

ELINKEINORAKENNE ETELÄ-KARJALASSA

Anu Talka

VIIPURIN LÄÄNIN SYRJÄKULMASTA ETELÄ-KARJALAKSI

Turkiskauppaa ja kaskiviljelystä

Läntinen Ruotsi ja itäinen Novgorod kilpailivat viikinkiajasta (800–1050) lähtien itäisten kauppareittien, etenkin turkisreittien, hallinnasta. Karjala sijaitsi Suomenlahdelta Nevalle ja Laatokalle ja edelleen Venäjän suuria jokia kohti johtaneiden vesireittien sekä sisämaasta Vuoksea pitkin kulkeneiden kauppareittien yhtymäkohdassa, erämaiden tuntumassa. Ruotsalaiset tekivät vuonna 1293 Viipurin seudulle kolmanneksi ristiretkeksi kutsutun sotaretken, jonka jälkeen aluetta alettiin liittää osaksi läntistä maailmaa. Novgorod ja Ruotsi kilpailivat alueen hallinnasta Pähkinäsaaren rauhaan (1323) saakka. Kumpaakin kiinnostipaljon käytettyjen kauppareittien verottaminen.

Viipurista tuli valtakeskus, ja sen vaikutus alkoi ulottua yhä kauemmas. Kaakois-Suomeen levisi pääosin rauhanomaisesti ruotsalainen hallinto ja kristinusko. Suomesta tuli yhä kiinteämpi osa Ruotsia ja eurooppalaista maailmaa sekä kristillistä kulttuuria, joka on muovannut suomalaisten maailmankuvaa ja ihmiskäsitystä vuosisatojen ajan. Viipuri ympäristöineen alettiin mieltää osaksi Suomea 1400-luvulta lähtien, kun Finland-käsite laajeni tarkoittamaan myös nykyisen Suomen itäosia. Ajanjaksoa 1100-luvulta 1500-luvul-

le kutsutaan Suomen historiassa keskiajaksi. Ihmiset olivat tuolloin ja pitkään sen jälkeen ensisijassa perheensä ja sukunsa jäseniä.

Nykyinen Etelä-Karjalan maakunta oli keskiaikana Euroopan syrjäseutua, jossa asui vähän ihmisiä. Elanto saatiin luonnosta: metsästyksestä, kalastuksesta ja viljelystä, joka tarkoitti Itä-Suomessa vielä vuosisatojen ajan kaskeamista. Kaskiviljelyssä poltetun metsämaan tuhkaan kylvettiin viljaa – ruista, ohraa ja naurista – muutaman vuoden ajan, jonka jälkeen metsä jätettiin kasvamaan uudelleen. Koska sama paikka voitiin metsä- ja kaskityypistä riippuen polttaa 15 – 40 vuoden välein, kaskiviljely edellytti liikkuvaa elintapaa. Kaskiviljelyn ohessa harjoitettiin vaatimatonta karjataloutta eli pidettiin lehmä, hevosia, sikoja, kanoja, lampaita ja vuohia. Karjan määrää rajoittirehun vähäisyys.

Asutuksen oletetaan levinneen siten, että ensin keskuskylistä siirryttiin kesän ajaksi korpikaskille viljelemään, kunnes lopulta siirryttiin pysyvämmiin asumaan sopivan etäisyyden päähän kaskialueista. Pysyvän asutuksen muodostuminen muokkasi maisemaa, sillä rakennusten ympäristöä raivattiin ja läheiset kasket muuttuivat vähitellen pelloiksi ja niityiksi mikäli maaperä oli suotuisaa. Asutusta ympäröi kasvun eri vaiheessa ollut kaskettu metsämaa, joka oli paikoitelleen pikemminkin pensaistoa tai pusikkoa.

Ruotsin kuninkaat Erik Pommerilainen ja Kustaa Vaasa julistivat 1400- ja 1500-luvulla erämaat kruunun omaisuudeksi, mutta kruunulle tehtäviä palveluksia, esimerkiksi ratsuväen varustamista, vastaan maan saattoi saada yksityisomistukseen. Näin yksityinen maanomistus alkoi keskiajalla juurtua myös Viipurin ympäristöön. Kaskiviljelyn vuoksi pellosta luopuminen sekä sen vaihtaminen ja periminen oli vielä pitkään paljon vapaampaa kuin lännessä. Vaikka kasket eivät kuuluneet yksityisomistuksen piiriin, toisten kaskia kunnioitettiin – ensikäytön ilmaiseminen keinolla tai toisella teki kaskesta sen hyödyntämisen ajaksi yksityisomaisuutta. Vähitellen omistusoikeus vakiintui. Se tapahtui viimeistään uudella ajalla, jolloin tiloja alettiin jakaa. Tuolloin oli myös veronkantajan intressissä, että väki asui ja viljeli paikallaan, joskin kaskien takia elämäntapa oli edelleen liikkuva. Kruunun kannalta olennaista oli se, että maata saaneet talonpojat sitoutuivat hallitsijan valtaan. Samaan aikaan verorasitus ja väestön kasvu edellyttivät ruuan tuotannon lisäämistä ja tehostamista.

Leivän saanti maasta ei ollut helppoa, vaikka tila olisi ollut oma. Maan yksityisomistus yleistyi myös Moskovan ruhtinaskuntaan kuuluneella Parikkalan seudulla, mutta tilojen autioitumiset eli niiden veronmaksukyvyttömyydestä johtuneet omistusoikeuden menetykset häiritsivät 1600-luvun vaihteessa asutuksen voimistumista. Autioituminen merkitsi sitä, että tilan tuotto jäi niin pie-

Viipurin linnaa ryhdyttiin rakentamaan 1290-luvulla. Ensimmäiset puurakenteet korvattiin pian kivimuureilla. Asutus levisi linnasaarelta mantereelle 1300-luvulla. Viipurin vanhimmat säilyneet kaupunkiprivilegiot ovat vuodelta 1403. Viipuri oli 1500-luvulla lähes yhtä suuri kuin Turku. Molemmissa oli noin 2 000 asukasta. Kuva Etelä-Karjalan museo.



Kaskeaminen säilytti merkityksensä Itä-Suomessa paikoitelleen 1800-luvulle asti. Nykyisen Etelä-Karjalan alueellakin saattoi kaski palaa jossakin syrjäisessä paikassa vielä vuosisadan alkupuolella. Siirtyminen peltoviljelyyn tapahtui vähitellen 1500-luvulta lähtien. Se liittyi pysyvän asutuksen muodostumiseen; asuinpaikkaa ei enää vaihdettu, vaikka viljelysmaat olisivatkin vielä vaihtunut. Kuva Museovirasto.



neksi, ettei sillä pystytty maksamaan veroja. Tilan entinen omistaja saattoi asua tilaa edelleen, mutta hallitsijan tavoitteena oli pitää tilat sekä asuttuina että veronmaksukykyisinä, joten autioutilalle pyrittiin löytämään mahdollisimman pian uusi asukas. Autioitumisen taustalla vaikuttivat raskaat verot, kato-vuodet ja niistä johtunut velkaantuminen sekä savolaisten Parikkalan seu-dulle tekemät partio- ja ryöstöretket.

Asutuksen leviäminen ja kaskiviljely jättivät jälkensä luontoon, mutta myyn-tiä ja omaa tarvetta varten harjoitetusta metsästyksestä ja kalastuksesta jäi vähän jälkiä. Baltiaan asettuneet saksalaiskauppiat kiinnostuivat 1200-lu-vulla Saimaan alueen turkiksista ja kauppaa ryhdyttiin käymään sisämaasta suoraan Suomenlahden rannikolle. Paikallisille turkiskauppa oli merkittävä tulonlähde. Turkiksia välittivät talonpoikaiset kauppiat. Nykymaakunnan pohjoisosista turkiskauppa suuntautui edelleen aiemmin käytössä ollutta reittiä pitkin Novgorodin ruhtinaskunnan kautta länteen. Myyjät ja ostajat tapasi-vat markkinoilla, joita järjestettiin niin idän kuin lännen kirkon alueella kun-kin kirkon nimikkopyhän juhlina. Näin saivat alkunsa muun muassa Lappeen markkinat Kauskilan kirkonmäellä, josta ne viimeistään 1500-luvulla siirtyi-vät nykyisen Linnoituksen länsirannalle. Maaseudun väki toimitti markki-noille omia ja erämaiden tuotteita: turkiksia, maa- ja karjataloustuotteita, puuta ja tervaa sekä kalaa ja ehkä myös hylkeen lihaa. Kalan ja hylkeen-lihan menekkiä lisäsi niiden soveltuminen paastoruuaksi. Tärkeimpiä tuonti-tavaroita olivat ruuan säilömisessä tarvittu suola ja vilja. Kauppa saattoi olla pelkkää vaihtokauppaa eikä keskiajan kaupan volyymi ole tiedossa. Mas-sa- ja puunjalostustuotteiden kauppaa rajoitti kuljetuskapasiteetti, joka ke-hittyi riittävän suureksi vasta uuden ajan vaihteessa.

Lappeen markkinat yhdistivät viimeistään 1500-luvulta lähtien Saimaan alueen kaupan ja viipurilaiset kauppiat. Markkinaperinne on muutamia lyhyitä katkoksia lukuun ottamatta jatkunut näihin päiviin saakka – markkinapaikka on tosin vaihtu-nut useampaan kertaan. Kuva Etelä-Karjalan museo.



Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

Tervakaupan valtakausi

Keskiajan ja uuden ajan saumakohta ajoittuu 1500-luvulle. Ruotsissa se ajoitetaan 1520-luvulta lähtien tapahtuneeseen uskonpuhdistukseen sekä ku-ningas Kustaa Vaasan 1540-luvulta lähtien toimeenpanemaan hallinnon ke-hittämiseen, mihin liittyi perinnöllinen kuninkuus. 1600-luvun taitteessa ta-pahtui muitakin merkittäviä muutoksia. Parikkalan seutu siirtyi Stolbovan rauhassa (1617) muun Käkisalmen läänin kanssa Moskovan ruhtinaskunnasta Ruotsin kuningaskuntaan. Läänin ortodoksiväestö siirtyi suurelta osin Tverin Karjalaan, ja uusiksi asukkaiksi tuli Ruotsin kruunun asutuspolitiikan seu-rauksena luterilaista väestöä.

Nykyisen Etelä-Karjalan elinkeinohistoriaa ajatellen olennainen muutos ta-pahtui 1500- ja 1600-lukujen taitteessa. Laivanrakennukseen soveltuvan puutavaran ja etenkin tervan menekki kasvoi, kun merenkulku löytöretkien myötä lisääntyi. Havupuuvaltaisesta Suomesta kehittyi nopeasti Euroopan johtava tervan toimittaja. Tervasta tuli 1600-luvun alussa Itä-Suomen tär-kein vientituote, jonka markkinat olivat Länsi-Euroopassa. Parhaimmillaan viisi kuudesosaa Ruotsin tuottamasta tervasta poltettiin Itä-Suomessa Sai-maan vesistöalueella ja laivattiin Viipurin kautta eteenpäin. Viipuri oli Itä-Suomen kaupankäynnin keskus. Sen kautta kulki sekä vienti että tuonti, muun muassa pääosa maahan saapuneesta rihkamatavarasta, joka päättyi kulkukauppiaiden kontteihin kaupattavaksi Karjalassa, Savossa ja Pohjan-maalla.

Etelä-Karjala ei ollut Parikkalan seutua lukuun ottamatta varsinaista tervan polttoaluetta, joten valmistusta tärkeämmäksi muodostui nykymaakunnan eteläosissa tervan kuljettaminen. Etelä-Karjalan kehityksen kannalta olen-naista on kautta vuosisatojen ollut alueen sijainti liikenneväylien risteys-kohdassa. Maakunnan pohjoisosassa kulki Kokkolanjokea pitkin lyhyin ja helppokulkuisin, tosin useiden maakannasten katkaisema, Saimaan ja Laa-tokan välinen vesireitti. Sen kanssa ristesivät Viipurista Savonlinnaan johtanut maantie. Lappeenrannassa kohtasivat keskiaikaiset linnojen – Hämeen, Vii-purin ja Olavin – väliset maantiet sekä Saimaan vesireitit, joita pitkin rahti ja ihmiset kulkivat kesät talvet. Talviset jäätä pitkin kulkeneet talvitiet ja sulan veden ajan purjehdusreitit olivat helppokulkuisina usein huonokuntoisia maan-teitä tärkeämpiä kulkuväyliä. Lappeen markkinat ja vuonna 1649 perustettu Lappeenranta sijoittuivat liikenteen solmukohtaan. Kaupungin perustaminen oli tärkeää, koska porvariselinkeinojen eli kaupan ja käsityön harjoittaminen oli elinkeinovapauden säätämiseen (1879) saakka sallittua vain kaupungis-sa. Lappeenranta oli nykymaakunnan ainoa kaupunki vuoteen 1971, jolloin Imatran kauppalasta tuli kaupunki.

Tervan reitti kulki pohjoisilta vesiltä sulan veden aikana Saimaan eteläran-nalle. Matka Lappeelta Viipuriin taittui hevoskyydillä. Etelä-Saimaan ja Vii-purin väliselle noin 50 kilometrin mittainen maakannakselle ei ollut vaihtoeh-toista reittiä. Esimerkiksi Vuoksea pitkin oli koskien vuoksi vaikea kuljettaa suuria rahtimääriä, ja Pohjois-Karjalasta Laatokalle kulkenut vesireitti oli maakannasten ja koskien vuoksi hankalakulkuinen. Parikkalan seudulta ter-va kuljetettiin Jaakkiman Siekilahteen ja sieltä Laatokkaa ja Nevaa pitkin Nevanlinnaan, joka oli sekä Käkisalmen läänin tervakaupan että muun kau-pan keskus 1600-luvulla.

Parikkalan seudulla oli 1600-luvulle saakka ortodoksiasutusta. Ensimmäinen ortodoksikappeli rakennettiin seudulle 1500-lu-vun lopulla. Ortodoksit siirtyivät Stolbovan rauhan (1617) jäl-keen Venäjälle. Nykyinen Parikkalan tsasouna kertoo ortodok-siuskon uudesta leviämisestä vahoilla sijoillaan. Tsasouna on rakennettu vuonna 1979. Kuva Arto Hämäläinen 2007.



Elinkeinorakenne

Tervakaupan valtaväylä kulki 1600-luvulla kuitenkin Lappeenrannan seudun ja Viipurin välillä, koska huomattava osa tervasta poltettiin Saimaan rannoilla tai niiden tuntumassa. Reitti oli Ruotsin valtakunnan tärkeimpiä ja raskaimmin liikennöityjä maatieyhteyksiä. Tie oli osa Hämeen linnasta Viipuriin johtanutta Ylistä Viipurintietä, jolla oli Lappeenrannan ja Viipurin välillä useampi reittilinjaus, joiden tarkoitus vaihteli eri aikakausina. Terva- ja pikitynnyreitä kuljetettiin 1600-luvun puolivälissä Marko Nenosen arvion mukaan jopa 33 000 vuodessa. Yhteen kuormaan voitiin maaston mäki-syyden vuoksi ottaa yhdestä kahteen tynnyriä, joten edestakaisia rahtimatkoja tehtiin tuhansia. Pääosa rahdista ajettiin hyvien rekikeliä aikaan loppusyksystä ja talvella, joten talvipäivinä Lappeenrannan ja Viipurin välillä kulki vähintään sata hevoskuormaa tervaa ja lisäksi muu liikenne.

Rahtia ajoivat tervakauppiaiden maksamia rahakorvauksia vastaan etelä-karjalaiset talonpojat, sillä miehet ja hevoset joutuivat talvella hyvin rahdinajoon: moni talo pysyi leivässä ja veronmaksukykyisenä rahtitulojen ansiosta. Maanviljelys- ja karjanhoito jäivät pitkälti omavaraisviljelyksi. Osa talonpojista

erikoistui rahdinajoon, mikä oli suurten rahtimäärien vuoksi mahdollista, vaikka hevonen ja kulkupelit olivat kallis investointi. Samalla totuttiin raha- ja vaihdantatalouteen sekä kanssakäymiseen erilaista taustaa edustavien ihmisten kanssa: kansainvälistä kauppaa käyvän viipurilaisen tervakauppiaan ja lähes luku- ja kirjoitustaidottoman talonpojan elämänpiirit olivat hyvin erilaiset. Rahdinajajien mukana kulki tieto suuren maailman asioista, mikä oli merkittävä asia aikana, jolloin sanomalehtiä ja muuta tiedonvälitystä ei ollut olemassa. Rahtimatkojen yhteydessä voitiin hoitaa omia asioita ja tutustua uusien asioiden lisäksi uusiin tavaroihin ja hyödykkeisiin.

Osaksi Venäjää

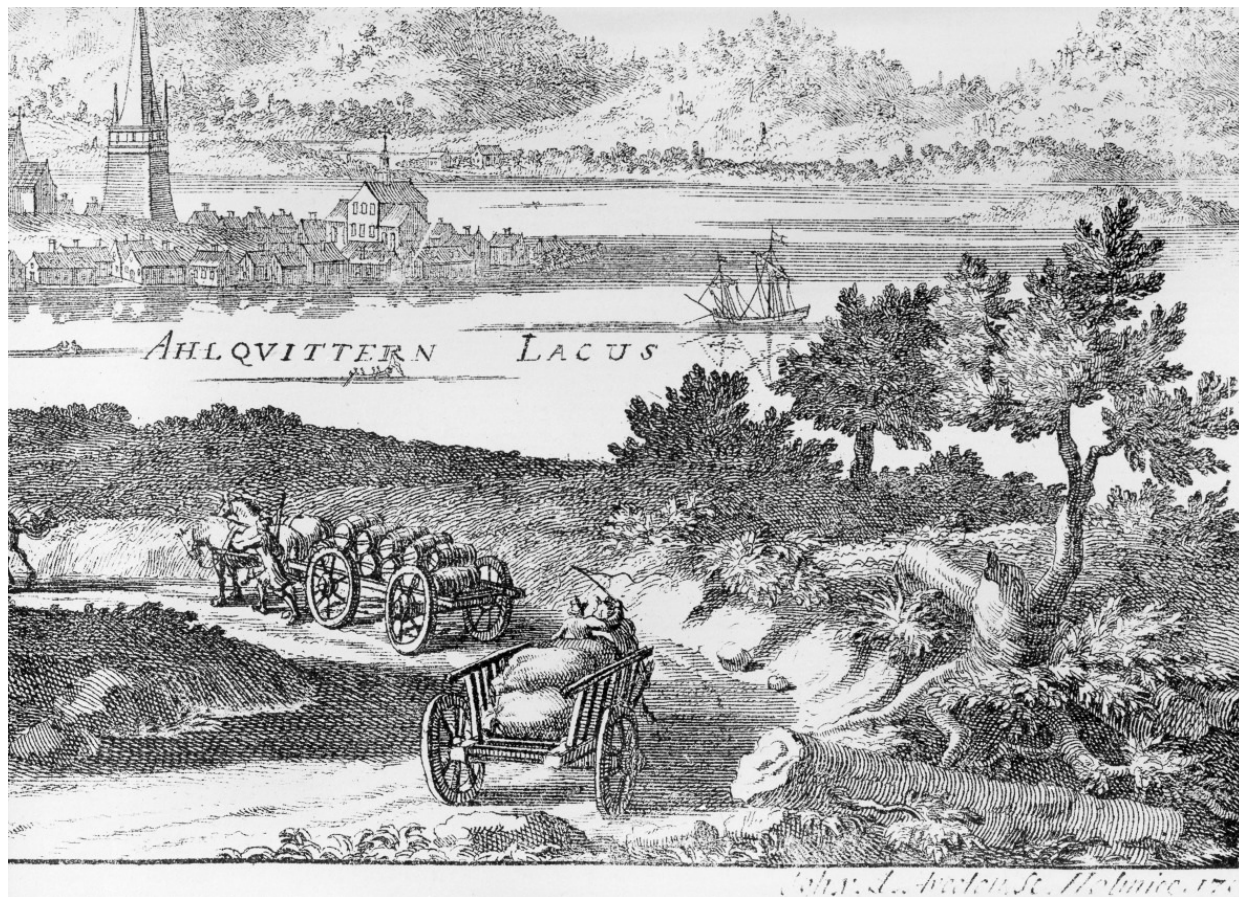
Ruotsin suurvalta-ajaksi kutsuttu ajanjakso päättyi 1700-luvun alussa. Lähes sadan vuoden mittainen rauhan aika loppui Suureen Pohjan sotaan. Venäjä valloitti Suomen – vuosien 1714 – 21 välistä valloitus aikaa kutsutaan isovihaksi. Se päättyi Uudenkaupungin rauhaan vuonna 1721, jolloin itäraja siirtyi suunnilleen nykyiselle paikalle.

Itä-Suomen ja nykyisen Etelä-Karjalan kannalta kohtalokasta oli Viipurin jääminen rajan toiselle puolelle. Viipuri oli Itä-Suomen ainoa tapulikaupunki eli se oli saanut käydä myös ulkomaankauppaa, joka oli keskiajalta 1800-luvun puoliväliin saakka vallinneen merkantilistisen talousjärjestelmän aikana tapulikaupunkien yksinoikeus. Maakaupungit, kuten Lappeenranta, saivat käydä vain kotimaankauppaa. Lappeenrannalla oli keskeinen merkitys liikenteen kokoajana ja kaukokaupan solmukohtana, ja erityisen tärkeät olivat kaksi kertaa vuodessa järjestetyt Lappeen markkinat. Koska kaupunki sijaitti sisämaassa, siitä ei ollut Viipurin manttelin perijäksi. Uudeksi tapulikaupungiksi tuli Hamina.

Tervakaupan volyymi hiipui rajamuutoksen myötä. Saimaan rannalta kulku-yhteydet Haminaan olivat huonommat kuin Viipuriin, vaikka Lappeenrannan–Haminan yhteyttä parannettiin rakentamalla uusi maantie Hämeen ja Viipurin linnojen väliseltä Yliseltä Viipurintieltä (Taavetista) Haminaan. Pohjoisesta Itä-Suomesta oli sujuvampi kuljettaa terva Pohjanlahden rannikon kaupunkeihin, mikä sekin tuli pian kyseenalaiseksi, kun tervan hinta maailmanmarkkinoilla laski. Eteläkarjalaisten rahdinajo ja siitä saadut tulot vähenivät merkittävästi, vaikka osa rahdista kulki edelleen rajan yli Viipuriin. Terva sai myyntiartikkelina rinnalleen puutavaran. Lappeenrannasta tuli uuden rajan myötä rajakaupunki, jota ruotsalaiset alkoivat linnoittaa 1720-luvulla. Ympäristön talonpojat saattoivat osallistua linnoituksen elintarvikehuoltoon, mikä oli rahdinajoon verrattuna vaatimaton sivuelinkeino.

Venäjä valloitti Suomen jälleen vuonna 1741. Kaksi vuotta kestänyttä valloitus aikaa kutsutaan pikkuvihaksi. Turun rauha solmittiin vuonna 1743 ja tuolloin koko nykyinen Etelä-Karjala siirtyi Venäjän keisarikuntaan – rajaksi tuli lännessä Kymijoki ja pohjoisessa Puumalan salmi. Raja halkoi Puumalan, Sulkavan, Rantasalmen ja Kerimäen pitäjät. Uudenkaupungin ja Turun rauhoissa Venäjään liitettyjen alueiden nimitykseksi vakiintui Venäjällä Suomen sodan aikana Vanha Suomi. Nimitys on perusteltu venäläisestä näkökulmasta; alue oli osa keisarikuntaa jo siinä vaiheessa, kun muu Suomi eli Uusi Suomi Haminan rauhassa vuonna 1809 liitettiin Venäjään. Raja siirtyi tuolloin Tornionjokeen. Termi Vanha Suomi on jäänyt yleiseen käyttöön, mutta Uusi Suomi on monille tuntematon.

Uusi valtiollinen yhteys merkitsi Vanhan Suomen alueelle uusia mahdollisuuksia. Suomenlahden pohjukkaan oli perustettu 1700-luvun alussa Pietarin kaupunki, josta tuli vuonna 1712 tsaari Pietari Suuren päätöksellä Venäjän pääkaupunki. Kaupunkia rakennettiin voimallisesti ja sen väkiluku kasvoi nopeasti. Pietarin metropolista tuli lähes 200 vuoden ajan Etelä-Karjalan kehitykseen olennaisesti vaikuttanut tekijä.



Terva seurasi turkiksi massavientituotteena 1600-luvulla. Tervan kysyntä oli löytöretkien ja valtameripurjehduksen vuoksi suurta. Sitä vietiin Länsi-Eurooppaan. Tervatynnyrit kuljetettiin kesällä avovesiä pitkin ja talvella rekien kyydissä, joten oheinen Erik Dahlbergin piirros rataskuljetuksista edustaa poikkeustilannetta. Kuva Etelä-Karjalan museo.

Pietarissa oli lähes rajattomat markkinat kaikille mahdollisille hyödykkeille ja työlle. Se oli myös Venäjän Länsi-Euroopan kanssa käymän kaupan välittäjä. Viipurille tilanne merkitsi uutta kasvun mahdollisuutta tavaravirtojen välittäjänä, mistä hyötyi Uudenkaupungin rauhan jälkeen myös nykyinen Etelä-Karjala. Pietarin rahti tarvitsi sekin kuljettajia, vaikka sitä ajoivat 1700-luvulla useimmiten kannakselaiset. Rahtikuormissa kuljetettiin lähes kaikkea mahdollista myytävää, usein kuitenkin puutavaraa.

