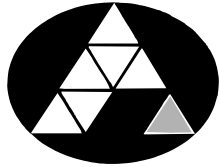


POHJOIS-KARJALAN AMMATTIKORKEAKOULU  
Matkailun koulutusohjelma

Elsi Romppanen

IRON CURTAIN TRAIL-PYÖRÄREITIN SOTAHISTORIALLISET KOHTEET  
SUOMESSA

Opinnäytetyö  
Tammikuu 2012



POHJOIS-KARJALAN  
AMMATTIKORKEAKOULU

**OPINNÄYTETYÖ**  
**Huhtikuu 2012**  
**Matkailun koulutusohjelma**

Länsikatu 15  
80100 JOENSUU  
p. (013) 260 6906

**Tekijä**  
Elsi Romppanen

**Nimeke**  
IRON CURTAIN TRAIL-PYÖRÄREITIN SOTAHISTORIALLISET KOHTEET SUOMESSA

**Toimeksiantaja**  
EuroVelo13

**Tiivistelmä**

Opinnäytteen aiheena on koostaa materiaalia esitteeseen, joka kertoo Iron Curtain Trail-pyöräreitistä Suomessa sekä kohteista reitin varrella. Opinnäytetyö keskittyy Suomen osuuden sotahistoriallisiin kohteisiin, jotka liittyvät talvi- ja jatkosotaan. Materiaalin on tarkoitus olla avuksi ja opastukseksi pyöräilijälle, joka polkee tämän reitin. Työn tavoitteena on tuottaa selkeää ja paikkansapitävää materiaalia esitettä varten. Tuotos ei ole valmis esite, vaan osa myöhemmin koottavaa kokonaisuutta. Työn toimeksiantajana on EuroVelo13-hanke, joka kehittää Iron Curtain Trail-pyöräreittiä Suomessa.

Opinnäytetyö on toiminnallinen, se koostuu työn raportoinnista, teoriaosuudesta sekä koostuneesta esitemateriaalista. Tietoperusta koostuu kestävästä matkailusta, pyörämatkailun eri osa-alueista, sekä tiivistelmästä Suomen talvi- ja jatkosodasta. Esitemateriaali sisältää esittelytekstejä, kuvia sekä karttoja. Lähdemateriaalina opinnäytteenä on käytetty kirjallisuutta, tutkimuksia, suullisia ja sähköisiä lähteitä.

Työn tuloksena syntyivät kahdenkymmenen neljän sotahistoriallisen kohteen esittelyt, kartat, joihin kohteet on merkitty, sekä kuvia. Materiaali tarvitsee jatkokäsittelyä, eli itse esitteen kokoamisen.

**Kieli**  
suomi

Sivuja 23  
Liitteet 2  
Liitesivumäärä 18

**Asiasanat**  
kestävä matkailu, pyörämatkailu, sotahistoria



NORTH KARELIA  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

**THESIS**  
**April 2012**  
**Degree Programme in Tourism**  
Länsikatu 15  
FIN 80100 JOENSUU  
FINLAND  
Tel. 358-13-260 6906

Author  
Elsi Romppanen

Title  
Iron Curtain Trail Cycling Routes Military Historical Attractions in Finland

Commissioned by EuroVelo13-project

#### Abstract

The purpose of this thesis was to compose material for a brochure which focuses on the Iron Curtain Trail-cycling route in Finland and the destinations along the route. Thesis focuses on Finnish military historical attractions related to the winter and continuation wars. The material is meant to help and guide cyclists who tread this path. The goal is to produce clear and accurate material for the brochure. The product is not a completed brochure. It is a part of a subsequently collected project. The commissioner of this thesis is the EuroVelo13-project which develops the Iron Curtain Trail-cycling route in Finland.

This thesis is practice based. It consists of the reporting of the work, a theoretical part and material for the brochure. The theoretical part consists of information on sustainable tourism, cycle tourism and a summary of the Finnish winter and continuation wars. The material for the brochure includes introductions of the destinations, pictures and maps. The source material used in this thesis includes literature, research, unwritten and electronic sources.

The output of the thesis' are introductions on twenty-four military historical attractions, maps where the destinations are marked and pictures.  
The material needs further processing, which means compiling the brochure.

Language  
Finnish

Pages 23  
Appendices 2  
Pages of Appendices 18

Keywords  
sustainable tourism, cycle tourism, military history

## Sisältö

1	Johdanto .....	2
2	Opinnäytetyön tausta ja tarkoitus.....	3
2.1	Opinnäytetyön viitekehys .....	3
2.2	Toimeksiantaja EuroVelo13 -hanke .....	4
2.3	Työn toteutus ja tarkoitus.....	5
3	Kestävä matkailu ja pyörämatkailu .....	7
3.1	Kestävä matkailu .....	7
3.2	Pyörämatkailu .....	8
3.3	ECF- European Cyclists' Federation.....	9
3.4	EuroVelo ja ICT-pyöräreitti .....	11
4	Suomen talvi- ja jatkosota.....	14
4.1	Talvisodan syttymisen syyt .....	14
4.2	Talvi- ja jatkosodan tapahtumat .....	15
4.3	Sotien seuraukset.....	16
5	Esitemateriaalin kokoaminen .....	17
6	Luotettavuus ja eettisyys.....	20
7	Pohdinta.....	22
	Lähteet.....	25

## Liitteet

Liite 1 Lista kaikista reitin varrella olevista sotahistoriallisista kohteista

Liite 2 Valikoitujen sotahistoriallisten kohteiden esittely

# 1 Johdanto

Sodilla ja historiallisilla tapahtumilla on merkittävä rooli matkailun vetovoimatekijöinä. Vaikka sota onkin negatiivinen asia, ihmiset ovat kiinnostuneita vanhoista tapahtumista ja haluavat tutustua myös sotaan liittyviin kohteisiin. Sodat ovat toimineet innoituksena monissa käyntikohteissa ja esimerkiksi taistelupaikat ja muistomerkit kiinnostavat nykypäivänä sekä kotimaan- että ulkomaanmatkailijoita. Sodat ovat kansakuntien yhteistä historiaa ja vaikka ne aikanaan ovat jakaneeet kansoja, vuosien saatossa niiden merkitys on voinut muuttua yhdistäväksi ja sitä kautta myös matkailullisesti kiinnostavaksi. Tällainen sotamatkailu liittyy englanninkieliseen käsitteeseen ”dark tourism”, joka tarkoittaa matkaa alueelle tai kohteeseen, jossa on oikeasti ollut kuolemaa ja kärsimystä, kuten entisille taistelukentille, vankiloihin, hautausmaille tai katastrofialueille. Tunnettuja aiheeseen liittyviä kohteita ovat esimerkiksi Auschwitz-Birkenau keskitysleiri Puolassa ja World Trade Centerin tilalla oleva muistomerkki Ground Zero New Yorkissa. (University Of Central Lancashire, 2012)

Opinnäytetyöni aihe on koostaa materiaalia esitteeseen, joka kertoo Iron Curtain Trail -pyöräreitistä ja sen kohteista Suomessa. Tässä opinnäytteessä keskittään talvi- ja jatkosotaan liittyviin sotahistoriallisiin kohteisiin, jotka sijaitsevat Suomessa pyöräreitin varrella. Iron Curtain Trail eli rautaesirippureitti käsittää rajan, joka jakoi Euroopan kahteen osaan, itään ja länteen kylmän sodan aikana 1945–1990. Tälle rajalle perustettiin myöhemmin pyöräreitti, joka kulkee Barentsin mereltä Mustallemerelle useiden eri maiden halki. Opinnäytetyöni käsittelee Iron Curtain Trail (ICT)- pyöräreittihanketta. ICT-projektiin kuuluu 20 maata, joista 14 on EU:n jäseniä. Yksi näistä maista on Suomi. (The European cycle route network 2009, 17–18).

