



Magnus von Wrightin akvarelli Hämeen tulli Pitkäsillan Pohjoispäässä 1840-luvulta. Teos: Helsingin kaupungin museo. Valokuva: Jan Alanco 1986.

RAJAN YLI



VALTAKUNNAN JA KAUPUNKIEN RAJOILLA

Irma Lounatvuori
erikoistutkija, Museovirasto

Itäisiin maakuntiimme on keskiajasta lähtien piirretty voittoja ja tappioita kuvastavia Ruotsin ja Venäjän välisiä rajalinjoja. Maastossa oleva raja ei suuresti vaikuttanut rajan pinnassa asuvien elämään. Kulkemista ja rajan yli siirtymistä kontrolloitiin kuitenkin postiteiden ja vesireittien solmukohdissa ja ylityspaikoissa.

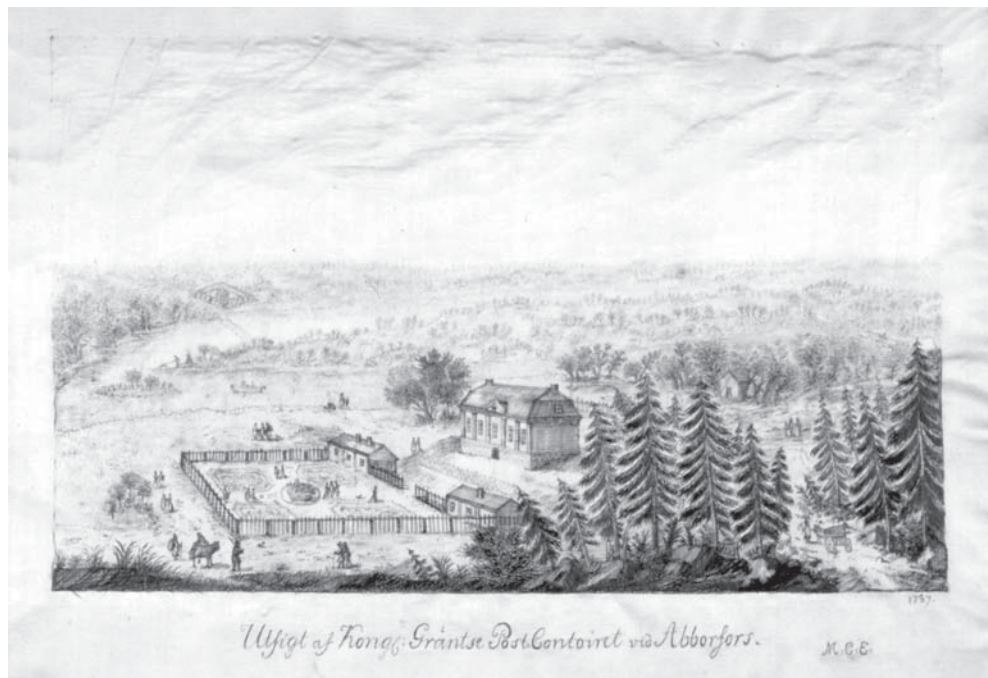
Hattujen sodan seurauksena Ruotsin ja Venäjän välinen valtakunnanraja siirtyi vuonna 1743 Kymijoen läntisimpään suuhaaraan Turun rauhansopimuksen mukaisesti. Vanha Pyhtään pitäjä jakautui näin itäiseksi Venäjän Pyhtääksi ja läntiseksi Ruotsinpyhtääksi. Uudenkaupungin rauhan rajalla olleen Lappeen Taskulan rajapostiaseman tilalle tarvittiin Kymijoelle uusi rajapostiasema.

Ensi alkuun konttori suunniteltiin rakennettavaksi Tessjoelle lähemmäksi Degerbyn vastaperustettua linnoituskaupunkia, jonka nimi muutettiin pian Loviisaksi. Kymijoen suistossa Ahvenkoskella olevan Kirmusaaren kautta kulki Turusta Viipuriin ja edelleen Pietariin johtanut suuri rantatie, joka oli

vakiinnuttanut linjansa maastoon jo keskiajalla. Tien ja rajavirran risteys oli mitä luontevin uuden virallisen ruotsalaisen rajaposti- ja tulliaseman paikaksi.

Venäjän uuden pääkaupungin Pietarin läheisen sijainnin vaikutuksesta venäläistä ulkomaanpostia ja matkustavaisia kulki runsaasti Suomen kautta. Rajapostikonttorin merkitystä lisäsi se, että postimestarin tehtäviin kuului myös rajan ylittäjien passien tarkastus. Sinikeltaisessa univormussa virkaansa hoitavalla postimestarilla, rajakomissaarilla, oli lisäksi erilaisia tiedotus- ja tiedustelutehtäviä. Hän valvoi myös matkustavaisia ja sai näiltä tietoja tapahtumista Venäjällä. Uuden rajan muut rajapostikonttorit sijoitettiin Heinolaan, Liperiin, Tohmajärvelle ja Savilahdelle, joka sijaitsee nykyisessä Mikkelissä.

Ahvenkosken ylimenopaikkaa ja rajaa suojaamaan rakennettiin kaksi vallihaudan ympäröimää ruotsalaista reduuttia eli maalinnoitusta ja itärannalle yksi venäläinen linnake. Läntisten linnakkeitten suojaan valmistui 1740-luvulla ensimmäinen tulliasema, johon



Ahvenkosken rajapostikonttori. Vanha rantatie kulkee kuusten keskellä tullitalon sisäänkäynnin editse. Joen takana hämmöttää venäläinen redutti. Näkymä on kirjailtu silkkipankaalle vuonna 1787. Kuva: Museovirasto. Kuvan originaali: Kungliga biblioteket.

kuului pieni asuinrakennus, pakari, panimo, talli, navetta ja vajoja. Asema oli vaatimaton eikä sellaisena ollut omiaan herättämään kunnioitusta rajan yli saapuvissa.

Parempaan paikkaan, Vähä-Ahvenkosken uloimman redutin viereen, suunniteltiin ja rakennettiin pian uusi talo rajapostille ja tullille. Uuden tullitalon kustannukset nousivat vallalla olutta käytäntöä korkeammiksi; idästä päin matkustavaisen tuli raja ylitettyään ensimmäisenä kohdata ajanmukainen ja edustava rakennus, joka julistaisi ruotsalaisen kulttuurin ja rakentamisen korkeata tasoa.

Mansardikattoinen Tukholmassa suunniteltu hirsitalo, jonka julkisivut olivat pilasterien rytmittämät, ei mitenkään poikennut aikakautensa säätyläisrakennuksista. Asuinrakennuksessa oli rokokookaudelle tyypillinen huonejako keskeissaleineen ja päätykamareineen. Hallintorakennuksen käyttötarkoitukseen viittasi vain suureen kulmahuoneeseen sisustettu rajapostikomissaarin virkahuone, johon kulkijat ohjattiin suoraan eteisestä. Ahvenkosken posti-tullitalon suunnittelun esikuvana on helppo nähdä Carl Härlemanin 1750-luvulla tekemät vuokralle annettavien kuninkaankartanoiden ja sotilasvirkatalojen

mallipiirustukset, jotka vuosikymmenien ajan vaikuttivat maaseudun säätyläisrakentamisen hahmoon.