Vanhaa Suomea linnoitettiin Pietarin turvaamiseksi 1700-luvun loppupuolella. Lappeenrannassa venäläiset jatkoivat ruotsalaisten aloittamaa työtä. Muita linnoituksia ja niihin liittyviä kanavia oli eri puolilla maakuntaa. Linnoitus- ja kanavatyömaat huollettiin osin lähiympäristöstä ja niiden valmistuttua alueille sijoittui pysyvästi venäläisiä sotilasjoukkoja. Kummatkin lisäsivät elintarvikkeiden ja muiden tarvikkeiden menekkiä lähiseudullaan. Keskeisestä osasta armeijan huoltoa vastasivat joukko-osastojen perässä kulkevat venäläiskauppiat, marketantit. Tällä tavoin Lappeenranta sai ensimmäiset venäläiset asukkaansa ja kauppiansa, jotka sittemmin asettuivat pysyvästi kaupunkiin ja saivat oikeuden harjoittaa muutakin kauppaa.

Muutoksia tapahtui myös maataloudessa. Kaskiviljelystä siirryttiin 1700-luvulla yhä enemmän peltoviljelyyn: kaskia poltettiin edelleen syrjäseuduilla, mutta rintamailla viljeltiin jo lähes pelkästään peltoja. Kokonaan kaskiviljelystä luovuttiin Kaakkois-Suomessa viimeistään 1800-luvulla. Tiloilla harjoitettiin lähinnä kotitarpeviljelyä: tuotto käytettiin pääasiassa omassa taloudessa ja veronmaksussa. Tilat olivat pieniä ja niitä jaettiin koko 1700-luvun ajan vielä pienemmiksi, sillä tilojen lohkomista ei Vanhassa Suomessa rajoitettu, kuten tehtiin Ruotsin Suomessa. Sen vuoksi maisemaa muokkasi uusien pihapiirien ja peltojen raivaus. Uusien viljelymenetelmien omaksuminen rajoittui kuitenkin lähinnä lahjoitusmaille. Lahjoitusmailla tarkoitetaan sellaisia kyliä tai pitäjiä, joiden verotulot Venäjän hallitsija oli lahjoittanut sotapäälliköilleen, virkamiehilleen tai suosikeilleen. Nykyisen Etelä-Karjalan alueella lahjoitusmaita oli Joutsenossa ja Parikkalassa.

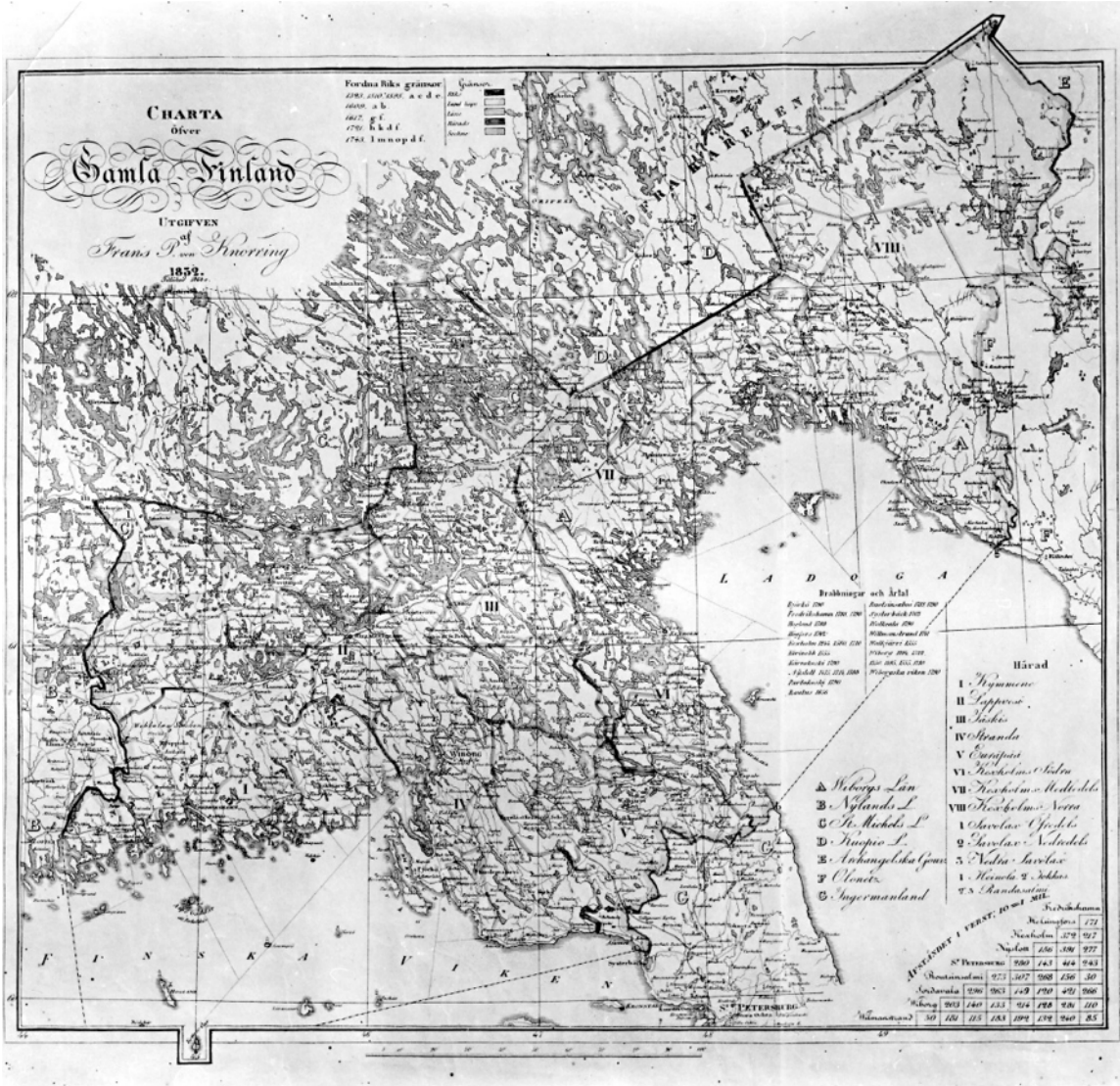
Erik Nilsson Aspegren kartoitti 1600-luvulla Lappeenrannan kaupungin lisäksi Lappeen kihlakuntaa. Kartta on vuodelta 1659. Siinä näkyy koko Mäntyharjulle ulottuneen kihlakunnan alue. Kartta Kymenlaakson maakuntamuseo/Kyhika kokoelma. Alkuperäinen Ruotsin sota-arkisto, Tukholma.



Pietari oli 1800-luvulla asukasluvultaan toiseksi suurin "suomalainen kaupunki". Etelä-Karjalasta mentiin Pietariin kauppamatkoille sekä pidemmäksi aikaa esimerkiksi palvelukseen tai oppimaan käsityöläisammattia. Pietari oli suurkaupunki, jossa oli markkinoita kaikelle mahdolliselle. Kaupunki vaikutti vuonna 1703 tapahtuneesta perustamisestaan lähtien merkittävästi myös nykyisen Etelä-Karjalan alueen vaiheisiin ja ihmisten elämään. Kuva Museovirasto.



Karjataloudella oli Vanhassa Suomessa 1700-luvulla muuta maata merkittävämpi asema, vaikka viljanviljely oli edelleen päätuotantosuunta. Pietarissa olikysyntää karjataloustuotteille, eikä karjatalous ollut yhtä altis katovuosille kuin viljely. Tuotanto rajoitti eläinten ruokinnan ja erityisesti talviruokinnan ongelmat, sillä heinät kerättiin luonnonniityiltä. Karjaa oli muuta Viipurin läänin enemmän Lappeen ja Jääsksen kihlakunnissa. Pienillä tiloilla oli viljaa kannattavampaa tuottaa voita, jolle oli Pietarissa kysyntää. Pietariin vietiin pieniä määriä myös perunoita ja muita juureksia. Paluulastissa oli suolan ja edullisen viljan lisäksi ennestään tuntemattomia tuotteita kuten kahvia ja sokeeria sekä muita siirtomaatuotteita, joihin tutustuttiin Pietarin vaikutusalueella muuta Suomea aikaisemmin. Vanha Suomi ei suinkaan vastannut Pietarin huollosta, mutta sillä oli merkitystä polttopuiden ja huonosti säilyvien tuotteiden toimittajana. Sen sijaan Vanhalle Suomelle Pietarin markkinat olivat tärkeät jo 1700-luvulla.



Elinkeinorakenne

Viipurilaiset kauppiat ryhtyivät 1700-luvulla perustamaan sahoja, sillä sahataran menekki Euroopassa kasvoi. Viipurin läänistä tuli Itämeren tärkein saha-alue. Suurin osa sahoista sijaitsi Kannaksella tai Kymijoen vesistöissä, joka oli haminalaisten kauppiaiden aluetta. Sahan käyttövoimaksi tarvittiin koski. Sahattava puutavara pyrittiin hankkimaan mahdollisimman läheltä. Etelä-Karjalassa sijaitsivat Luumäen Kannuskosken jo 1600-luvulla toiminut saha sekä Savitaipaleen Partakosken vuonna 1750 perustettu saha, joka oli ensimmäinen Saimaan alueelle rakennettu ohutteräinen saha. Ruokolahden Virtutjoen Höystenkosken saha sai perustamisluvan vuonna 1758. Valtaosa Vanhan Suomen sahoista pysähtyi vuonna 1798, jolloin keisari Paa- valin hallitus kielsi Vanhan Suomen puuston sahaamisen. Jotta kaupankäyntiä voitiin jatkaa, hankkivat viipurilaiset kauppiat tilalle puutavaraa ja saha- osuuksia Ruotsin Suomesta, josta tuotua puuta sai viedä Viipurista eteenpäin.

Etelä-Karjalan talonpojille tämä merkitsi uudelleen laajamittaista rahdinajoa. Sahatavara kuljetettiin Saimaan etelärannalle Lappeenrantaan, Lappeelle ja Joutsenoon sulan veden aikaan laivoilla, sieltä talvikeleillä hevoskyydillä Viipuriin ja seuraavalla purjehduskaudella Länsi-Eurooppaan. Rahdinajo lisääntyi jo 1700-luvun lopulla, jolloin myös rajan ylittävä kauppa oli tullut mahdolliseksi. Lappeenrannan markkinoille alkoi tulla taas talonpoikia ja kauppiaita Ruotsin puolelta, esimerkiksi Mikkelin suunnalta. Rahdin ja kaupan volyymi eivät kuitenkaan olleet vielä lähelläkään sitä, mitä ne olivat sata vuotta aikaisemmin tai muutama kymmenen vuotta myöhemmin.

Viipurin ympäristö siirtyi Uudenkaupungin (1721) ja Turun (1743) rauhoissa osaksi Venäjän valtakuntaa. Elinkeinoelämälle avautuivat samalla Pietarin ja Venäjän markkinat. Uuden pääkaupungin suojaksi rakennettiin 1700-luvun lopulla linnoitusketju, joka toi sekin työtä ja elantoa eteläkarjalaisille talonpojille. Kuva Etelä-Karjalan museo.



Luumäen Kannuskoskella toimi saha ensimmäisen kerran 1670-luvulla. Kosken ympärille kehittyi kylä, joka erosi ympäröivästä maaseudusta. Sahan lisäksi kosken partaalla toimi mylly. Elämä kylässä jatkui senkin jälkeen, kun saha paloi vuonna 1811. Uusi saha rakennettiin hieman alemmas Ruokokoskeen. Kuva Arto Härmäläinen 1999.

Lutnantit Heinrich Christoph Siegell ja Gustaf Umnem saivat "ikuisesti ja perinnöllisesti hallittaviksi" maa-alueet Joutsenon Kesolan, Karsturannan, Pätilän ja Joutsenon kylästä vuonna 1790. He olivat ansioituneet Venäjän Ruotsia (1788–90) ja Turkia (1787–92) käymissä sodissa. Lahjoitusmaita kuvaava kartta on samalta ajalta. Kuva Kansallisarkisto.



Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

Rahdinajon kultaiset vuosikymmenet

Venäjä valloitti Suomen kolmannen kerran Suomen sodassa, joka päättyi vuonna 1809 Haminan rauhaan. Suomi siirtyi Suomen suuriruhtinaskuntana Venäjän keisarikuntaan ja Venäjän ja Ruotsin raja Tornionjokeen. Vanha Suomi liitettiin Viipurin lääninä muun Suomen yhteyteen vuonna 1812.

Rajan myötä poistui Pietarin turvaksi rakennetun linnoitusketjun merkitys. Linnoitukset jäivät tyhjilleen, mikä vähensi lähiympäristön linnoituksen tai kanavan huoltamisesta saamia tuloja. Vain Lappeenrannan linnoitus säilyi edelleen sotilaskäytössä, mutta varuskunta oli selvästi aiempaa pienempi. Lappeenrannassa varusväen huollosta pitkälti huolehtineet venäläissyntyiset kauppiaat suuntasivat liiketoimiaan tavanomaiseen kaupankäyntiin. Kun Vanhassa Suomessa käytössä olleesta venäläisestä kauppiajärjestelmästä siirryttiin ruotsalaismalliseen käytäntöön, he saivat täydet kauppiaan oikeudet. 1800-luvun alussa kaupungissa oli seitsemän kauppiasta ja 24 käsityöläistä. Käsityöläisiä saattoi olla myös maalaispitäjissä, jolloin heitä kutsuttiin pitäjänkäsityöläisiksi. Sen sijaan maakauppoja eli maaseudulla sijainneita kauppoja ei ollut ennen elinkeinovapautusta lupa pitää.

“Kievareita arvosteltiin koko ajan pahatapaisesta elämästä, jota hollituissa harjoitettiin – varsin samoin sanoin kuin markkinoitakin. Erityisesti surtiin nuorten kyytipoikien saamaa esimerkkiä hevosten huonossa kohtelussa.”(Matkasuuntia Suomessa 1888–1890). Röytyn talo Taipalsaarella. Kuva Arto Härmäläinen 2007.



Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

Etelä-Karjalan kannalta olennainen muutos oli rahtiliikenteen nopea kasvu. Sahatavaralla oli kysyntää ja Itä-Suomen metsissä sahattavaa. 1830-luvulla Saimaan latvavesille perustettiin lisää sahoja. Vanhan Suomen sahauskielto oli kumottu vuonna 1816, mutta eteläiselle Saimaalle sahoja perustettiin vasta 1800-luvun loppupuolella. Viipurilainen Kanava kertoi vuonna 1846, että *“Lappeenrannan ja Viipurin välinen maantie on alinomaa yöt ja päivät täysi lauvanvetäjiä.”* Meneillään oli yksi Suomen liikennehistorian suurimmista kuljetustehtävistä. Vuosittain kuljetettiin jopa 100 000 lautakuormaa sekä muu rahti. Rahdinajajia tarvittiin jälleen paljon, jonka vuoksi rahtituloista tuli monelle eteläkarjalaiselle talonpojalle päätulonlähde. Carl Christian Böckerin 1830-luvulla keräämien tietojen mukaan lappeelaisten rahatuloista 70 prosenttia tuli rahdinajosta. Lemiläisten rahatuloista rahdista saatiin puolet, Taipalsaarella ja Luumäellä kolmannes sekä Savitaipaleella ja Suomenniemellä neljännes. Taipalsaarelaiset ja lappeelaiset saivat tuloja myös vesiliikenteestä.

Kaikesta huolimatta länsisuomalaista talonpoikaisyhteiskuntaa esikuvanaan pitäneet virkamiehet paheksuivat koko 1800-luvun ajan rahdinajoa. Sen sanottiin vievän aikaa maatalouden kehittämiseltä ja heikentävän rahvaan siveellisyyttä; rahdinajossa näki ja kuuli kaikenlaista. Rahdinajo nähtiin syypäänä Lappeen kihlakunnan maatalouden taantumiseen ja huonoihin

Karjatalous korvasi Itä-Suomessa varhain viljanviljelyn maatalouden tuotanto-suuntana. Pellot olivat usein pieniä ja kivisiä, ja kun Venäjältä sai edullista viljaa, ei viljanviljely ollut kovin kannattavaa. Sen sijaan voilla oli markkinoita Pietarissa, jonne osa talonpojista vei vain itse. Samalla suurkaupungin elämä tuli tutuksi. Kuva Museovirasto.



kehitysnäkymiin, vaikka kihlakunnan alue oli luonnonolojen vuoksi läänin epäsuotuisin maanviljelysalue. Toisaalta rahdinajosta saatavat tulot tekivät mahdolliseksi alueelle tyypillisen tilojen lohkomisen. Nykyisessä Etelä-Karjalassa oltiin 1800-luvulla muuta maata edellä, koska alueella oli rahdinajon vuoksi meneillään poikkeuksellisen varhainen siirtyminen palkkatyöhön. Maatalous oli monille vain sivuelinkeino. Toisaalta virkamiehet näkivät rahdinajon etuna sen, että verot maksettiin useimmiten rahassa ja ajallaan. Rahtitulot auttoivat myös 1830-luvun kato vuosista selviämisessä.

Rahtia ajettiin myös Pietariin. Se oli metropoli, jossa oli kysyntää lähes kaikelle. Siellä asui jo 1800-luvun alussa 200 000 ihmistä, ja myös todellisia suurkuluttajia, kuten keisarillinen hovi ja keisarikunnan korkein aateli. Kannaksella sanottiinkin *“kyl’ kaik’ ryssäl’ kelpaa”*. Pietariin vietiin hevosrahtina maatalouden tuotteita sekä teollisuustuotteita. Etelä-Karjalan kautta kulki esimerkiksi Tampereen tehtaiden vienti Pietariin. Ylistä Viipurintietä pitkin kuljetettiin kerran kuukaudessa liikkuneissa 30 vaunun karavaaneissa Suomen ja Pohjoismaiden suurimman teollisuuslaitoksen Finnlaysonin puuvilla-tehtaan tuotannon pääosa 1830-luvulta 1800-luvun puoliväliin. Monet rahdinajajista olivat karjalaisia.

Maatalouden tuotteista Pietariin vietiin Etelä-Karjalasta edelleen voita, mikä kannusti keskittymään entistä enemmän karjatalouteen. Parikkalan ensimmäiset “liikemiehet” olivat voinvälittäjiä, jotka keräsivät voita Savosta ja Karjalasta Pietariin vietäväksi. Samanlaista keräystoimintaa harjoittivat hevosten ja teuraskarjan välittäjät. Itse maatalous jäi pitkälti vanhojen miesten, naisten ja lasten työksi, kun miehet keskittyivät välitystoimintaan ja rahdinajoon. Vaikka rahdinajo keskittyi talveen ja oli vilkkaimmillaan hyvien rekikeliä aikaan, oli yhtä ja toista kuljetettavaa tarjolla myös muulloin vuoden mittaan ja kesällä tarvittiin esimerkiksi laivojen miehistöjä. Toisaalta rahdinajo siitä saatavine rahatuloineen vähensi talonpoikien riippuvuutta maataloustöistä ja maatalouden tuotoista. Samalla taisi vähentyä kiinnostus varsin huonosti tuottavan maatalouden kehittämiseen. Pietarista saattoi tuoda paluulastissa edullista venäläistä viljaa, joten senkin puolesta voitiin keskittyä tuottavampaan karjatalouteen ja rahdinajoon.

Moderni turismi syntyi 1700-luvulla, kun valistus herätti uteliaisuuden nähdä vieraita paikkoja. Matkailu oli kuitenkin pitkään harvalukuisen yläluokan etuoikeus. Suomen ja Etelä-Karjalan turismin alkukoti on Imatralla. Ensimmäiset pietarilaiset vieraat saapuivat hämmästelemään Imatran koskea 1700-luvun lopulla. Sitä tuli kesällä 1772 ihailemaan myös Venäjän keisarinna Katariina Suuri, jonka seurue liikkui 26 vaunuilla ja sitä varten pystytettiin kosken partaalle huvimajoja. Matkustavaisten määrä lisääntyi 1800-luvulla ja vuosisadan puolivälissä rakennettiin uusi kestikievari matkailijoita palve-

lemaan. Matkailijoiden määrästä kertoo se, että majatalossa oli vain kaksi majoitushuonetta ja ruokasali. Myös Lappeenrannan matkailun alkuvaiheet olivat vaatimattomat. Ne nojasivat suosituksi tulleen kylpyläkulttuurin varaan. Kappalainen Karl Gustav Taulerus löysi Pikkalan lähteen vuonna 1802, ja vuonna 1836 piirilääkäri A. W. Dammert avasi Halkosaaressa kaupungin ensimmäisen kaivo- ja kylpyhuoneen. Sekä terveysvettä että kylpyjä nauttivat 1800-luvun alkupuolella paikallisen sivistyneistön edustajat ja muutamat Pietarista ja Viipurista tulleet matkailijat. Lappeenrannan ensimmäinen kylpyläkausi hiipui vuosisadan puolivälissä.

Modernisaatio ja teollistuminen

Modernisaatioon eli modernin Suomen syntyyn liitetään teollistuminen, urbanisoituminen, yksilöllistyminen ja demokratisoituminen. Suomi alkoi teollistua 1700-luvulta lähtien. Teollistumisen voimakas kasvu ajoittuu 1800-luvun loppupuolelle, jolloin puunjalostustuotteiden kysyntä maailmanmarkkinoilla kasvoi. Myös kotimarkkinateollisuuden tuotteille alkoi löytyä ostajia, koska omavaraistaloudesta alettiin siirtyä vähitellen ostotuotteisiin. Samaan aikaan alkoi aluksi hidas urbanisoituminen eli taajamoituminen.

"Matkailija voi siis hupaisasti viettää Imatralla pari päivää eli pitemmän ajan, ja täten perinpohjaisesti tutustua Suomen suurenmoisimpaan luonnonmerkillisyyteen. Joka tahtoo nähdä Imatran täydessä suuruudessaan ja mahtavuudessaan – putouksen korkeus 12,5 metriä 300 metrin matkalla – hän tulkoon tänne varhain kesän alussa, ennen kuin Saimaan vesi on laskenut, taikkapa myöskin myöhään syksyllä". (Matkasuuntia Suomessa 1888–1890)



Elinkeinorakenne

Suomessa tulivat vuonna 1879 voimaan elinkeino- ja muuttovapaudet. Sen jälkeen kuka tahansa sai ryhtyä harjoittamaan joitain poikkeuksia lukuun ottamatta mitä tahansa elinkeinoa, kunhan jätti siitä viranomaisille asianmukaisen elinkeinoilmoituksen. Vapaa muutto-oikeus antoi ihmisille mahdollisuuden valita asuinpaikkansa. Aikaisemmin sekä elinkeinojen harjoittaminen että muuttaminen olivat tiukkaan säädeltyjä, ja ihmiset olivat olleet säätynsä – aatelin, papiston, porvariston ja talonpoikien – jäseniä tai kokonaan säätyjen ulkopuolella syntymästä kuolemaansa saakka. Ihmiset alkoivat vastata kysyjensä mukaisesti omista valinnoistaan, kun sosiaalinen kierto tuli mahdolliseksi. Demokratia edellytti kansalaisyhteiskuntaa, joka alkoi muodostua 1800-luvun lopulla. Sanomalehdet, kansakoulut ja yhdistystoiminta toivat kansalaisten demokratiassa tarvitsemat tiedot ja taidot ihmisten ulottuville. Kyliin ja kaupunkeihin rakennettiin 1800-luvun lopulta lähtien lukuisia kouluja ja seurantaloja. Lopputuloksena oli moderni Suomi, joka oli perusta toisen maailmansodan jälkeen kehittyneelle hyvinvointivaltiolle.

Nykyisen Etelä-Karjalan ensimmäiset teollisuuslaitokset olivat käsityöläisten verstaiden ja pienten tehtaiden välimuotoja, manufaktuureja. Lappeenrannassa toimi 1800-luvun alkupuolella esimerkiksi pikiruuksi, öljynpuhdistamo, olutpanimo ja viinanpoltimo. Lappeella oli saviastioita valmistava manufaktuuri sekä Ihalaisen kalkkiruuksi, jonka toiminta laajeni 1800-luvun lopulta lähtien. Parikkalassa oli lyhyen aikaa toiminut fajanssitehdas, joka valmisti niimestä huolimatta punasavikivitavaraa. Sekä Lappeenrannan seudulla että muualla maakunnassa oli muutakin manufaktuuritoimintaa. Maaseudulla oli pieniä myllyjä ja sahoja sekä tiilitehtaita. Ne palvelivat pääasiassa omistajansa ja lähiympäristönsä tarpeita.