Opinnäytteeni keskittyy Suomen osuuden sotahistoriallisiin kohteisiin, aihe on rajattu talvi- ja jatkosotaan. Tarkoituksena on esitellä valikoidut kohteet ja koostaa niistä markkinointimateriaalia Iron Curtain Trail -esitteeseen. Materiaali sisältää kuvia, karttoja sekä esittelytekstejä. Esite on hyödyksi ja opastukseksi pyörämatkailijalle, joka polkee ICT-reitin Suomen osuuden. Tavoitteena on tuottaa selkeää ja paikkansapitävää esitemateriaalia, jossa sotahistorialliset kohteet

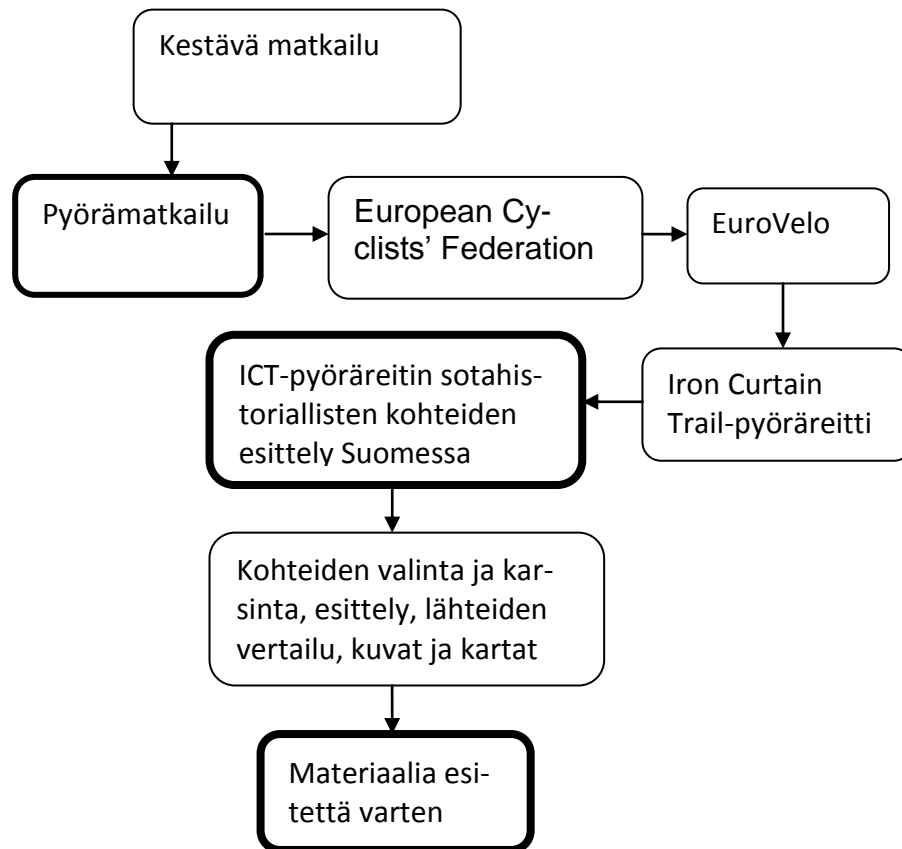
on esitelty tiiviisti. Opinnäytetyöni toimeksiantajana on EuroVelo13 -hanke. Opinnäyte on luonteeltaan toiminnallinen, se koostuu teoriaosuudesta, toiminnallisesta sotahistoriallisten kohteiden esittelystä, sekä syntyneestä esiteaineistosta.

## **2 Opinnäytetyön tausta ja tarkoitus**

### **2.1 Opinnäytetyön viitekehys**

Kuviossa 1 esittelen opinnäytetyöni teoriaperustan viitekehksen muodossa. Viitekehys kuvaa tietoperustan eri osien välisiä suhteita ja opinnäytetyön toiminnallista osuutta. Tietoperustassa esittelen kestäväää matkailua, pyörämatkailua ilmiönä, sekä pyörämatkailijan profiilia. Tietoperustan pohja on siis kestävä matkailu, eli mitä kestävyys matkailussa tarkoittaa sekä pyörämatkailu, jota kehittämässä on Euroopan pyöräilijöiden liitto European Cyclists' Federation. EuroVelo on European Cyclists' Federationin alla toimiva kehittämisshanke, jonka tarkoituksena on luoda koko Euroopan kattava pyöräreittiverkosto. Iron Curtain Trail-reitti on yksi hankkeen kehittämisen alla olevista pyöräreiteistä, joka kulkee myös halki Suomen. (European cyclists' federation 2011.)

Oma kehittämistyöni alkaa Suomen osuuden ICT-pyöräreitistä. Työn tarkoituksena on valikoida ja esitellä sotahistorialliset kohteet ja työstää niistä materiaalia myöhemmin julkaistavaa esitettä varten. Olen ajatellut esitteen olevan pääasiassa info-esite matkan varrelle käytettäväksi, mutta se voisi myös innostaa tutustumaan kohteisiin jo ennen matkaa. Oma osuuteni esitteessä palvelee parhaiten sotahistoriasta kiinnostunutta pyöräilijää, mutta koska esite tulee sisältämään muutakin, sopii se mielestäni jokaiselle reittiä kulkevalle matkailijalle, joka haluaa saada joko ennakkoinformaatiota tai tietoa matkan aikana reitillä sijaitsevista vierailukohteista, ravitsemus- ja matkailukohteista tai vaikkapa suositteluluista pyöräkorjaamoista.



Kuvio 1. Viitekehys

Lopullisella esitteellä ei ole vielä nimettyä kokoajaa. Yhtenä esitteen kokoamisen keinona voi olla esimerkiksi tulevaisuudessa toteutettava opinnäytetyö, jossa aiemmin kerätyt tiedot yhdistetään lopulliseksi esitteeksi. Työssäni olen pyrkinyt tuottamaan materiaalia esitteeseen niin, että se on jo valmiiksi riittävän tiiviissä muodossa ja näin ollen mahdollisimman suoraan käytettävissä esitettä kootessa. Esittelyjen laajuudessa on myös ajateltu sitä, että esitteen yhteyteen voidaan liittää karttoja ja mielenkiintoa lisääviä kuvia.

## 2.2 Toimeksiantaja EuroVelo13 -hanke

Toimeksiantajani on EuroVelo13-hanke, joka kehittää Iron Curtain Trail -pyöräreittiä Suomessa. Ideana on kehittää pyöräilystä yksi tärkeimmistä matkailun osa-alueista Euroopassa ja luoda onnistunut pitkän matkan pyöräreitti. Hanke kesti vuoden 2011 ja tällä hetkellä odotetaan jatkorahoitusta, niin että hanke pääsisi jatkumaan. (Development and Promotion of EuroVelo 13-Iron Curtain Trail, North Section 2011.)

Hankkeen tavoitteena on edistää kestäväää talouskasvua ja kehittää maaseutua pyörämatkailun avulla. Hanke kannattaa luonnon ja kulttuurin säilyttämistä, se-

kä eurooppalaisten terveyden parantamista. Tuloksena pyritään kehittämään rajat ylittävä pyöräreitti, joka tuo eurooppalaisia yhteen. (OF Pohjois-Karjala 2011.) Hanke on osaksi Euroopan unionin rahoittama ja pyrkii kehittämään kestävä matkailua (Development and Promotion of EuroVelo 13-Iron Curtain Trail, North Section 2011). Tarkoituksena on myös uusien ja parempien työpaikkojen luominen, kun pyörämatkailijat käyttävät reitin varrella paikallisia palveluja ja näin niiden tarve lisääntyy käytön myötä. Kannustamalla pyörämatkailijoita menemään muuallekin kuin perinteisiin matkakohteisiin, kehitetään matkailua maaseudulla. (Section C- Description of the project and expected results 2010.)