Postiaseman edustavuutta täydensi rakennukseen liittynyt puutarha, joka oli jaettu ajan tavan mukaan neljään koristeruutuun – parterriin. Niiden välisillä käytävillä arvokkaat matkustavaiset saattoivat verrytellä rattaiden tärinässä kangistuneita jäseniään ja tавata muita kulkijoita.

Puutarha oli eräänlainen rajan ylityksen odotushuone. Matkalaiset odottivat matkanteon muodollisuuksien järjestymistä, jättivät jäähyväiset omalle maalleen ja keisarikunnasta tulevat saivat ensi kosketuksen vieraaseen valtakuntaan. Pienet sivurakennukset puutarhan aidan sivustalla tarjosivat suojan sateella ja kylmällä.

Ahvenkosken postiasema muodostui todelliseksi odotushuoneeksi vuonna 1772, kun Venäjällä oli puhjennut ruttoepidemia. Ruotsi teki kaikkensa suojautuakseen rutolta, mistä syystä rajan yli idästä tulleet pysäytettiin postiasemalle karanteeniin peräti 42 vuorokaudeksi. Asemalla jopa desin fioitiin savustamalla Venäjältä tulleet kirjeet ja posti.

Ahvenkoski menetti rajapostiaseman aseman, kun Suomi vuonna 1809 liitettiin Venäjään, eikä Kymijoella enää tarvittu matkustavaisten tullausta tai valvontaa. Vähitellen toiminta Ahvenkoskella hiipui.

Nykyisin tulliasemasta on enää

muistona korkeat perustukset, tietä suojanneiden reduttien rauniot molemmin puolin entistä rajavirtaa, ikivanhan maantien linjaus sekä sillan kivipenkeiden jäänteet. Maisema on muuttunut, Ahvenkoskeen rakennetun voimalaitoksen vedensäätelyn takia vesi on noussut liki postiaseman perustuksia ja peittänyt alleen aikoinaan sadoille matkustavaisille tutuksi tulleen puutarhan. Ahvenkosken merkitystä valtakunnan tärkeimpänä rajapostiasemana 1700-luvulla kuvastaa se, että näkymä Ahvenkoskelta ikuistettiin postilaitoksen 300-vuotisjuhlan postimerkkiin.

ECKERÖN POSTI- JA TULLITALO – KEISARIKUNNAN JULKISIVU LÄNTEEN

Meritie Itämeren yli oli vuosisatoja yhdistänyt Ruotsin läntisen ja itäisen osan. Vain sää rajoitti tuon rajan ylittämistä. Suomen sodan jälkeen vuonna 1809 merestä tuli Ruotsin kuningaskunnan ja Venäjän keisarikunnan erottava raja.

Yksi vuosisataisista postireiteistä Tukholmasta Suomeen kulki Ahvenanmaan ja Eckerön kautta. Eckerön asema Venäjän keisarikunnan läntisimpänä rajapostikamarina vakiinnutettiin vuonna 1816 tullilaitoksen uudelleenjärjestämisen yhteydessä. Posti ja tulli joutuivat aloittamaan kehuissa tiloissa vuonna 1778 rakennetussa postitalossa, jossa virkahuoneiden lisäksi oli



Eckerön tull- ja postitalo nähtynä lännestä. Kuva: P-O.Welin 1983, Museovirasto.

myös tiloja matkustavaisille.

Suunnitelmia vaatimattoman talon korvaamiseksi asianmukaisella uudella tehtiin, ja intendentinkonttori laati alustavia piirustuksia ja kustannusarvioita. Senaatti teki lopullisen päätöksen Eckerön länsirannalle rakennettavasta tullitalosta vuonna 1820. Tullitalon tuli olla Venäjän julkisivu Ruotsiin päin, julkisivu, joka näyttävyydellään todisti suuriruhtinaskunnan hyvinvointia ja keisarikunnan mahtia. Vaativa suunnittelutehtävä siirrettiin intendentinkonttorista Carl Ludvig Engelille, suuriruhtinaskunnan uuden pääkaupungin

suunnittelijalle.

Aleksanteri I vahvisti Engelin suunnitelmat vuonna 1822, ja mittava rakennustyö saatettiin aloittaa seuraavan keväänä. Uudelle laitokselle haettiin paikka vanhan postilaiturin lähistöltä, matalan niemekkeen vesirajasta, josta rakennus tuli näkymään vapaasti laivoireitille.

Rakentaminen venyi urakoitsija- ja materiaaliiongelmien vuoksi aina vuosikymmenen lopulle saakka. Engel ehti tehdä vain yhden tarkistusmatkan kaukaiselle saarelle. Rakennustyötä valvoi Charles Bassi, joka oli jäänyt Turkuun

intendentinkonttorin muutettua Helsinkiin.

Vuonna 1828 Bassi saattoi loppukatselmuksessa todeta rakennuksen kaikilta osiltaan vastaavan Engelin laatimia ja keisarin hyväksymiä suunnitelmia ja kustannuslaskelmia. Loistavassa empirerakennuksessa oltiin valmiit hoitamaan valtakuntien välistä postiliikennettä, tarkastamaan kulkuluvat ja keräämään tavaratullit. Pihaa reunustavat siipirakennukset tarjosivat ajanmukaiset levähdys- ja majoitustilat ennen kuin matkaa jatkettiin kohti itää, Helsinkiin tai Pietariin.

Ruotsista meren yli purjehtijoiden lähtöpaikkana oli Grisslehamnin postija tullitalo, joka oli rakennettu puoli vuosisataa aikaisemmin Carl Fredrik Adelcrantzin suunnitelmien mukaan. Grisslehamnin barokkiklassistinen tullihuone mahtoi vaikuttaa jo vanhanaikaiselta, kun Eckerön tullitalon kaunisuhteinen kompositio nousi horisontista.

Eckerön posti- ja tullitalo, mittava kaksikerroksinen kivirakennus, johon liittyy aidoilla päärakennukseen yhdistetyt lähes identtiset siipirakennukset, näyttäytyy nykyisellekin merellä kuljalle ja veneilijälle rantakalliosta kasvavana valtakunnan muurina. Päärakennuksen keskiosaa on korostettu niukasti ulkonevalla rakenteella, keskirisaliitilla, ja kattolistan yläpuolelle sijoitetulla koristekorokkeella eli attikalla, jossa rakennusta ihailevan huomiota kiinnit-

tää postilaitoksen tunnus – Merkuriuksen sauva ja postitorvi. Se kertoo talon alkuperäisestä funktiosta, samoin kuin postitunnusta reunustavat runsaudensarvet symboloivat kruunun suuriruhetinaskunnalle tuomaa menestystä ja vaurautta.

MAALTA KAUPUNKIIN TULLIPORTIN KAUTTA

Kaupankäynti oli vuosisatoja keskitetty vain kaupunkiin. Ero kaupungin ja maaseudun välillä varmistettiin aidoilla sekä valvotuilla porteilla. Ruotsin valtiopäivillä annettiin vuonna 1622 säädös niin kutsutusta pikkutullista. Sen mukaan kaikesta kaupunkien toreille tai markkinoille maaseudulta tuotavasta tavarasta tuli maksaa tullia.

