

Venäjällä paljon muutenkin, kuten kaikkialla, missä halpaa työvoimaa käytetään, ja lisää värvättiin kai Siperiasta käsin. Ja niinpä kuljetettiinkin Muurmannin radalle aivan junamäärin pelkästään toppahousuisia kiinalaisia erinäisiin radanrakennustöihin. Kaikkien näiden »robottien» (venäj. robotnik-työmies, renki) asema ei suinkaan ollut kadehdittava, vaan he saivat kärsiä mitä moninaisimmalla tavalla. Ilmasto oli pohjoisessa talvisin tavattoman kylmä, kunnollisia asumuksia ei ollut, vaan ainoastaan »läpinäkyviä», vetoisia lautaparakeja tai maakuoppia, vaatetus heikkoa (etenkin etelästä tulleilla sotavangeilla), ravinto niukka tai yksipuolinen, terveysolot mitä kurjimmat, lääkintähuolto miltei olematon, kesällä taas vaivana sääsket, sateet jne. Ja niinpä kylmyyteen, ehkäpä osaksi nälkäänkin (kun joukkojen huolto oli puutteellinen), keripukkiin ynnä moniin muihin tauteihin kuoli rakennustyömailla ihmisiä kuin karpäsiä, ja tuskinpa kukaan tsaar-Venäjän aikana on pitänyt tarkkaa lukua siitä, kuinka monta sotavankia tai etenkin kiinalaista sai tällöin »ikuisen muiston» Itä-Karjalan ja Kuollan niemimaan erämaissa. Suurimman uhrin lukumäärältään antoivat sittenkin kiinalaiset (ven. »kitaitsi»), joten eipä syytä ole kansanhuumori antanut koko radalle nimityksen »kiinalaisten luille rakennettu rautatie», sillä sitä se monessa kohdin miltei kirjaimellisesti oli.

Mutta valaistukseksi tähän kaikkeen lisättäköön vielä eräs episodi sanotun radan rakennusvaiheilta, joka on hyvin kuvaava ja jonka takia on allekirjoittanut oikeastaan ryhtynytkin laatimaan tätä kuvausta, »ettei totuus unohtuisi». Kun joulukuussa 1918 olin palaamassa Jaroslavista (jossa opiskelin kasvatustieteellisessä korkeakoulussa) joululomalle vanhempieni luo Aunukseen, tapasin yllämainitulla Zvankan asemalla erään itäkarjalaissyntyisen luutnantin, jonka sukunimi oli Kunjajev ja jonka kanssa odottelimme asemalla Muurmannille päin lähtevää junaa päästöksemme sillä toinen Lotinapellolle ja toinen, Kunjajev, Petroskoille saakka. Tällöin kertoi tämä luutnantti minulle ja muillekin seuratovereille seuraavan dramaattisen tarinan kiinalaisista, jotka olivat olleet menossa Kuollanniemiäälle kyseessä olevan radan rakennustöihin. Juna, joka käsitti suuren määrän vaunuja, joista osa oli raskaassa tavaralastissa ja osa ns. härkävaunuja, jotka tupaten täynnä kiinalaisia, kulkea puuskutti pohjoiseen päin. Se oli juuri ohittanut Vienanmereen kuuluvan Kantalahden pohjukan, jossa rata tekee aika jyrkän kaarteensa kulkien aivan merenrannan läheisyydessä ja vieläpä kapeimman lahdenpoukaman poikki siltaa pitkin. Kun tämä silta ja sen takana oleva kaarros oli ohitettu, alkoi maasto tuntuvasti kohota ja juna hidastaen vauhtia »kiihtä ylämäkeä». Tällöin oli veturi ollut jo mäen päällä laahustaen perässään raskasta junaa. Osa tavaravaunuista olikin jo saatu mäelle, mutta silloin tapahtui kohtalokas onnettomuus: juna katkesi keskeltä ja juuri etupäässä kiinalaisilla lastatut vaunut alkoivat vieräätä takaisin alamäkeen. Tällöin näiden vauhti jatkuvasti kiihtyi, ja kun mikään ei estänyt niiden kulkua, saavuttivat vaunut äsken ohitetun kaarteensa, mutta silloin seurasivat toinen, vielä suurempi onnettomuus: takimainen vaunu suistui kiskoilta ja vei toisetkin muassaan — suoraan Kantalahteen! Ranta oli melko jyrkkä ja pohja sikäli syvällä, ettei pian koko