Yksi hankkeen yhteistyökumppaneista on Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulu (Development and Promotion of EuroVelo 13-Iron Curtain Trail, North Section 2011), jonka kautta sain opinnäytetyöni toimeksiannon. PKAMK lähti mukaan hankkeeseen, kun matkailualan lehtori Raija Ruusunen työskenteli Outdoors Finland Pohjois-Karjala-hankkeessa (Matkailuaktiviteettien kehittäminen ja imagomarkkinointi Pohjois-Karjalassa). Hankkeen aikana Ruusunen kävi Varsovassa EuroVelo13-tiedotusseminaarissa. Seminaarin jälkeen Ruusunen ja Pyöräilykuntien Verkosto Ry:n toiminnanjohtaja Matti Hirvonen keskustelivat yhteistyöstä EuroVelo13-hankkeen kanssa. Pyöräilykuntien Verkosto Ry:llä ei ollut resursseja tehdä EuroVelo13-esiselvitystä Suomen osuudelta, joten Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulu tarttui haasteeseen Raija Ruusunen johdolla. PKAMK:n rooli hankkeessa oli tehdä tilannekartoitus pyöräilyreitit Suomen osuudesta. Lisäksi PKAMK:n vastuulla oli järjestää kolme kansallista kokousta, joissa sovittiin toimenpidetavoitteet reitille Suomen osuuden toimivuuden takaamiseksi. (Ruusunen 2012.)

### **2.3 Työn toteutus ja tarkoitus**

Toiminnallinen opinnäytetyö on ammattikorkeakoulujen vaihtoehto tutkimukselliseksi opinnäytteelle. Toiminnallinen opinnäyte voi olla ohje, ohjeistus tai opas, jollaisia ovat esimerkiksi perehdytyskansio tai turvallisuusohje. Koulutusalasta riippuen se voi olla myös esimerkiksi tapahtuman järjestäminen. Lopputuotos voi olla kirja, esite, opas, kotisivut tai vaikkapa messuosasto. Tällaisen



opinnäytetyön pääajatus on, että työssä yhdistyvät käytännön työ sekä sen kirjallinen raportointi. Työssä tulisi osoittaa riittävää alan tietojen ja taitojen hallintaa sekä yhdistää käytäntöä ja teoriaa. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 9–10.)

Opinnäytetyöni on toiminnallinen. Työssäni kerään materiaalia markkinoinnilliseen oppaaseen Iron Curtain Trail -reitin Suomen osuuden sotahistoriallisista kohteista, ajanjaksollisesti keskittyen talvi- ja jatkosotaan. Esite tulee sisältämään muitakin kuin sotahistoriallisia kohteita reitin varrelta, kuten majoitusmahdollisuuksia ja ravintoloita. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on siis tuottaa sotahistoriaa käsittelevää materiaalia myöhemmin koottavaan esitteeseen.

Opinnäytetyössäni esittelen sotahistorialliset kohteet liiteosiossa. Pyöräreitin kohteet ovat valmiiksi koottuina Google Maps -internetkarttapalveluun, josta löytyvät ICT-reitin pyöräilevälle kaikki tarvittava tieto, kuten ravintolat, nähtävyydet, vierailu- ja yöpymispaikat. Karttoja on 43 kappaletta, joista jokainen sisältää vaihtelevan määrän eri kohteita. Nämä kartat ovat syntyneet EuroVelo13 hankkeen myötä ja ovat yksi hankkeen tuotoksista. Kartoista valikoin sotahistoriaa koskevat ja nimenomaan talvi- ja jatkosotaan liittyvät, jotka esittelen osuus kerrallaan. Näin ollen osioita tulee enintään 43 kappaletta, riippuen löytyykö jokaisesta osuudesta sotahistoriallisia kohteita. ICT-pyöräreitin Suomen osuudelta sotahistoriallisia kohteita löytyy yhteensä lähes viisikymmentä kappaletta, joista valikoin aihepiiriini sopivat esittelyä varten. Esittelyyn valittavien kohteiden tulee olla talvi- tai jatkosotaan liittyviä ja niistä tulisi löytyä riittävästi tietoa esitettä varten. Esimerkiksi osa pienistä muistomerkeistä on rajattu pois esitemateriaalista tiedon vähäisyyden vuoksi. Lista kaikista sotahistoriaan liittyvistä kohteista on koottuna liiteosioon (Liite 1), josta näkee millaisia kohteita esittelystä jäi pois.

Työssä haastavaa on saada esitemateriaali tarpeeksi tiiviiseen muotoon, koska esitteen koko on rajallinen. Esitemateriaalin tarkoituksena on kiinnostuksen herättäminen ja matkailijoiden johdattaminen kohteisiin, sekä informaation tarjoaminen matkan aikana. Tarkoitus ei siis ole antaa heille laajaa kohteeseen liittyvää informaatiota, vaan keskittyä vain tärkeimpiin faktoihin. Tietoa ei voi laittaa liikaa tai kovin laajasti, koska esite tulee sisältämään muutakin kuin sotahistoriaa ja sen tulisi olla pyöräilijän helposti mukana kuljetettavan kokoinen.

Työn ensimmäinen vaihe oli koota teorian tietoa pyörämatkailusta sekä Suomen sotahistoriasta ja näin tutustua työn taustoihin. Lähdeaineistona opinnäyttemateriaalia kootessa toimi kirjallisuus, tutkimukset sekä suulliset ja sähköiset lähteet. Esimerkiksi teoriapohjaa kirjoittaessani en löytänyt Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulun ja EuroVelo13-hankkeen yhteistyöstä riittävästi tietoa, joten tein ohjaajalleni Raija Ruususelle vapaamuotoisen sähköpostihaastattelun, josta sain kaipaamiini kysymyksiin vastauksia. Valmiin aineiston luovutan toimeksiantajalleni EuroVelo13-hankkeelle ja yhteyshenkilölleni Raija Ruususelle, jotka käyttävät työtäni materiaalina ICT-pyöräreitin Suomen osuutta koskevaan esitteeseen.

### **3 Kestävä matkailu ja pyörämatkailu**

#### **3.1 Kestävä matkailu**

Matkailu on lisääntynyt viimeisen vuosikymmenen aikana noin 25 prosenttia. Kasvun myötä kohdealueiden luontoon, ympäristöön ja paikallisyhteisöihin kohdistuu entistä enemmän painetta. Matkailualan toimijoilla on vastuu matkailun kestävästä kehittämisestä. Kestävän matkailun käsite on luotu jo 1980-luvulla, mutta 2000-luvulla matkailua on lähdetty voimakkaammin kehittämään kestävään suuntaan. Kestävyyden näkökulmasta matkailu on kuitenkin ristiriitainen ilmiö. Matkailu kehittää alueita monin tavoin, mutta toisaalta se voi myös vaikuttaa alueiden ympäristöön ja yhteisöihin. (United Nations Environment Program, World Tourism Organisation 2005, 2, 10.)

Kestävä matkailu tarkoittaa sellaista matkailukehitystä, joka turvaa sekä nykyisen sukupolven että tulevien sukupolvien mahdollisuudet matkailuun. Kestävän matkailun tarkoituksena on suojella matkailumahdollisuuksia ja huolehtia luonnon- ja kulttuuriperinteen sekä biologisen monimuotoisuuden säilymisestä. Yksi tärkeä tavoite on matkakohteissa elävien paikallisyhteisöjen ja heidän kulttuurinsa säilyttäminen. Kestävässä matkailussa tärkeimpänä osa-alueena on luon-

non ja ympäristön huomiointi. Matkailun taloudelliset, sosiokulttuuriset ja ekologiset osa-alueet yhdistyvät kestävässä matkailussa. (Metsähallitus 2012.)

Kestävä matkailu voidaan jakaa kolmeen osa-alueeseen: taloudelliseen, sosiaaliseen ja ympäristön kestävyYTEEN. Taloudellinen kestävyys tarkoittaa maksukyvyn parantamista ja vaurauden luomista esimerkiksi yrittäjyyden kautta pitkällä aikavälillä. Sosiaalinen kestävyys tarkoittaa kulttuurien suojelemista sekä ihmisoikeuksien turvaamista. Tärkeää on myös yhteiskunnan rakenteiden ja perinteiden säilyttäminen. Ympäristön kestävyys tarkoittaa luonnonympäristön, kuten ilman, veden ja muun luonnon suojelemista ja säilyttämistä. Kaikki kolme osa-alueita ovat keskenään erilaisia. Ne voivat tukea toisiaan, mutta toisaalta myös kilpailevat keskenään. Kestävässä matkailussa olisi tärkeää saavuttaa tasapaino eri osien välillä. (United Nations Environment Program ym. 2005, 9.)

