



Skandinavien Suomalaiset ry

Fennoskandia i samverkan / Together in Fennoskandia

KVARTTI



KEKRI - MUINAINEN SUOMALAINEN SADONKORJUUJUHLA

Kekri on muinainen suomalainen sadonkorjuujuhla ja nykyisen kristillisen pyhäinpäivän edeltäjä. Sitä vietettiin alun perin maanviljelyn ja hedelmällisyyden haltijan Kekrin eli Köyrin kunniaksi tulevan sato- ja karjaonnan varmistamiseksi. Kielellisesti sana pohjautuu ikivanhaan indoiranilaiseen vuodenkiertoa tarkoittavaan sanaan.

Kekrillä onkin samat eurooppalaiset juuret kuin kelttien Samhain-juhlalla, josta nykyinen amerikkalainen Halloween on kehittynyt. Kekrin juhlinta hiipui 1900-luvulla kaupungistumisen, uusien perinteiden, sekä kirkon vastustuksen vuoksi.



Rikkaat juhlaperinteet ja uskomukset

Kekrinä henkien ja haltijoiden uskottiin liikkuvan elävien keskuudessa. Juhlapäivä alkoi aamusaunalla, joka pyhitettiin ensin esi-isille ja saunatontulle. Pahoja henkiä pidettiin loitolla kokkoja ja naurislyhtyjä polttamalla. Suuri sadonkorjuuateria ja oluenjuonti olivat myös keskeisessä roolissa. Uskomuksen mukaan talon isännän piti olla kekrinä humalassa, jotta seuraavan vuoden sadosta tulisi runsas.

Kekripukki

Pelottaviin asuihin, nurinkäännettyihin turkkeihin ja sarvina toimiviin kauhoihin pukeutuneet hahmot kiersivät kulkueena talosta taloon. Hahmot vaativat kestitystä huutamalla ”Kekriä vai uunia?” – kieltäytymisestä uhattiin uunin rikkomisella, mikä muistuttaa nykyistä ”karkki vai kepponen” -perinnettä.

Nykyisin vanhaa juhlaperinnettä elvytetään uudelleen eri puolilla Suomea. Tunnetuin nykyperinne löytyy Kajaanista, jossa poltetaan vuosittain valtava, oljista rakennettu kekripukki. Pukki laitetaan ennen polttamista kellumaan keskelle Kajaaninjokea.

Kekripukki 1800-luvun lopussa tai 1900-luvun alussa. Kuva: Wikimedia Commons.

TUTKIMUSMATKA ÖÖLANNIN SANDBY BORGIIIN: VERILÖYLY JA SUOMALAISET ISÄLINJAT



Öölannin saarella sijaitseva Sandby borg on 400-luvulta peräisin oleva rautakautinen kehälinna, jota paikalliset kartoivat vuosisatojen ajan sen kirotun maineen vuoksi. Syy taikauskolle selvisi vasta 2010-luvun arkeologisissa kaivauksissa, kun paikalta paljastui julma verilöyly. Tuntematon hyökkääjä oli tunkeutunut linnaan yöllä ja teurastanut asukkaat niille sijoilleen.

Poikkitieteelliset löydökset ja itämerensuomalaiset juuret

Vainajista eristetyt DNA- ja strontiumisotooppianalyysit tarjoavat poikkeuksellisen katsauksen rautakauden Pohjolaan kauan ennen viikinkiaikaa: ensinnäkin vainajilla oli monimuotoiset isälinjat. Vainajien Y-DNA-näytteistä tunnistettiin täsmälleen yhtä paljon perinteistä skandinaavista I-haploryhmää kuin suomalais-ugrilaista N-haploryhmää (N1a1).

Löydetyt isälinjat ja linnoituksen raunioista löydetyt Baltian meripihkakorut osoittavat, että itämerensuomalaiset kansat olivat aktiivinen osa Pohjolan yhteisöjä ja valtarakenteita jo 400-luvulla.



Sandby Borgin muurin jäännökset lähikuvassa. Kuva: Juha Tuikka.

Mielenkiintoinen yksityiskohta oli myös, että vainajia ei haudattu, millä pyrittiin estämään heiltä pääsy tuonpuoleiseen. Tragedia liittyikin todennäköisesti Rooman valtakunnan luhistumista seuranneisiin Pohjolan valtataisteluihin.

Öölannin saarella oli lukuisia kehälinnoja tuohon aikaan, mikä kertoo omalla tavallaan alueella vallinneesta kireästä ilmapiiristä. Sandby Borg on kuitenkin ainutlaatuinen näiden linnojen joukossa. Säilyneiden vainajien ansiosta se on kuin aikakapseli, joka tarjoaa harvinaisen katsauksen tuon ajan ihmisten elämään.

Kulttuurinen integraatio

Vaikka strontiumisotooppien perusteella osa asukkaista oli kotoisin Manner-Ruotsista tai Itämeren itäpuolelta, valtaosa oli jo kasvanut Öölannissa ja sulautunut osaksi paikallista yhteisöä. Sandby Borgin aavemaiset rauniot ja synkkä historia nostavat siten esiin kiinnostavan ja pitkään unohdetun luvun suomalaisten ja skandinaavien varhaisesta yhteisestä historiasta.

Sandby Borgin rauniot Öölannissa. Kuva: Juha Tuikka

RAUTATIE, JOKA YHDISTI HISTORIAN UUELLEEN



Vuosikymmenten tauon jälkeen matkustajajunat yhdistävät jälleen Suomen ja Ruotsin. Uusi Oulu–Tornio–Haaparanta-yhteys yhdistää Suomen uudelleen Ruotsiin ja Norjaan ja mahdollistaa yhtenäisen junamatkan halki Fennoskandian. Tämä nykyaikainen reitti seuraa raiteita, jotka johtavat maailmanhistoriaa muuttaneeseen tarinaan.