kiinalaisvaunuista näkynyt jälkeäkään, vain vesi poreili niiden kohdalla. Kertomuksen mukaan kukaan kiinalaisista ei pelastunut, vaan kaikki saivat viimeisen lepopaikkansa Vienanmeren vesissä, joten tapahtumasta muodostui järkyttävä joukkosurma. Siispä kiinalaisten luuta on kirjaimellisesti hautautunut sekä Muurmannin radan varsilla oleviin maihin, että vesiin, mikä tekee otsikossa mainitun nimityksen tälle radalle sitäkin oikeutetummaksi. Asian vakuudeksi mainittakoon vielä, että luutnantti Kunjajev sanoi kuulleensa tämän tarinan kiinalaisten kohtalosta eräältä Muurmannin radan rakennustöissä olleelta insinööriltä, joten sen pitäisi olla toinen tosi.

Että Muurmannin radalla on monipuolinen ja jatkuva merkitys (sen varrella sijaitsee mm. Hiipinän vuorikaivosalue Kirovsk-nimisine kaupunkineen Kuollan niemimaalla), siitä ei ole epäilystäkään. Etenkin strategisesti on tämä rata hyvin tärkeä. Siksi nykyinen Neuvostoliittokin koettaa kaikin keinoin suojella tätä rataa mahdollisilta hyökkäyksiltä sitä vastaan. Onpa se yhdistetty Sorokasta alkavalla poikkiradalla mm. Onegan ja Arkangelin kaupunkien ja tällä tavoin kytketty Vologdan-Arkangelin rataan. Ei pitäne myöskään ihmetellä sitä, miksi Suomenkin rajaa siirrettiin, kokemuksesta viisastuneina, Moskovan rauhassa joissakin paikoin »vähän loitommaksi» puheena olevasta Muurmannin radasta...

N. Ruotsi.

* * *

Lehtemme lukijoille!

Arv. Karjalan Sivistysseuran jäsenet ja Karjalan Heimon tilaajat! Olemme päättäneet siirtyä uuteen maksujen perimistapaan. Suosittelemme nyt ja vast' edes postisiirron käyttöä. Asian helpottamiseksi lähettämme tämän joulunumeron mukana valmiiksi painetun siirtotilille panokortin, johon sopii samalla kun maksun suorittaa, myös merkitä osoitteensa ja mahdolliset muut tiedonannot. Suosittelemme tätä kättevää maksutapaa, postisiirtotilimme numero on 6171.

Kirjailija Onttoni Miihkali 50-vuotias

Ensi tammikuun 3 päivänä täyttää Ruotsissa 50 vuotta kirjailija Onttoni Miihkali, kansakoulunopettaja Mikko Karvonen. Mikko Karvonen on Vienan poikia. Nuorukaisena hän saapui pakolaiseksi Suomeen. Täällä hän aluksi kävi Limingassa kansanopiston ja sen jälkeen seminaarin Kajaanissa. Varsinaisen opettajatoimensa hän on suorittanut Suomussalmen Kuivajärvellä, josta käsin otti myös innokkaasti osaa kolmenkymmenluvun heimotyöhön, varsinkin kirjailijan ominaisuudessa. Onttoni Miihkalin kirjallisesta tuotannosta on mainittava lähinnä seuraavat teokset: Uusi Isänmaa, Solovetskissa kuohuu I ja II, Kahden puolen rajaa, Suomussalmen taistelut, Raateen tiellä ja Heräävän elämän maa. Karjalan Heimo onnittelee kirjailija Onttoni Miihkalia.

Korjaus

Viimeksi-ilmestyneessä lehtemme numerossa oli sattunut taittovirhe B. Karppelan kyykkäpakinassa. Toimitus pyytää erehdyistä anteeksi!