Mainittu asetus määräsi myös, että jokaisen kaupungin ympärille tuli rakentaa kahdeksan kyynärän, eli lähes viiden metrin korkuinen tulliaita, jonka aukot oli suljettava tulliporteilla. Kaupungeissa oli kaksi tai kolme tulliporttia, riippuen kaupunkiin tulevien maanteiden määrästä. Porttien kupeelle, siihen missä maatie muuttui kaduksi, piti rakentaa tullihuone. Asetuksen mukaan tulliportti avattiin kesällä aamuneljältä, talvisin kuudelta. Portit suljettiin iltahuudon aikaan yhdeksältä. Tulliportilla tarkastettiin kuormat ja myytävät ja hoidettiin tullimaksut.

Tullituvat olivat kaupunkien julkisia rakennuksia. Ne piti rakentaa Tuk-



Kristiinankaupungin tullituvat Närpiöön johtavan maantien varrella. Kuva on otettu vuonna 1928, jolloin läntinen tullitupa vielä oli pohjoisen tuvan vieressä paikalla, jossa tulliaita 1800-luvulla sijaitsi. Kuva: Kristiinankaupungin kuvaarkisto.

holmassa tehtyjen mallien mukaan, joista ensimmäiset annettiin vuonna 1730. Vuonna 1759 julkaistiin uudet piirustukset. Jälkimmäinen malli toteutui ainakin Kajaanissa, Raumalla, Loviisassa, Oulussa, Uudessakaarlepyyssä ja Kristiinankaupungissa. Sotilastorpan kokoisissa mökeissä oli yksi tupa ja kaksi kamaria. Vaatimattomat tullituvat ovat jääneet kaupungeissamme muutosten alle ensimmäisinä eikä niiden historiallista merkitystä ole juuri harkittu.

Kristiinankaupunki voi olla ylpeä siitä, että kaksi sen tuvista on vielä jäljellä. Kaupungissa oli kolme tullitupaa, läntinen ja pohjoinen sekä talvitien itäi-

nen tullitupa. Kirkkoaukion laidalla sijainnut läntinen tupa siirrettiin 1870-luvulla vielä selvittämättömästä syystä pohjoisen tullituvan viereen Rantakadun päähän. Tullitupa siirrettiin vuonna 1968 takaisin vanhalle paikalleen kirkon viereen. Kaupungin kunnostamat, vuoden 1759 mallin mukaan rakennetut tuvat, ovat vanhoilla paikoillaan nähtävyyksinä muistuttamassa aikoinaan yleisestä rakennustyyppistä.

Hamina perustettiin Ruotsin itärajan suojaksi vuonna 1721 solmitun Uudenkaupungin rauhan jälkeen. Bastionien ympäröivä linnoituskaupunki menetettiin kuitenkin jo seuraavassa sodassa vuonna 1743 venäläisille. Kau-

punkiin johti kolme maantietä, ja sisälle kaupunkiin päästiin vain linnoitusmuurissa olevien porttien kautta.

Porteille rakennettiin 1770-luvulla Viipurin, Lappeenrannan ja Meriportin vartiorakennukset, tullit, jotka vielä tänäänkin kiinnittävät huomiota itäisellä arkkitehtuurillaan. Ne toimivat ruotsalaisten tullitupien tapaan kaupunkiin tulijoiden tarkastuspisteinä. Niiden rakentaminen perustui Katariina II:n vuonna 1773 hyväksymään yleissuunnitelmaan, jota venäläinen insinöörihallinto suunnitelmillaan toteutti.

Haminan vartiorakennukset ovat

osa yleisvenäläistä kuvernementinkaupunkien arkkitehtuuria. Rakennusten katujulkisivussa on avoin holvikaarisarjasta koostuva, pilasterien koristama arkadikäytävä, käytännöllinen tila ohi kulkevan liikenteen vartioimiseen. Arkadit olivat yleisiä varuskuntakaupunkien *corps de garde* -rakennuksissa, maantien varsien kestiekievareissa ja kaupunkien pitkissä kaupankäyntiä palvelevissa tori- ja kaupparakennuksissa, joista suomalaisille tutuin lienee Nevski Prospektilla oleva Gostinnyi dvor Pietarissa.

Lappeenrannan linnoituksessa on



Haminan Lappeenrannan portin vuonna 1774 valmistunut vartiorakennus on kuvan etualalla raatihuoneelle johtavan katulinjan alkupäässä, bastionimuurin kupeessa. Katulinjan päätepisteenä on raatihuone. Kuva: P-O.Welin 1970, Museovirasto.

venäläisellä kaudella vuonna 1775 rakennettu Haminan vartiorakennusten kaltainen pylväskäytävällinen vartiotupa. Linnoituksen sisääntuloportin sisäpuolella sijaitsevassa rakennuksessa toimii nykyisin Ratsuväkimuseo. Vanhan Suomen kaupunkien kartat sekä julkisten rakennusten piirustukset on koottu 1790-luvulla Viipurin kuvernementin atlakseksi kutsuttuun teokseen, joka kuvittaa kuvernementin rakennustaitteellisen kukoistuskautensa tuloksia. Haminan ja Lappeenrannan vartiorakennuksilla on oma paikkansa atlaksen kuvastossa.

Pikkutullin kanto lakkautettiin autonomisessa suuriruhtinaskunnassa, mutta tullitupia tarvittiin edelleen kaupunkiin tulevan liikenteen valvonnassa ja tietullien keruussa. Tullituvat säilyvät kaupunkien rajoilla. Helsinkiin lännestä ja pohjoisesta tulevaa liikennettä valvoi Espoon tulli, idästä tulijat pysäytettiin Pitkäsillan korvassa olevassa Hämeen tullissa. Kaupungin kasvaessa tullipaikat siirtyivät yhä loitommalle keskustasta. Espoon tulli toimi Turun kasarmien, nykyisen Lasipalatsin tienoilla aina 1860-luvulle saakka. Viimeisimmän tulliaidan muistona ovat vielä kiviset tullipuomin pylväät Mannerheiminteillä lähellä Tullinpuomia.

Suuriruhtinaskunnan julkisten rakennusten, jopa tullipuomien pikku rakennusten, arkkitehtonisesta tasosta vastasi C. L. Engelin johtama intendentinkonttori. Siellä laadittiin vuonna

1826 tyyppiipiirustus puista vahtitupaa, vartiokojua ja sulkupuomia varten. Engelin allekirjoittaman suunnitelman mukaan tuli Helsingin lisäksi rakentaa tullituvat Turkuun, Vaasaan, Hämeenlinnaan, Loviisaan, Tammisaareen, Poriin, Uuteenkaarlepyyhyn ja Kokkolaan. Tullitupa muuntui 1700-luvun vaatimattomasta mökistä antiikin temppeleitä muistuttavaksi, vapaasti seisovien pylväiden koristamaksi katseenkiinnittäjäksi.

Vaasan eteläinen kaupunkitulli rakennettiin vuonna 1828 intendentinkonttorin ohjeistuksen mukaan. Laihialta päin tulevan maantien varrella, 1700-luvulla istutetun Vaasan hovioikeuden puiston laidassa, seisoo yhä tämä vanha, Vaasan tuhonneelta tulipalolta säästynyt rakennus. Nykyinen ohikulkija saattaa pitää pylväin ja pilasterein koristettu tullirakennusta puistoalueeseen kuuluvan paviljonkina.