### **3.2 Pyörämatkailu**

Pyörämatkailu luokitellaan kestäväksi matkailuksi, sen vähäpäästöisyyden vuoksi. Pyörämatkailuksi lasketaan pyöräretki, jossa ollaan yksi tai useampi yö poissa kotoa ja matkan tarkoituksena on loman vietto. Pyörämatka voidaan viettää yhdessä tietyssä paikassa tai vieraila saman matkan aikana useassa eri kohteessa. Pyörämatka voi olla itse järjestetty tai matkanjärjestäjän kautta hankittu. (The European cycle route network 2009, 22–23.)

Polkupyörämatkailu on nopeasti kasvava matkailun osa-alue etenkin Euroopassa. Euroopassa on useita toiminnassa olevia pyöräreittejä, joita pitkin pyöräilee vuosittain satoja tuhansia matkailijoita. Euroopan johtavia pyöräilymaita ovat Saksa, Itävalta ja Sveitsi. (Koucky 2010, 5.) Pyörämatkailijalla on enemmän aikaa tutustua ja keskittyä kohteiden antiin, kuin moottoriajoneuvolla liikkuvalla hitaamman etenemisvauhdin vuoksi. Lisäksi matkustustapa on yksi maailman ympäristöystävällisimmistä. (The European cycle route network EuroVelo 2009, 10.)

On tutkittu, millainen ihminen yleensä lähtee pyörämatkalle, on kiinnostunut pyörämatkailusta ja voisi osallistua sellaiselle. Profiili perustuu viiden eri mark-

kinatutkimuksen analysointiin. Pyörämatkailijan keski-ikä on 45–55 vuotta, pyöräilijöistä 60 % on miehiä ja 40 % naisia. Heillä on keskiasteen tai yliopistoasteen koulutus tai työpaikka. 20 % pyörämatkailijoista pyöräilee yksin, 50 % parin kanssa ja 20 % pienissä 3–5 hengen ryhmissä. Useissa tutkimuksissa pyörämatkailijan profiili on hyvin samankaltainen: koulutustaso ja tulot ovat korkeat, hän on keski-ikäinen ja matkustaa parin kanssa ilman lapsia. (The European cycle route network 2009, 33.)

Pyöräilijää kannustavat liikkeelle erilaiset motivaatiotekijät, joista yhtenä esimerkkinä ovat pyöräilyn tuomat terveydelliset edut. Pyöräily myös rentouttaa ja samalla pyöräilijä oppii koko ajan uutta eri alueista. Vaikka pyöräily on myös edullinen tapa liikkua, hinta ei ole ensisijainen motivaatiotekijä. Myöskään upeat maisemat tai reitin mukavuus eivät ole tärkeimpiä asioita pyöräilijän mielessä, vaan niiden edelle menevät useimmiten reitin turvallisuus ja vähäinen liikennetiheys, helppokäyttöisyys eli kartaston selkeys ja toimivuus sekä majoitus- ja ruokailumahdollisuudet. Reitin valintaan vaikuttavat myös alueesta saatavilla oleva informaatiomateriaali, julkiset liikenneyhteydet, reittiverkoston tiheys ja sen kunnossapito sekä levähdyspaikat. (The European cycle route network 2009, 14.)

Suomi on vielä melko huonosti tunnettu pyöräilymaa, vaikka monet ominaisuudet antavatkin hyvät edellytykset pyörämatkailulle. Esimerkiksi maisemat ja reitit, hyvä palvelutaso sekä teknologiset karttapalvelut ovat tärkeitä pyörämatkailun perusasioita. Suomesta löytyy vaihtelevia pyöräilyreittejä eri vaatavuustasoilla ja erilaisissa ympäristöissä. Reiteistä on saatavilla hyvin karttamateriaalia ja jonkin verran myös tuotteistettuja palvelupaketteja. Turun saariston rengastie sekä Kuninkaantien ja Uudenmaan pyöräilyreitit ovat Suomen pyörämatkailun merkittävimmät reitit. (Hart, Hirvonen, Korhonen, Kitacheva, Lehto, Myyrinmaa, Naskila, Pakarinen, Perälä, Saari, Tenhunen, Töyrylä, Wuolijoki, Vesterinen 2009, 4–5.)

### **3.3 ECF- European Cyclists' Federation**

ECF:n eli Euroopan pyöräilijöiden liiton tarkoituksena on kannustaa ja edistää pyörämatkailemista Euroopassa ja kaikkialla maailmassa. Liitto haluaa tuoda

esille pyöräilyn terveydelliset tekijät, ympäristöystävällisyyden sekä pyöräilyn turvallisuuden liikkumismuotona muita tienkäyttäjiä kohtaan sekä erityisesti sen luomat matkailumahdollisuudet. ECF on perustettu vuonna 1983 kahdentoista pyöräyhdistyksen toimesta. Nykypäivänä jäsenjärjestöjä on 65, 39:ssä eri maassa. Kaikki nämä toimivat aktiivisesti paikallisella, alueellisella sekä kansainvälisellä tasolla. (European cyclists' federation 2011.)

ECF pyrkii luomaan suotuisan ilmapiirin pyöräilylle liikenteellisesti, ympäristöllisesti sekä matkailullisesti. Yhteistyötä tehdään politiikan, teollisuuden, tiedotusvälineiden, rautatieyhtiöiden, matkailuyritysten sekä matkailijoiden kanssa. Liiton jäsenistö pystyy tarjoamaan asiantuntijuuttaan pyörällä liikkumiseen liittyvissä kysymyksissä, kuten kaupunkisuunnittelussa tai lakiasioissa. (European cyclists' federation 2011.)

European Cyclists' Federation tarjoaa viranomaisille tietoa pyörämatkailusta. Se myös levittää tietoa niin järjestön jäsenille kuin tiedotusvälineillekin. Liitto on yhteydessä Euroopan liikenneministeriöön ja YK:n Euroopan talouskomissioon. ECF toimii kehittääkseen juna- ja pyörämatkailun yhdistämistä, kitkeäkseen polkupyörävarkauksia sekä kehittääkseen pyöräilyä koskevia lakeja, teknisiä standardeja ja Euroopan pyörämatkailu- ja reittiverkostoa. (European cyclists' federation 2011.)

ECF:n tärkeimmät tavoitteet ovat edistää ja kehittää pyöräilyä taloudellisena, terveellisenä, tehokkaana ja ympäristöystävällisenä liikkumiskeinona ja virkistysmahdollisuutena. Tarkoituksena on tuoda esille pyörällä liikkumisen etuja, niin yksilölle kuin yhteiskunnallekin. Liitto kannustaa ottamaan huomioon pyöräilijöiden tarpeita kaikkialla Euroopassa liikenteen suunnittelussa sekä hallinnassa, ympäristössä ja turvallisuudessa. (European cyclists' federation 2011.)

ECF toteuttaa pyöräily-, ympäristö-, turvallisuus- sekä kuljetustutkimuksia. Näin lisätään tietoa pyöräilystä ja pyörämatkailusta. Tietoa jaetaan liiton jäsenryhmille ja kehitetään samalla näiden toimintaa sekä asiantuntemusta. Liitto järjestää myös säännöllisesti ympäri Eurooppaa konferensseja, joissa käsitellään ajankohtaisia pyöräilyyn liittyviä asioita. (European cyclists' federation 2011.)

