonpoikaiskulttuuri saattoi

kukoistaa. Myös pohjoissuomenkarja haluttiin osaksi suomalaistamistointia.⁴¹ Tanner väheksyi kveenikulttuuria, jossa ”pirtti tulee ahtaaksi, sen ilma ummehtuneeksi ja oikea tunnelma häviää, kun rautakamina astuu kotilieden tilalle. Ja silloin alkaa keuhkotautikin väijyä.”⁴²

Voionmaan lailla Tanner oli osallistunut Suomen Tarton rauhanneuvottelukuntaan, ja rajaseutukolonialismin sanoma oli hänelle selvä. Hän tunsi pohjoisen olot useilta tutkimusmatkoilta sekä toimittuaan 1910-luvulla kansainvälisen välitystuomioistuimen asettaman poronlaidunkomission puheenjohtajana. Rajaseutukolonialismissa oli tietty vivahde-ero Suur-Suomi-unelmaan, vaikkakin niiden ajatukset olivat lähellä toisiaan. Jälkimmäisen lähtökohta oli suomensukuisten kansojen yhdistäminen lähialueella, kun taas edellinen oli hieman realistisempi ohjelma suomalaisuuden vahvistamisesta rajaseutualueilla muihin kansallisiin ja entisiin ryhmiin nähden.

Tannerin edellä lainattu maininta kveenikulttuurista liittyi norjalaispelkoon, joka oli alati läsnä ajan Petsamon suomalaiskuvauksissa. Suomalaisia ahdisti, että Norja hallitsi aluetta. Elfvingin raportissa todettiin happamasti, että suomalaisten oli vaikea pärjätä avomerikalastuksessa, sillä norjalaisten kalusto ja tietotaito oli niin paljon edellä. Myös suomalaiset norjalaispankkien asiakkaina nousivat yhdeksi paheksunnan kohteeksi, ja pikaisia toimia vastaavanlaisten palvelujen tarjoamisesta Suomen puolella rajaa vaadittiin.⁴³ Koko ajan on läsnä pelko ja huoli siitä, että suomalaiset eivät pysty kilpailemaan norjalaisten kanssa, ja edellä mainitut kylä-äänestykset Norjaan kuulumisen puolesta olivat omiaan lisäämään synkkiä pilviä suomalaisen rajaseutukolonialismin menestyksen ylle. Keskusvallan muotoilema kansallinen kiinnostus ja hyöty kääntyivät helposti paikallisen yhteisön vastuuksi:

Tämä väestö täytyy saada käsittämään että sen oma etu vaatii kehitystä niin henkisen viljelyksen kuin taloudellisenkin elämän alalla ja ettei sen ole mahdollista saavuttaa taloudellista hyvinvointia ja kestää kilpailussa naapurimaitten kanssa, ellei se itse nouse omaa asemaansa parantamaan.⁴⁴

Valtiovalta sijoitti paljon Petsamon kehittämiseen. Erillinen Petsamon asetuslaki hyväksyttiin eduskunnassa vuonna 1925, ja se takasi valtion maiden luovuttamisen sekä paikallisille että uudisasukkaille. Jo vuonna 1921 valtio perusti Petsamo Osakeyhtiön edistämään kalastusteollisuutta ja elintarvikehuoltoa. Siitä tuli epäonnistunut hanke, joka kärsi väärinkäytöksistä ja puutteellisesta valmiudesta kilpailla norjalaisten

kalastuslauttojen kanssa, ja yhtiö lopetettiin vuonna 1926. Vastoinkäyminen ei silti estänyt jatkuvaa suunnittelua Petsamon kehittämiseksi. Jo vuonna 1921 tiedeseura *Societas pro Fauna et Flora Fennicas* oli esittänyt Petsamoon sijoitettavaa monitieteistä Suomen arktisen tutkimuksen keskusta, jonka toimintaa tukemaan ajateltiin niin valtiovaltaa kuin tiedeseuroja.⁴⁵ Petsamon kehittämisessä oli kuitenkin kaksi ylittämätöntä asiaa: kaivostoiminta ja rautatie. Molemmat hankkeet olivat sekä tyypillisiä kansallisia modernisaatiohankkeita että kolonialismin kriteerit täyttäviä toimia. Jäämeren radan tapauksessa asia jäi suunnitteluvaiheeseen, kun taas Petsamon nikkeli-kaivoksen rakennusprojekti aloitettiin vuonna 1937 ja tuotanto käynnistettiin 1939.⁴⁶