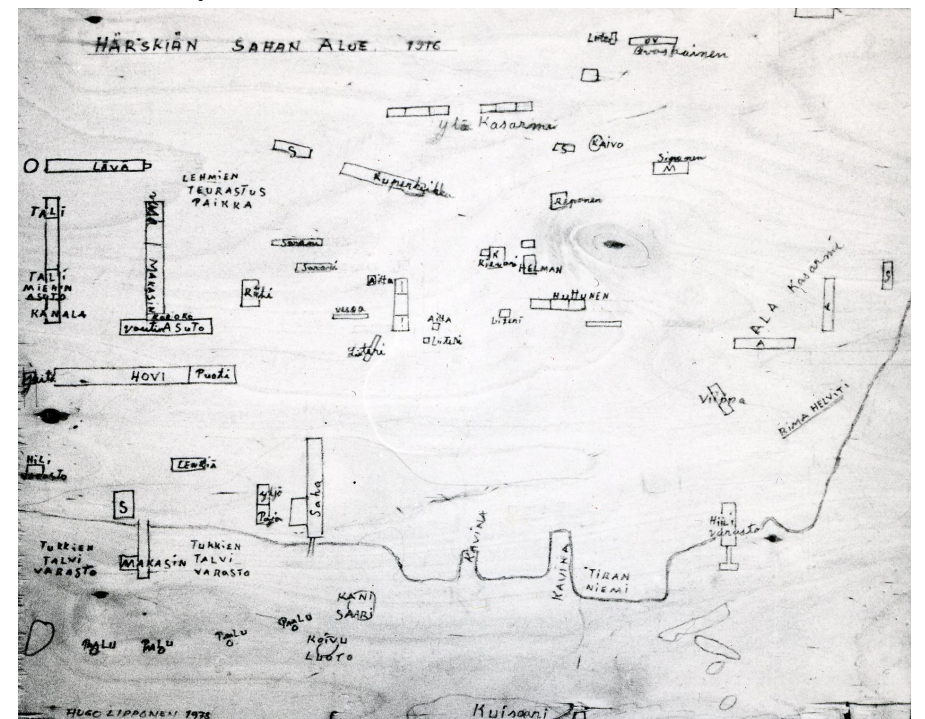
Ensimmäisiä viittauksia teollistumiskehityksen käynnistymisestä olivat höyrysahat. Ensimmäisenä nykyisessä Etelä-Karjalassa aloitti Ruokolahden Hauklapin saha (1866), joka tuhoutui tulipalossa muutamaa vuotta myöhemmin. Tulipalo koitui kahdesti myös Lappeen Luukkaanniemen sahan kohtaloksi. Saha toimi vuosina 1875–88. Ruokolahdella sahasi vuodesta 1879 lähtien Härskiänsaaren saha, joka synnytti maalaispitäjän keskelle noin sadan ihmisen sahayhdyskunnan. Saha työllisti noin 30 henkeä. Se oli maalaispitäjässä huomattava työnantaja. 1800-luvun puolivälin jälkeen siirryttiin lopullisesti vesisahoista höyrysahoihin: esimerkiksi Kannuskosken 1820-luvulla uudelleen käynnistynyt saha lopetti toimintansa vuonna 1850 ja sen ympärille muodostunut sahakylä hiljeni.

Itä-Suomen teollistumiselle ratkaiseva tekijä oli Saimaan kanavan rakentaminen vuonna 1856. Suuriruhtinaskunnan suurin rakennusprojekti toteutettiin vuosina 1845–56 tuhansien miesten työvoimalla. Työmaalla tarvittiin niin lähiseudulta saatavissa olevia ruokatavaroita ja muita hyödykkeitä kuin satunnaistyövoimaa. Kanavatyömaalle tultiin työn perässä pitkienkin matko-

jen takaa, mutta ennen kaikkea tilaisuutta hyödynsivät Lappeenrannan ympäristön asukkaat. Kaikki lähistön asumiseen kelpaavat tilat oli valjastettu majoituskäyttöön, mutta työmiehiä perheineen asui myös maahan rakennetuissa maakuoppa-asumuksissa. Paikkakuntalaisten saamat vuokratulot, lisätienestit satunnaistöistä sekä tulot työmaalle myydyistä hyödykkeistä olivat seutukunnalle merkittäviä, vaikka kyseessä oli vain muutaman vuoden ajanjakso, sillä työmaa siirtyi töiden etenemisen mukaan kohti Viipuria.

Kanavalta olisen valmistumisen jälkeen saatavissa kesäaikaan satunnaistöitä: lotjat kiskottiin aluksi sulkuihin mies- ja hevosvoimin ja kanavan ympäristöä hoidettiin puistona. Muuten kanavan merkitys jäi nykyiselle Etelä-Karjalalle vähäiseksi noin kahdenkymmenen vuoden ajaksi. Lappeenrannan satama oli niin matala, etteivät kanavaa pitkin kulkeneet laivat päässeet sinne. Ne pysähtyivät vain Lauritsalassa, joka oli noina vuosikymmeninä eteläisen Saimaan tärkein satama. Lappeenranta jäi sivuun kanavan muissa Saimaan kaupungeissa käynnistämästä elinkeinoelämän vilkastumisesta. Maakunnan maalaispitäjien asukkailla kanava aiheutti oikeastaan vain menetyksiä; rahdinajo väheni, kun sahatavara voitiin viedä kanavaa pitkin Viipuriin. Väik-

Ruokolahden Härsklänsaaren saha perustettiin vuonna 1879. Paikalla oli ollut sahaustoimintaa jo aiemminkin. Saaren eteläosassa sijaitsevassa sahakylässä toimi myös telakka. Saha tuhoutui tulipalossa vuonna 1917. Sahakylä erosi saaren muusta maatalousasutuksesta, mutta kanssakäymistä oli yli elinkeinorajojen. Piirros Etelä-Karjalan museo.

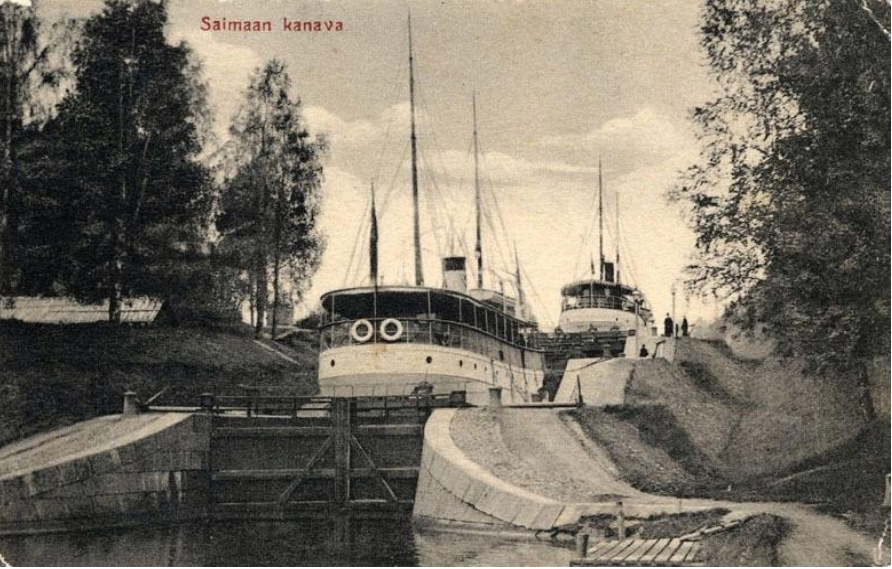


Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

ka rahtia ajettiin edelleen, ei enää voitu puhua rahdinajon kultaisista vuosista. *“Rahti oli aika, josta vanhat vieläki vesissä suin juttelevat”*, totesi lappeelainen kirjoittaja Turun Sanomissa vuonna 1878. Kiireellistä kuljetusta tarvitsevat ihmiset ja tavarat, esimerkiksi helposti pilaantuvat elintarvikkeet, kuljetettiin edelleen hevoskyydillä.

Kun kanava osoittautui pettymykseksi, lappeenrantalaiset päättäjät keskittyivät rautatieyhteyden hankkimiseen. Se oli kaupungin, mutta myös ympäröivän maaseudun kannalta tärkeä hanke. Ensin toivottiin Pietarin radan kulkevan Lappeenrannan kautta, mitä ei kuitenkaan tapahtunut. Helsingin ja Pietarin välinen rautatieyhteys avattiin vuonna 1870. Etelä-Karjalan alueella sijaitsivat Luumäen Taavetin sekä Lappeen Simolan ja Pulsan asemat. Viimeksi mainittuihin oli Lappeenrannasta noin kahdenkymmenen kilometrin mittainen hevosmatka. Monet matkustivat laivalla ylävesiltä Lappeenrantaan ja jatkoivat täältä hevosmatkan jälkeen junalla Viipuriin tai Pietariin tai suuri-ruhtinaskunnan pääkaupunkiin Helsinkiin. Samaa reittiä pitkin kuljetettiin rahtia. Rautatieyhteyden eli Pietarin radan pistoraitteen saamista helpottaakseen Lappeenranta rakensi Linnoituksen niemen kärkeen uuden sataman, joka avattiin vuonna 1876. Sen jälkeen kanavaa pitkin kulkeneet Kuopion, Joensuun ja Savonlinnan vuorolaivat poikkesivat Lappeenrannassa. Ne kuljettivat sekä ihmisiä että rahtia. Lähiliikenne Taipalsaaren ja Ruokolahden suuntaan alkoi vuosisadan lopulla.

“Höyrylaivamatka Saimaan kanavan kautta Viipurista Lauritsalaan ja siitä Lappeenrantaan on epäilemättä kauniimpia matkustuksia, mitä tehdä voi, ja vetää vertoja mille muulle ylistetylle kanavamatkalle tahansa muualla maailmassa. Vaikkapa nuo monet (28) sulkulaitokset viivyttävätkin kulkua melko kauvan (noin 12 tuntia), niin tarjoo se pianpa loppumattoman sarjan viehättäviä maisemia ja kuitenkin niin paljon vaihtelua, että se – kauniilla ilmalla – ei voi ketään väsyttää.” (Matkasuuntia Suomessa 1888–1890). Kuva Etelä-Karjalan museo.



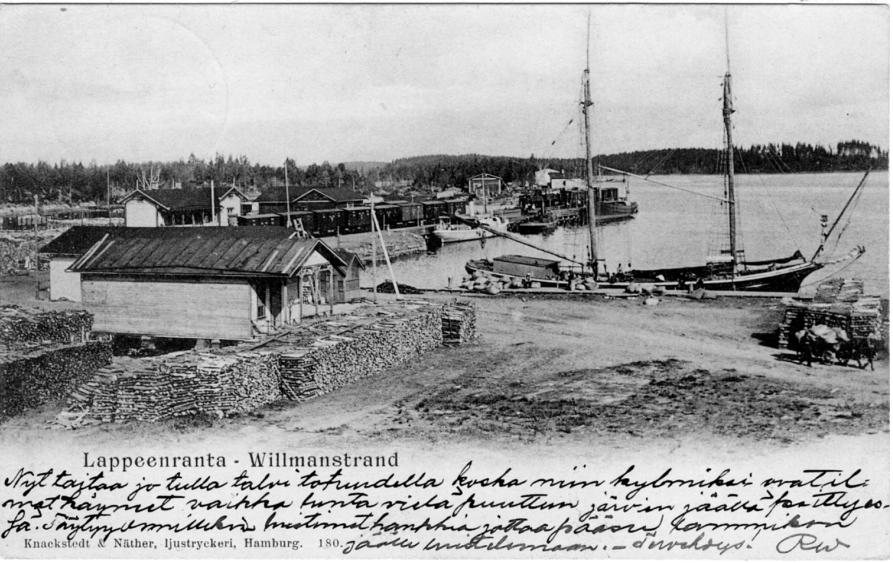
Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

Pistoraide Lappeenrantaan valmistui vuonna 1885, jolloin rautatie ulottui ensimmäistä kertaa Saimaan rantaan. Tavarankuljettamiselle oli suunnaton etu, kun rahti voitiin siirtää Rapasaaresta suoraan laivasta junavaunuun. Ihmisten ja rahdin kauttakululiikenne kasvoi nopeasti eivätkä edes Savon (1889) ja Karjalan (1894) ratojen valmistumiset aiheuttaneet sen merkittävää vähene-mistä. Taustalla vaikutti luonnollisesti ihmisten liikkumisen yleistyminen ja rahdin lisääntyminen. Karjalan radan myötä Imatran seutu, jonne rautatie saatiin jo vuonna 1891 sekä maakunnan pohjoisosat pääsivät nauttimaan uudesta liikenneyhteydestä. Parikkalan lähin asema oli Elisenvaaraa, jonne oli noin 30 kilometriä. Se rajoitti rahtikuljetuksia. Yhteydet paranivat entisestään, kun Parikkalan kautta kulkenut pistorata Elisenvaaraa Savonlinnaan avattiin liikenteelle vuonna 1906. Samalla paranivat Simpeleen seudun liikenneyhteydet.

Teollistuva Etelä-Karjala

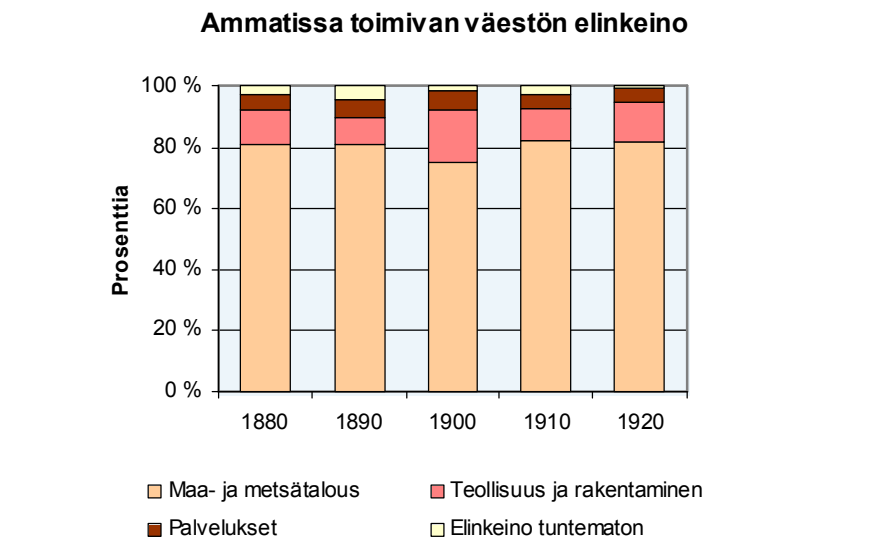
Etelä-Karjala alkoi teollistua, kun maakuntaan saatiin hyvät liikenneyhteydet. Rautatieyhteys oli ponttimena niin Lappeenrannan ja Lappeen kuin Ruokolahden ja Jääskenselän teollisuuslaitosten synnylle. Teollistumiselle oli erinomaiset edellytykset: sujuvat kuljetusyhteydet ja Saimaan alueen puutavaravarannot sekä Vuoksen koskivoima. Teollisuus jakautui lähinnä kotimarkkinoille tähdänneeseen kulutustavateollisuuteen ja suurteollisuuteen. Teollistumisen volyymin kannalta merkittävää oli suurteollisuus. Sen tuotantomäärät, työllistäminen ja vaikutus suomalaisen yhteiskunnan talouteen ja rakentamiseen olivat aivan toista suuruusluokkaa kuin pienistä yksiköistä koostuneen kotimarkkinateollisuuden.

Lappeenrannan Rapasaaresta tuli 1880-luvulla oikea logistiikkakeskus. Saimaan vesireitit ja rautatie kohtasivat siellä ensimmäisen kerran. Lasti siirrettiin Rapasaaresta laivasta junaan. Kuva Etelä-Karjalan museo.



Etelä-Karjalan ammatissa toimivan väestön elinkeinojakaumassa 1890-luku erottuu teollistumisen ja rakentamisen aikana. Niistä elantonsa saavien määrä kaksinkertaistui. Mukaan on laskettu sekatyömiehet, koska valtaosa sekatyömiehistä työskenteli tuona ajanjaksona rakentamisen parissa. Lisäksi pien-tilavaltaisessa Etelä-Karjalassa oli vähän tarjolla maatalouden lyhytkestoisia työtilaisuuksia. Rakentaminen oli vilkasta, sillä tuotantolaitosten kanssa samaan aikaan rakennettiin niiden läheisyyteen infrastruktuuria ja työväen asuntoalueita, joita on säilynyt erityisesti Imatralla. Lappeenrannassa rakennettiin 1880–90-luvuilla myös sotaväen leirejä ja rakuunarykmentin kasarmi-alueita. Elinkeinoelämään liittyvän rakentamisen lisäksi rakennettiin varsin paljon asuntoja, sillä huomattava osa työvoimaa tuli muualta ja tarvitsi katon päänsä päälle. Tämä rakentaminen tapahtui vapaa-aikana. Sen vuoksi monia niin sanottuja vapaasti syntyneitä ja kasvaneita työväenasuntoalueita on kutsuttu pyhättömien kyliksi. Vasarat paukkuivat iltamyöhään esimerkiksi Lappeenrannan esikaupunkialueella, nykyisessä Tykki-Kiviharjussa.

Lappeenrannan Palloon rakentui 1870-luvun lopulta lähtien Etelä-Karjalan ensimmäinen teollisuusalue – Pallo oli kaupungin päättäjien mielestä syrjässä ja siten sopiva paikka teollisuuslaitoksille. Yrityksien perustajat olivat oman kaupungin liikemiehiä. Pallossa toimi 1900-luvun alussa neljä myllyä ja kolme sahaa sekä kaksi telakkaa ja konepaja. Myllyissä jauhettiin edullista venäläistä viljaa, sahoilla sahattiin Saimaan alueen runkoja, ja telakoilla valmistettiin viljan ja puutavaran kuljetuksessa tarvittua kalustoa. Kokonaisuus oli kannattava ja toimiva. Teollisuuslaitoksia oli myös muualla Lappeenrannassa, sillä pienet teollisuuslaitokset aloittivat toimintansa omistajansa talossa.



Lähde: Väestön elinkeino, Tilastollisia tiedonantoja 63, Helsinki 1979.

Usein niissä valmistettiin elintarvikkeita. Lappeenrantalaisia erikoisuuksia olivat Matti Roihan kravattitehdas ja tupakka- ja sikaritehdas, jonka tuotteet saivat mainetta maailmalla. Imatralla aloitti muun muassa Chymos, joka muutti Lappeenrannan Korkkitehtaanrantaan 1920-luvun alussa ja kehittyi suurteollisuudeksi. Samalla paikalla oli aiemmin toiminut Korkkitehdas Minerva.

Suuren teollisuuslaitoksen perustamisessa tarvittiin pääomia, joita ei löytynyt omasta maakunnasta, eikä Suomestakaan. Suurteollisuuden perustajat olivat usein ulkomaalaissyntyisiä. Nykyisen Etelä-Karjalan vanhin suurteollisuudeksi katsottava tuotantolaitos oli vuonna 1889 aloittanut Lauritsalan saha. Muutamaa vuotta myöhemmin aloitti Kaukaan lankarullatehdas, joka sai samalle teollisuusalueelle seurakseen höyrystävän (1892) ja kaksi sellutehdasta (1897 ja 1905). Imatran suunnalla aloitti Tainionkosken tehdas (1897) ja Parikkalan Juvankosken partaalla käynnistyi monien vaiheiden jälkeen Simpeleen tehdas (1907). Hieman aiemmin Kokkolanjoen varressa oli aloit-

tanut Kangaskosken puuhiomo. Joutsenoon sijoituivat Honkalahden saha (1907) ja Osakeyhtiö Pulpin sellutehdas (1909). Pulp kehitti prosessinsa kalkintarvetta ajatellen Lappeen Ihalaisen kalkkilouhosta, mutta se siirtyi jo 1910-luvun vaihteessa Paraisten Kalkkivuori Oy:lle. Imatralla sijoittui myös Elektrometallurgiska Aktiebolaget (1915) ja Lappeelle kolme muuta suursahaa.

Suurteollisuus muokkasi ympäristöään. Tuotantolaitokset, konttorit sekä teollisuustyöväen asuinalueet erosivat maaseutuympäristöstä tiiviytensä ja mittakaavansa vuoksi. Myös ihmisten elämäntapa oli erilainen. Usein rakentaminen lisääntyi vähitellen, kun samalle tehdasalueelle sijoitettiin uutta tuotantoa, jolloin tarvittiin lisää työväkeä ja asuinalueita. Kulttuurimaantieteen kannalta ajateltuna teollistumisen myötä syntyi sekä perinteisestä maaseudusta että perinteisestä kaupunkiasumisesta erottuva ympäristö. Nykyisestä Etelä-Karjalasta kehittyi puunjalostusteollisuuden ja siihen liittyvien teollisuussektoreiden keskittymä. Lappeenrantaa onkin kutsuttu *“Pienois-Kotkaksi”* ja Imatraa *“Suomen Ruhriksi”*. Lisäksi molempia voidaan nimittää *“savolaisten Amerikaksi”*, koska huomattava osa niiden uusista asukkaista tuli Savosta.

Etelä-Karjalaan perustettiin 1900-luvun vaihteessa Pohjoismaiden Osakepankin ja Kansallis-Osake-Pankin konttorit Lappeenrantaan ja Imatralla, mutta rahoitusjärjestelmät olivat vielä alkuvaiheissaan. Sen vuoksi oli luonnollista, että suurteollisuuden perustajat tulivat muualta, ja paikallisista liikkeelle lähtivät ne, joilla oli ennestään varallisuutta ja liiketoimintaosaamista. Maakuntaan perustettiin myös muutamia kunnallisia säästöpankkeja, mutta ne kehittyivät elinkeinoelämän rahoituksen sijasta säästämisen edistämiseen.

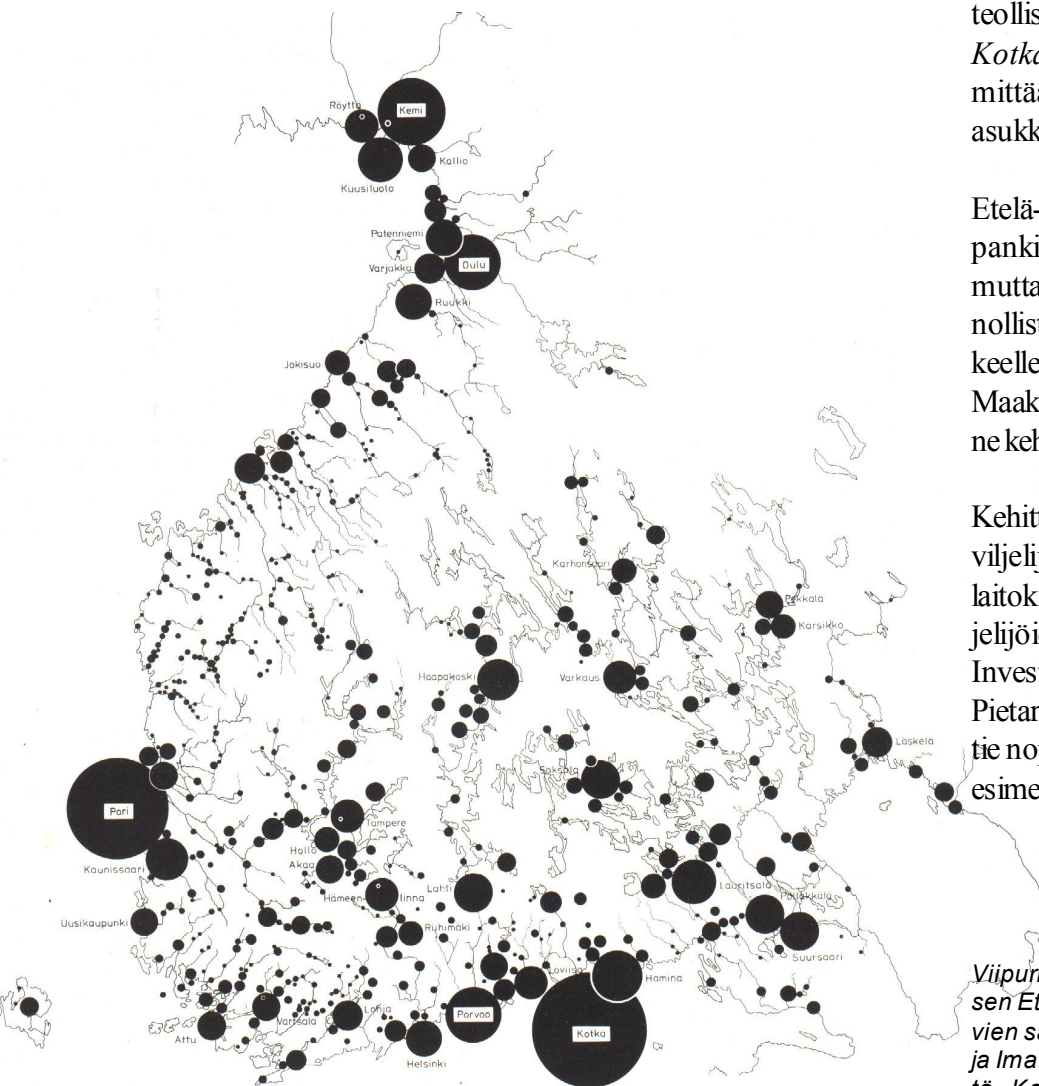
Kehittämistä kaipasi myös rahdinajon jalkoihin jäänyt maatalous, mutta pienviljelijät eivät saaneet siihen tarvittavia pääomia olemassa olevista rahoituslaitoksista. Avuksi tulivat 1900-luvun alussa osuuskassat. Ne olivat maanviljelijöiden osuuskuntia, jotka välittivät viljelijöiden tarvitsemia pieniä lainoja. Investoinnit tekivät pienistä eteläkarjalaisista tiloista aiempaa tuottavampia. Pietarin markkinoiden vuoksi karjatalouteen investoiminen kannatti. Rautatie nopeutti tuotteiden kuljettamista, joten helposti pilaantuviakin tuotteita, esimerkiksi tuoretta maitoa, voitiin viedä suurkaupunkiin.