Uudenkaarlepyyn kaupunkiin johdettavan sillan pielessä on pieni klassistinen 1800-luvun alun rakennus, Brostugan. Se on ollut kaupungin siltavahtin toimipiste. Siltavahtin tehtävänä oli kerätä maalta kaupunkiin tulevilta siltamaksu ja avata puomi, jolla silta ainakin öiseen aikaan oli suljettu.

Siltavahti asui tuvassaan 1800-luvun lopulle, jonka jälkeen siltatupa toimi mm. joella kulkevan höyrylaivan odotushuoneena. Nykyinen Brostugan tarjoaa levähdyspaikan kahvilana ja kokoontumistilana. Uudenkaarlepyyn



Uudenkaarlepyyn Brostugan sillan päätteenä kaupungista katsoen. Sillalta kääntyy vasemmalle vanha Vaasan tie. Kuva: Pekka Lehtinen 2005, Museovirasto.

tullitalot, joista eteläinen sijaitsi kirkkoaidan eteläpuolella, säästyivät suuressa kaupunkipalossa vuonna 1858.

Tullituvat ovat yllä kuvattuja muutamia esimerkkejä lukuun ottama hävinneet, mutta vuosisataiset kaupunkien rajapaikat ovat säilyneet kaupunkien nimistöissä ja ihmisten mielissä. Tulliportinkatua pitkin voi kulkea vielä esimerkiksi Porvoossa, Joensuussa, Kuopiossa ja Savonlinnassa. Ouluun tultaessa ohitetaan Limingan portti, Turussa Anninkaisten ja Uudenmaantulli tulli. Hauskoja iltoja on vietetty myös Turun Hämeenporttissa ja Helsingin Tullipuomissa.

Kirjallisuus

- Birck, Erik. *Nykarleby stads historia. Tiden 1810–1875*. Nykarleby stad 1980.
- Güttner, Juri. *Viborgs Guvernements atlas och dess tillkomst*. Finskt museum 1987.
- Kauppi, Ulla-Riitta; Ilkka Kaskinen, *Haminan linnoitus*. Hamina seura 1992.
- Jarle, Per-Olof. *Kristinestads byggnadshistoria*. Käsikirjoitus 1948.
- Knapas, Rainer. *Lappeenrannan linnoitus. Rakennushistoria ja säilyneet rakennukset*. Etelä-Karjalan museon julkaisut 1/1976.
- Koskinen, Helinä. *Eckerön tulli- ja postitalo. Carl Ludvig Engel 1778–1840*. Näyttelykatalogi 1990.
- Lilius, Henrik. ”Kaupunkirakentaminen 1617–1856”. Teoksessa Tommila, Päiviö

(päätoim.). *Suomen kaupunkilaitoksen historia 1.. Keskiajalta 1870-luvulle*. Suomen kaupunkiliitto 1981.

Nikula, Oscar, ”Kaupunkilaitos 1721–1875”. Teoksessa Tommila, Päiviö (päätoim.). *Suomen kaupunkilaitoksen historia keski-ajalta 1870-luvulle*. Suomen kaupunkiliitto 1981.

Oksanen, Eeva-Liisa; Anja Sarvas. *Vanha Pyhtää. Pyhtään ja Ruotsinpyhtään historia vuoteen 1743*. Pyhtään kunta 1991.

Pietiäinen, Jukka-Pekka. *Suomen postin historia*. Posti- ja telelaitos 1988.

RESUMÉ

RIKSGRÄNS OCH STADSGRÄNSER

Resande och överskridande av gränser har i Finland allt sedan medeltiden stått under kontroll vid knutpunkter och övergångsställen för postvägar och vattenvägar.

Som en följd av hattarnas krig behövdes det i Finland i mitten av 1700-talet talrika nya gränspostkontor. Sådana byggdes i Abborfors, Heinola, Libelits, Tohmajärvi och Savilahti, som ligger i det nutida St: Michel. Viktigast bland dem var det representativa gränspost- och tullhus som uppfördes i Lillaborfors.

Det nya posthus som efter finska kriget 1809 byggdes i Eckerö skulle vara Rysslands fasad mot Sverige, ett posthus som i sin ståtlighet skulle demonstrera det ryska kejsardömetts makt. Carl Ludvig Engel gavs i uppdrag att rita det stora stenhuset i två våningar.

Städerna hade i århundraden haft monopol på handeln. Gränsen mellan stad och land markerades med staket och bevakade portar. Varje stad skulle omges av ett åtta alnar högt tullstaket med öppningar som stängdes med tullportar. I anslutning till portarna byggdes tullstugor efter modeller som ritats i Stockholm.

Tullstugor finns alltså bevarade i bl.a. Kristinestad, Fredrikshamn och Villmanstrand. Platsen där gränserna gick lever också kvar i ett stort förråd av namn på gator och orter i städerna.

HANKO SIIRTOLAISTEN LÄHTÖKAUPUNKINA

Marketta Wall
amanuenssi, Hangon museo

Suuren Amerikan-siirtolaisuuden vuosina 1865–1930 lähti Pohjois-Amerikkaan siirtolaiseksi lähes 400 000 suomalaista, joista kolme neljästä Yhdysvaltoihin ja neljännes Kanadaan. Muualta Euroopasta joukkomuutot olivat alkaneet jo aikaisemmin, esimerkiksi Ruotsista jo 1850-luvulla.

Hangon kautta siirtolaisia lähti noin 250 000. Amerikkaan voitiin lähteä avoveden aikaan kaikista satamista, joilla oli yhteyksiä Euroopan suuriin siirtolaissatamiin, mutta ympärivuotisessa käytössä ollut Hanko oli satamista merkittävin.

Siirtolaisuuden huippukausi sijoitui vuosien 1900-luvun alkuvuosiin ja vuosisadan vaihteeseen. 1920-luvun alussa Yhdysvallat alkoivat rajoittaa siirtolaisuutta ja kiintiö salli vain joidenkin satojen suomalaisten muuttavan maahan vuosittain. Tämän jälkeen siirtolaisuus suuntautui lähinnä Kanadaan. Siirtolaisuus Atlantin yli loppui kokonaan 1930-luvulle tultaessa, jolloin Pohjois-Amerikka ei pularajan vuoksi enää ottanut vastaan uusia tulokkaita.

Lähtemistä helpotti liikenneolojen

kehitys. Purjelaivoista siirryttiin höyrylaivoihin ja sisämaan matkustaminen kävi nopeaksi rautateiden rakentamisen myötä.

HANGOSTA TULEE SIIRTOLAISTEN LÄHTÖSATAMA

Hangon kaupunki perustettiin lähes asumattomalle niemelle vuonna 1874. Suomi tarvitsi talvisataman ja luonnollinen paikka oli Suomen eteläisin kärki, Hankoniemi. Rautatie Hyvinkäältä oli valmistunut jo edellisenä vuonna ja sen päähän myös satamalaituri.

Hangon satamaa laajennettiin useaan otteeseen ja 1900-luvun alussa laituria jatkettiin Korkeasaarelle. Uuden satamalaiturin aallonmurtajan päälle tehtiin kävelysilta, jolta hankolaiset saivat seurata sataman liikennettä.