### 3.4 EuroVelo ja ICT-pyöräreitti

EuroVelo on ECF:n Euroopan pyöräreittiverkoston kehittämishanke. Hanketta sponsoroit ACCEL group, joka on polkupyörävalmistaja. EuroVelo-hankkeella on tarkoitus luoda koko Euroopan kattava pyöräilyverkosto ja kehittää ympäristön ja yhteiskunnan kannalta kestävä matkailua. Pyöräreittien halutaan olevan tasalaatuisia riippumatta maasta tai alueesta, niinpä vain Euroopan pyöräilijöiden liiton hyväksymiä reittejä voidaan nimittää EuroVelo-reiteiksi. Reitit on tarkoitettu niin matkapyöräilijöille kuin paikallisille asukkaillekin. Hankkeen tarkoituksena on kehittää polkupyöräilyä jokapäiväisenä liikumistapana autoilun sijaan. (European cyclists' federation 2011.)

EuroVelo koostuu 12 reitistä, joiden pituus on yhteensä yli 66 000 km. Valmiina käytössä reittejä on tällä hetkellä noin 45 000 km. Reittejä hallinnoi European cyclists' federation, jonka tarkoituksena on varmistaa, että reitit täyttävät vaaditut laatustandardit reitin suunnittelun, opasteiden ja markkinoinnin osalta. Reitit sisältävät jo valmiina olevia pyöräväyliä ja -reittejä, joita pyritään yhdistämään toisiinsa. Suomessa kehitettäviä reittejä ovat Itämeren kiertoreitti EV10 sekä Itä-Euroopan reitti EV11. (European cyclists' federation 2011.)

Michael Cramer käynnisti hankkeen, jonka tarkoituksena on jatkaa 160km pitkää Berliinin muuri-reittiä Eurooppaan. Cramerin hanke hyväksyttiin Euroopan parlamentissa vuonna 2005 suurella enemmistöllä ja niin alkoi syntyä Iron Curtain Trail-pyöräreitti. (Comment Visions 2012.) Michael Cramer on 63-vuotias ja syntyisin Länsi-Saksasta Gevelsbergistä. Cramer on opiskellut musiikkia sekä liikunta- ja kasvatustieteitä. (Euroopan parlamentin jäsenet 2012.) Hän ei kannata yksityisautoilua, vaan käyttää julkisia kulkuvälineitä, taksia tai mieluiten pyörää (Comment Visions 2012). Vuodesta 1975 vuoteen 1995 Michael Cramer toimi lukion rehtorina. Vuoteen 2004 saakka hän oli Berliinin parlamentin jäsen ja Bündnis90/Die Grünen -puolueen liikennepolitiikan asiantuntija sekä vuosina 1989–1991 liikenne- ja yritysvaliokunnan puheenjohtaja. (Euroopan parlamentin jäsenet 2012.)

Michael Cramer antoi haastattelun DW-WORLD.DE:lle 2.11.2006, jossa hän kertoo hankkeen taustoista. Hän kertoi idean lähteneen hänen miettiessään eurooppalaisen identiteetin edistämistä ja perustamansa Berliinin muuri -reitit laajentamista. Parlamentin hyväksyntä hankkeelle tarkoitti, että hankkeelle on laskettu osuus EU:n talousarvioon, eli hanke on EU:n osarahoittama. Rahoitus taas on kannuste EU-maille lähteä mukaan hankkeeseen. Haastattelussa Cramer kertoo itse kartoittaneensa Saksan osuuden reitin ja muut hankkeeseen osallistuvat maat reitittävät oman osuutensa. (Winkler 2006.)

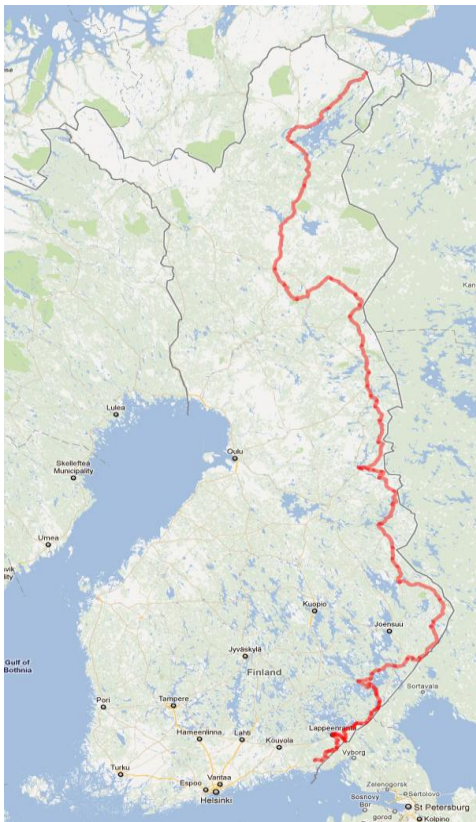
Iron Curtain Trail eli Rautaesirippureitti käsittää rajan, joka jakoi Euroopan kahteen osaan, itään ja länteen, toisen maailmansodan ja kylmän sodan aikana vuosina 1945–1990. Rautaesiripun varrella on vielä tänäkin päivänä nähtävillä sodan jälkiä ja muistomerkkejä. Tälle rajalle päätettiin perustaa pyöräreitti, joka kulkee Barentsinmereltä Mustallemerelle useiden eri maiden läpi (kuva 1). Rautaesirippureitti-projektiin kuuluu 20 maata, joista 14 on EU:n jäseniä. Euroopan parlamentti on kehottanut kaikkia EU-jäsenmaita tukemaan Rautaesirippureitin toteuttamista. Reitit arvioitu pituus on 6 592 kilometriä. Rautaesirippureitti on valmistuessaan kolmastoista EuroVelo -pyöräreitti. (The European cycle route network 2009, 17–18.)



Kuva 1. Iron Curtain Trail-pyöräreitti Euroopassa

© Michael Cramer

Suomessa kulkeva Iron Curtain Trail -osuus on noin 1 750km pitkä, se lähtee Näätämöstä ja kulkee itärajaa myötäillen aina Vironlahdelle saakka (kuva 2). Eduksi reitille on, että se liittyy osaksi kansainvälistä reittiä ja näin sillä on markkinointikanavat jo valmiina. Suomen ICT-osuuden vahvuuksia ovat kaunis ja puhdas luonto, erämaa ja hiljaiset tiet. Nämä olosuhteet tuovat myös haasteita, osa reitistä kulkee hyvin harvaanasutulla alueella, jossa palvelut ovat vähäisiä ja tiet heikommassa kunnossa. (Hirvonen 2009.)



Kuva 2. Luonnos Iron Curtain Trail-pyöräreitistä Suomessa

©2011 Google - Map Data ©2011 Geocentre Consulting, Tele Atlas

Reitin on tarkoitus kehittää niiden alueiden kestävää matkailua, joiden taloudellinen kehitys hidastui rautaesiripun vuoksi. On laskettu, että pyöräreitti voisi vuosittain saada liikkeelle 840 000 matkailijaa. Rautaesirippureitin suunnittelua ja toteutusta helpottaa huomattavasti jo valmiina oleva erinomainen ja toimiva liikenneverkko. (Eijgelaar 2009.)



## 4 Suomen talvi- ja jatkosota

### 4.1 Talvisodan syttymisen syyt

Suomen sotahistoria liittyy olennaisesti Iron Curtain Trail -pyöräreittiin, koska reitti kulkee rajaa, joka jakoi Eurooppaa toisen maailmansodan ja kylmän sodan aikana. Pyöräreitin varrelta löytyy lukuisia sotahistoriaan liittyviä vierailukohteita ja nähtävyyksiä. Opinnäytetyötä rajatakseni keskityn talvi- ja jatkosodan syihin, tapahtumiin ja seurauksiin. Esittelemäni sotahistorialliset kohteet liittyvät myös jokainen tähän ajanjaksoon. Reitin varrelta löytyy esimerkiksi myös kohteita liittyen vapaussotaan, Suureen Pohjan Sotaan ja Suomen sotaan.