Viipurin lääni oli merkittävää sahateollisuusaluetta 1900-luvun vaihteessa. Nykyisen Etelä-Karjalan alueella oli vuoden 1907 tilannetta kuvaavassa kartassa näkyvien sahojen lisäksi muutakin puunjalostusteollisuutta Lauritsalassa, Joutsenossa ja Imatran seudulla sekä Simpeleellä. Muu teollisuus oli tuolloin vielä aika vähäistä. Kartta Suomen maantieteellisen seuran toimittaman kartaston mukaan Ahvenainen, 1984, s. 284.

Pietarin päivittäistavaroiden hankinta-alue laajeni rautateiden myötä nykyiseen Etelä-Karjalaan. Erityisen selvästi tämä näkyi maakunnan pohjoisosissa, jossa teollistuminen oli maakunnan eteläosia vähäisempää. Siellä tartuttiin tilaisuuteen: Parikkalaan perustettiin useita osuusmeijereitä, joista osa tosin toimi vain lyhyen ajan. Meijereitä oli poikkeuksellisen paljon verrattuna sekä muuhun maakuntaan että koko Suomeen. Vuonna 1912 toiminnassa oli 15 meijeriä. Meijereitä oli toki muissakin maalaispitäjissä, jonka lisäksi niissä toimi edelleen tiilitehtaita, piensahoja ja myllyjä, joista osaan oli hankittu voimanlähteeksi höyrykone. Nämä olivat usein maatalouden sivuelinkeinoja. Myllyistä ja sahoista on edelleen jäänteitä jäljellä; useimmiten ne toimivat pienissä koskissa. Varsinaisen tuotantorakennuksen lisäksi pihapiirissä on yleensä myllyn tai sahan hoitajan asunto, sauna ja karjasuoja, sillä maaseudulla kukoisti vielä pitkään osittainen omavaraisuus.

Maatilat saivat tuloja myös metsän myynnistä, sillä metsän arvo oli noussut puunjalostusteollisuuden myötä. Vastoin ennako-oletuksia Etelä-Saimaan alueelle oli ehtinyt kaskiviljelystä luopumisen jälkeen kasvaa kohtuullisen hyvälaatuinen metsävarallisuus. Metsää hyödynnettiin muutenkin. Pietariin vietiin halkoja, ja Taipalsaarella, Lappeella ja Joutsenossa talonpojat rakensivat 1900-luvun vaihteessa useita satoja laivoja, lähinnä lotjia ja höyrylotjia eli tervahöyryjä. Kansanomainen laivanrakennus osoittautui oivalliseksi sivuelinkeinoksi tilanteessa, jossa rahdinajon korvasivat lopullisesti rautatiet ja

Imatran seudun teollistuminen käynnistyi Tainionkosken tehtaista, Tornator Osakeyhtiö, vuonna 1897. Hieman niitä aiemmin teollinen toiminta oli aloitettu alempana Vuoksen alajuoksulla Jääskessä. Enso jäi Moskovan rauhassa rajan toiselle puolelle. Nykyään samaa teollista perintöä jatkaa Svetogorskissa amerikkalainen International Paper. Kuva Imatran kaupunginmuseo.



lähivesien sisävesiliikenne. Laivan rakentajien lisäksi työllistyi sen miehistö. Laivatyötä oli tarjolla myös lähiliikenteen vuorolaivoissa etenkin Saimaan rannikkopitäjissä. Taipalsaarella ei pidetty miehenä ellei ollut työskennellyt laivassa.

Oman lukunsa elinkeinojen joukossa muodostaa matkailu. Matkailu kehittyi 1800-luvun lopulla. Imatran koski kiinnosti yhä useampia pietarilaisia, kun Saimaan kanava ja Pietarin rata tarjosivat aiempaa sujuvamat yhteydet. Loppumatka taittui diligenssivaunujen kyydissä. Turisteja houkuttelivat myös Vuoksen suotuisat kalavedet. Matkailua kehitti Imatra Aktiebolaget, joka rakennutti hotelleita (1871, 1893 ja 1903) ja huolehti, että saatavilla oli mui-

Parikkala oli nykyisen Etelä-Karjalan pitäjistä ainoa, jossa innostuttiin 1900-luvun alussa osuusmeijeritoiminnasta. Pietarin markkinat kannustivat maidon jatkojalostukseen, sillä matka oli tuoreelle maidolle liian pitkä. Parhaimmillaan osuusmeijereitä oli Parikkalassa peräti 15 vuonna 1917. Sen jälkeen meijerit alkoivat fuusioitua ja osa lopetti toimintansa, koska päämarkkina-alue jäi rajan taakse. Kannas, Parikkala. Kuva Arto Hämmäläinen 2007.



Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

takin palveluja. Yhtiön hotellit saivat kilpailijoita 1900-luvun vaihteessa. Imatran hienimpiin hotelleihin paikallisilla ei ollut asiaa. Imatra-yhtiön palveluksesta lähtenyt Gustav Alm perusti vuonna 1894 Saimaan rannalle Rauhaan kesähoitolan, joka laajeni vuonna 1910 kylpyläksi. Kylpylät olivat suosittuja matkailukohteita. Lappeenrannassa matkailijoita palveli jälleen kylpylaitos vuodesta 1871 lähtien. Puurakennus korvattiin uudella kivirakennuksella vuonna 1912. Imatran ja Lappeenrannan turisteista huomattava osa tuli Pietarista, joten matkailun kultakausi katkesi ensimmäiseen maailmansotaan. Matkailu oli edelleen yläluokan etuoikeus. He etsivät rauhallista ja terveellistä ympäristöä rentoutumiseen suurkaupungin sykkeestä. Tämä näkyi myös matkailukohteiden ympäristössä, joka pyrittiin saamaan rauhalliseksi ja puistomaiseksi.

Itsenäisen Suomen ensimmäiset vuosikymmenet

Rajan siirtyminen Rajajoelle Tarton rauhassa (1920) lopetti Pietarin kaupan ja sulki Pietarin markkinat sekä maanviljelijöiltä että teollisuuslaitoksilta. Se oli Viipurin läänin ja Kaakkois-Suomen kannalta suuri menetys. Onneksi kauppa Helsinkiin oli lisääntynyt vähitellen Pietarin radan valmistumisesta läh-

Joutsenon Rauhassa aloitti vuonna 1893 täysihoitola, jonka toiminta laajeni ensin sanatorioksi ja sitten vuonna 1912 kylpylaitokseksi. Asiakkaista huomattava osa tuli Pietarista. Kylpylaitoksen päärakennus paloi vuonna 1923, jonka jälkeen alue siirtyi piirimielisairaalan kuntainliiton omistukseen. Tänä päivänä lakkautetun sairaalan alueelle rakennetaan uutta kylpylää ja matkailutoimintaa, jonka asiakkaita osa tulee jälleen Pietarista. Kuva Etelä-Karjalan museo.



tien ja toisaalta teollisuusyritysten markkinat olivat usein joko aivan lähiympäristössä (kotimarkkinateollisuus) tai sitten Euroopassa (puunjalostusteollisuus).

Pietarin ja Venäjän korvautuminen uusilla kauppakumppaneilla tapahtui yllättävän sujuvasti. Tilanne olisi ollut paljon hankalampi, jos raja olisi sulkeutunut muutamaa kymmentä vuotta aikaisemmin. Yhteiskunnan ja elinkeinojen nopea kehitys 1900-luvun vaihteessa oli sekä avannut uusia elinkeinoja ja elämisen tapoja että tuonut uusia yhteistyökumppaneita. Pietari ja Venäjä olivat olleet suomalaisille ja kaakkoissuomalaisille tärkeitä kumppaneita, joiden kanssa toimiessa oli samalla opittu kaupankäynnin keinoja ja testattu tuotteita ennen kuin oli välttämätöntä siirtyä yhä enemmän koko Euroopan markkinoille.

Maa- ja metsätalous olivat edelleen nuoren Suomen selvästi tärkeimmät elinkeinot koko sotien välisen ajanjakson. Maa- ja metsätaloudessa työskenteli 70 prosenttia ammatissa toimivasta väestöstä vuonna 1920. Kaksikymmentä vuotta myöhemmin vastaava luku oli 60 prosenttia. Teollistuminen jatkui ja voimistui sotien välisinä vuosikymmeninä, mutta muutokset eivät olleet vielä yhtä nopeita kuin toisen maailmansodan jälkeen. Teollisuuden ja rakentamisen parissa työskentelevien suhteellinen osuus kasvoi 16:sta 21 prosenttiin. Valtaosa väestöstä asui edelleen maaseudulla, joskin muutto kaupunkeihin ja teollisuustaaamiin lisääntyi. Suomen teollisuuden puujalat vahvistuivat ja saivat rinnalleen metalliteollisuutta.

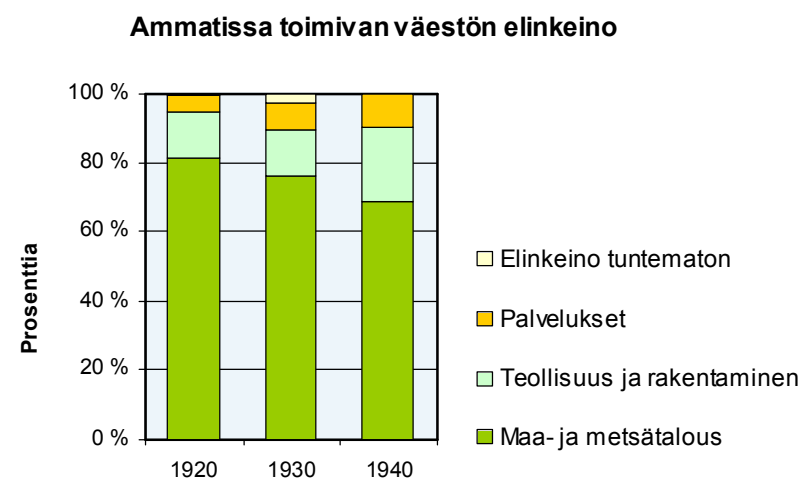
Samaan aikaan palveluelinkeinot alkoivat työllistää yhä useampia, sillä omavaraistalous ja myös osittainen omavaraistalous alkoivat jäädä historiaan kansakunnan enemmistön elintapana. Monet kasvattivat edelleen itse peruselintarvikkeita, viljaa, juureksia ja marjoja, sekä pitivät lehmää, sikaa ja muutamia kanoja. Muut elintarvikkeet ostettiin yhä useammin viljelijöiltä tai kaupoista, joista hankittiin myös vaatteita tai ainakin ostokankaita, mikäli vaatteita tehtiin itse. Kaupan volyymin kasvun rinnalla lisääntyi muidenkin palvelujen käyttö, esimerkiksi julkisen liikenteen käyttö lisääntyi. Ammatissa toimivista suomalaisista vajaa viidennes työskenteli palveluammatissa vuonna 1940.

Etelä-Karjalassa kehityskulku oli samanlainen kuin koko maassa. Maa- ja metsätalouden suhteellinen osuus ammatissa toimivan väestön työllistäjänä väheni noin kymmenellä prosentilla vuosina 1920–40. Samalla muiden elinkeinoryhmien osuudet kasvoivat suunnilleen kaksinkertaisiksi. Elinkeinoltaan tuntemattomien ryhmän hiipuminen kertoo yhteiskunnan järjestäytymisestä ja ammattialojen erikoistumisesta: kaikille ammatissa toimiville löytyi joko yksi selkeä tai ainakin selvästi merkittävin elinkeinoala ja toisaalta liikkuminen elinkeinoryhmien välillä väheni. Sekatyömiehet olivat saaneet työnsä pieninä palasina eri paikoista, jolloin työmies oli saattanut

tehdä vuoden mittaan kaikkiin elinkeinoryhmiin kuuluvia töitä. Ammatillinen eriytyminen vähensi tällaisen työvoiman tarvetta.

Nykyisessä Etelä-Karjalassa sotien välinen ajanjakso oli teollisuuden kasvun aikaa. Entiset suurteollisuuden yksiköt kasvoivat investointien myötä ja lisäksi rakennettiin kokonaan uusia teollisuuslaitoksia. Mahtava Imatra padottiin, ja vuodesta 1929 lähtien Imatran seudun teollisuuslaitokset saivat sähkövirtaa uudesta voimalaitoksesta. Se kannusti perustamaan uusia yksiköitä. Imatran seudulle sijoittui 1930-luvulla useita pieniä teollisuuslaitoksia sekä Outokummun Kuparitehdas, Osakeyhtiö Vuoksenniska Aktiebolagetin Rautatehdas ja Tornatorin Vuoksenniskalle rakennuttama Kaukopään tehdaskombinaatti. Kaukopään rakentamisen käynnistyminen toi työmaalle tuhansia työnhakijoita eri puolilta Suomea. Suomi oli hiljalleen toipumassa 1930-luvun lamasta, mutta työstä oli edelleen pulaa. Lappeenrannassa ja muualla maakunnassa entiset teollisuuslaitokset laajenivat, ja monet niistä vaihtoivat omistajaa. Uutta suurteollisuutta edusti Lappeenrannassa vain Palloon 1930-luvulla sijoittunut Valtion rikkihappotehdas.

Teollistumisen ja siihen läheisesti liittyvän taajamoitumisen vaikutukset näkyivät kuntarakenteessa: Etelä-Karjala sai ensimmäiset varsinaiset teollisuuspaikkakuntansa. Simpele itsenäistyi vuonna 1923 Parikkalasta ja Lauritsala vuonna 1932 Lappeesta. Myös Imatran suunnalla keskusteltiin useaan otteeseen Ruokolahden ja Jääskén teollisuustaajamien kunnallisen jaoutuksen muuttamisesta. Teollisuuspaikkakunnilla työväestö muodosti väestön enemmistön, esimerkiksi noin 80 prosenttia lauritsalalaisista sai 1930-luvun alussa elantonsa teollisuudesta ja rakentamisesta. Maaseudulla tilanne oli toinen, sillä maa- ja metsätalous säilytti merkityksensä. Teollisuuslaitoksia oli maalla harvassa ja useimmat niistä olivat edelleen pieniä ja sivuelinkeinon luonteisia.



Lähde: Väestön elinkeino, Tilastollisia tiedonantoja 63, Helsinki 1979.

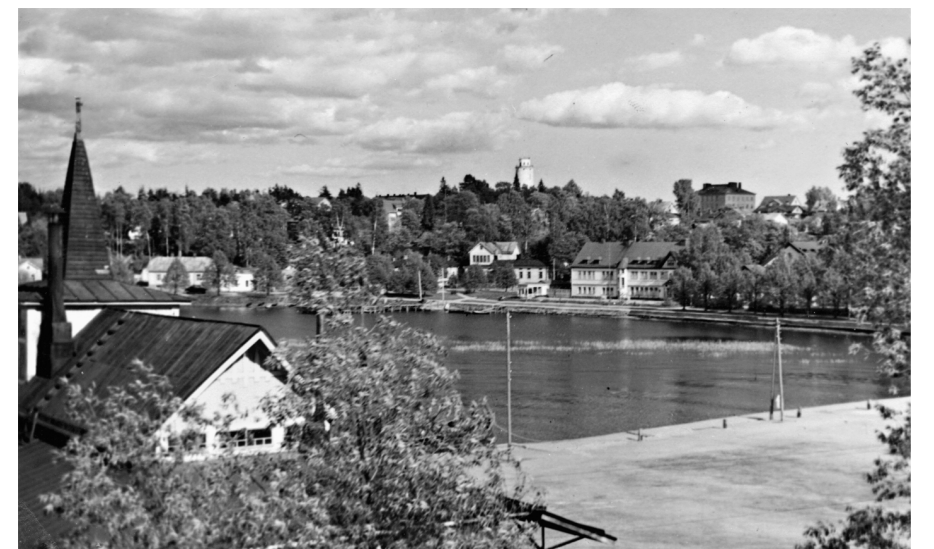
Teollistumiseen liittyi läheisesti liikennejärjestelmien kehitys. Sekä raaka-aineita että valmiita tuotteita oli voitava kuljettaa mahdollisimman sujuvasti ja edullisesti. Liikennejärjestelmien kehitykseen liittyivät henkilöliikenteen tarpeet: ihmisten oli pystyttävä liikkumaan sekä työn vuoksi että sen perässä ja myös vapaa-ajalla. Maatalousyhteiskunnassa vapaa-aika oli ollut tuntematon käsite, mutta palkkatyötä tekeville kuului työn vastapainoksi vapaa-aika, joka oli heidän omaa aikaansa. Linja-autoliikenne alkoi 1920-luvulla, jolloin linja-autolla matkustettiin esimerkiksi Lauritsalan ja Lappeenrannan välillä. Myös rautatieyhteyksiä kehitettiin, ja vuonna 1937 valmistui Lappeenrannasta Imatran kautta Elisenvaaraan kulkenut rata. Se merkitsi joutsenolaisille ja simpeleläisille kulkuyhteyksien paranemista, sillä rata ulottui nyt omaan pitäjään eikä vajaan 20 kilometrin päähän. Maakunnan kannalta oli merkittävää, että rata yhdisti sen läntiset ja itäiset osat.

Liikenneyhteyksien kehittämisestä hyötyi myös matkailuelinkeino. Rajan sulkeutuminen vuonna 1917 merkitsi venäläisten matkailijoiden loppumista. Tilalle tulivat olojen rauhoituttua 1920-luvulla kotimaiset matkustajat. Kotimaiset matkailijat olivat löytäneet tiensä Imatralle jo 1910-luvulla eikä maailmasota lopettanut heidän liikkumistaan ennen kuin elintarvikepula paheni vuosikymmen puolivälin jälkeen. Imatralla Valtionhotellin pitaja vaihtui toimintansa lopettaneesta Imatra-yhtiöstä toimittaja Mikko Puhakkaan, joka julisti hotellin ”suomalaiseksi majalaksi”. Kotimaisista turisteista tuli tavoiteltuja asiakkaita myös Lappeenrannan Kylpylässä, jonka toimintaa jatkoi omistajajärjestelyjen jälkeen Lappeenrannan kaupunki. Aika ennen 1930-luvun lamaa oli matkailulle varsin hyvää ja tilanne palasi samanlaiseksi pahimpien lamavuosien jälkeen. Suomalaiset liikkuiivat aiempaa enemmän, ja keskiluokan kasvu lisäsi turistimatkailusta kiinnostuneiden joukkoa.



Linja-auto ja autoliikenne helpottivat liikkumista. Ne vaikuttivat vähitellen yhteiskuntarakenteeseen: tiet levenivät ja hevospuomien tilalle tulivat pysäköintipaikat. Samalla asumisen ja työpaikan yhteys alkoi vähitellen väljentyä – työpaikan ja kodin ei tarvinnut enää sijaita aivan vierekkäin. Lappeenrannan keskustasta linja-autot lähtivät 1950-luvulla eri puolille maakuntaa. Kuva Etelä-Karjalan museo.

Matkailu nousi uuteen kukoistukseen 1920- ja 1930-luvuilla. Lappeenrannan kylpylän ja Imatran Valtionhotellin vieraat olivat vain aiemmasta poiketen suomalaisia, joten venäjä ja venäläisen yläluokan suosima ranska vaihtuivat suomeksi. Matkailijat edustivat nousevaa keskiluokkaa, jolla oli sekä vapaa-aikaa että varallisuutta, sillä matkustelu ei vielä ollut kaiken kansan huvia. Kuvat Etelä-Karjalan museo ja Imatran kaupungin museo.



Suomalaisen yhteiskunnan muutokset jättivät jälkensä myös muuhun elinkeino-toimintaan. Nykyisen Etelä-Karjalan kannalta olennaista oli Viipurin asema Suomessa. Se oli valtakunnan toiseksi suurin kaupunki ja tärkein kauppa-kaupunki. Eteläkarjalaisille Viipuri oli paikka, josta ostettiin kihlasilkki ja jos-sa pistäydyttiin joskus suurkaupungin tuulia haistelemassa. Viipurissa olivat vähittäiskaupalle tärkeät tukkuliikkeet, joskin muutama pienempi yksityinen tukkuliike toimi myös Lappeenrannassa.

Kauppiaille Viipuri oli tärkeä hankintamatkojen kohde – sinne suuntasivat niin Parikkalan kuin Savitaipaleen maakauppiaat, joita oli paljon. Kylässä oli usein useampi liike, esimerkiksi yhdestä kahteen osuusliikkeen myymälää (OTK:n ja SOK:n myymälät) sekä yksi tai useampi yksityiskauppa. Kaupat aloittivat usein maalaistalon kamarissa, ja vähitellen kaupasta tuli hoitajalleen tai harjoittajalleen pääelinkeino. Pieniä erikoisliikkeitä, esimerkiksi vaate- ja kenkäkauppoja, käsityökauppoja, kangaskauppoja, kelloliikkeitä ja kirja-kauppoja, oli sekä teollisuustaaajamissa että Lappeenrannassa. Niitä oli myös isojen maalaispitäjien kirkonkylissä. Erikoisliikkeiden valikoimien perässä mentiin maakunnan pohjoispäästä usein Hiitolan Elisen vaaraan tai Vuoksen-niskalle tai muualle Imatran seudulle ja Lappeenrannan ympäristöstä tultiin Lappeenrantaan.

Elinkeinovapaus vuonna 1879 vapautti elinkeinot rajoituksista. Sen jälkeen kuka tahansa saattoi perustaa esimerkiksi kaupan eikä kaupan paikalle ollut rajoit-teita. Tämä näkyi erityisesti maaseudulla, jonne nousi maakauppoja. Kylässä saat-toi parhaimmillaan olla useita kauppoja: osuuskauppoja ja yksityiskauppoja. Luu-mäen Kakkosen kaupassa vaihtuivat ostosten teon ohella kuulumiset. Kuva Etelä-Karjalan museo.



Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

Uuden maakunnan haasteet

Sotien välisen ajan kasvun vuosikymmenet päättyivät syksyllä 1939 talviso-dan syttymiseen. Lyhyttä talvisotaa seurasi noin vuoden mittainen rauhan-aika, mutta kesällä 1941 alkoi jatkosota. Aselepo ja Moskovan välirauha solmittiin syyskuussa 1944. Menetykset olivat Etelä-Karjalalle huomatta-vat. Sodan rasituksista toipumisen rinnalla oli sopeuduttava uuteen itärajaan. Raskaimman taakan kanto siirtoväki, joka joutui etsimään itselleen uuden kodin. Siirtoväkeä ei sijoitettu maanhankintalain perusteella uuden rajan lä-heisyyteen eikä eteläkarjalaisilta pientiloilta lunastettu juurikaan maata – ti-loista olisi tullut helposti elinkelvottomia. Maanhankintalain nojalla tehtyihin tiloihin käytettiin pääsääntöisesti valtion, julkisyhteisöjen ja yritysten maita. Maanhankintalain perusteella muodostettiin sekä pienviljelystiloja että rintamamiestontteja.

Viipuri oli ollut ympäristönsä liike-elämän keskus, joten sen jääminen rajan taakse edellytti monien asioiden uudelleen järjestelyä. Viipurissa sijainneet yritykset, muun muassa tukkukaupat, pyrkivät järjestämään toimintansa mahdollisimman pian. Ne etsivät uudet toimipaikat rajan tältä puolelta. Osa siirtyi Helsinkiin, osa Lahteen ja jotkut Kymen läänin kaupunkeihin. Imatral-le asettui muun muassa Ensossa toimineita kauppiaita. Samalla tavalla sijoit-tuivat muut organisaatiot ja elinkeinoelämän tukipalvelut. Uudelleen järjes-täytyminen vei kuitenkin aikaa.

Saimaan kanava sulkeutui ja Karjalan rata jäi rajan toiselle puolelle. Raja katkaisi myös monia teitä ja muutti entisten teiden asemaa. Helsinki – Kou-vola – Lappeenranta – Imatra – Joensuu -tiestä tuli valtatie kuusi ja se peruspa-rannettiin 1940 – 50-luvuilla. Tiestä oli tullut Etelä-Karjalan pääväylä. Uusi Karjalan rata avattiin 1960-luvulla, jolloin Helsingistä Lahden kautta Lap-peenrantaan ja edelleen Simpeleelle ulottunut rata jatkettiin Joensuuhun saak-ka. Rata yhdisti Pohjois- ja Etelä-Karjalan Helsinkiin. Saimaan kanava avattiin uusittuna vuonna 1968, mikä helpotti erityisesti puunjalostusteollisuuden kul-jetuksia.

Suomi muuttui 1900-luvun loppupuolella maatalousmaasta teollisuus- ja palveluyhteiskunnaksi. Elinkeinorakenteen muutos oli Euroopan nopeimpia. Maa- ja metsätaloudessa työskenteli vuosisadan puolessa välissä vielä puo-let suomalaisista, mutta sen lopulla pelloista ja metsistä sai elannon enää alle kymmenesosa ammatissa toimivasta väestöstä. Samaan aikaan palvelujen työllistävä merkitys kaksinkertaistui ja teollisuuden ja rakentamisen suhteel-linen osuus säilyi ennallaan. Se merkitsi suomalaisen yhteiskunnan suurta murrosta – yhteiskunnan rakenteet järjestäytyivät uudelleen hyvin lyhyessä ajassa.