Kaupunki rakensi Korkeasaarelle komean, graniittivuoratun voimakasiinin vuosina 1909–1910. Voi oli Suomen tärkeimpiä vientiartikkeleita. Rakennuksen suunnitteli arkkitehtiprofessori Gustaf Nyström ja se lienee Suomen ensimmäinen rakennus, jossa käy-

tettiin esivalmisteisia betonielementtejä. Aluksi voitiin viennistä huolehtivat monet yritykset, mutta vähitellen se keskittyi vuonna 1905 perustetulle Valiolle. Pääkonttori oli Hangossa 1920-luvun alkuun saakka.

Keski-, Länsi- ja Etelä-Suomen voitiin tuotiin Hankoon jäähditysvaunuissa. Makasiinissa se tarkastettiin ja pakattiin. Laivaan se lastattiin makasiinin viereiseltä laiturilta. Voita vietiin Tanskaan ja Englantiin Suomen uudenaikaisimmilla laivoilla ja samoilla laivoilla aloittivat matkansa myös siirtolaiset.

Suomen ensimmäinen talvilaiva Express alkoi liikennöidä Hangosta Tukholmaan vuonna 1877, ja maan

ensimmäiset jäänmurtaajat, Murtaja ja Sampo, sijoitettiin Hankoon vuosina 1890 ja 1898. Express kuljetti rahtia, mutta myös matkustajia, mm. siirtolaisia.

Siirtolaisilla oli 1880-luvulla mahdollisuus lähteä Hangosta talvisin jo neljää eri reittiä, Tukholman, Kööpenhaminan, Lyypekin tai koillisenglantilaisen Hullin satamakaupungin kautta. Tästä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön Hangon–Hullin linjasta tuli varsinainen suuri siirtolaislinja. Valtio tuki yhtiötä, koska samoilla laivoilla kuljetettiin myös voita. Hullista siirtolaiset matkustivat junalla Liverpoolin tai Southamptonin lähtösatamiin. Matka



Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön siirtolaishotelli Bulevardilla valmistui vuonna 1902 ja se pystyi majoittamaan 300 henkeä. Samassa korttelissa sijaitsivat siirtolaiskonttori ja pankki, jossa voitiin vaihtaa Amerikan dollareita. Hangon museon kuva-arkisto.

Hangosta New Yorkiin taittui parhaimmillaan parissa, kolmessa viikossa.

Liikenteen merkitys Hangolle näkyy myös kaupungin asemakaavoissa. Hangon ensimmäisen asemakaavan laati arkkitehti August Boman vuonna 1873 ja vuoden 1878 laajennuksen arkkitehti Granholm. Kaupungin keskustaa muodostui Länsisataman kupeeseen ja kauppatorilta oli vain kivenheiton matka satamaan. Kauppatorin laidalle rakennettiin 1800-luvun lopulla Rautatiehotelli sekä kaupungin ensimmäinen kivitalo, Lars Sonckin suunnittelema niin kutsuttu Lignellin liiketalo. Talossa oli mm. eri laivayhtiöiden konttoreita. Torilta alkoi kaupungin komein katu, lehmusten reunustama Bulevardi, jonka varrella sijaitsivat pankit ja varustamoiden sekä huolintaliikkeiden konttorit.

Rautatieasema rakennettiin Kauppatorin ja Länsisataman väliselle alueelle. Sen suunnitteli rautatiearkkitehti Knut Nylander ja se oli niin sanottu ensimmäisen luokan asema ja suurin asema Hangon–Hyvinkään rataosuu-
della. Sen suunnittelussa oli otettu huomioon suuret matkustajamäärät, joita satama sekä myös suunnitteilla oleva kylpylä toisivat mukanaan. Odotushuoneita asemalla oli peräti neljä: ensimmäisen, toisen ja kolmannen luokan odotushuoneet sekä lisäksi erityinen odotushuone yksin matkustaville säätyläisnaisille.

Jo vuonna 1886 Hankoon oli rau-

tatieyhteys aina Oulusta saakka. Junat ajoivat tuolloin vain päivisin ja jos siirtolaisen matka alkoi Oulusta, oli yövyttävä sekä Seinäjoen että Hyvinkään siirtolaismajataloissa ja vasta kolmanneksi yöksi päästiin Hankoon. Rautatieasemalla siirtolaisia oli vastassa sekä laivayhtiöiden asiamiehiä että majatalojen omistajia, jotka kilpailivat asiakkaista joutuen joskus jopa tappeluun keskenään. Kun Suomen Höyrylaiva Oy vaikutti asemansa siirtolaisten kuljettajana, oli yhtiön asiamies tai siirtolaishotellin vahtimestari tulijoita vastassa rautatieasemalla, mistä hän vei heidät majapaikkaan.

SIIRTOLAISHOTELLEITA JOKA LÄHTÖÖN

Venäjän siirtolaislain mukaan matkan järjestäjän oli tarjottava majapaikka kolmeksi päiväksi ennen lähtöpäivää, ja Hangossakin oli jo 1800-luvun lopulla Suomen Höyrylaiva Oy:n siirtolaismajatalo. Lisäksi oli kestikievari sekä pienempiä majapaikkoja, joita sijaitsi eri puolilla kaupunkia ja joissa olosuhteet olivat usein ala-arvoisia. Paikallislehdessä kerrotaan vuonna 1890 majatalosta, jossa miehet, naiset ja lapset nukkuivat kaikki samassa huoneessa paljaalla lattialla. Jotkut viettivät yönsä myös kadulla, mm. Oskari Tokoi, sittemmin pääministeri, joka vuonna 1891 oli lähtijöiden joukossa. Kirjassaan “Maanpakolaisen muistelmia” hän on kuvannut mm. siirtolaisliikenteen

tuolloin vielä järjestäytymättömiä oloja Hangossa.

Majoitustilanne korjaantui, kun Suomen Höyrylaiva Oy vihdoin vuonna 1902 rakennutti rautatieaseman lähelle – nykyisin Bulevardi 15:ssä sijaitsevan – uuden siirtolaishotellin, joka pystyi majoittamaan noin 300 henkeä. Ludvig Mallanderin piirtämän kaksikerroksisen, satulakattoisen rakennuksen alaosa ja molemmat päädyt ovat tiiltä ja yläkerros puuta. Sisäänkäyntejä on kaksi, toinen puoli oli miehiä ja toinen naisia varten. Molemmissa kerroksissa oli tuolloin suuri sali. Tarpeen vaatiessa niitä käytettiin myös makuusaleina.

Yläkerran salissa järjestettiin lääkärintarkastus. Jo vuonna 1902 Hangossa rokotettiin kaikki lähtijät ja seuraavana vuonna heidät myös tarkastettiin. Tällä haluttiin säästää lähtijät turhalta matkalta, koska sekä Englannin lähtösatamista että Amerikan tulosatamista siirtolainen voitiin käännyttää takaisin jonkun sairauden vuoksi. Erityisesti pelättiin tarttuvaa silmätauti trakomaa, joka hoitamattomana johti sokeuteen ja joka vuonna 1903 todettiin neljällä prosentilla suomalaisista siirtolaisista. Hangossa sairaus hoidettiin salvalalla, ellei se ollut edennyt liian pitkälle, ja viikon, parin jälkeen matkaa päästiin taas jatkamaan. Tuon ajan lehdissä kirjoitettiin, että Amerikka haluaa vain ”terveitä aivoja ja työkykyisiä käsiä”. Lääkärintarkastus ei ollut ainoa syy matkan keskeytymiseen. Monet rengit

KARL BOSTRÖM

Perustettu 1874.
HANKO & KOTKA

Höyrylaivain toimisto & Speditioniliike.