Huhtikuussa 1938 Neuvostoliitossa oltiin sitä mieltä, että jos Saksa hyökkää itään, joutuisi myös Suomi sotaan. Neuvostoliitto ilmoitti, että sodan syttyessä sen joukot siirtyisivät myös Suomen puolelle taistelemaan. Se pyysi tällaisen tilanteen sattuessa suomalaisia vastustamaan hyökkäystä ja tarjosi joukkojaan avuksi. Sodan jälkeen Neuvostoliitto vetäisi joukkonsa heti pois Suomesta sekä ostaisi rajattomasti suomalaisia tuotteita sekä möisi heille aseita. Neuvostoliiton huolen taustalla oli Hitlerin Saksan jatkuva laajeneminen. Suomalaisten kannalta kuitenkin sen hetkinen ainoa sotilaallinen uhka oli juuri Neuvostoliitto. Suomen asema tuntui hyvältä, koska se piti itseään puolueettomana Pohjoismaana ja se teki yhteistyötä Ruotsin kanssa Ahvenanmaata puolustaakseen. Tämän vuoksi Suomen hallitus kieltäytyi Neuvostoliiton tarjouksesta ja kielsi loukkauksista Suomen alueellista koskemattomuutta. Neuvostojohto otti vielä useasti yhteyttä Suomeen ja ilmoitti myös, että jos Ruotsi linnoittaa Ahvenanmaan, Neuvostoliitto haluaa linnoittaa Suomenlahden ulkosaaret. Kaikista tarjouksista kieltäydyttiin, mutta Neuvostoliiton kielteisyys Ahvenanmaan linnoituksesta sai ruotsalaiset luopumaan suunnitelmasta. (Ekonen, Kulju, Matsinen, Tarkka 1995, 80–82.)

Kesäkuussa 1939 Neuvostoliitto ja Saksa solmivat keskenään hyökkäämättömyyssopimuksen. Suomen kannalta tämä tarkoitti sitä, että se jäi yksin Neuvostoliittoa vastaan. Tähän asti oli ajateltu, että konfliktin sattuessa Suomella olisi tukena muitakin valtioita, jopa suurvaltoja. Toinen maailmansota alkoi ensim-

mäinen syyskuuta 1939, kun Saksa hyökkäsi Puolaan. Neuvostoliitto käytti tilanteen hyväksi, Viron, Latvian ja Liettuan oli luovutettava sotilastukikohtia Neuvostoliitolle sekä solmittava avunantosopimukset. Suomea odotti sama, mutta Suomi ei ehtoihin suostunut. Neuvostoliitto vaati Suomelta alueita luovutettavaksi ja Hankoa vuokrattavaksi. Suomessa alettiin ennakoida sotaa ja armeija asetettiin valmiustilaan. Aluksi uskottiin neuvottelujen vielä jatkuvan, mutta kun Neuvostoliitto syytti Suomen tulittaneen Karjalan-kannaksella sijaitsevaa Mainilan kylää, eikä Suomen tutkintapyyntöjä kuunneltu, ymmärrettiin sodan syttyvän. Neuvostoliitto purki hyökkäämättömyyssopimuksen, joka oli solmittu vuonna 1932, sekä katkaisi diplomaattisuhteet Suomeen. Marraskuun 30. 1939 Neuvostoliitto aloitti hyökkäyksen Suomeen, tavoitteenaan vallata se ja niin julistettiin sotatila. Talvisota oli alkanut. (Ekonen ym. 1995, 82–84.)

## **4.2 Talvi- ja jatkosodan tapahtumat**

Neuvostoliitto piti hyökkäystä nopeasti hoidettavana, koska se hyökkäsi puolen miljoonan miehen armeijalla 300 000 suomalaissotilasta vastaan huomattavasti järeämmällä sotakoneistolla. Neuvostoliitolla oli 4000 tykkiä, kun taas Suomella vain 280. Suomella oli puute kaikista varusteista. Suomi pyrki neuvottelemaan rauhasta, maaliskuun 13. 1940 rauha saatiin aikaiseksi, mutta rauhanehdot olivat raskaat. Karjala täytyi luovuttaa Neuvostoliitolle, kuin myös Suomenlahden ulkosaaret, Sallan alue pohjoisesta sekä Hanko oli vuokrattava Neuvostoliitolle kolmeksi kymmeneksi vuodeksi. Sodassa kaatui 23 000 suomalaissotilasta, 44 000 haavoittui ja yli 400 000 joutui lähtemään Neuvostoliitolle luovutetuilta alueilta. Talvisota kesti 105 päivää. Huolimatta Neuvostoliiton ylivoimasta sota oli torjuntavoitto Suomelle ja itsenäisyys säilyi. (Ekonen ym. 1995, 90.)

Monen mielestä talvisodan rauha oli vain välirauha. Suomi piti yllä sotavalmiutta varmuuden vuoksi, asevelvollisuus pidennettiin kaksivuotiseksi sekä itärajaa alettiin linnoittaa. Maaliskuussa pohjoismaat suunnittelivat puolustusliittoa, mutta Neuvostoliitto ilmoitti, että jos Suomi liittyy liittoon, rikkoo se rauhansopimuksen. Keväällä Saksa miehitti Tanskan ja Norjan, joten Suomi joutui valitsemaan Saksan ja Neuvostoliiton väliltä. (Ekonen ym. 1995, 90–93.)

Saksan johdossa oli Hitler, joka oli päättänyt hyökätä Neuvostoliittoon. Saksasta otettiin yhteyttä Suomeen ja pyydettiin lupaa, että saksalaiset sotilaat voisivat kulkea Suomen kautta Pohjois-Norjaan. Tästä hyvästä Suomi saisi sotatarpeistoja. Ehdotukseen suostuttiin. (Ekonen ym. 1995, 94–95.)

Kesäkuussa 1941 Saksa julisti sodan Neuvostoliittoa vastaan alkaneen. Suomi julisti puolueettomuuttaan, mutta Saksan sotakoneiston toiminta Suomessa heikensi uskottavuutta. Tämän johdosta Neuvostoliitto alkoi pommittaa Suomea ja suomalaiset totesivat olevansa jälleen sodassa. Sotaan lähti lähes 16 % suomalaisista, nyt kuitenkin tilanteen uskottiin olevan parempi, kuin talvisodassa, koska myös Saksa soti Neuvostoliittoa vastaan. Marraskuussa 1941 Talvisodassa menetetyt alueet oli vallattu takaisin. Keväästä 1943 kesäkuuhun 1944 Suomen rintamalla vallitsi asemasota, jolloin taistelut olivat pieniä kahakoita ja partioretkiä. (Ekonen ym. 1995, 96–101.)

Saksa oli heikentynyt taisteluissa Neuvostoliittoa vastaan ja sen tappio näytti väistämättömältä. Kun Suomen apuvoimat hiipuivat, alettiin neuvotella rauhasista. Neuvostoliitto vaati rauhan vastineeksi vanhojen rajojen palauttamista, saksalaisten Suomesta karkottamista sekä 600 miljoonan dollarin sotakorvauksia. Vastineeksi Neuvostoliitto lupasi luopua Hangosta. Vaatimukset olivat kovat, eikä rauhanehtoihin suostuttu. Sen seurauksena Neuvostoliitto iski Karjalan kannakselle 300 000 miehen armeijalla. Suurhyökkäys tuli Suomelle yllätyksenä ja Viipuri menetettiin äkkiä. Aselevon ehtona Neuvostoliitto vaati Suomen antautumista. Suomi kuitenkin torjui suurhyökkäyksen ja uusi rauhanehto oli suhteiden katkaisu Saksaan. (Ekonen ym. 1995, 103–107.)

### **4.3 Sotien seuraukset**

Välirauha solmittiin syyskuussa 1944. Moskovaan rauhasta sopimaan matkustanut valtuuskunta sai huomata, ettei rauhanehdoista neuvoteltu, ne saneltiin. Suomi menetti noin 10 % maa-alastaan, Hanko palautui Suomelle, mutta Porkkala täytyi vuokrata laivastotukikohdaksi viideksikymmeneksi vuodeksi. Sotakorvauksia jouduttiin maksamaan 300 miljoonaa dollaria. Sotarikolliset täytyi

rangaista, Neuvostoliiton mielestä fasistiset järjestöt kiellettiin sekä kommunistinen toiminta täytyi sallia.