Etelä-Karjala oli 1950-luvun vaihteessa muuta Itä-Suomea teollistuneempi, mutta valtakunnallista keskitasoa. Elinkeinojakauman muutokset noudattelivat täällä muun Suomen mallia. Elinkeinoista suurimmat mullistukset koki maa- ja metsätalous. Koneistuminen, väkilannoitteiden käytön lisääminen ja uusiin lajikkeisiin siirtyminen lisäsivät tilojen tuottavuutta, mutta ne edellyttivät in-vestointeja. Maatilojen määrä oli suurimmillaan ja tilakoko pienimmillään 1950-luvun alussa. Monet pienet tilat kävivät kannattamattomiksi 1960-lu-vulla. Kannattavuutta parannettiin erikoistumalla tai sivuelinkeinojen avulla tai sitten maataloudesta tuli jälleen sivuelinkeino, kun isäntä ja emäntä kävi-vät muualla päivätöissä. Tilakoon kasvu nopeutui, kun Suomi liittyi Euroo-pan Unioniin vuonna 1995. Samalla tilojen määrä väheni ja tuotantosunnat erikoistuivat entisestään.

Teollisuudessa 1940-luvun loppu ja 1950-luvun alku olivat metalliteollisuu-den voimakasta kehitymisaikaa. Huomattava osa valmiista tuotteista meni sotakorvauksina Neuvostoliittoon. Etelä-Karjalassa valmistettiin muun mu-assa laivoja, jotka kuljetettiin Lappeenrannan Pallostä junalla: sen vuoksi jouduttiin korottamaan rautatien ylittänyttä siltaa lähellä Lappeenrannan kirk-koa. Suurin osa entisistä suurista yksiköistä jatkoi toimintaansa, joskin lopettamisiakin tapahtui 1950 – 1970-lukujen kuluessa. Esimerkiksi Lap-peenrannan Rikkihappotehdas hiljeni 1960-luvulla. Kannattavuus ja yksik-kökoon kasvu ajoivat alas useita sahoja, esimerkiksi Pikisaaren, Lauritsa-lan, Rutolan, Lamposaaren ja Muukonniemen sahat lopettivat toimintansa. Kuparitehdas muutti Imatralta jo jatkosodan loppuvaiheessa Harjavaltaan.

Palveluelinkeinojen merkitys kasvoi nopeasti 1950-luvulta lähtien. Kampaamot, kahvilat ja julkiset palvelut tarvitsivat yhä enemmän työvoimaa. Kuva Etelä-Karja-lan museo.

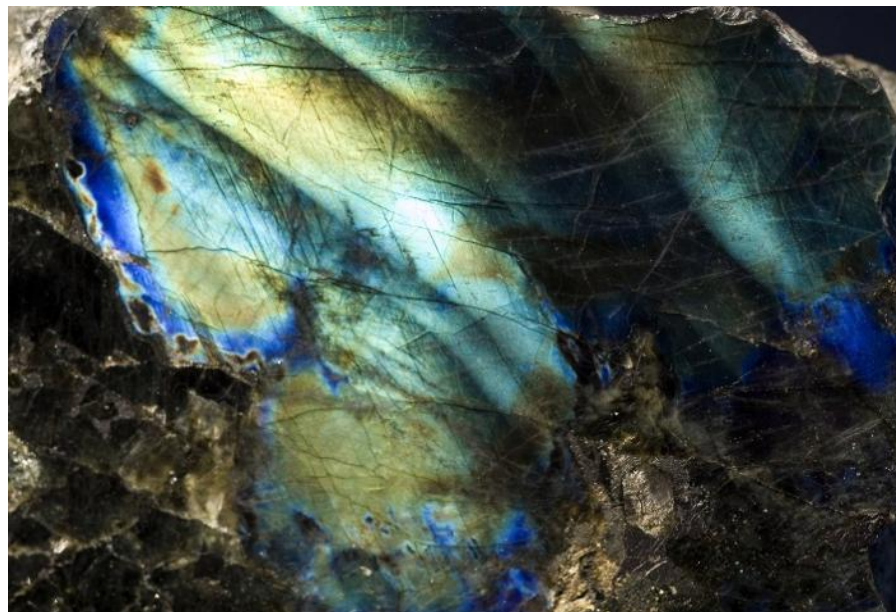


Elinkeinorakenne

Suurimmat muutokset tapahtuivat maalaiskuntien elinkeinorakenteessa. Maa- ja metsätalouden tilalle ryhdyttiin hankkimaan määrätietoisesti uusia elinkeinoja. Tätä tuettiin 1970-luvun vaihteesta lähtien valtion elinkeinopoliittisilla tuilla. Kuntien elinkeinopoliittikka pyrki pysäyttämään muuttovirran taajamiin ja Etelä-Suomeen sekä monipuolistamaan kunnan elinkeinorakennetta. Niinpä elinkeinoasiamiehet työskentelivät saadakseen kuntiin teollisia työnantajia, ja maalaiskuntiin nousi yhteiskunnan tukemana teollisuushalleja. Imatra kärsi 1970-luvulla teollisuuden rakennemuutoksesta, ja Valcon kuvaputkitehtaan sijoittumista kaupunkiin pidettiin elinkeinopoliittikan lottovoittona. Tehdas toimi vain muutaman vuoden ajan, jonka jälkeen sen toimitiloista tuli elinkeinopoliittikan haaste. Aiemmin kaupungeille tyypillisiä teollisuusalueita kaavoitettiin jokaiseen kuntaan. Ne olivat maalaiskunnissa uusi ilmiö. Toiveissa olivat uudet asukkaat tai ainakin työpaikat. Viimeisimmän tutkimustiedon mukaan tällä toiminnalla pystyttiin hidastamaan kehitystä, mutta ei pysäyttämään sitä. Parhaiten myllerryksestä selvisivät Imatran ja Lappeenrannan naapurikunnat, joihin muutti edullisten tonttien perässä omakotiasujia. Samalla kuntien elinkeinorakenne monipuolistui, vaikka työpaikkaomavaraisuus väheni.

Jälkiteollista eli nykyistä yhteiskuntaamme kutsutaan palveluyhteiskunnaksi. Me palvelemme toinen toisiamme ja työllistämme samalla huomattavan osan maakunnan työtätekevästä. Kauppa, liikenne, tietoliikenne sekä ravitsemus-

Kunnat aloittivat 1970-luvulla määrätietoisen elinkeinopoliittikan. Maa- ja metsätalouden työpaikat vähenivät ja tilalle haluttiin muuta elinkeinotoimintaa. Pelkona oli väestökato ja verotulojen ehtyminen. Etelä-Karjalassa Ylämaa menestyi kivi-teollisuuden ansiosta erinomaisesti. Kunta on maakunnan teollistuneimpia. Ylämaalla sanotaan, että maine tulee spektrolitista, mutta leipä graniitista. Kuva Arto Hämmäläinen.



Elinkeinorakenne

palvelut ovat kasvaneet 1900-luvun lopulla huomattavasti. Niiden rinnalla lisääntyivät hyvinvointiyhteiskunnan tuottamat hyvinvointipalvelut, joiksi perinteisen koulutuksen sekä terveyden- ja sairaanhoidon lisäksi voidaan katsoa myös esimerkiksi yhdyskuntarakenteeseen ja kulttuuriin liittyvät palvelut. Suomalaisia erikoisuuksia on muun muassa ilmainen ja joka kuntaan ulottuva kirjastolaitos. Se kuten muutkin yhteiskunnalliset palvelut työllistivät 1970-luvulla selvästi enemmän ihmisiä kuin 1960-luvulla eikä kasvu ole pysähtynyt lukuun ottamatta 1990-luvun alun lamavuosia. Julkisesta sektorista on tullut yksi suurimpia työllistäjiä ja lähes kaikki sen parissa työskentelevät ihmiset ovat tavalla tai toisella palveluammattissa. Yhdyskuntarakenteessa julkisen sektorin kasvu näkyy julkisen rakentamisen lisääntymisenä. Valtaosa julkisista virastoista ja muista tiloista on rakennettu 1970-luvulla tai sen jälkeen.

Etelä-Karjala on kautta vuosisatojen elänyt rajalla. Tästä on seurannut monia mahdollisuuksia, mutta myös vaikeita aikoja, kuten sodat. Suomen ja Neuvostoliiton rajan sulkeutuminen 1920-luvun vaihteessa erosi aikaisemmasta sikäli, että raja ei ollut koskaan ollut niin suljettu. Se teki ihmisten välisen kanssakäymisen ja elinkeinotoiminnan hankalaksi. Tilanne alkoi normalisoitua vuonna 1991, kun Neuvostoliitto hajosi. Sen jälkeen rajan ylittäminen muuttui vähitellen aiempaa sujuvammaksi, mikä lisäsi myös elinkeino-

Hyvinvointiyhteiskunta on muokannut myös rakennettua ympäristöä. Uusille palveluille on rakennettu toimitiloja. Erityisen paljon rakennettiin 1960- ja 1970-luvuilla. Monet koulut, terveyskeskukset, päiväkodit ja hallintorakennukset ovat peräisin niiltä vuosikymmeniltä. Kuva Arto Hämmäläinen 2007.



toimintaa. Erityisesti on lisääntynyt matkailu ja kauppa. Suomalaiset löysivät 1990-luvulla Viipurin edulliset ostosmahdollisuudet, ja monet kävivät kotiseuturetkillä sukujen vanhoilla asuinpaikoilla. Vastaavasti venäläiset ja erityisesti pietarilaiset ovat löytäneet Imatran ja Lappeenrannan ostosmahdollisuudet, millä on maakunnalle suuri merkitys. Rajan avautuminen ja Suomen liittyminen Euroopan Unioniin vuonna 1995 merkitsivät vuosikymmenen alun lamasta kärsivälle Suomelle ja Etelä-Karjalalle mahdollisuuksia, joskaan menetyksiltäkään ei esimerkiksi maataloudessa ole voitu välttää. Maatalouden kannattavuus on heikentynyt, minkä vuoksi tilojen määrä on vähentynyt ja niiden koko on suurentunut. Globalisoituminen on sekin yksi 1990-luvun lopulla konkretisoituneista haasteista. Etelä-Karjalalle tyypillinen suurteollisuus ei sekään ole välttämättä pysyvää.

KIRJALLISUUS

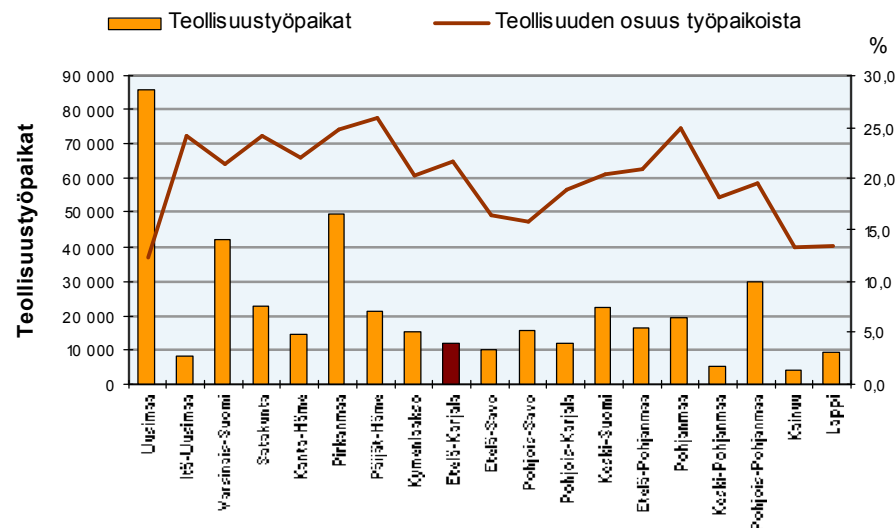
- Ahvenainen, Jorma, Suomen sahateollisuuden historia, Porvoo 1984.
 Antila, Kimmo, Pietarin ja Viipurin teillä, Tiemuseon julkaisuja 9, Jyväskylä 1994.
 Hirn, Sven – Markkanen, Erkki, Tuhansien järvien maa, Suomen matkailun historia, Jyväskylä 1987.
 Imatran kirja, Toim. Anu Talka, Jyväskylä 1997.
 Itä-Suomi ja Pietari, Kirjoituksia toimeentulosta suurkaupungin vaikutuspiirissä, Kitee 1997.
 Juvonen, Jaana, Parikkalan historia, Jyväskylä 1996.
 Korpela, Jukka, Viipurin läänin synty, Viipurin läänin historia II, Jyväskylä 2004.
 Kuisma, Markku, Metsäteollisuuden maa, Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620–1920, 2. painos, Jyväskylä 2006.
 Kumpulainen, Kalevi – Miettinen, Timo, Luumäen historia, Jyväskylä 1992.
 Lappeenrannan kaupungin historia 1917–1966, Ensimmäinen nide, Jyväskylä 1988.
 Matikka, Jyrki, Rautjärvi rajakunta, Mikkeli 1996.
 Ropponen, Jari, Joutsenon historia, Jyväskylä 1997.
 Suomen maatalouden historia 1–3, Jyväskylä 2003, 2004, 2004.
 Suomen taloushistoria 2–3, Helsinki 1980, 1982, 1983.
 Suomen Tilastollinen vuosikirja 1982 ja 1991.
 Talka, Anu – Puntanen, Pia, Linnoitus ja kaupunki, Lappeenrannan historia 1812–1917, Lappeenranta 2005.
 Talka, Anu, Pankki ja maakunta, Etelä-Karjalan Osuuspankki 100 vuotta, Mikkeli 2006.
 Tuhat vuotta tietä, Kaksisataa vuotta tielaitosta 1–3, Helsinki 1999.
 Väestön elinkeino, Tilastollisia tiedonantoja 63, Helsinki 1979.
 Ylönen, Aulikki, Lappeen kihlakunnan historia I, s.p. 1976.

Pirjo Iivanainen

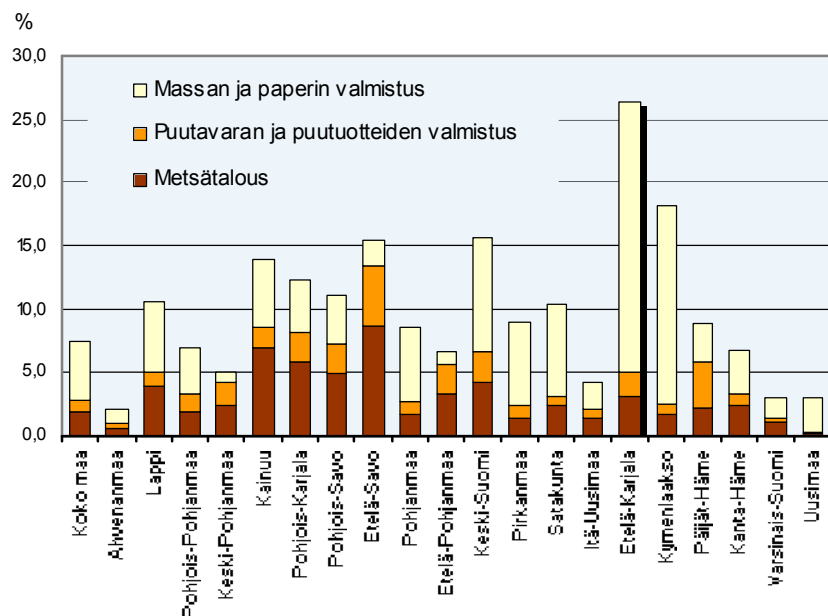
NYKYPÄIVÄN ELINKEINOT

Tässä tarkastellaan Etelä-Karjalan elinkeinojen kehitystä viimeisten viiden-toista vuoden aikana. Elinkeinoissa on tapahtunut voimakkaita muutoksia mm. taloudellisen laman, EU:hun liittymisen ja talouselämän kansainvälistymisen seurauksena.

Teollisuuden osuus työpaikoista v. 2004



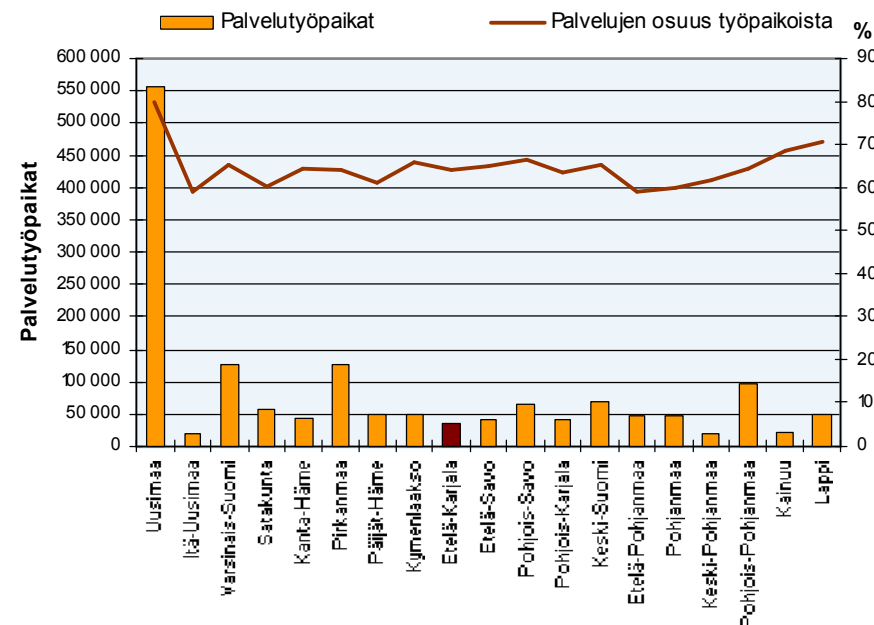
Metsäsektorin osuus maakunnan arvonlisäyksestä (%) v. 2004



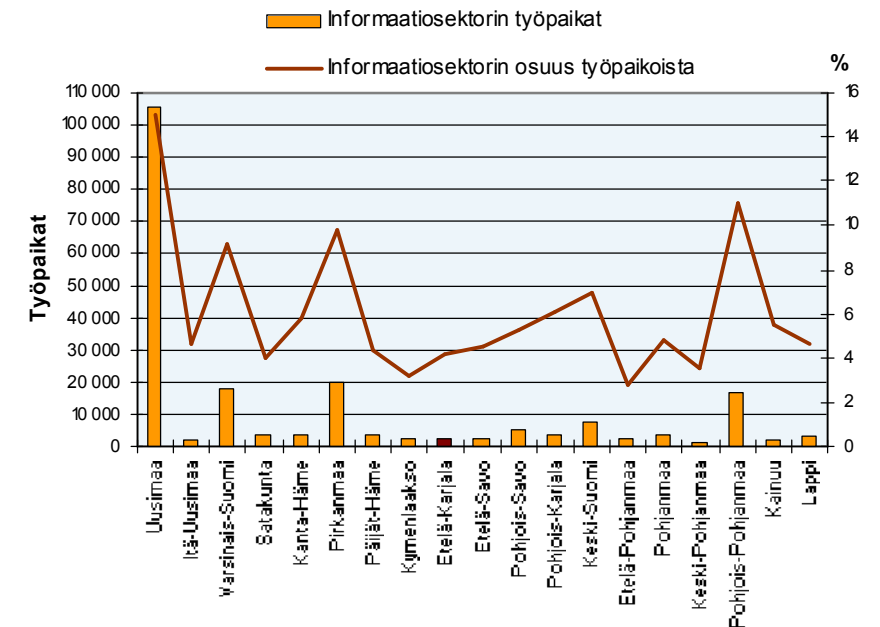
Etelä-Karjalan elinkeinoelämälle on ollut leimaa antavaa teollisuuden vahva asema, joka on väistynyt palvelujen noustessa suurimmaksi työllistäjäksi. Alueen tuotannon arvossa teollisuudella on kuitenkin edelleen vahva rooli. Siinä metsäsektorin osuus on suurin koko maassa. Tervan poltosta ja sahauksesta alkanut puun jalostaminen on maakunnassa säilynyt merkittävänä elinkeinona. Siinä massan ja paperin valmistus on nyt tärkeimmällä sijalla.

Palvelujen osuus työpaikoista on samaa luokkaa kuin muissa saman tyyppisissä maakunnissa. Tulevaisuuden kehitystekijänä pidetyn informaatiosektorin työpaikkoja on Etelä-Karjalassa vielä melko vähän ja niiden osuus työpaikoista on melko pieni verrattuna muihin maakuntiin. Matkailua pidetään yhtenä kasvavana alana ja etenkin venäläisten vierailut ovat maakunnan elinkeinoille tärkeitä. Lappeenranta ja Imatra ovat seuraavina Helsingin jälkeen venäläisten käyntien määrää mitattaessa. Sen seurauksena myös tax free-myynti on Lappeenrannassa merkittävää. Imatra tulee seuraavana, mutta huomattavasti pienemmällä volyymilla.

Palvelujen osuus työpaikoista v. 2004



Informaatiosektorin osuus työpaikoista v. 2004



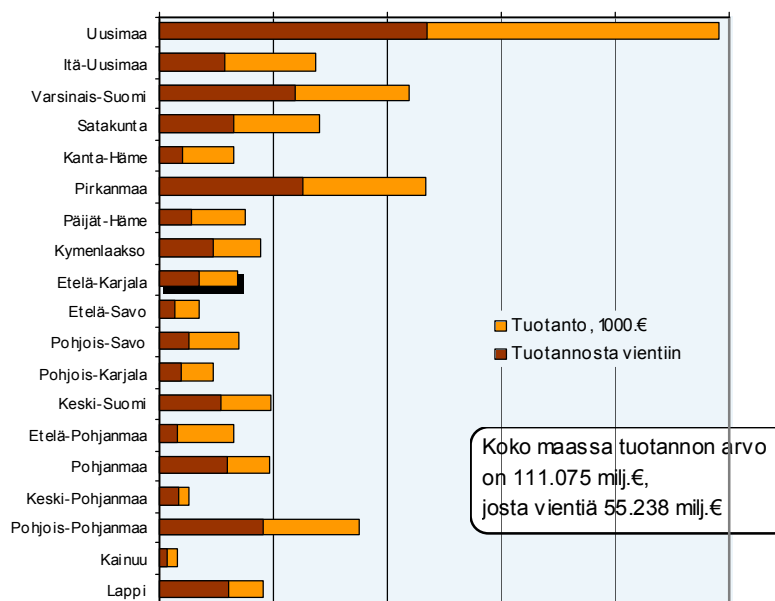
Venäläiset käyttivät rahaa v. 2006 Etelä-Karjalassa 68 milj. euroa. Kaupan ja palveluiden alalla uskotaan venäläiseen kysyntään, mikä näkyy paikoin mittavana rakentamisena ja investointeina. Lappeenranta. Kuva Arto Härmäläinen 2007.

Etelä-Karjalan teollisuustuotannosta menee puolet vientiin, mikä altistaa alueen talouden kansainvälisen talouden heilahduksille. Viennin vetämättömyys näkyy heti teollisuustuotannon kehityksessä. Etelä-Karjalan viennin osuus on vajaa 4% koko maan viennin arvosta. EU-maiden osuus viennissä on 70% ja EU:n ulkopuolisten maiden 30%. Ulkomaan kauppaa käydään eniten teollisuuden ja kaupan aloilla, mutta myös kuljetusten, varastoinnin ja tietoliikenteen sekä liike-elämän palveluilla harjoitetaan merkittävää kaupan käyntiä.



Kauppa Venäjän kanssa on kasvussa. Vientiä Venäjälle harjoittavia yrityksiä on hieman enemmän kuin muihin maihin vieviä yrityksiä. Sen sijaan Venäjältä tuontia harjoittavia yrityksiä on vain noin puolet muista maista tuontia harjoittaviin yrityksiin nähden. Pelkola, Imatra. Kuva Arto Hämäläinen 2006.

Teollisuustuotanto ja vienti v. 2005



Lähde: Tilastokeskus

Elinkeinorakenne

Elinkeinorakenne

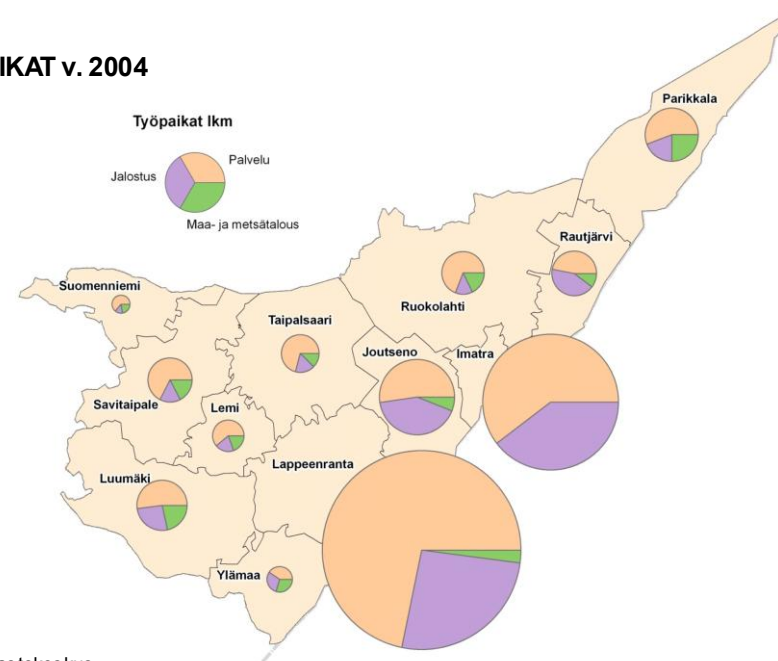
Nykyisessä elinkeinorakenteessa palveluilla on suurin osuus eli noin 65% työpaikoista. Viime vuosikymmenen alun notkahduksen jälkeen palvelutyöpaikat ovat lisääntyneet huomattavasti, kun taas jalostuksen työpaikat ovat pysyneet suurin piirtein samalla tasolla. Alkutuotannon työpaikat jatkoivat laskuaan, tosin hieman hidastuen.