Asioimisto kotimaisille Kauppahuoneille ja Merivakuutusyhtiöille sekä Lloyds'in asiamies.

Lähettää laivoja linjoilla:

<p>Hanko—Turku—Pori</p> <p>Hanko—Helsinki—Pietari</p> <p>Hanko—Turku—Tukholma</p> <p>Hanko—Lybecki.</p>	<p>Hanko—Köpenhamina—Hulli</p> <p>Newcastle—Hampur</p> <p>Bremenhaven—Antwerpen</p> <p>Bordeaux—Barcelona—Cadiz y. m. paikkoihin.</p>
---	--

Tavarainlastauksia toimitetaan **nopeaan ja helpolla. Ilmaiseksi** lastataan tavarat uudelleen Tanskaahan ja Englantiin Suomen-Höyrylaiva-osakeyhtiön laivoilla, jotka lähtevät **Hangosta joka lauantai.**

Karl Boström. Siirtolais Osasto.

Amerikkaan

saavat matkustavaiset nopeimman ja halvimman matkustuksen (noin 12 päivää) **Hangon—Hullin—Liverpoolin** kautta **Suomen-Höyrylaiva-osakeyhtiön** laivoilla, jotka ovat yhteydessä useimpien ja suurempien Valtameri yhtiöitten kanssa Liverpoolissa.

Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö lupasi mainoksessaan, että matka Amerikkaan taittuisi jopa 12 päivässä. Hangon museon arkisto.

ja piijat yrittivät paeta palveluspaikoistaan, mutta usein isäntä kävi hakemassa palvelusväkensä takaisin Hangosta.

Hankoon saavuttiin useimmiten lähtöä edeltävänä päivänä ja lähtijöillä oli monia asioita toimitettavanaan. Siirtolaisliikenne oli sujuvaa massaliikennettä ja kaikki asiointi voitiin hoitaa siirtolaishotellin kanssa saman pihan ympärillä sijaitsevilla rakennuksilla: siirtolaiskonttorissa ja pankissa.

HYVINKÄÄN KAUTTA LÄNTEEN

Lea Bergström
amanuenssi, Hyvinkään kaupunki

Hyvinkään pieni ja nuori asemakylä vilkastui huomattavasti 1800-luvun lopulla, kun Amerikkaan matkaavat siirtolaiset alkoivat majoittua paikkakunnan siirtolaismajoitus-tiloissa. Hangon ja Hyvinkään välinen rautatie valmistui vuonna 1873 ja junalla Hankoon matkustavien täytyi vaihtaa junaa Hyvinkäällä. Hangon majoitustilat olivat siirtolaisuuden huippukausina täpötäynnä Amerikkaan lähteviä. Hyvinkään seudun historian kirjoittaja Kustaa Hautala kutsuukin vuonna 1950 ilmestyneessä teoksessaan paikkakuntaa ”Hangon odotushuoneeksi”.

Hyvinkäällä oli eri laivayhtiöiden palkkaamia asiamiehiä, joiden tehtävänä oli tarjota palveluja Hyvinkään kautta Hankoon matkustaville. Asiamiehet kulkivat myös junissa etsimässä asiakkaita, joilla ei ollut vielä lippua Amerikkaan lähtevään laivaan. Laivayhtiöiden asiamiehillä oli Hyvinkäällä siirtolaismajoitustilat, jonne he johdattivat

junissa hankkimansa asiakkaat odottamaan siksi aikaa, kun heidän matkalippunsa saatiin kuntoon. Jos matkustajat joutuivat odottamaan pitkään, he saattoivat jopa käydä välillä Helsingissä huvimatalla. Edestäkainen junalippu pääkaupunkiin maksoi kaksi markkaa, nykyrahassa alle kahdeksan euroa. Siirtolaisista oli paikkakunnalle muutenkin rahallista hyötyä, sillä he tekivät kauppoissa ostoksia pitkää matkaansa varten.

Hyvinkään tunnetuin siirtolaisasiamies oli liikemies Kalle Saukkonen (1876–1942), jonka emigranttihuone sijaitsee lähellä Hyvinkään asemaa ja Hangon laituria Hyypärän maantien varrella. Majoitustila sijaitsee Saukkosen piharakennuksessa, jossa hänellä oli myös valokuvaamo sekä vuodesta 1908 lähtien *Eläviä Kuvia* -elokuvateatteri. Teatterin oven yläpuolella oli suuri mainos-
taulu, jonka kuvien veturi ja höyrylaiva kertoivat myös siirtolaisasiamiehen ammattista. Kalle Saukkonen oli *Suomen Höyrylaiva*

Osakeyhtiön eli Finska Ångfartygs Aktiebolagetin palveluksessa siirtolaisasiamiehe-



Helene Schjerfbeck maalasi 1900-luvun alussa siirtolaisaiheisen vesiväriluonnoksen *Matkustajia Hyvinkään asemalla*. Teos: Riihimäen taidemuseo, Tatjana ja Pentti Wähäjärven kokoelma. Kuva: Roope Kolehmäinen.

nä vuosina 1907–1911. Komea valkoinen virkalakki, jossa oli kullanvärinen kokardi, oli siirtolaisasiamiehen tunnusmerkki.

Saukkosen emigranttihanke käsitti kaksi huonetta, jossa oli kerrossängyt. Saukkonen järjesti kesäaikaan siirtolaisille läksiäisjuhlia pihassaan ja kietoi läksiäisissä kukkaseppeleet matkaajien kaulaan. Siirtolaiset tanssivat ja lauloivat tilaisuudessa ja kukkaseppeleet kaulassa siirtyivät Saukkosen saattamina Hankoon menevään junaan.

Kauppia Karl Tilanderilla oli siirtolaismajoitustilat 1880-luvulla aivan rautatieasemaa vastapäätä, radan vastakkaisella puolella, sijainneessa kaksikerroksisessa huvilassaan. Vuonna 1900 toiminta oli jo päätynyt, kun Nurmijärven kunta osti huvilan *Aseman koulun* taloksi. Siirtolaisasiamiehinä Hyvinkäällä toimi mm. maalari Hilden nykyisen Vaiveronkadun varrella, suutari Kajander, joka sai komean virkalakkinsa myötä lisänimen ”konsuli” sekä lähellä rautatieasemaa asunut kauppias Lönnberg. Hyvinkäänkadun varrella sijaitseva Lönnbergin talo on ainut nykypäiviin säilynyt myös siirtolaismajoitukseen tarkoitettu rakennus.

Senaattori Oskari Tokoi matkusti tammiukuussa vuonna 1891 Hyvinkään kautta länteen. Matkalla Kannuksesta Hankoon yövyttiin ensimmäinen yö Seinäjoella ja toinen yö Hyvinkäällä. Siirtolaisten majatalo sijaitsi lähellä rautatieasemaa ja siinä oli siirtolaisia varten kaksi huonetta, joista toinen toimi myös keittiönä ja oli tarkoitettu naisille. Isommassa miehille tarkoitetussa huoneessa oli neljä kolmikerroksista sänkyä. Jokaisessa sängyssä oli olkipatja, tyyny ja tummanharmaa huopapeite. Huone oli kylmä, mutta lämpeni ihmisistä, kun se tuli

täyteen. Täynnä se myös oli Oskari Tokoin mukaan, hänen muistellessaan matkakokemuksiaan Hyvinkään seudun historian kirjoittajalle.