Jotta Suomen valtion toimet Petsamon haltuun ottamiseksi olisivat näyttäneet uskottavilta, olisi tarvittu suuria ja moderneja hankkeita. Ne olisivat näyttäneet muulle maailmalle, että suomalaiset olivat tulleet jäädäkseen. Samalla ne olisivat pönkittäneet kansallista itsetuntoa. Nuoren valtion epävakaa talous oli kuitenkin alituinen este monesta suunnasta esitettyjen suunnitelmien, suositusten ja toivomusten toteuttamiselle. Jäämeren rautatie oli tästä oivallinen esimerkki. Ensimmäinen maantieosio kohti Petsamoa Venäjän puolella oli rakennettu Suomen rahoittamana ennen itsenäistymistä, ja koko Jäämeren tie perille saakka valmistui 1931. Suomen tavaraliikenne oli Jäämeren tien ja joko Juutinrauman merireitin tai Narvik–Luulajan-radnan kautta kulkevan liikenteen varassa. Rautatie nousi monessa mielessä suurimmaksi konkreettiseksi edistys-hankkeeksi, johon ladattiin paljon Petsamoon kohdistuneita tulevaisuuden taloudellisen kasvun toiveita. Varsinkin Pohjois-Suomen lehdissä kirjoitettiin asian puolesta paljon 1920-luvulla.⁴⁷ Pohjoiseen panostamisella oli tällä tavalla Petsamoa laajempi merkitys.

Petsamon ratahanke ei kuitenkaan edistynyt. Yksi syy oli Castrénin raportin loppupäätelmä, että rata olisi taloudellisesti kannattamaton. Castrénin selvitys oli pääosin kolkko taloushyödyn laskelma. Sen päätelmissä ei kiistetty radan hyödyllisyyttä alueelle, ”jonka oloista muualla Suomessa niin vähän tiedetään”. Raportissa itse asiassa myönnettiin, että rautatie olisi hyödyllinen ja houkuttelisi ”työhaluista väkeä seuduilta, missä asutusolot ovat käyneet ahtaiksi”.⁴⁸ Castrénin selvitys Petsamon taloudellisesta kantovoimasta kieli varovaisuuden ohella myös haluttomuudesta suosia pohjoisinta Suomea. Castrénilta puuttui pelisilmää ymmärtää radan poliittinen ja kansainvälinen merkitys.⁴⁹

Elfvingin selvityksessä ratahankkeeseen suhtauduttiin jo hieman rohkeammin ja sitä lähestyttiin laajemmasta näkökulmasta. Taloudellinen hyöty ei ollut ainoa kriteeri, vaan rata nähtiin poliittisena hankkeena.

Elfving päätteli, että jos rataa ei rakennettaisi, Suomi ei pystyisi toimimaan Jäämerellä tehokkaasti. Silloin Suomi häviäisi arktisessa kilpailussa Norjalle:

Ratahankkeen syrjäyttäminen tietää Lapin väestön taloudellisen elämän edelleenkin lamautuksessa pitämistä ja tämän kautta myöskin sen vieraantumista omasta maastaan. Vertailu Norjan puolella tapahtuvaan ripeään toimintaan ja siellä vallitseviin parempiin oloihin, niin kuin myöskin tuo alituinen riippuvuus vieraasta kauppamaailmasta, herättää väestössä katkeruutta ja vahingoittaa Suomea monella tavalla. Petsamo–Ivalon rataa, niin helppoa kuin sitä taloudellisilla laskelmilla tällä kertaa onkin osoittaa kannattamattomaksi, ei kumminkaan voida syrjäyttää, jos vielä tahdotaan saattaa Suomi voimiin Jäämeren rannoilla.⁵⁰

Jäämeren rataa ei siis koskaan rakennettu. Hanke nousi uudestaan esiin 1930-luvulla, mutta sota ja Petsamon menetys hautasivat ratahaaveet tähän päivään saakka. (Hankkeen historiasta ja uudesta tulemisesta lisää luvussa 1.) Ratakeskustelu oli kuitenkin yksi tärkeimmistä foorumeista, jolla ideoitiin kehitysoptimistista kolonialistista toimijuutta. Pohjois-Suomessa moni halusi kiivaasti aluetta hyödyttävän radan, kun taas etelän keskusjohtoinen näkökulma ja keskustelu oli paljon jakautuneempi. Oululaisessa *Kalevassa* asiaa edisti omalta osaltaan A. Aspelin, joka yleisönosastossa ylisti rautatiehanketta ja ehdotti valtion joukkovelkakirjaa, jotta Petsamon tuoma innostus voitaisiin hyödyntää:

Joka kylään innostunut puhuja, joka seinälle jättiläisjulistuksia, joissa nähdään junan Suomen lippu korkealle kohotettuna kiitävän Lapin tuntureita Jäämeren rikkaille rannikoille ja joissa tulisilla kirjaimilla loistaa: Suomi suureksi! Rautatie Jäämerelle! Jokainen isänmaan ystävä ostaa Lapin rautatieobligatsioneja!⁵¹

Aspelinin sanat ovat yksi monista esimerkeistä, millä tavalla Petsamoon ja pohjoisimpaan Suomeen suhtauduttiin. Uinuvasta ja alikehittyneestä rajaseudusta haluttiin talouden moottoria ja pohjoisen kätkeyty rikkauDET valtion ja kansakunnan hyödyksi. Tämä nähtiin täysin oikeutettuna, toimivathan Ruotsi ja Norja samalla tavalla. Nuoren ja elinvoimaisen Suomen oli oltava mukana arktisella alueella, joka oli tuohon aikaan avoin kilpailulle ja kolonialismille.⁵²

PETSAMO JA SUOMALAINEN KOLONIALISMI

Suomen siirtomaaperiaatteiden mukainen läsnäolo Jäämeren rannalla toteutui erityisesti Kolosjoen nikkeli-kaivoksella. Tosin Suomen valtio ei voinut tai halunnut kehittää kaivostoimintaa Petsamossa, vaan vuonna 1934 kaivoslupa annettiin 40 vuodeksi kanadalaiselle Inco-yhtiölle, joka oli järjestänyt toimintansa brittiläisen tytäryhtiönsä Mond Nickel Companyn kautta. Nikkelilöydökset herättivät 1930-luvulla laajaa kiinnostusta varsinkin saksalaisten kilpailijoiden leirissä, mutta tässä tapauksessa saksalainen IG Farben sai seurata sivusta, kuinka kanadalaiset tytäryhtiöjärjestyksen turvin perustivat Suomeen kaivosyhtiö Petsamo Oy:n.⁵³ Pian nikkeli- ja mangaanin laatu ja määrä osoittautuivat paljon odotettua paremmaksi ja esiintymää alettiin aktiivisesti valmistella tuotantoa varten.⁵⁴ Incon johto tiesi tästä mutta piti omat tietonsa salassa neuvotellessaan Suomen valtion kanssa.⁵⁵ Tannerin 1920-luvulla suorittamat tutkimukset näyttäytyivät nyt uudessa valossa, ja valtiovallan haluttomuus riskinottoon kävi selvästi ilmi Kolosjoen tapauksessa. Kaivoksen rakennustyöt alkoivat vuonna 1938, ja jo

seuraavana vuonna kaivoksessa työskenteli 1400 miestä. Rakennushanke oli mittava, eritoten harvaan asutusta Petsamosta katsottuna. Symbolisesti se ilmensi suomalaisen läsnäolon pysyvyyttä Jäämeren rannikolla. Varsinaisen kaivoksen ohella 70 kilometrin päähän Jäniskoskelle rakennettiin vesivoimala, jotta malmia pystyttiin rikastamaan paikan päällä. Sulattamon 165 metriä korkea savupiippu oli valmistuttuaan (1943) Euroopan korkein, ja sitä rakentamaan oli tuotu erikoisosajia Yhdysvalloista. Huippumoderni funktionalistinen kaivoskylä oli suomalaisen suunnittelun malliesimerkki.⁵⁶ Kolmekerroksiset kapeat lamellitalot oli suunniteltu perheitä silmällä pitäen, koska kaivosyhteiskunnasta haluttiin kukoistava suomalainen yhteisö eikä yksinäisten seikkailijoiden Klondykea.

Paljon keskustelua herättänyt junarata olisi luultavasti rakennettu, ellei sota olisi lopettanut haaveita suomalaisesta Petsamosta. Tätähän ei 1920-luvulla tietysti voinut tietää, ja silloin esitetyt arviot ja ehdotukset näyttivät hiljalleen toteutuvan 1930-luvun loppupuolella. Jalmar Castrénin varovainen selvitys ratatiehankkeesta ei suoranaisesti kielinyt haluttomuudesta kehittää Petsamoa, pikemminkin nuoren valtion epävarmuuden tilasta. Oli muita hankkeita, jotka tuli laittaa etusijalle. Östen Elfvingin asenne oli rohkeampi, ja hänellä olikin kokemusta Petsamosta ja siten henkilökohtaisempi side. Tämä koski myös Väinö Tanneria, jonka selvitys myöhästyi osittain hänen Petsamoa kohtaan heränneen laajemman kiinnostuksensa takia. Kaikkia kolmea selvitystä yhdisti halu kehittää Petsamoa ja pohjoisinta Suomea osana uudistuvaa ja elinvoimaista suomalaisuutta.