Maakunnan kehitykseen on elinkeinorakenne vaikuttanut kautta vuosikymmenten. Suurteollisuuden vahva rooli maakunnan taloudessa ja sen riippuvuus kansainvälisestä taloudesta ja talouskumppanuudesta Venäjän kanssa on luonut tiettyä epävarmuutta alueen kehityksessä. Maakunnan leimautuminen yksipuolisesti suurteollisuusmaakunnaksi on nyt monipuolistumassa, kun palvelut lisääntyvät ja pk-teollisuus valtaa jalansijaa. Maa- ja metsätalouden rooli maakunnan elinkeinorakenteessa ei ole ollut erityisen vahva, maatilat ovat täällä kooltaan suhteellisen pieniä ja luopuminen on ollut yleistä.

Jalostuksen osuus on suurin ydinalueen kuntien lisäksi Rautjärvellä. Muutoin maaseutukuntien elinkeinorakennetta hallitsevat palvelut. Ydinalueella palvelujen suuri osuus selittyy sillä, että siellä sijaitsee suurempaa aluetta, jopa koko maakuntaa palvelevia toimintoja. Maa- ja metsätalous näyttelee suurinta roolia Luumäellä, Parikkalassa ja Ylämaalla.

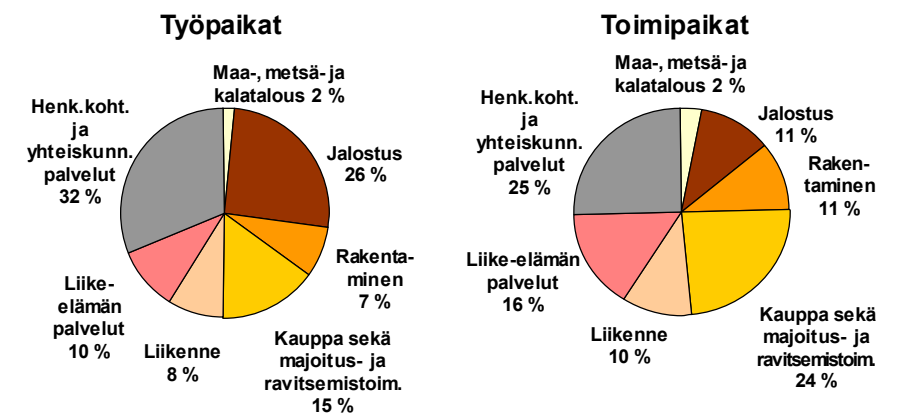
Maakunnan elinkeinorakennetta on eniten muuttanut jalostuksen työpaikkojen väheneminen. Myös maa- ja metsätaloustyöpaikkojen supistumien näkyy voimakkaasti kehityksessä. Palvelujen työpaikkalisäys ei ole riittänyt paikkaamaan tätä kehitystä, niinpä kokonaistyöpaikkamäärä on vähentynyt.

TYÖPAIKAT v. 2004



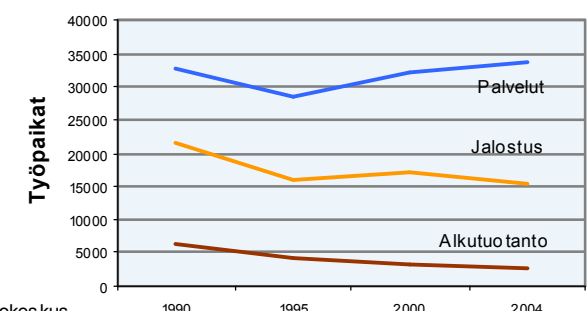
Lähde: Tilastokeskus

Elinkeinorakenteen muutoksessa suurinta roolia näyttelee maaseutukunnissa maa- ja metsätalouden supistuminen. Ydinalueella jalostuksen osuus on huomattava työpaikkasupistuksissa. Maaseutukunnista Parikkalassa ja Rautjärvellä on koettu samaa kehitystä. Joutsenossa myös palvelujen osuus työpaikkasupistuksissa on huomattava. Työpaikkalisäyksissä on palveluilla suurin osuus ja miltei yksinoikeus. Ainoastaan Luumäelle on myös jalostus tuonut positiivista työpaikkamuutosta.



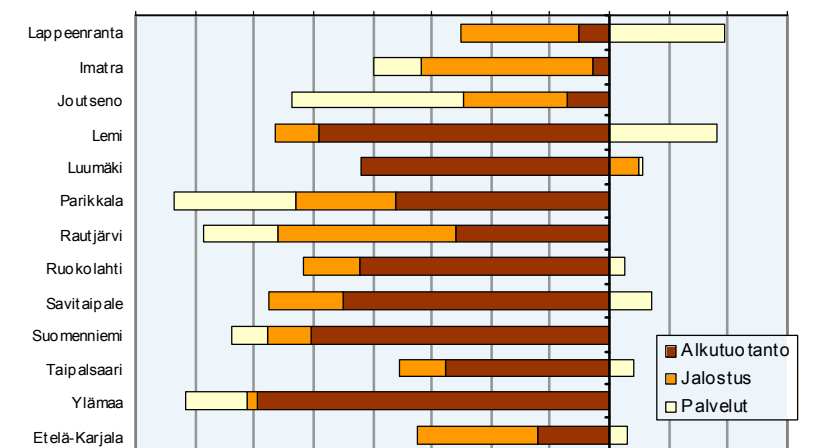
Lähde: Tilastokeskus

Elinkeinorakenne Etelä-Karjalassa v. 1990 - 2004



Lähde: Tilastokeskus

Toimialan osuus (%) kokonaistyöpaikkamuutoksesta v. 1990 - 2004



Lähde: Tilastokeskus

Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2

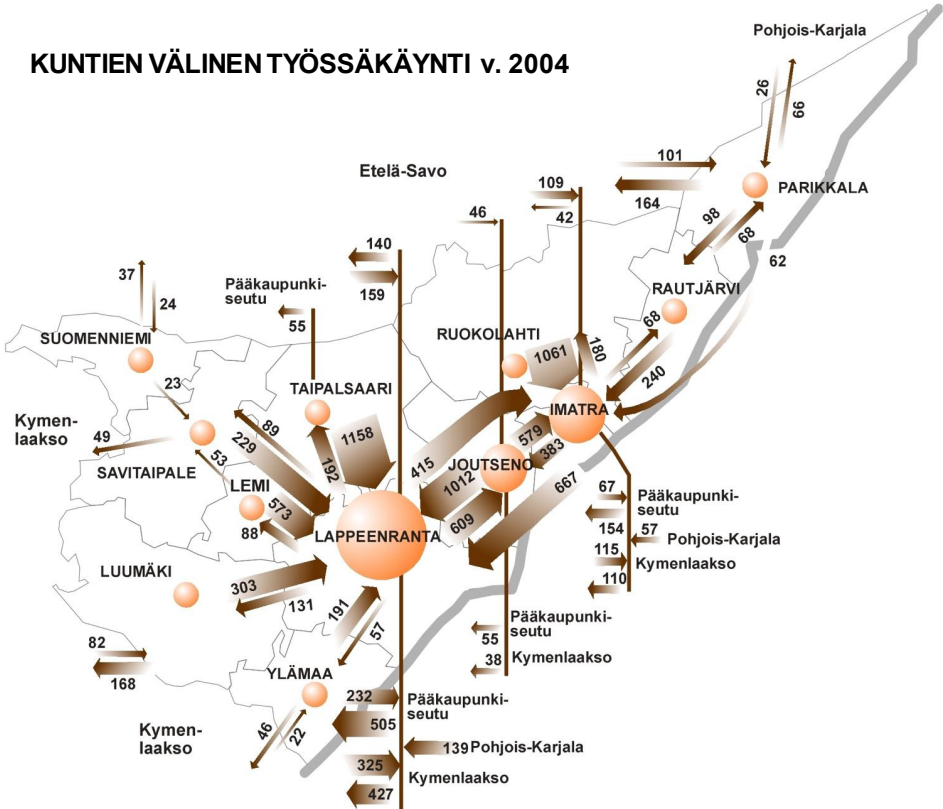
Työmatkat pitenevät

Työpaikat keskittyvät Etelä-Karjalassa niin, että yli 80 % työpaikoista sijaitsee ydinalueella ja myös kasvu keskittyy tälle alueelle. Niin myös työmatkaliikenteen valtavirrat suuntautuvat ympäröivistä kunnista ydinalueelle, eniten luonnollisesti Lappeenrantaan. Ihmiset sietävät yhä pidempiä työmatkoja, koska haluavat asua rauhallisessa tasokkaassa asuinympäristössä, jotka usein sijaitsevat kauempana työpaikkakeskittymistä. Työmatkojen keskipituus ympäristökunnista ydinalueelle on kasvanut vuodesta 1990 vuoteen 2003 kaikissa kunnissa 2-6,5 km ja liikennesuorite on kasvanut yli 14000 km:llä, vaikka työmatkojen lukumäärä onkin laskenut. Eniten ovat lukumääräisesti lisääntyneet 20-50 km:n työmatkat. Rautjärvellä sen sijaan ovat eniten yleistyneet yli 50 km:n matkat. Taipalsaarelta ja Lemiltä ovat eniten yleistyneet 5-20 km:n matkat, mikä selittyy kaupungin läheisten asuinalueiden suosiolla. Suurimmat virrat kuntatasolla suuntautuvat nykyisin Taipalsaarelta ja Joutsenosta Lappeenrantaan ja Ruokolahdelta Imatralle. Lemin, Taipalsaaren ja Ruokolahden kunnista käy noin puolet työvoimasta työssä kunnan ulkopuolella.

Ydinalueella työssäkävien määrä on tänä aikana lisääntynyt eniten ydinalueen ympäristöstä tieyhteyksiä seuraillen. Etenkin valtatie 6:n ja valtatie 13:n vaikutus näkyy selvästi. Kuntien taajamista on työssäkäynti ydinalueelle lisääntynyt eniten Taipalsaarelta, Ruokolahdelta, Lemiltä sekä Parikkalasta. Hienoista vähentymistä sen sijaan on tapahtunut Savitaipaleen kirkonkylästä, Saaren Akonpohjasta sekä Ruokolahden Oritlampi – Huhtasenkylä-alueelta. Luumäen Taavetista työssäkäynti on pysynyt samalla tasolla. Vähentymistä on tapahtunut myös kuntien haja-asutusalueilta melko tasaisesti. Tätä selittää paljolti ko. alueiden ikärakenne eli asukkaiden jääminen eläkkeelle. (Kartta 1)

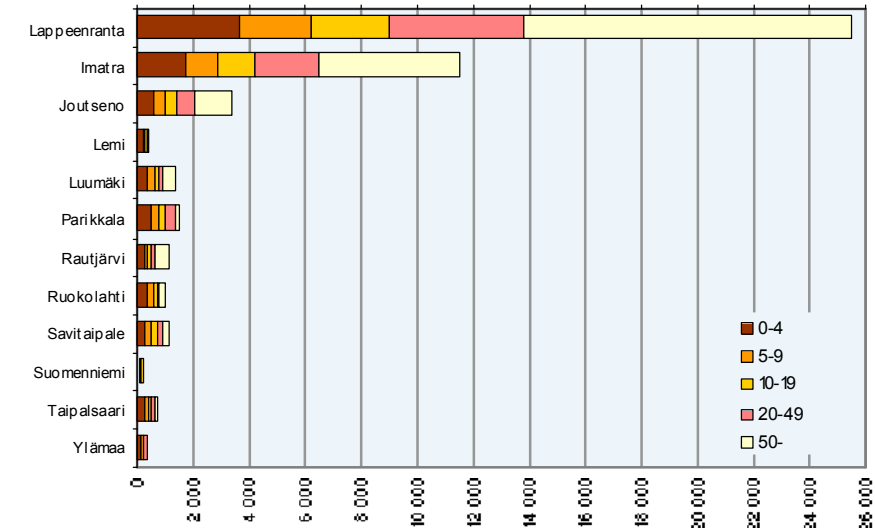
Niin asutuksen sijoittumista kuin työmatkaliikennettäkin selittää se, että suurimmat toimipaikat ja suurimmat työnantajat sijaitsevat ydinalueella. Maa-seutukunnissa suhteellisesti suurin osuus työpaikoista on 0-4 hengen toimipaikoissa. Rautjärvi ja Luumäki ovat tästä poikkeuksia, sillä niissä suurin osuus työpaikoista on suuremmissa, yli 50 hengen toimipaikoissa.

KUNTIEN VÄLINEN TYÖSSÄKÄYNTI v. 2004



Lähde: Tilastokeskus

Työpaikat yrityskoon mukaan v. 2005

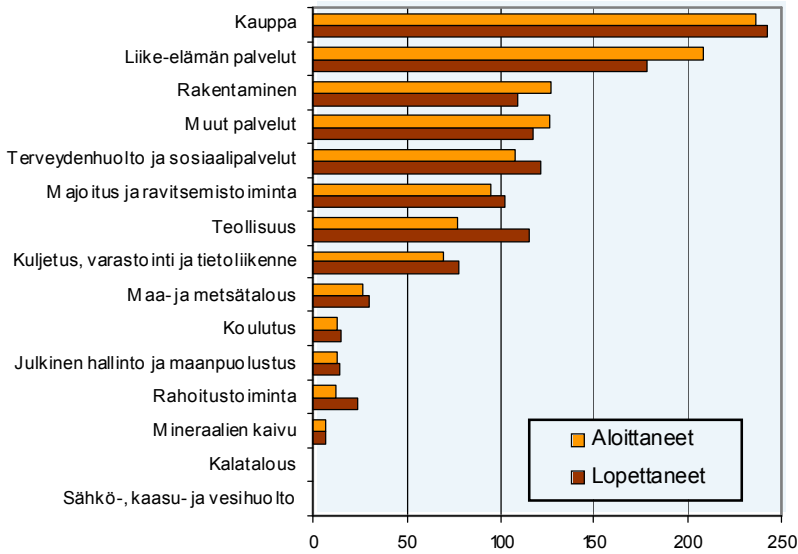


Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

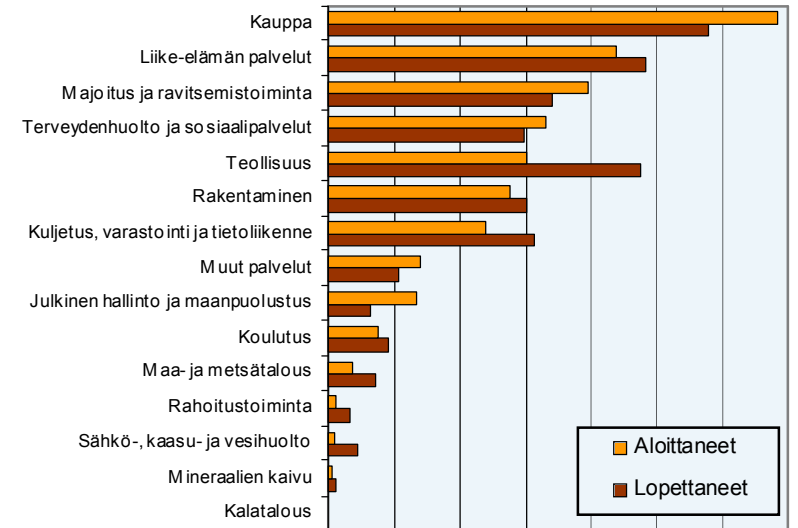
Lopettaneita ja aloittaneita

Sekä lopettaneita että aloittaneita yrityksiä on Etelä-Karjalassa yrityskantaan suhteutettuna ollut viime vuosina vähemmän kuin maassa keskimäärin. Suurinta liikehdintää on tapahtunut kaupan ja liike-elämän palveluiden aloilla. Eniten työpaikkoja on lopettamisen myötä menetetty näiden alojen lisäksi teollisuudessa. Kaupan ja muiden palveluiden alalla on myös syntynyt uusia yrityksiä ja niihin työpaikkoja jopa enemmän kuin mitä lopettaneissa oli, joten lopputulos on työpaikkakehityksen kannalta positiivinen.

Aloittaneet ja lopettaneet toimipaikat Etelä-Karjalassa 30.4.2003-30.4.2005

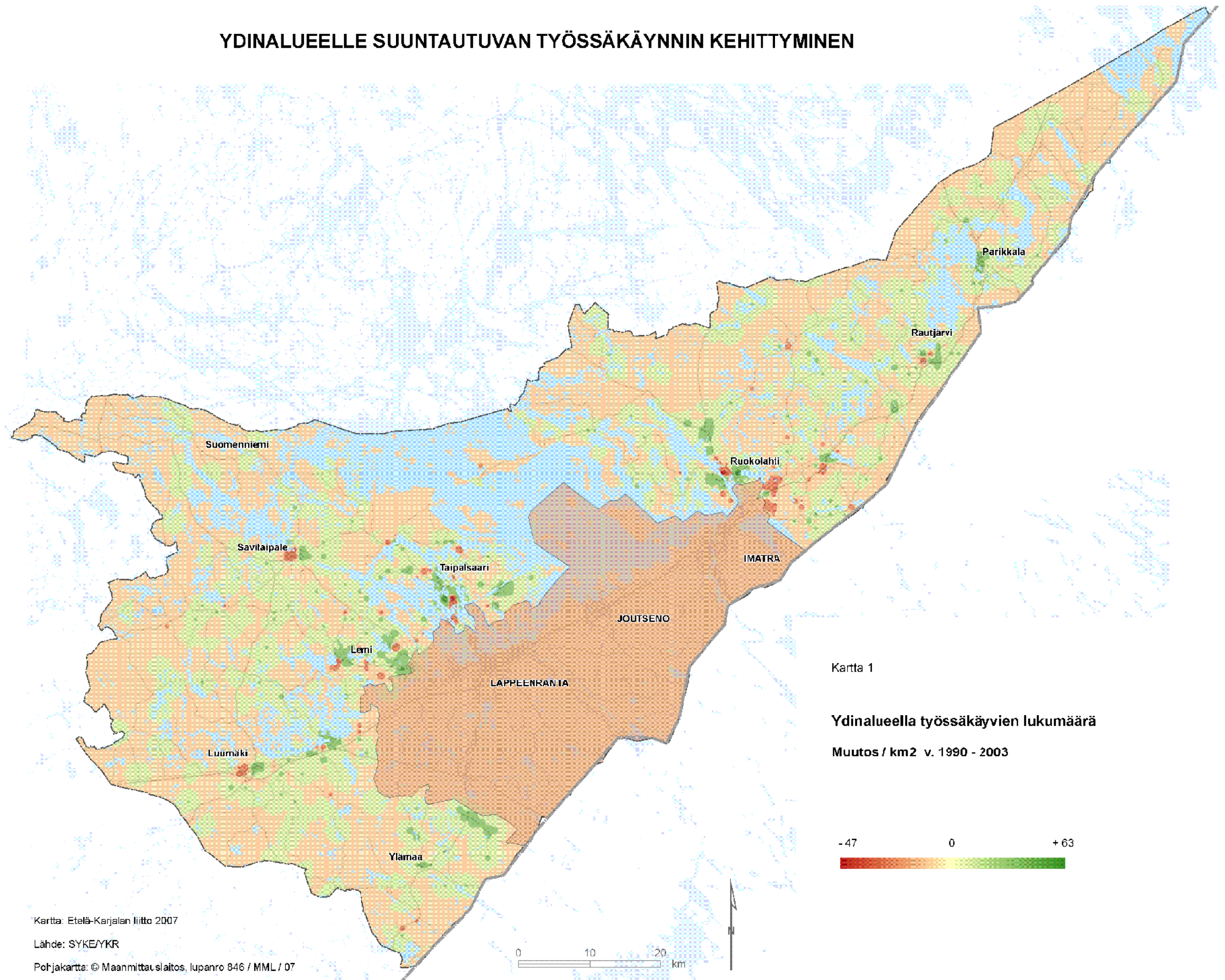


Aloittaneiden ja lopettaneiden toimipaikkojen työntekijämäärä 30.4.2003-30.4.2005



Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

YDINALUEELLE SUUNTAUTUVAN TYÖSSÄKÄYNNIN KEHITTYMINEN



Maa- ja metsätalouden kehitys

Maatalous perustuu Suomessa perheviljelmiin, joskin palkatun työvoiman osuus on hienoisessa kasvussa. Maatilojen lukumäärä on Etelä-Karjalassa vähentynyt rajusti, suhteelliset menetykset ovat olleet milteimaan suurimmat. Tilat ovat Etelä-Karjalassa olleet suhteellisen pieniä ja lypsykarjavoittoisia, mistä johtuen luopuminen on ollut vielä suositumpaa. Maidontuotanto on alueella vähentynyt tuntuvasti. Samoin maatalouden työpaikat ovat vähentyneet enemmän kuin muissa maakunnissa. Sukupolven vaihdosten määrä on ollut melko alhainen ja teknologinen kehitys on korvannut ihmistyötä. Vähenneminen on jatkunut koko viimeiset vuosikymmenet ja eniten se on kouraisut harvaan asutun ja ydinmaaseudun kuntia.

Maatilojen lukumäärän vähetessä tilojen keskimääräinen koko on kasvanut, viime vuosikymmenen aikana jopa 85 %. Silti Etelä-Karjalan keskimääräinen tilakoko on yhä pienempi kuin maassa keskimäärin.

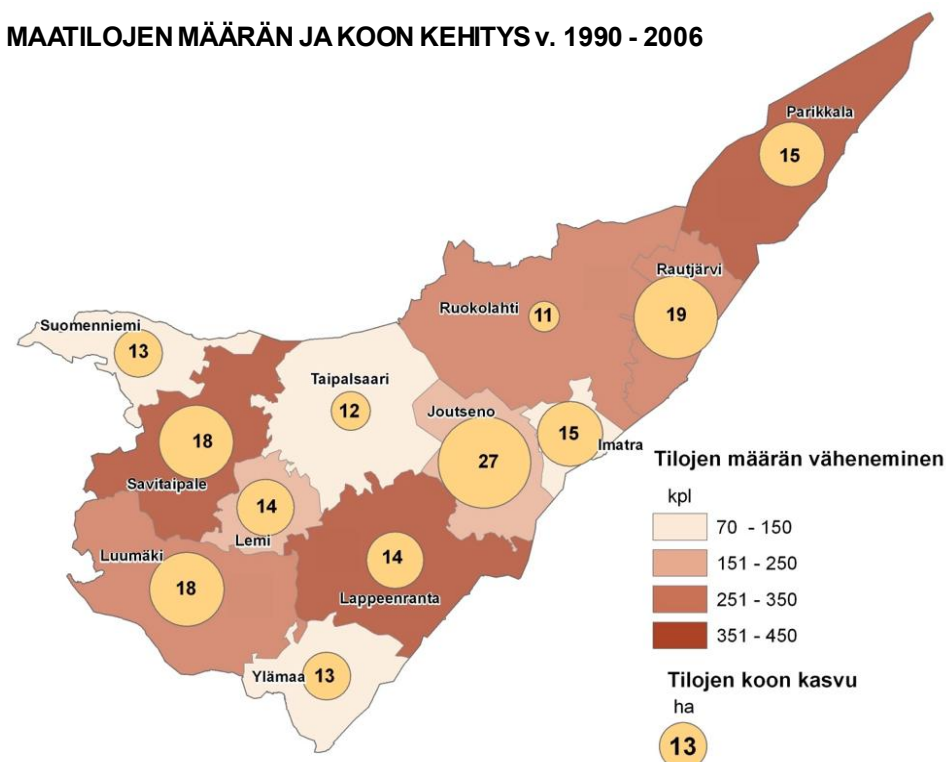
Peltoa Etelä-Karjalassa on noin 570 km² eli noin 10 % maa-alasta. Kokonaispeltoala on jonkin verran vähentynyt maakunnassa. Tilamäärän laskiessa ja maatilojen koon kasvaessa ovat tilakohtaiset suorat maataloustuet nousseet yli kaksinkertaisiksi. Tulot ovat kaiken kaikkiaan maataloudessa alhaisemmat kuin muilla aloilla ja maatilojen tulot ovat Etelä-Karjalassa vielä kasvaneetkin koko maata vähemmän. Maatilojen kokonaistulot ovat kasvaneet ainoastaan maatilojen ulkopuolisten palkkatulojen kautta. Tuotantokustannusten kasvu panoshintojen nousun siivittämänä jarruttaa maatalouden tulokehitystä myös lähitulevaisuudessa. Viljelijäväestö onkin joutunut kehittämään maatilan yhteyteen sivuelinkeinoja tai hakeutumaan yhä enemmän maatilojen ulkopuoliseen palkkatyöhön.

Luomutuotanto on vakiinnuttanut asemansa omana tuotantosuuntanaan. Luomutuotanto kiinnostaa selvimmin suurimpia ja tuotantoaan kehittäviä tiloja. Etelä-Karjalassa luomutiloja on suhteessa muuta maata vähemmän, noin 6 % maatiloista. Luomutilojen määrä on entisestään viime vuosina vähentynyt. Erikoistuotannossa viljellään Etelä-Karjalassa eniten mansikkaa ja perunaa, jossain määrin myös muita marjoja, omenaa sekä vihanneksia ja juureksia.

Metsätalousmaata on Etelä-Karjalassa noin 4300 km², mikä on yli 70 % maakunnan maa-pinta-alasta ja 1,7 % koko maan metsistä. Metsän kasvu ja puuston tilavuus on sillä tavoin runsasta, että Etelä-Karjalan osuus koko maan puuston tilavuudesta on kuitenkin yli 3 %. Hakkuiden osuus on vielä suurempi eli yli 4 % koko maan hakkuista.