Taiteilija Helene Schjerfbeck muutti vuonna 1902 Hyvinkäälle lähelle rautatieasemaa. Hän teki Hangon laiturilla luonnoksia pieneen kämmenenkokoiseen lehtiöön, jossa ihmisryhmistä, jotka odottivat junaan lukuisine matkatavaroineen. Kaksi 1900-luvun alun vesiväriä, *Emigrantteja I* vuodelta 1903 ja *Emigrantteja II* vuosilta 1904–1906, kuvaavat siirtolaisia. Riihimäen taidemuseossa on myös Schjerfbeckin samasta aiheesta 1900-luvun alussa tekemä vesiväri *Matkustaja Hyvinkään asemalla*. Tässä akvarelliluonnoksessa kaksi nuorta miestä odottaa junaan matkatavaroineen – liekö matkan kohde monien mahdollisuuksien Amerikka.



Kalle Saukkosen elokuvateatteri ja emigranttihanke toimivat samassa rakennuksessa. Valokuva on vuodelta 1910. Kuva: Hyvinkään kaupungin kulttuurihistoriallisen osaston valokuva-arkisto.

Siirtolaiskonttorissa oli täytettävä kyselykaavake, johon piti kirjoittaa henkilö- ja kotipaikkatiedot sekä matkanpää. Myös lippu oli ostettava ellei sitä vielä oltu hankittu. Lisäksi piti lunastaa ns. vekseli, eli maihinnousuraha, joka saatiin takaisin tulosatamassa kuittia vastaan. Tällä tavalla Pohjois-Amerikan viranomaiset varmistivat, että tulija pystyi tulemaan toimeen omillaan, jos työpaikkaa ei heti löytynyt. Vuonna 1905 maihinnousuraha oli 50 dollaria, mikä vastaa nykyrahana reilua sataa dollaria.

Pakollisten matkaselvitysten jälkeen aikaa vietettiin hotellissa lehtiä lukien, seurustellen, korttia pelaten ja eväitä syöden. Jo 1800-luvun lopulla Hangon

satamakaupungissa voitiin tutustua sellaisiin harvinaisuuksiin kuin appelsiineihin ja tomaatteihin. Hanko oli kuin rajamaa vanhan ja uuden välillä. Seuraavan päivän matka oli jo ajatuksissa, eikä mieli tehnyt lähteä kaupungille kuljeksimaan. Toisin oli silloin, jos laivaa jouduttiin odottelemaan Hangossa useita päiviä. Silloin siirtolaisilla oli tapana tanssia Hangon sileillä rantakallioilla – olihan suurin osa lähtijöistä nuoria, ja aina jollakin oli hanuri mukana. Edelleen kallioita kutsutaan siirtolaiskallioiksi.

Ennen lähtöä kokoonnuttiin siirtolaishotellin alakerran saliin. Kaksi hotellin alakerran huonetta oli varattu vahtimestarin asunnoksi ja aamuisin vah-



Hangon satama 1920-luvulla. Kaupunki rakennettiin aivan sataman kylkeen. Etualalla näkyy Korkeasaaren laituri, jonka päähän kaupunki rakensi komean voimakasiinin 1900-luvun alussa. Makasiinin viereisellä laiturilla on Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön laiva. Kuva: Hangon museon kuva-arkisto.

timestarin vaimo tarjosi lähtijöille kahvia ja pullaa. Hotellissa luetteloitiin myös matkatavarat. Hotellista vahtimestari johdatti lähtijät jonossa satamaan. Itse hän kulki jonon kärjessä torvea soittaen. Hankolaisilla sekä kaupungissa oleskelevilla kylpylävierailta oli tapana tulla seuraamaan lähtöä. Mukana seurasi Suomen Höyrylaiva Oy:n laivavahtimestari, joka toi Hullista mukanaan palaavat siirtolaiset.

Lähtöhetki oli latautunut. Yleensä siirtolaiset olivat melko vaatimattomasti pukeutuneita, mutta kukkia oli usein kiinnitetty matkalaukkuihin lähtöä juhlistamaan. Kun laiva irtosi laiturista, kajautettiin laivalla eläköön-huutoja, jotkut nauroivat, jotkut itkivät. Toiset lauloivat isänmaallisia lauluja, toiset virsiä ja joku saattoi kajauttaa Kansainvälisen. Edessä oli uusi, tuntematon tulevaisuus.

Joillekin Hangosta tuli Amerikan korvike. Kaupunkia sanottiinkin vuosisadan vaihteessa Suomen villiksi länneksi. Hanko kasvoi nopeasti. 1900-luvun alussa kaupungissa oli jo noin 5 000 asukasta, joista noin kolmannes oli suomenkielisiä. Osuus on melko korkea perinteisesti ruotsinkielisellä Länsi-Uudellamaalla. Moni Amerikkaan aikonut jäi Hankoon, jossa oli tarjolla runsaasti työtä. Joku jäi kaupunkiin ehkä siksi, että matkarahat oli kulutettu jo alkuvaiheessa – kun taas jonkun toisen matka päättyi lääkärintarkastukseen, eikä kotiinkaan haluttu palata.

LÄHTIJÄT JA LÄHDÖN SYYT

Vajaat puolet siirtolaisiksi Amerikkaan lähtijöistä oli kotoisin Pohjanmaalta, mutta siirtolaisuus oli vilkasta myös Ahvenanmaalta ja Turun saaristosta. Lähtijöistä noin 60 prosenttia oli miehiä ja heidän keski-ikänsä oli 20–25 vuotta.

Syyt siirtolaisuuteen olivat kaksitahoisia, sekä työntäviä että vetäviä. 1800-luvun lopulla Suomea ja erityisesti Pohjanmaata koettelivat useat nälkävuodet. Pohjanmaalla tilat olivat jaoissa käyneet pieniksi, eikä alueelle syntynyt tarpeeksi teollisuutta, joka olisi pystynyt sijoittamaan nopeasti kasvaneen liikaväestön. Michiganin ja Minnesotan kaivosteollisuus kasvoi nopeasti 1800-luvun lopulla, joten työvoiman tarve Yhdysvalloissa oli polttava.

Pohjanmaalta oli totuttu lähtemään parempiin ansioiden perään. Myös merenkulusta elävillä saariston ja Ahvenanmaan asukkailla lähteminen oli osa jokapäiväistä elämää. Ihmiset valtasi “Amerikkakuume”, jota ruokki sukulaisten lähettämät kirjeet ja paluumuuttajien kertomukset nopeasti ansaituista rikkauksista. Siirtolaisuuteen vaikuttivat myös pelko Venäjän sotaväkeen joutumisesta, Venäjän sortokausien politiikka ja seikkailunhalu.