Rauhansopimukseen myös kuului, että Suomen armeija tuli palauttaa rauhan ajan vahvuuteen kahdessa ja puolessa kuukaudessa. Rauhanehtojen noudattamista määrättiin valvomaan valvontakomissio, jossa vallitsi Neuvostoliiton määräysvalta. (Ekonen ym. 1995, 108.)

Suomi oli ensimmäinen Toiseen maailmansotaan osallistunut maa, joka aloitti uudelleen rauhanomaisen demokratian. Suomessa järjestettiin eduskuntavaalit 1945. Neuvostoliitolle luovutetuilta alueilta tuli 400 000 siirtolaista, joille eduskunnan uusien lakien avulla pakkolunastettiin maatiloja ja Karjalaan jäänyt omaisuus korvattiin. Rauhansopimuksessa määrätyt sotakorvaukset maksettiin rakentamalle Neuvostoliitolle laivoja ja koneita. Metsäteollisuuden avulla hankittiin valuuttaa, jolla ostaa rakentamiseen tarvittavia raaka-aineita. (Ekonen ym. 1995, 113, 117,118.)

## **5 Esitemateriaalin kokoaminen**

Esitemateriaalia kerätessä ensimmäinen vaihe oli suunnittelu. Ensimmäisenä mietin järjestystä, millä perusteella järjestelen esiteltävät kohteet. Koska kohteet olivat valmiiksi koottuina Internetiin Googlemaps -karttapalveluun, tulin siihen tulokseen, että näitä karttoja kannattaa hyödyntää. Tämän vuoksi kohteet ovat järjesteltyinä karttapätkien mukaan, eli kartta kerrallaan. Googlemaps-palvelusta saan myös paikkansa pitävät kartat kohde-esittelyiden rinnalle, jotka helpottavat esitteen käyttäjää hahmottamaan kohteiden etäisyyksiä ja sijainteja. Kartat Googlemaps-karttapalvelussa ovat syntyneet ICT-hankkeen myötä.

Seuraava vaihe oli esiteltävien kohteiden valinta ja karsinta. Aihetta rajatakseni päätin keskittyä talvi- ja jatkosotaan liittyviin kohteisiin. Matkan varrelta löytyy myös vapaussotaan liittyviä sotahistoriallisia kohteita, sekä yksi erityisen huomattava kohde, Olavinlinna, jonka rakentaminen sijoittuu 1400-luvulle ja sotahistoriallisesti merkittävä käyttö 1700-luvulle (Museovirasto 2011). Aiheen tiettyyn ajanjaksoon rajaaminen mahdollistaa sen, että esitteeseen on haluttaessa helppo liittää myös sotahistoriasta kertova tiivistelmä, joka tässä tapauksessa

avaa talvi- ja jatkosodan syitä ja seurauksia saaden toivottavasti esitteen käyttäjän kiinnostumaan ja vierailemaan kohteisiin. Jos ajanjakso olisi laajempi, tiivistelmän liittäminen esitteeseen olisi hankalaa, koska siitä tulisi liian pitkä.

Valitessani esitteeseen tulevia kohteita pyrin siihen, ettei reittiä pyöräilevän kannalta matkalle tule liian pitkiä välimatkoja ilman minkäänlaisia sotahistoriallisia kohteita. Tämän vuoksi esittelyistä löytyy myös joitakin pienempiä kohteita, kuten muistomerkkejä. Reitti kulkee kuitenkin paikoin hyvin harvaan asutulla alueella, josta ei sotahistoriallisia vierailukohteita löydy, joten tahtomattanikin matkalle voi tulla pidempiä pätkiä ilman esiteltäviä paikkoja. Alueilla, joilta löytyy runsaasti esiteltävää, olen jättänyt pienempiä kohteita esittelemättä, niin että merkittävämmät kohteet saavat riittävästi esittelytilaa ja huomiota, eikä esite veny liian pitkäksi. Muutama kohde jäi myös pois tiedonhankinnan vaikeuden vuoksi, esimerkiksi olisin itse halunnut esitellä kartoille merkityn Jonkerin korsukylän, mutta kohteesta ei löydy riittävästi tietoa. Salpalinja kulkee reitillä useassa kohdassa, mutta se on esitelty yleisesti rakennelmana vain kerran, koska toisto vie liikaa tilaa. Salpalinjan toistuesssa useasti, voi esitteessä ohjata katsomaan sivulta, jossa esittely sijaitsee. Toki salpalinjan varrella sijaitsee erilaisia vierailukohteita, kuten esimerkiksi Raikuun salpa-asema, joka sitten on yksittäisenä kohteena esitelty.

Jokaisessa esittelytekstissä on käytetty Internetistä saatua lähdeaineistoa. Tämän takia aineiston kanssa täytyi olla hyvin tarkka, koska Internetiin pystyy jokin tuottamaan materiaalia, eikä näin ollen tekstien oikeellisuudesta voi olla varma. Välillä lähdeaineiston löytäminen oli hyvin haastavaa ja lähteiden luotettavuutta täytyi pohtia. Moni lähde oli sotahistoriasta kiinnostuneen yksityishenkilön kirjoittamaa, eikä tällaisia lähteitä voinut käyttää ellei esillä ollut selkeästi mistä tieto on saatu ja näin tarkastaa sen paikkansapitävyys. Hyviä lähteitä olivat esimerkiksi monien kuntien ja kaupunkien sivut, esimerkiksi Kuhmon kaupungin Internet-sivut. Raatteen portilla on toimiva oma sivusto, jossa kerrotaan mitä alueelta löytyy ja millaisia taisteluita siellä on käyty. Raatteen portin sivuilta löytyi lähdeaineistoa useaan kohde-esittelyyn. Hyvä lähde, josta oli apua todella monessa muistomerkki-esittelyssä, oli Tammenlehvän perinneliiton ylläpitämä Suomen sotamuistomerkit -sivusto, joka löytyy osoitteesta

[www.tammenlehva.fi.test.mediatraffic.fi](http://www.tammenlehva.fi.test.mediatraffic.fi). Sivustolla on koottuna tietoja vuosina 1939–45 käytyihin sotiin liittyvistä muistomerkeistä, sekä laatoista. Tarkastutin sotahistoriallisten kohteiden esittelyt sekä talvi- ja jatkosodasta kertovan tiivistelmän useammassa osassa filosofian tohtori Timo Ruilla, joka toimi sisältöasiantuntijana opinnäytetyössäni. Hän kommentoi tuotoksieni paikkansapitävyyttä ja antoi vinkkejä hyvistä lähteistä. Tästä oli suuresti apua, koska historiaan liittyvän tiedon täytyy olla ennen kaikkea paikkansa pitävää, enkä ole itse historiaan perehtynyt lukion kursseja enempää.

Materiaalia kootessani tutustuin erilaisiin matka- ja kohde-esitteisiin. Niitä löytyy laidasta laitaan, mutta käyttäjäystävällisimpänä pidän esitettä, jossa yhdistyy esittelyteksti, kuva ja sijainnin osoitus kartalla. Halusin siis, että esitemateriaaliin liitetään kuvia, koska ne tuovat esitteeseen elävyyttä sekä mielenkiintoa. Hyvä kuva lisää kiinnostusta kohteessa vierailemiseen. Moni kohde on myös niin näyttävä, että se on sanoin hankala kuvata, kuten esimerkiksi Raatteen portin Talvisodan monumentti. Ihanteellisinta olisi ollut kuvata esitteeseen tulevat kuvat itse, mutta ajanpuutteen vuoksi se on mahdotonta. Paras ajankohta kuvien ottoon olisi nimittäin ollut kesä, jolloin lumi ei peitä kohteita, mutta juuri kesäaikaan minulla on eniten töitä työpaikallani, enkä näin ollen pysty käyttämään aikaani kohteiden kuvaamiseen.