Petsamon liittäminen osaksi Suomea konkretisoi kansallista siirtomaapolitiikkaa. Yhtäkkiä Suomella oli valtamerisatama ja Itämeren ”sulku” oli murrettu. Uusi rannikkoulottuvuus tarjosi mittaamattomia mahdollisuuksia, mutta niiden toteutuminen vaati ponnistuksia ja kykyä pärjätä arktisen kolonialismin kilpailussa. Petsamo herätti laajan ja monelta osin toiveikkaan keskustelun. Jäämeren rannikko ja pohjoisen vielä hyödyntämättömät rikkaudet odottivat, ja ne nähtiin koko kansakunnan omistuksena. ”Lappalaiskysymys” jäi tässä tilanteessa väistämättä toissijaiseksi, vaikka kolttasaamelaiden kohtalo herätti suomalaisten sympatioita. Eksoottinen pohjoinen kolkka vaikutti myös aliehkittyneeltä ja jopa tyhjältä tilalta, *terra nulliukselta*, joka odotti suomalaisten edistys- ja modernisaatiohankkeiden toteuttamista. Niin yksityisissä kannanotoissa kuin virallisissa valtion tilaamissa selvityksissäkin Petsamoa käsiteltiin ikään kuin siirtomaana ja siirtomaaperiaatteiden mukaan. Hallitsevana ajatuksena oli eräänlainen rajaseutukolonialismi, joka oli saanut inspiraatiota saksalaisen geopolitiikan teorioista. Sen mukaan Petsamon aluetta tuli suomalaistaa kaikin

keinoin, ja samalla alueen taloudellinen hyöty tuli kotiuttaa emämaahan. Kilpailu rajanaapureiden ja etenkin Norjan kanssa oli keskeinen osa siirtomaaretoriikkaa. Suomalaisten tuli näyttää, että he kykenivät ottamaan uuden alueellisen valtauksen haltuunsa ja olemaan pohjoisen vaativien olojen valtiaita.

24. Törnqvist 1998, 35.
 25. Lampén 1921, 238.
 26. Ikola 1924, 213.
 27. Kara 1921, 16.
 28. Mt., 14.
 29. Mt., 17.
 30. Mt., 19–20.
 31. Voionmaa 1918, 8.
 32. Mt., 93.
 33. Mt., 131.
 34. Lähteenmäki 2014, 113.
 35. Voionmaa 1918, 132.
 36. Mt., 132.
 37. Lähteenmäki 2017, 78.
 38. Geologi Väinö Tanneria (1881–1948)
 ei sovi sekoittaa samana vuonna
 syntyneeseen poliitikko Väinö
 Tanneriin (1881–1966).
 39. Tanner 1927, 6.
 40. Mt., 24.
 41. Mt., 85.
 42. Mt., 17.
 43. Elfving 1924, 123.
 44. Mt., 135.
 45. Lähteenmäki 2017, 66.
 46. Nummela 2012, 317.
 47. Heikkilä 2017, 40–42.
 48. Castrén 1923, 21.
 49. Lilja 2012, 28–31.
 50. Elfving 1924, 119.
 51. *Kaleva* huhtikuu 19, 1921; ks. myös
 Heikkilä 2017, 43.
 52. Avango 2013, 52–71.
 53. Nummela 2012, 316.
 54. Haapala 1989, 139.
 55. Bray 1994, 177–178.
 56. Honkasalo 1989, 76.
- LUKU 6
 ELINTILAA, ELINVOIMAA
 JA ETEENPÄIN
1. Voionmaa 1918, 100.
 2. *Helsingin Sanomat*, lokakuu 15, 1920,
2.
 3. Ervasti 1884, 150–151.
 4. Sarva 1917.
 5. Voionmaa 1918, 7.
 6. Soini 1986.
 7. Kotljarchuk 2014, 53–55.
 8. Lähteenmäki 2014, 113.
 9. Smith 1980.
 10. O’Loughlin & van der Wusten 1990,
3.
 11. Merk 1963.
 12. Moisio 2001.
 13. Kjellén 1906, 191; Marklund 2014,
192.
 14. Kjellén 1906, 17: ”förvandla vårt
 lappländska kolonialrike till bröd och
 hem åt människor.”
 15. Voionmaa 1918, 93.
 16. Niemi 1993, 40.
 17. Sörlin 1988.
 18. Gutzon Larsen 2011, 40.
 19. Voionmaa 1918, 92.
 20. Rosberg 1919, 5.
 21. Lampio & Hannikainen 1921, 65.
 22. Lampén 1921, 238.
 23. Heikkilä 2017, 11.