VENÄJÄN JUUTALAISTEN SIIRTOLAISHOTELLI, MERIMIES- JA SIIRTOLAISLÄHETYSASEMA

Kevättalvella 1906 Hankoon ilmestyi yllättäen tuhansia venäläisiä, koska Suomen Höyrylaiva Oy:n asiamiehet olivat mainostaneet Hangon Hullin linjaa

aina Odessassa saakka ja myyneet halukkaille yhtiönsä matkalippuja. Venäjällä juutalaiset olivat joutuneet vainon kohteeksi ja monet lähtivät sen vuoksi siirtolaisiksi Pohjois-Amerikkaan. Suomalainen laiva tuntui silloin paremmalta vaihtoehdolta kuin venäläinen.

Hangossa tilanteeseen ei kuitenkaan oltu varauduttu. Katukäytävät täyttyivät ihmisistä, joille ei ollut tilaa siirtolaishotellissa, ja Hangossa alettiin jo pelätä kulkutautiepidemioita. Väliaikaisesti venäläisiä majoitettiin kauppahalliin ja kaupungin laitamilla sijaitseviin vanhoihin taloihin. Joskus siirtolaishotellin pihalla syntyi tappeluitakin, kun pettyneet matkalaiset kävivät Suomen Höyrylaiva Oy:n asiamiesten kimppuun.

Tilanne rauhoittui, kun yhtiö osti yhdessä juutalaisten siirtolaisuutta edistävän yhdistyksen kanssa sataman tuntumasta uuden – nykyisin Nycanderinkatu 10:ssä sijaitsevan – rakennuksen, joka sisustettiin Venäjän juutalaisten hotelliksi. Hotelli pystyi majoittamaan noin 400 henkeä. Sen viereen rakennettiin ruokala nykyisen Korkeavuorenkatu 15:n paikalle.

Siirtolaisuuden huippuvuodet Hangossa olivat 1906 ja 1907, jolloin kaupungin kautta kulki vuodessa yli 30 000 henkeä. Heistä noin puolet oli venäläisiä. Tämän jälkeen liikenne jatkui vilkkaana vielä muutaman vuoden ajan, mutta ennen ensimmäistä maailmansotaa se väheni, eikä erillistä hotel-

lia venäläisille enää tarvittu. Hotellin päärakennukseen asettui asumaan Suomen Höyrylaiva Oy:n siirtolaiskonttorin päällikkö Ferdinand Hemming, ja ruokasali sisustettiin Suomen merimieslähetysseuran merimies- ja siirtolaislähetysasemaksi.

Lähetysasemalla oli kotimaisia ja ulkomaisia sanomalehtiä, ja siirtolaisille jaettiin hengellisiä opaskirjoja. Siellä oli myös mahdollisuus kirjoittaa rauhassa kotiin vaikkapa postikortti Hangosta. Asemalla järjestettiin lähtijöille myös hartaushetki ja lähtöjuhla, mutta siirtolaisuuden viimeisinä vuosina aseman hoitaja tuli siirtolaishotelliin järjestämään hartaushetken.

SIIRTOLAISMONUMENTTI

Monet siirtolaisuuteen liittyneet rakennukset kuuluvat yhä Hangon katukuvaan. Siirtolaisuudesta muistuttaa myös Hangon rantakallioilla seisova siirtolaismonumentti, joka pystytettiin vuonna 1967. Kuvanveistäjä Mauno Oittisen suunnitteleman muistomerkin aiheena on kolme lentoon kohoavaa pronssikurkea. Sen kustansivat Suomi-Seura ja 93 monumentissa mainittua Suomen kuntaa, jotka olivat menettäneet vähintään kymmenesosan väestöstään siirtolaisuudelle. Myös siirtolaiset osallistivat kustannuksiin.

Floridassa, Lake Worthissa on samantyyppinen muistomerkki. Sen lahjoitti hankolainen Tor Söderholm, joka

oli itsekin siirtolainen. Siinä kaksi kurkea laskeutuu määränpäähän. Yksi on jäänyt matkalle – ehkäpä Hankoon.

Siirtolaislaivat lähtivät illalla pimeevään yöhön. Viimeisenä muistona kotimaasta jäi monelle tuikkiva Hangon majakka. Zacharias Topelius on kirjoittanut majakasta runon, “Hankoniemen silmä” ja sen sanat kirjoitettiin monen siirtolaisen lauluvihkoon. Sitä lauletaan ruotsalaisen kansankaulun “Mun kaunis kotimaani on vailla vertaistaan” sävelellä.

Ken olet armas tähti, mi kauas merehen
säiteitäs yössä myrskyisessä heität?
Sa hetkin olet kirkas ja hetkin sumuinen,
ja joskus loistos kokonaan sa peität.
Oletko taivaan tähti, mi silmin lempein
maan murehisin katsot ja öiden vaaroihin
ja lohduttelet harhaan eksyneitä?

En ole taivaan tähti, yön tulitorni vaan,
majakka Hankoniemen rannikolla;
Ma johdan merimiestä, kun päivä jättää maan
ja vaarat väijyy salakallioilla.
Pimeenä, kirkkahana mun valoni vaihtelee,
ja merimies sen näkee ja iloll' aattelee:
“Se mahtaa Hankoniemen silmä olla.”

Vihainen myrsky huuhtoo mun juurtan' ainiaan,
mut vahvoja se muurejan' ei voita,
kuin vuoren seinä kestän ma tyrskyt, aallot vaan
ja vartioitsen poloisia noita.
Sa, ihmislaps' myös ollos näin harrasmielinen.
ja johda eksyneitä kautt' elon myrskyjen,
ja valvo, lemmi, lohdutella koita.

Kirjallisuutta

Ekström, Birgitta. *Hangon muinaismuistoja, muistomerkkejä ja veistoksia*. Hangon mu-

seon julkaisusarja n:o 16. Huhmari 1995.

Ekström Söderlund, Birgitta; Wall, Marketta: *Alussa oli satama. Hangon satama 1873–2001*. Hangon museon julkaisusarja n:o 20. Tammisaari 2001.

Lehto, Tiina. *Hangon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema*. Hangon museon julkaisusarja n:o 8. Ekenäs 1989.

RESUMÉ

HANGÖ SOM HAMNSTAD FÖR AMERIKAEMIGRANTERNA

Under tiden för den stora utvandringen till Amerika 1865–1930 begav sig nästan 400 000 finländare till Amerika. Hangö var den viktigaste utskepningshamnen för utvandrarerna. Hangöbanan (Hyvinge–Hangö) byggdes 1872–73, och vid dess ändpunkt även hamnkajen. Redan 1886 fanns det järnvägsförbindelse till Hangö ända från Uleåborg.

På 1880-talet hade utvandrarerna möjlighet att välja mellan fyra olika rutter för resan från Hangö till Amerika: via Stockholm, Köpenhamn, Lybeck eller hamnstaden Hull i nordöstra England. Till Hangö kom man i allmänhet dagen före avresan, och de resande hade många ärenden att uträtta. Emigranttrafiken var en masstrafik som löpte smidigt, och alla ärenden kunde man uträtta i byggnader runt gården till emigranthotellet: i emigrantkontoret och banken.

Hangö växte snabbt. I början av 1900-talet hade staden redan ca 5 000 invånare. Många som hade tänkt sig till Amerika stannade i Hangö, där det fanns gott om arbetstillfällen. Toppåren för emigrationen inföll 1906 och 1907, när det under ett år reste över 30 000 personer via Hangö till Amerika.