Asukasta kohden metsää on runsas 3 ha. Eniten metsäpinta-alaa on Ruokolahdella ja Luumäellä. Metsän peitossa on kunnan pinta-alasta eniten Ylämaalla ja Suomenniemellä sekä Luumäellä. Metsätalouden osuus alueen arvonlisäyksestä sekä sen työllistävä vaikutus on suurempi kuin maassa keskimäärin. Myös puun laskennalliset myyntitulot asukasta kohden ovat maan keskimääräistä suuremmat, joskin kokonaisuudessaan maatilojen metsätulot ovat viime vuosina laskeneet. Metsän omistuksessa on sellainen erityispiirre, että yhtiöiden omistuksessa on metsämaata suurempi osuus kuin maassa keskimäärin. Metsätalouden työllisten määrä on Etelä-Karjalassa melko pieni, mutta se on kasvanut vuodesta 1990 vajaasta 600:sta nykyiseen yli 700:aan. Sahoille ja puumarkkinoille ennustetaan vielä korkeasuhdannetta lähivuosiksi. (Kartta 2)

MAATILOJEN MÄÄRÄN JA KOON KEHITYS v. 1990 - 2006

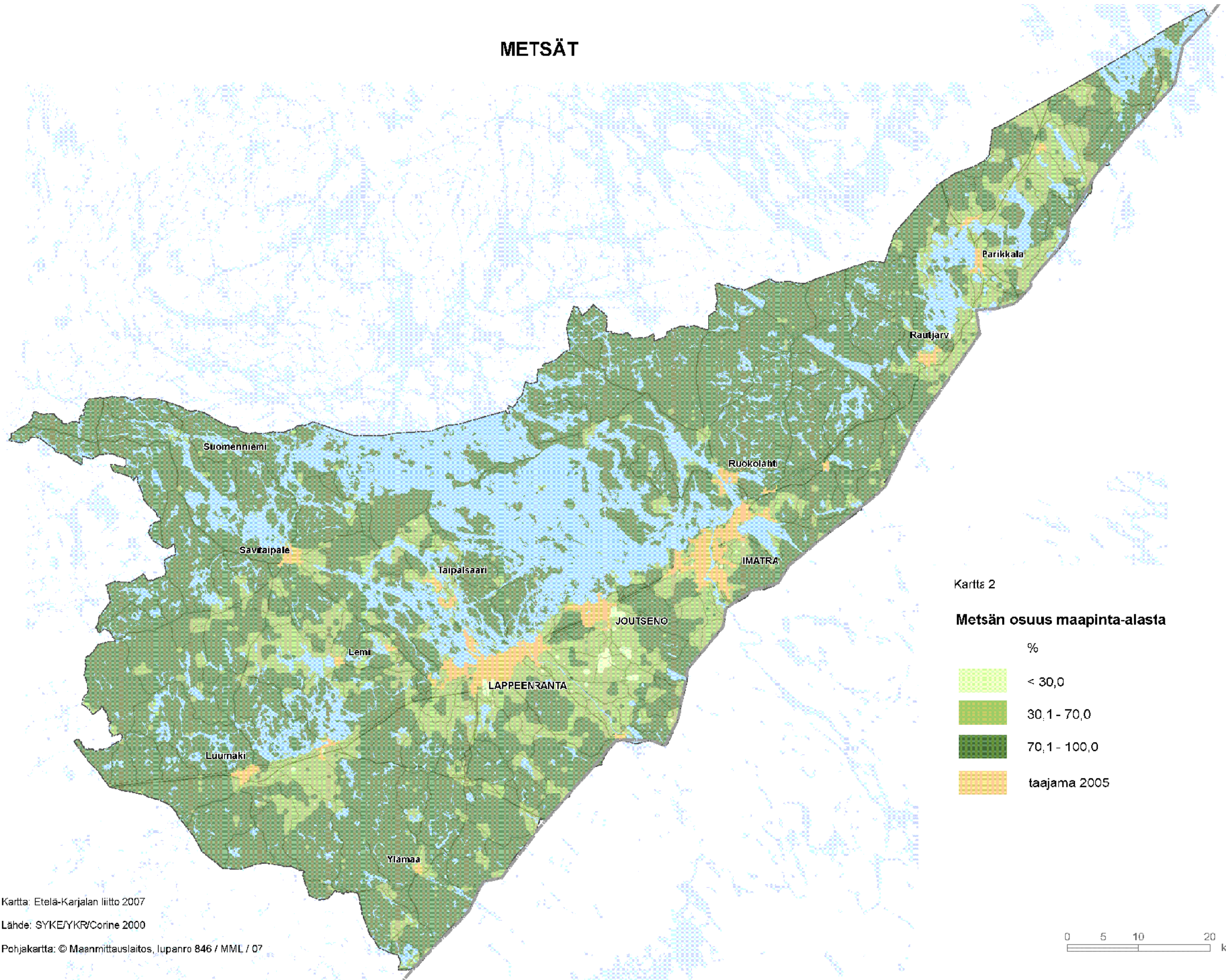


Lähde: Kaakkois-Suomen TE-keskus

Maaseutumatkailun palvelut monipuolistuvat. Majoituksen lisäksi monet yrittäjät tarjoavat ateriapalveluita sekä monenlaisia harrastusmahdollisuuksia. Kuva Arto Hämäläinen.



METSÄT



Kartta: Etelä-Karjalan liitto 2007

Lähde: SYKE/YKR/Corine 2000

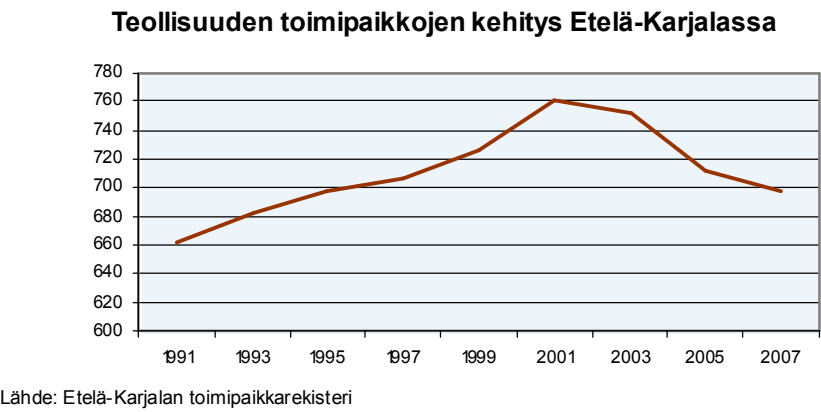
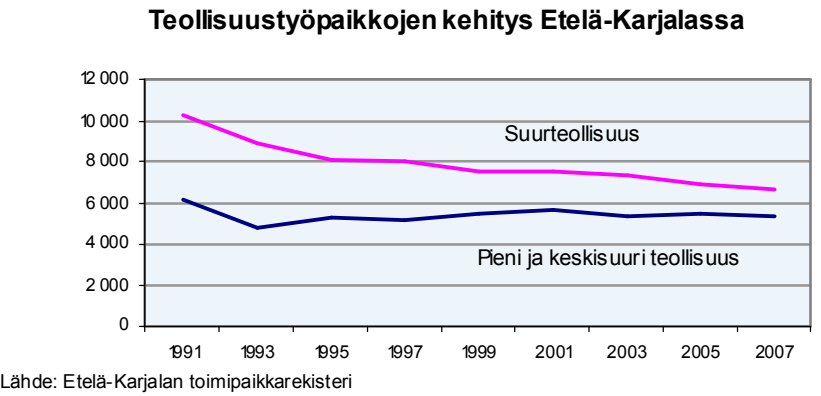
Pohjakartta: © Maanmittauslaitos, lupanro 846 / MML / 07

Teollisuuden leijonanosa heikkenee

Teollisuus on Etelä-Karjalassa ollut suurteollisuusvoittoista. Nytemmin on pk-teollisuus alkanut ottaa entistä enemmän jalansijaa maakunnassa. Teollisuudella on merkittävä työllistävä vaikutus huolimatta työpaikkojen kokonaismäärän laskusuunnasta. Suurteollisuus ei enää ole tehnyt laajamittaisia vähennyksiä ja pk-teollisuuteen syntyy uusia työpaikkoja.

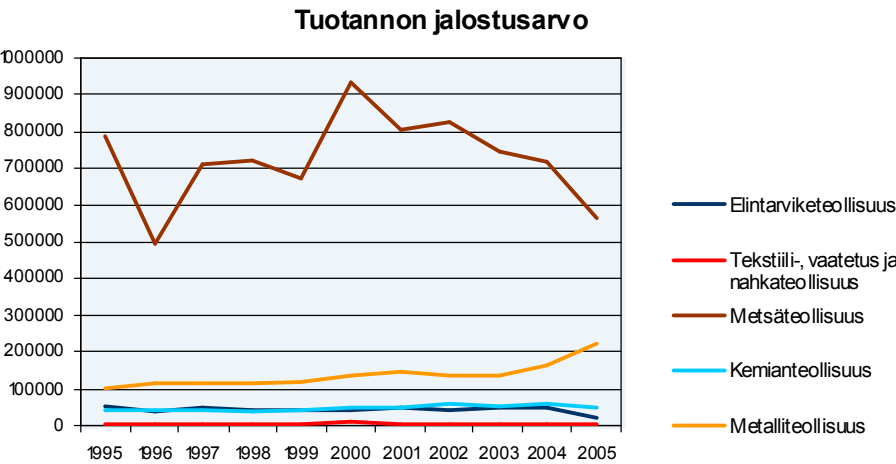
Eniten työpaikkoja on hävinnyt vuodesta 1990 lähtien massan, paperin ja paperituotteiden valmistuksesta, mutta jonkin verran myös kustannus- ja painotoiminnasta, elintarviketeollisuudesta, mekaanisesta puunjalostuksesta. Työpaikat ovat lisääntyneet koneiden ja laitteiden valmistuksessa ja jonkin verran ei metallisten mineraalien tuotannossa sekä viime vuosina jonkin verran myös elintarviketeollisuudessa.

Silti kuitenkin vielä tämän vuosituhanen alkuvuosina on teollisuudesta poistunut yli 260 työpaikkaa. Syy löytyy etenkin perusmetallien ja metallituotteiden työpaikkojen vähenemisestä sekä massan, paperin ja paperituotteiden valmistuksessa vielä tapahtuneesta työpaikkojen vähenemisestä. Toimipaikkojen määrä on ollut viime vuosikymmenellä jonkin asteisessa nousussa, viime vuosina taas kehitys on taittunut hienoiseen laskuun.



Työpaikoista suurin osa on suurissa, yli 50 hengen yrityksissä. Niitä on 35 toimipaikkaa, jotka työllistävät yli 8500 työntekijää. Toimipaikoista suurin osa taas on pieniä, alle 4 hengen yrityksiä, joita on lukumääräisesti eniten.

Metsäteollisuuden tuotannon jalostusarvo on ollut vuosikymmenet ylitse kaikkien muiden teollisuudenalojen. Se laski huomattavasti viime vuosikymmenen puolen välin jälkeen ja alkoi nousta ollen huipussaan v. 2000. Sen jälkeen on seurannut laskua, vuoden 2005 arvossa näkyy työtaistelun vaikutus. Muut teollisuudenalat painivat omassa sarjassaan, nousua on aivan viime aikoina tapahtunut ainoastaan metalliteollisuudessa. Huolimatta tuotannon jalostusarvon kasvusta metalliteollisuudesta on poistunut noin 400 työpaikkaa 2000-luvulla.



Lähde: Tilastokeskus

Raaka-aineen saanti ja riittävyys on metsäteollisuudelle tärkeä tulevaisuuden kysymys. Puusta viidesosa tulee nyt Venäjältä. Saimaan kanava, Lappeenranta. Kuva Arto Hämäläinen 2007.



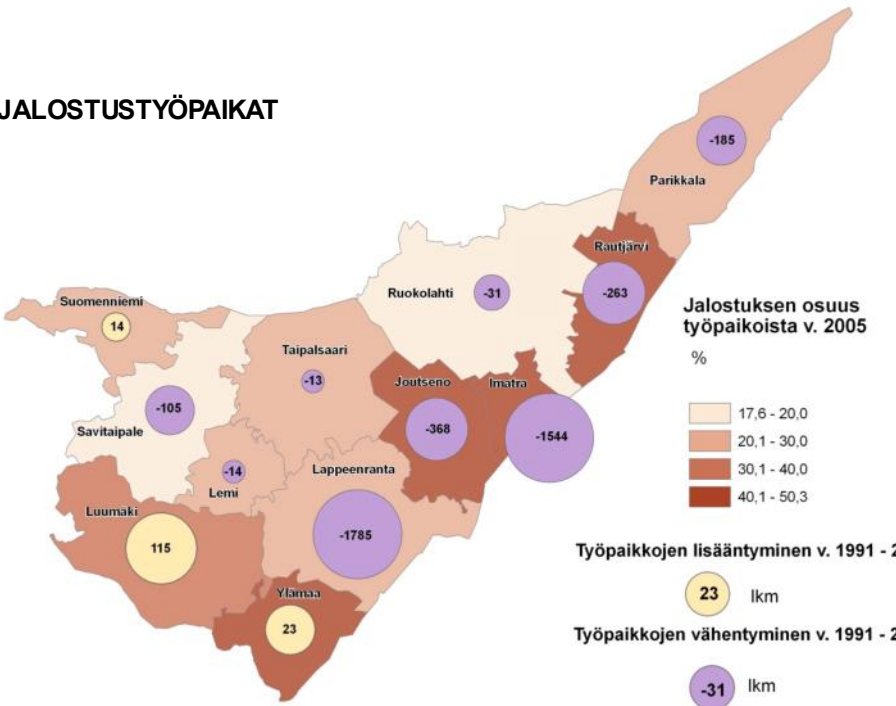
Suurin tuotos ja arvonlisäys syntyy yhä massa- ja paperiteollisuuden tuotannosta ja siinä suurimmat tuottajat ovat Stora Enso Imatralla sekä UPM-Kymmene Kaukas Lappeenrannassa. Ne ovat myös suurimmat teollisuusalan työllistäjät maakunnassa yhteensä noin 5500 työpaikallaan. Kaiken kaikkiaan metsäteollisuuden osuus alueen teollisuustuotannon arvosta on yli 70%.

Ydinalueen osuus teollisuustuotannossa on hallitseva, koska maakunnan suurteollisuus sijaitsee pääasiassa siellä. Maaseutukunnista ainoastaan Rautjärvellä on suurteollisuuden yksikkö.

Jalostustoiminnan, johon lasketaan teollisuuden lisäksi rakennustoiminta, työpaikkakehitys on aivan eri luokkaa maaseutukunnissa ja ydinalueella. Suurimmat menetykset ovat ydinalueella, mutta paikallisesti merkittävää vähenemistä on tapahtunut myös Savitaipaleella, Rautjärvellä ja Parikkalassa. Työpaikat ovat lisääntyneet eniten Luumäellä, mutta hieman myös Ylämaalla ja Suomenniemellä.

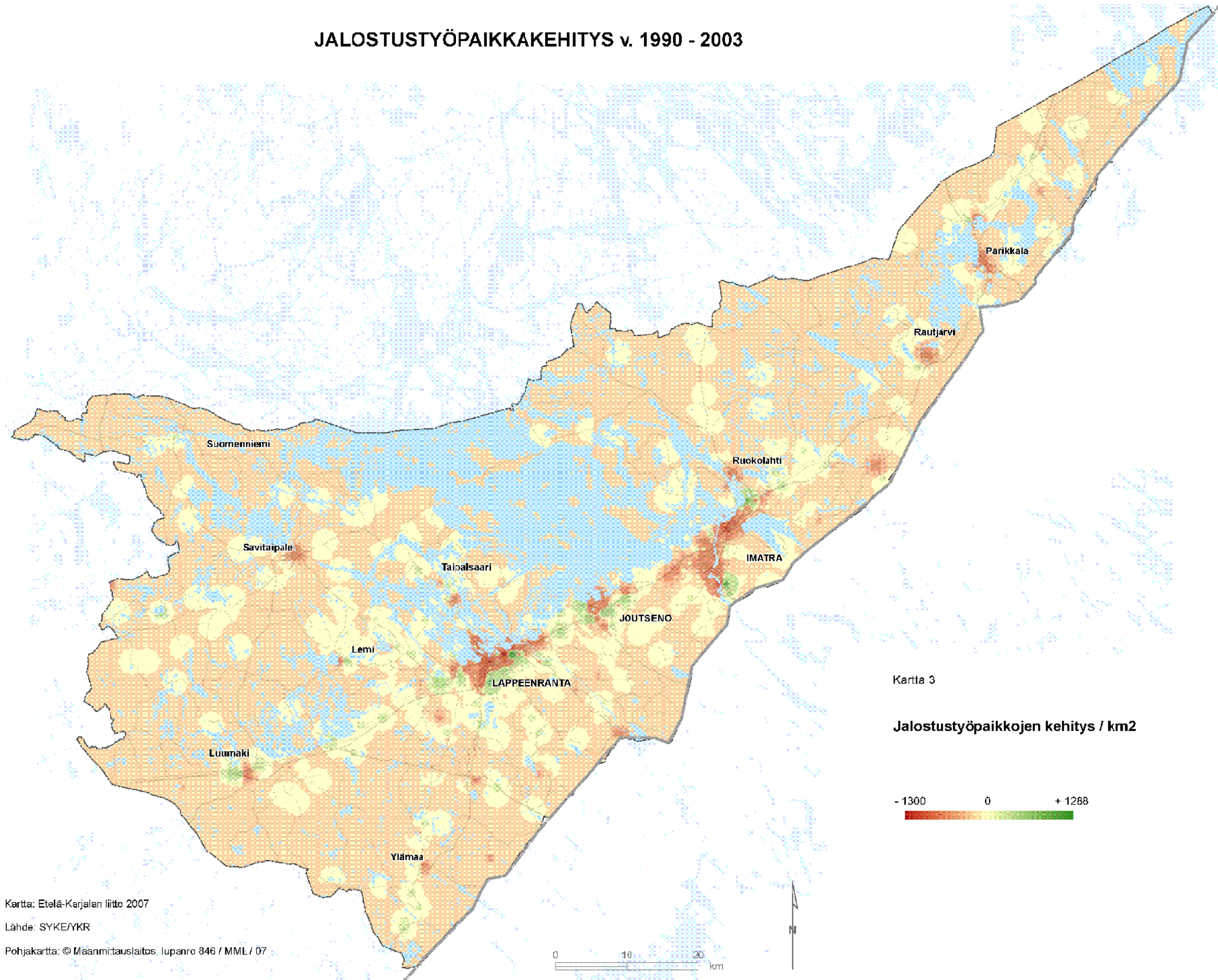
Ydinalueen keskustaajama-alueilla sekä kuntien keskustaajamissa on jalostustyöpaikkojen kehitys ollut usein supistuvaa, lisäystä sen sijaan on tapahtunut jonkin verran taajamien lievealueilla ja hieman myös haja-asutusalueilla. Haja-asutusalueilla syntyneet uudet jalostustyöpaikat ovat yleensä mekaanista puunjalostusta, kiven louhintaa/jalostusta tai rakennustoimintaa. (Kartta 3)

JALOSTUSTYÖPAIKAT



Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

JALOSTUSTYÖPAIKKAKEHITYS v. 1990 - 2003



Kartta: Etelä-Karjalan liitto 2007

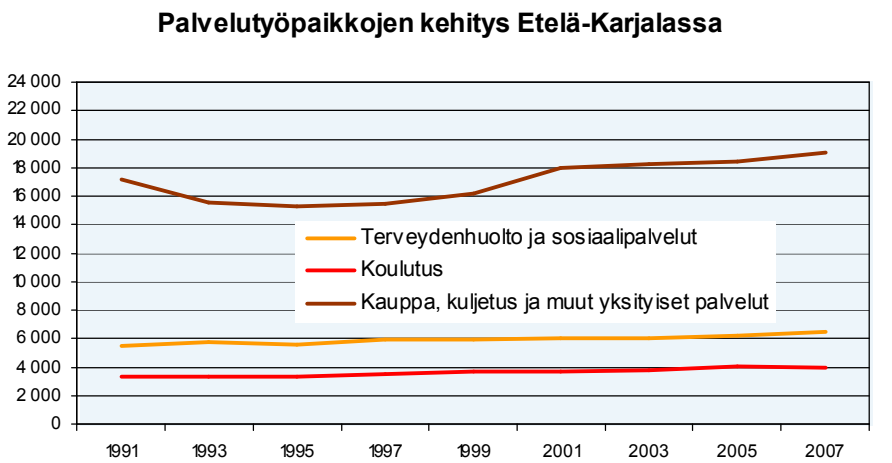
Lähde: SYKE/YKR

Pohjakartta: © Maanmittauslaitos, lupanro 846 / MML / 07

Palveluiden painoarvo kasvaa

Palveluiden osuus elinkeinorakenteessa painottuu yhä enemmän. Työpaikoista jo nyt yli 65% on palvelualoilla. Niissä suurinta roolia näyttelee kauppa, kuljetus ja muut yksityiset palvelut, mutta terveydenhuolto, sosiaalipalvelut sekä koulutus ovat myös merkittäviä työllistäjiä. Niiden työpaikkakasvu on ollut tasaista koko tarkastelujakson. Kaupan, kuljetuksen ja muiden yksityisten palvelujen työpaikat vähenivät viime vuosikymmenen alkupuolella, mutta ovat siitä lähtien kasvaneet tasaisesti. Yksittäisistä aloista eniten työllistäviä ovat terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelut, joissa ovat kasvaneet etenkin yksityiset palvelut. Viime vuosina kasvaneita aloja ovat olleet myös koulutus, julkinen hallinto ja maanpuolustus sekä kauppa.

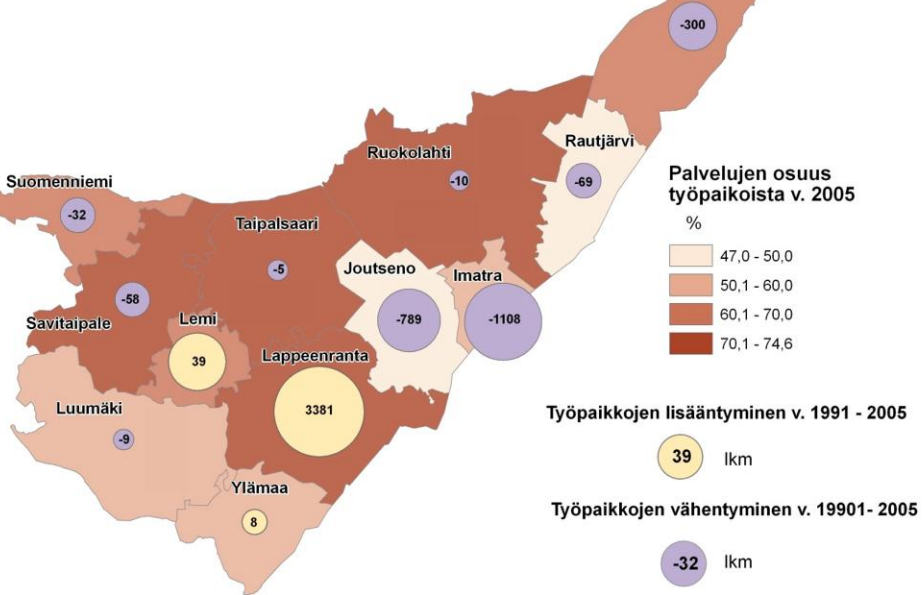
Suurimpia palveluiden kasvun kiihottajia eli yhteiskunnallisia ja henkilökohtaisia palveluja tulee kasvattamaan tulevaisuudessa väestön ikääntyminen ja sen vaatimien palveluiden lisääntyminen.



Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

Palveluilla on useimpien maaseutukuntien toiminnassa hallitseva asema. Lappeenrannassa on palveluilla myös merkittävä asema ja se palvelee joidenkin palvelujen osalta koko maakuntaa. Palvelutyöpaikkojen kasvu on keskittynyt Lappeenrantaan, joskin hienoista kasvua on tapahtunut myös Lemillä. Ydinalueenkin muita kuntia on kurittanut palveluiden työpaikkojen menetys, maaseutukunnista eniten on menettänyt Parikkala. Joutsenon menetykset johtuvat sairaalatoimintojen siirtämisestä Lappeenrantaan. Imatralla on ollut yksittäisiä merkittäviä poistumia mm. rajatoinninnoissa ja erityishuoltopiirin toiminnoissa. Parikkalan huomattavaa palveluiden työpaikkakatoa selittää useiden julkisten palvelujen supistaminen (rajavartiolaitys, poliisi, verotoimisto, työvoimahallinto, posti, koulut, pelastuslaitos).