Huhtikuussa 1917 Vladimir Lenin lähti maanpaosta Zürichistä kahdeksan päivän matkalle Petrogradiin. Saksa, joka oli tuolloin sodassa Venäjän kanssa, antoi Leninin ja muiden vallankumouksellisten matkustaa alueensa halki ”sinetöidyssä” junavaunussa toivoen, että heidän paluunsa horjuttaisi Venäjän keisarikuntaa.

Lenin matkusti Saksan halki, jatkoi lautalla Trelleborgiin ja sieltä Tukholman kautta Haaparantaan. Koska rajajoen ylittävää rautatiesiltaa ei vielä ollut, hänen seurueensa taittoi Ruotsin–puoleisen matkan viimeisen osuuden reellä jäätyneen Tornionjoen yli. Torniossa tehtyjen kuulustelujen jälkeen he nousivat suomalaisen junaan ja matkustivat



Rautatie yhdistää Fennoskandian



etelään Suomen suuriruhtinaskunnan halki. Lenin saapui Petrogradiin ja nousi pian vallankumouksen keskiöön.

Saksan strategia onnistui lyhyellä aikavälillä. Bolševikit kaappasivat vallan, ja Venäjä vetäytyi ensimmäisestä maailmansodasta. Winston Churchill kuvasi myöhemmin Leninin inhimillisenä joukkotuhoaseena, joka kuljetettiin Venäjälle ”kuin ruttobasilli” tuhoamaan vihollinen sisältäpäin. Historiallinen ironia oli valtava: Saksa auttoi bolševismin valtaan, mutta myöhemmin natsi-Saksa aloitti tuhoamissodan sitä neuvostovaltiota vastaan, jonka syntyyn se oli itse vaikuttanut.

Leninin matkalla oli myös tahaton mutta Suomelle suotuisa seuraus. Bolševikkien vallankaappauksen jälkeen Suomi julistautui itsenäiseksi 6. joulukuuta 1917. Leninin hallitus tunnusti Suomen 31. joulukuuta 1917 ja avasi näin tien kansainväliselle tunnustamiselle.

Nykyinen juna kuljettaa tavallisia matkustajia, ei vallankumouksellisia. Haaparannan ja Tornion välillä matkustajat ylittävät kuitenkin rajan, jolla rautatiet kerran autoivat muuttamaan maailmanhistorian suuntaa – ja avasivat tien itsenäiselle Suomelle.

HAAPARANNAN ASEMA – PORTTI IDÄN JA LÄNNEN VÄLILLÄ



Haaparannan asema on toistuvasti yhdistänyt ihmisten henkilökohtaiset elämät Euroopan historian merkittäviin tapahtumiin. Ensimmäisen maailmansodan aikana rajakaupungista tuli tärkeä liikenteen solmukohta Länsi-Euroopan, Ruotsin, Suomen ja Venäjän välillä. Lenin oli vain yksi monista tämän pohjoisen portin kautta kulkeneista matkustajista. Haaparannalta lähti myös suomalaisia vapaaehtoisia sotilaskoulutukseen Saksaan. Toisen maailmansodan aikana saksalaiset sotilasjunat kulkivat Ruotsin kautta Tornioon.

Siirtolaisuus Haaparannan kautta

Kun Lapin sota alkoi vuonna 1944, evakot pakenivat vastakkaiseen suuntaan, ja suomalaisia sotilapsia kuljetettiin Haaparannan kautta turvaan Ruotsiin. Sodan jälkeen asemasta tuli yhtä tärkeä suomalaisille työvoimasiirtolaisille. Monille ruotsin-suomalaisille Haaparanta oli lähtöpiste uuteen elämään Ruotsissa. Juha Tainio, joka asui tuolloin Örebrossa ja opiskeli toimittajaksi, teki pitkän matkan aseman kautta vuonna 1973.

Laivalakko esti häntä matkustamasta meritse, joten hän kulki yöjunilla ja kiskobusseilla Bodenin, Haaparannan ja Kemin kautta päästäkseen Tampereelle lopputenttiinsä. Tavallaan hän seurasi samaa pohjoista reittiä, jota Lenin oli kulkenut vuonna 1917. Myöhemmin henkilöliikenne lakkasi, ja Haaparanta jäi käyttämättömän rautatien päätepisteeksi. Asemasta tuli nuorisokeskus, ja sen kansainväliset rautatieyhteydet näyttivät kuuluvan menneisyyteen.



Juha Tainio Torniossa.

Paluu junien aikaan

Vuonna 1987 Haaparannan kulttuurijohtaja Tapio Salo ehdotti Leninin matkaa käsittelevän paikallisen muistomerkin perustamista. Tukholman kuninkaallisen kirjaston suositun Lenin-kohteen sekä glasnostin ja perestroikan uuden avoimuuden innoittamana Salo toivoi muistolaatan houkuttelevan neuvostoliittolaisia vierailijoita Murmanskin alueelta.

Kun Juha Tainio palasi junalla Suomen-yhteyden avaamisen jälkeen, hän näki aseman olevan täynnä matkustajia. Juna toi hänet lähelle hänen entistä kotiaan Haaparannalla, jossa hän oli asunut 15 vuotta. Asema ei ollut enää vain vanhojen muistojen varassa elävä pääteasema. Siitä oli jälleen tullut se, miksi maantiede ja historia olivat sen muovanneet: maiden, rautatiejärjestelmien ja sukupolvien kohtauspaikka.