PALVELUTYÖPAIKAT

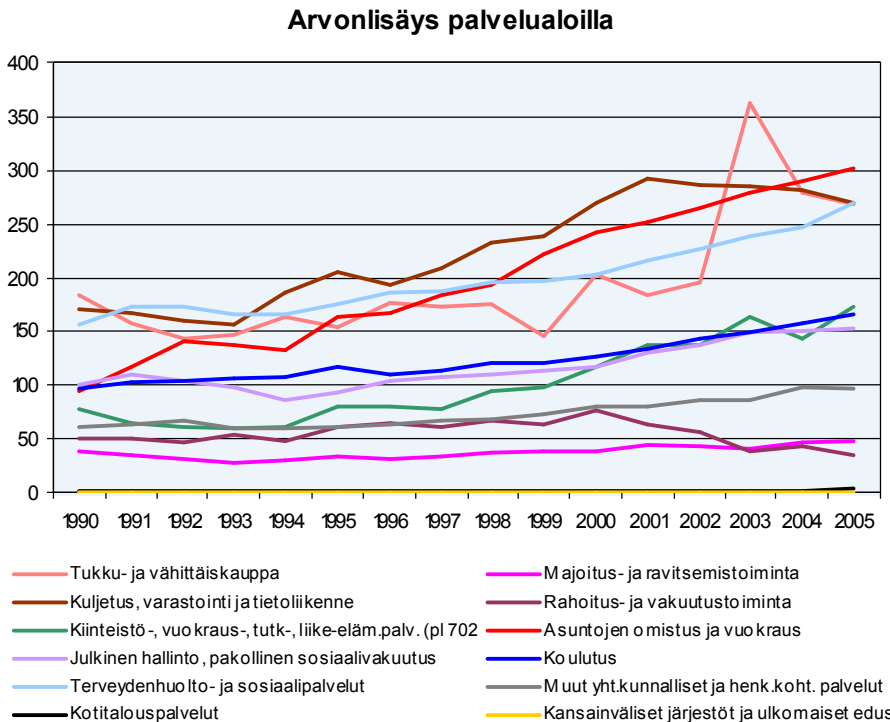


Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

Yksi Etelä-Karjalan erityispiirre palveluiden alalla on kasvava tavaraliikenne. Liikennesuorite on kasvanut jopa muuta maata nopeammin. Raskaan liikenteen osuus on suurinta koko maassa niin maanteillä kuin rautateilläkin. Se muodostuu omista teollisuuden kuljetuksista sekä rajaliikenteestä. Kuljetusketjun kotimaisuusaste rajaliikenteen osalta on kuitenkin vielä suhteellisen alhainen, joten hyöty maakunnalle ei ole toivutulla tasolla.

Maakunnan tuotannon arvonlisäyksestä tulee 54% palveluista. Palveluiden arvonlisäys on kasvanut viime vuosikymmenen puolivälistä lähtien. Suurin arvonlisäys kertyy tukku- ja vähittäiskaupan, kuljetus, varastointi ja tietoli-

Tavaran kuljetuksissa syntyy rajalla ruuhkaa ja rekkajonoissa odottelu vie kuljettajilta jopa useita vuorokausia. Rekkoja yritetään siirtää tienposkista satamiin ja rekka-parkkeihin, koska jonot ovat olleet pahimmillaan jopa kymmeniä kilometrejä pitkiä. Nuijamaa, Lappeenranta. Kuva Arto Hämä-läinen 2007.

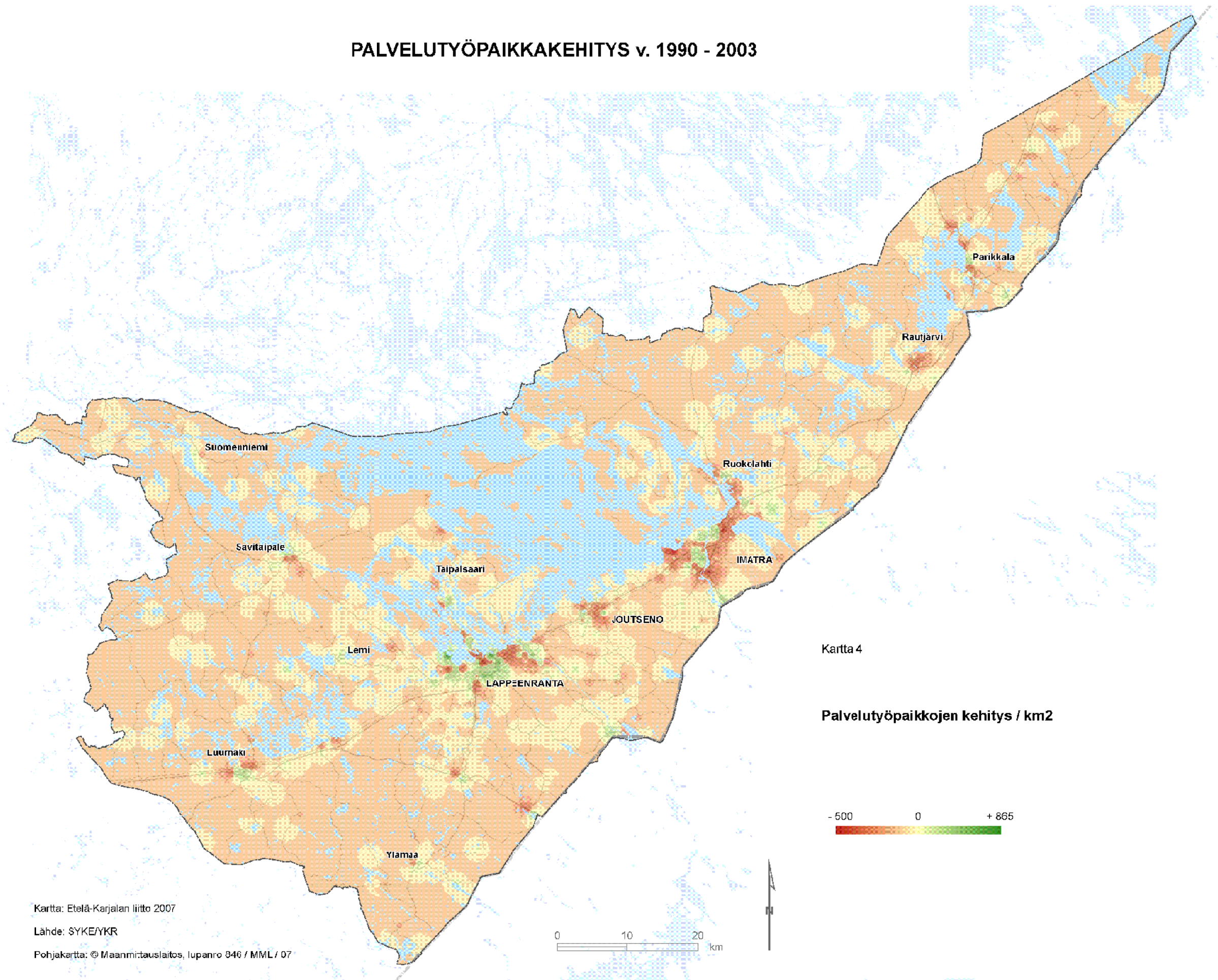


Lähde: Tilastokeskus

kenteen ja terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelujen sekä asuntojen omistuksen ja vuokrauksen kautta. Suurimmat vuosittaiset vaihtelut ovat heiluttaneet kaupan alaa.

Palvelut ovat määrällisesti lisääntyneet, mutta keskittyneet alueellisesti siitä, mikä tilanne vallitsi vielä viime vuosisadan puolen välin jälkeenkin. Silloin maaseudun palvelut olivat tasaisesti jakautuneita ja suhteellisen monipuolisia. Nyt yli 83 % palvelun työpaikoista sijaitsee ydinalueella ja 90% maakunnan taajamissa. Edelleen suurimmat palvelutyöpaikkojen lisäyksetkin sijoittuvat yleensä kuntien keskustaajamiin.

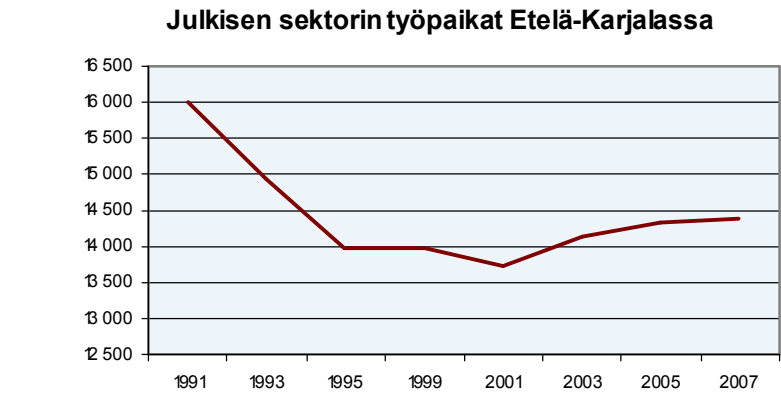
PALVELUTYÖPAIKKAKEHITYS v. 1990 - 2003



Lappeenrannassa lisäys on ollut omaa luokkaansa. Maaseututaajamista eniten lisäystä on ollut Savitaipaleen kirkonkylässä, Luumäen Täavetissa, Ruokolahden Rasila-Vaittelassa sekä Parikkalan keskustaajamassa.

Työpaikat ovat vähentyneet jonkin verran taajamissa ainoastaan Rautjärven Simpeleellä sekä Lemmin Kuukanniemellä ja hieman myös Luumäen Jurvalassa. Sen sijaan haja-asutusalueiden kehitys on ollut kokonaisuudessaan taantuvaa, joskin paikallisesti on saattanut syntyä joitakin uusia työpaikkoja. Yleensä ne ovat pienimuotoista majoitus-, korjaus- tai kuljetustoimintaa sekä muita henkilökohtaisia palveluja. (Kartta 4)

Julkisen sektorin työpaikat ovat viime vuosikymmenen laskun jälkeen lähteneet kasvuun tällä vuosituhanella. Se työllistää yli 14 000 työntekijää maakunnassa. Kunnittain julkisen sektorin työpaikkojen osuus työpaikoista vaihtelee 20 ja 43 prosentin välillä. Valtaosa niistä sijoittuu Lappeenrantaan ja Imatralle, mutta suurin osuus kokonaistyöpaikoista on julkisen sektorin työpaikoilla maaseutukunnissa. Maakunnan suurimmaksi yksittäiseksi työnantajaksi on tullut Lappeenrannan kaupunki, joka työllistää tällä hetkellä yli puolitoista kertaa enemmän kuin suurin teollisuuslaitos, Stora Enso Imatralla. Julkisella sektorilla työllistää eniten terveydenhuolto ja sosiaalipalvelut sekä koulutus, mutta myös julkinen hallinto työllistää merkittävästi. Suurimmat yksittäiset toimipaikat ovat Etelä-Karjalan keskussairaala ja tekninen yliopisto Lappeenrannassa.

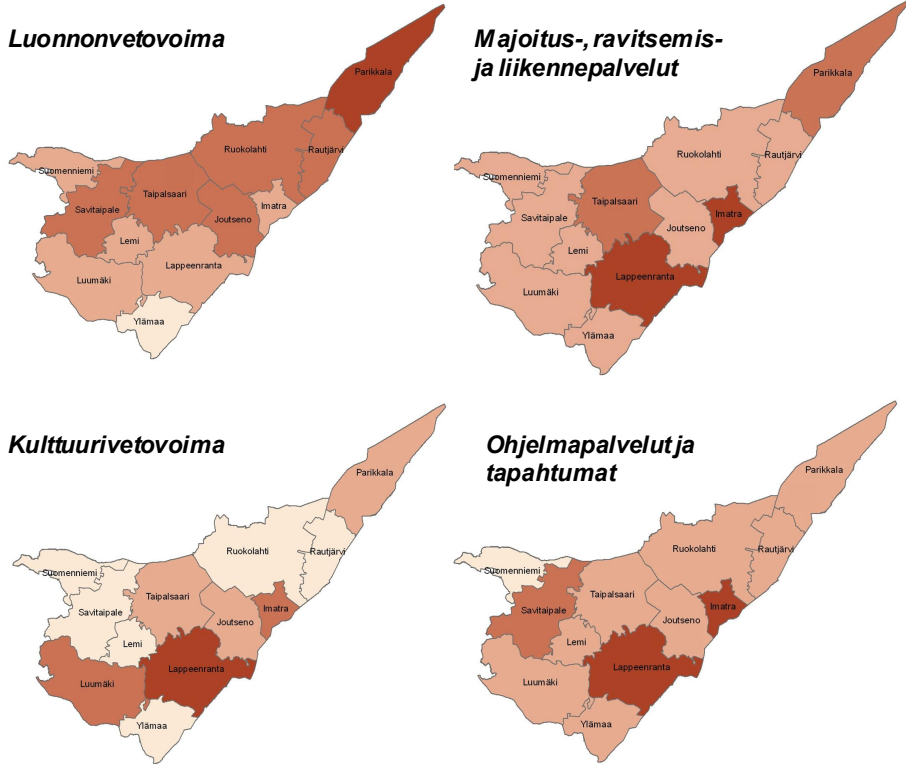


Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

Matkailualalle ennustetaan kasvua. Työpaikkoja syntyy matkailun kasvun vaikutuksesta monelle sektorille, kauppaan, majoitukseen, ravintolatoimintaan, henkilökohtaisiin palveluihin jne. Suoraa työpaikkavaikutusta on näin ollen vaikea tarkasti määrittellä lukumäärinä.

Etelä-Karjalassa on matkailullista vetovoimaa niin luonnonolosuhteiden, kulttuuritarjonnan kuin palveluiden ja tapahtumienkin suhteen. Matkailun edistämiskeskuksen selvityksen mukaan luonnonolosuhteissa nousee vetä-

MATKAILUVETOVOIMA



Mitä tummempi alue sen suurempi vetovoima

Lähde: MEK, Suomen matkailun aluerakenne v. 2005

vimmäksi alueeksi Parikkala mm. Siikalahden valtakunnallisestikin merkittävän lintuharrastuskohteen ansiosta. Monilla muillakin kunnilla on vetovoimaa mm. vesistöyhteyksiensä ja luonnonnähtävyyksiensä ansiosta. Kulttuurivetovoima on voimakkainta Lappeenrannassa ja Imatralla, mutta Luumäki nousee myös esiin historiakohteidensa ansiosta. Matkailua hyödyttävien palveluiden osalta vetovoima on luonnollisesti voimakkainta Lappeenrannassa ja Imatralla, mutta vetovoimaa löytyy myös Taipalsaarelta ja Parikkalasta. Ohjelmaa ja tapahtumia on eniten Lappeenrannassa ja Imatralla, mutta myös Savitaipale nousee esiin niiden tarjoajana.

Yöpymisvuorokausien mukaan laskettuna suurin osa matkailusta on kotimaista vapaa-ajan tai työmatkailua, mutta Lappeenrannassa ja Imatralla merkittävä osa on myös kansainvälistä vapaa-ajan matkailua ja pieni osuus myös kansainvälistä työmatkailua.

Kaiken kaikkiaan venäläisten matkat Etelä-Karjalaan muodostavat valtaosan kansainvälisestä matkailusta maakuntaan. Ne lisääntyivät vuonna 2006 11 prosentilla edellisvuodesta. Etenkin Imatralla venäläismatkustajien määrä

Veroton matkailijamyynti eli tax free-myynti lopetettiin viime vuosikymmenen lopulla EU:n sisällä. EU:n ulkopuolelle matkustavan henkilön oikeus verovapaisiin ostoksiin säilyy ennallaan. Kuva Arto Hämäläinen 2007.

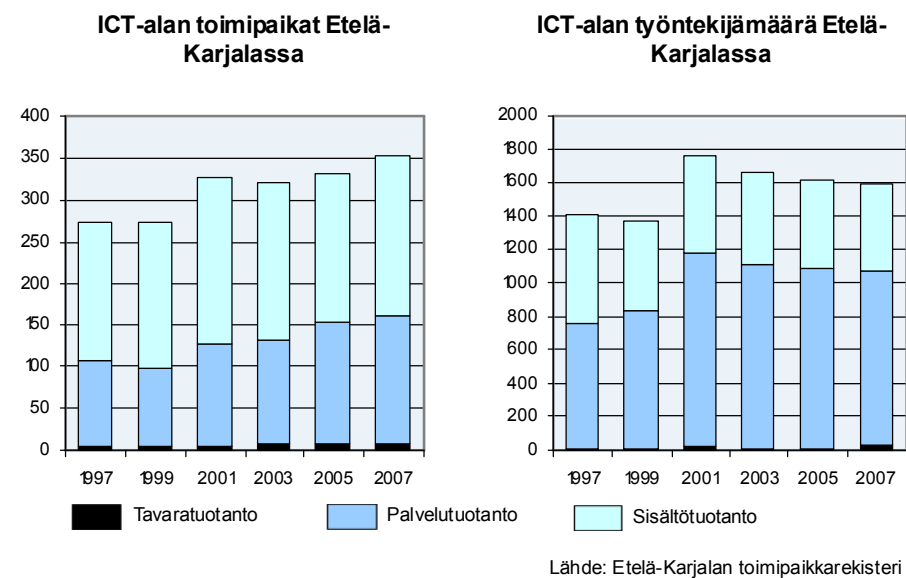


kasvaa voimakkaasti, joskin käyntien määrä on suurin Lappeenrannassa. Lappeenrannassa käyntien määrä oli v. 2006 arviolta 416 000 käyntiä ja Imatralla noin 148 000 käyntiä.

Loma- ja ostosmatkoja venäläiset tekevät aiempaa enemmän, kun taas bisnesmatkojen määrä on vähenemässä. Myös venäläisten rahankäyttö palveluihin Suomessa on lisääntynyt, rahaa käytettiin vuonna 2006 henkeä kohden 82 euroa. Sen sijaan tavarastoihin käytetty rahamäärä on pienentynyt aiemmasta. Yli 70 % venäläisten tekemistä matkoista Suomeen on lyhyitä päivämatkoja. Nytreissaavat tavalliset venäläiset yhä enemmän. Työväestön ja toimihenkilöiden osuus venäläisten tekemissä matkoissa on noussut, nämä ammattiryhmät tekevät jo yli puolet kaikista venäläisten matkoista Suomeen.

Venäläisten matkailun lisääntyminen näkyy myös tax free-myyntissä. Lappeenranta ja Imatra ovat Helsingin jälkeen seuraavina myynnin määrässä, joskin Lappeenrannan myynti on vielä moninkertainen Imatraan nähden. Lappeenrannan myynti on kasvanut edellisvuodesta noin kolmanneksen, kun Imatran myynti on kasvanut 77 %. Eniten ostettiin rakennustarvikkeita ja taloustavaroita.

Tieto ja viestintäteknologia-alan työpaikat pitävät sisällään niin tavara-tuotannon, palvelutuotannon kuin sisältötuotannonkin työpaikkoja. Tavara-tuotantoa maakunnassa ei juurikaan ole. Palvelutuotannon työpaikat ovat olleet hienoisessa nousussa viime vuosikymmenen lopulla, tällä vuosituhanella niiden määrä on hieman laskenut. Niiden osuus kokonaistyöpaikoista on vasta noin 4%, mutta työpaikkaennusteissa niiden määrän odotetaan nousevan.



ELINKEINOJEN TULEVAISUUDESTA

Elinkeinorakenteeltaan yksipuoliset alueet ovat varsinkin kansainvälistyvän talouden olosuhteissa taloudellisesti epävakaita ja herkkiä vallitsevien alojensa suhdannevaihteluille. Etelä-Karjalan suurteollisuusriippuvuus on heikkene-mässä, kun palvelut voimistuvat ja pk-teollisuus kasvaa. Toistaiseksi pk-teollisuus alueella on kuitenkin kiinteästi riippuvaisuussuhteessa suurteolli-suuteen alihankkijan roolistaan johtuen. Maa- ja metsätalous on hiipunut, joskin laskuvauhti on lieventynyt.

Suuria haasteita tulevaisuuden elinkeinoelämälle asettavat tuotannon siirty-minen halvan työvoiman ja edullisen verotuksen maihin. Etelä-Karjalassa jon-kinasteinen kohtalonkysymys on Venäjän taloudellinen, ekologinen ja sosi-aalinen kehitys. Venäjällä on kuitenkin suuri kysyntäpotentiaali palveluiden ja tavaroiden vientiä ajatellen ja yhteiskunnallisen kehityksen suotuisa suunta antaa mahdollisuuksia monipuoliseen kanssakäymiseen Venäjän kanssa.

Ilmastonmuutos tuottaa ratkaistavia ongelmia koko maailmalle, mutta kos-kettaa myös Etelä-Karjalaa. Ekologiset haasteet voivat tuoda mahdollisuuksia uusiutuvien energiamuotojen tuottamiselle ja sen edellyttämän tekniikan ke-hittämislle, ympäristöteknologialle yleensäkin sekä jätteiden ja sivutuottei-den hyötykäytön kehittämislle. Tulevaisuuden energiakysymys vaatii uusi-utuvien energiamuotojen tuottamista entistä enemmän. Näitä voivat olla tuu-livoima, aurinkoenergia, bioenergia sekä mini- ja pienvesivoima. Näiden ener-giamuotojen markkinat ovat kasvussa ja vaativat näin yhä enemmän esim. laitekehittelyä ja -valmistusta. Työpaikkoja syntyy niin tutkimukseen, tuote-kehitykseen, laitevalmistukseen kuin bioenergian polttoaineen tuottamiseen ja korjauseenkin.

Uusien elinkeinojen ja tuotteiden kehittämiseen tähtäävä tutkimus- ja kehittämistoiminta on Etelä-Karjalassa samaa luokkaa kuin muissa saman-tyyppisissä maakunnissa, mutta jää vaatimattomaksi verrattuna eniten toi-mintaan panostaviin maakuntiin (Uusimaa, Varsinais-Suomi, Pirkanmaa ja Pohjois-Pohjanmaa). Tulevaisuudessa tutkimus- ja kehittämistoimintaan tu-lee suunnata resursseja entistä enemmän.

Elinkeinojen kehittämisessä on pienen maan panostettava huippuosaamiseen, erikoistumiseen ja innovaatioihin. Tulevaisuuden tarpeita ovat itsenäisemmän, metsäteollisuudesta riippumattoman pk-teollisuuden lisääminen, ICT-alan oivallukset ja erikoisosaaminen sekä kaiken kaikkiaan erikoistuotannon ke-hittäminen eri aloille. Tämä koskee mm. matkailua, jossa tuotteiden kehittä-minen on menestymisen edellytys. Kokeilemisen arvoista olisi myös vanho-jen tuotteiden vieminen uusille markkinoille. Luontomatkailulla on Etelä-Karjalassa myös edellytyksiä. Erikoistuneet hoiva- ja työpalvelut sekä ”täsmä-palvelut” erityisryhmille tulevat kasvattamaan suosiotaan tulevaisuudessa. Väestön ikääntyessä ja vaatimustason kasvaessa myös peruspalveluista huo-lehtiminen tulee vaatimaan lisää resursseja.

Keskieurooppalaisia kiehtoo Suomessa eniten mökkiloma järven rannalla kesäaikaan. Vetovoimana on kauniit maisemat, puhdas pilaantumaton luon-to sekä keskiyön aurinko ja revontulet. Venäläisiä ei maaseutuloma kiehdo

Suomen ja Venäjän rajaliikenne on ollut ennätysvilkasta vuoden 2007 kuluessa. Kaupan ja matkailun vilkastuminen kasvattaa rajaliikennettä edelleen. Nuijamaan uusi raja-asema. Kuva Arto Hämäläinen 2007.



eniten, vaan he haluavat kiertomatkoja, urheilu- ja elämyslomia ja joulu/uudenvuodenlomia. Venäläiset tulevatkin entistä enemmän käyttämään alu-een palveluja ja vaatimaan tasokkaampaa ja erikoistuneempaa palvelua. Ve-näläisen keskiluokan makuun sovitetuilla palveluilla tulee olemaan kasvavaa kysyntää. Matkailijat eivät tule maakuntaan itsestään, vaan heidän houkuttelunsa vaatii tuotekehittelyn lisäksi taidokasta markkinointia.

Maatilojen määrän ennustetaan vähentyvän puoleen nykyisestä vuoteen 2030 mentäessä. Samalla tilojen koko kasvaa ja tuotantomenetelmät teknistyvät entisestään. Tulevaisuudessa mahdollisuuksia muodostaa vienti Venäjälle, jossa on suuri kuluttajapotentiaali. Eettisesti ja ekologisesti kestävä sekä laadukas tuotanto nostaa suosiotaan koko ajan. Nousevina aloina esitetään puutarha- ja puolivalmistetuotantoa. Bioenergian tuotanto sekä massa- ja paperiteollisuudelle puuta korvaavien raaka-aineiden tuotanto voisivat tuo-da uusia mahdollisuuksia maaseudulle.

Etelä-Karjalan maakuntasuunnitelman ennusteen mukaan suurin joukko saa edelleenkin vuonna 2030 elantonsa teollisesta työstä Etelä-Karjalassa. Seu-raavina tulevat palvelutyö, hoitotyö ja tekninen asiantuntijatyö. Kasvua on eniten tapahtuva johto- ja asiantuntijatyöstä, hoitotyöstä ja teknisestä asian-tuntijatyöstä elantonsa saavien joukossa. Ennusteessa näkyy trendi, jonka mu-kaan erikoistuminen ja erityisosaaminen lisäävät painoarvoaan tulevaisuudessa.

LUETTAVAA:

Countryside holidays in Finland. MEK A: 152

Etelä-Karjalan maakuntasuunnitelma. Etelä-Karjalan liitto 2006.

Etelä-Karjalan maaseudun kehityskatsaus. Etelä-Karjalan liitto 2004.

Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri. Etelä-Karjalan liitto 2005

Metsäsektorin merkitys aluetalouksissa. Pellervon taloudellinen tutkimus-laitos työpapereita n:o 60 2002.

Paikalliset elinkeinot ilmastonmuutoksen hillinnässä Kaakkois-Suomessa. Lappeenrannan teknillinen korkeakoulu, diplomityö 2002.

Suomen matkailun aluerakenne 2005. MEK Tutkimusraportti A:155 2007

Venäläiset ostajina Suomessa. Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy. 2006.