Minulla oli mielessäni kuva ihanteellisesta esitteestä, jollaiseen mahdollisuuksien mukaan pyrin. Esite olisi matkan aikana käytettävä infoesite, mutta joka kuitenkin houkuttelisi tutustumaan kohteisiin jo ennen matkaa. Ihanteellisimmaksi näkemässäni esitemateriaalituotoksessa yhdistyisivät houkuttelevat kuvat, jotka olisi otettu kohteille edullisimpaan vuodenaikaan ja ajankohtaan sekä kartat, joissa reitille olisi merkattu tarkka sijainti. Esittelytekstit olisivat tiiviit, mutta niistä kävisi puhtaiden faktojen lisäksi ilmi myös kiinnostavia erityispiirteitä sekä esimerkiksi tietoa onko kohde maksullinen tai löytyykö sieltä kahvilaa tai myymälää. Kuviin en valitettavasti päässyt vaikuttamaan, vaan ne on lainattu muilta kuvaajilta. GoogleMaps-kartat ovat hyvin selkeitä, joten niiden käyttö oli mielestäni toimiva idea. Esittelytekstien pituus täytyi miettiä tarkkaan ja välillä tuntui, ettei joko tietoa ole riittävästi tai että sitä on liikaa. Olisi ollut loistavaa, jos

olisin pystynyt henkilökohtaisesti vierailemaan edes osassa kohteista. Tämä oli kuitenkin aikatauluuni nähden mahdotonta.

Liiteosiossa yksi on koottuna kaikki reitin varrella sijaitsevat kohteet, jotka liittyvät jollakin tavalla sotahistoriaan kautta aikojen. Yhteensä näitä kohteita on 41, joista alleviivattuna on ne 23, jotka on valikoitu esiteltäviksi sekä liittyvät talvi- ja jatkosotaan. Kahdeksantoista kohdetta siis karsiutui pois esittelystä, koska kohde ei liittynyt valittuun ajanjaksoon, siitä ei löytynyt riittävästi tietoa tai kohteen läheisyydessä oli runsaasti enemmän esittelytilaa vaativia kohteita. Liiteosio kaksi sisältää valikoitujen kohteiden esittelyt, kartat sekä osasta myös kuvat. Kuvat sain ohjaajani Raija Ruususen kautta. Raija Ruusunen, Tero Taatinen ja Joose Filppula kiersivät kohteita ja kuvasivat niitä. Kohteet ovat numeroituja ja löytyvät kartalta vastaavalla numerolla osoitettuna. Kartat ja kohteet ovat esitetyt pätkittäin (esimerkiksi Section7) Googlemaps-karttapalvelun reittikarttojen mukaan. Reittikartat löytyvät osoitteesta [http://pax.ncp.fi/joomlaof/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22&Itemid=8](http://pax.ncp.fi/joomlaof/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=8).

## 6 Luotettavuus ja eettisyys

Opinnäytetyöni on luonteeltaan toiminnallinen, joten sen luotettavuus ja eettisyys liittyvät lähinnä työn toiminnalliseen osuuteen ja sen raportointiin sekä käytettyihin lähteisiin. Lähdemateriaalin suhteen tulee olla tarkka, on oltava kriittinen lähteitä valitessa sekä niitä tulkitessa. Lähteitä arvioidessa on hyvä huomioida esimerkiksi lähteen ikä, kirjoittajan tunnettuus arvovaltaisessa mielessä sekä kustantamon maine. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2000, 99.) Työssäni olen pyrkinyt valitsemaan monipuolisia lähteitä, jotka ovat luotettavien tahojen julkaisemia ja mahdollisimman tuoreita. Olen etsinyt tietoa sekä kirjallisuudesta että sähköisistä lähteistä.

Sotahistoriaa käsitellessä erilaisia lähteitä on todella runsaasti. Toki se helpotti työn tekemistä, koska materiaalia oli helposti saatavissa Internetistä sekä kirjastosta, mutta tämä toi eteen myös pulmia. Halusin opinnäytetyössäni kertoa his-

toriasta Suomen näkökulmasta, eli mitä Suomessa tapahtui talvisodan aikaan ja miksi, mutta tehdä sen mahdollisimman objektiivisesti ja neutraalisti. Näkökulman halusin pitää neutraalina siksi, koska reitin polkeva ja esitettävä käyttävä matkailija voi olla lähtöisin mistä vain, enkä halua herättää negatiivisia tunteita olemalla selkeästi jonkun puolella. Tämä loi haasteetta lähteitä valitessa, koska toinen lähde voi kertoa tapahtumia suomalaisten näkökulmasta ja toinen vaikkapa venäläisten. Niinpä lähteitä valitessa täytyi olla tarkkana, mistä näkökulmasta ja millaiseen sävyyn asiaa kerrotaan.

Opinnäytetyön tekijän tulee olla kriittinen myös omaa työtänsä kohtaan. On otettava huomioon myös vaihtoehtoiset ja vastakkaiset näkökulmat, sekä omaa tutkimustyötä tulee arvioida työn jokaisessa vaiheessa. Tarvittaessa on pystyttävä korjaamaan tutkimusmenetelmiään ja johtopäätöksiään. On myös ymmärrettävä tulokset ehdollisiksi ja myöhemmin kumottavissa oleviksi. (Hirsjärvi ym. 2000, 24.) Opinnäytetyötä tehdessä pyrin vertailemaan eri lähteiden tietoja toisiinsa ja näin varmistumaan niiden oikeellisuudesta. Tarkastutin työni historiallista osuutta työn eri vaiheissa filosofian tohtori Timo Ruilla ja pystyin näin kitkemään pois väärää tietoa. Olen kirjoittajana huomattavasti huonompi ilmaisemaan itseäni, kuin suullisesti, joten pyrin lukemaan kirjoittamani tekstin läpi useasti sekä luetin sitä myös muilla, saadakseni palautetta kirjoitusvirheistä ja lauserakenteista. Muiden kommentit ja mielipiteet auttoivat selkeyttämään omia ajatuksia ja huomaamaan omalle silmälle sokeita virheitä, koska jo vääränlainen sanavalinta voi vaikuttaa tekstin ymmärrettävyyteen ja paikkansapitävyyteen.

Tutkijan tulee tuntea tutkimuksensa taustat ja perehtyä tutkimuskohteeseensa hyvin (Hirsjärvi ym. 2000, 24). Tämän vuoksi liitin opinnäytetyöhöni tiivistelmän Suomen sotahistoriasta. Tiivistelmän tekeminen auttoi itseäni kohde-esittelyjen laatimisessa. Pystyäkseen esittelemään palasia sodasta, täytyy ymmärtää miksi kaikki tapahtui ja millaisin seurauksin.

Eettinen ajattelu on kykyä ymmärtää omien ja yhteiskunnan arvojen kautta, mikä on jossakin tilanteessa oikein ja väärin. Tutkimusetiikkaan kuuluvat eettiset periaatteet, arvot ja hyveet, joita tutkijan tulee noudattaa tutkimusta tehdessään. Se sisältää myös tutkijan työssään tekemät moraaliset päätökset. (Kuula 2006,



21, 264.) Eettiset asiat tulivat esiin siinä vaiheessa, kun tein karsintaa ICT-reitin matkailukohteista. Kaikkia kohteita ei ollut mahdollista ottaa mukaan esitteeseen ja tästä syystä useita kohteita jouduttiin karsimaan pois. Jouduin tekemään itselleni selkeät kriteerit, joiden mukaan valitsin esiteltävät kohteet. Tärkeimpänä valintakriteerinä oli se, että kohteen tulee olla talvi- tai jatkosodan ajalta. On mahdollista, että jonkin kohteen pois jättäminen aiheuttaa myöhemmin kysymyksiä ja keskustelua, mutta hyvillä perusteluilla asian pitäisi olla selvä. Näitä perusteluja ovat esimerkiksi tiedon vähäisyys tai kokonaan sen puute.

Jokaisella on tuottamaansa tekstiin tekijän oikeus, eli tekstiä ei saa lainata ilman, että näkyvissä on asianmukaiset lähdemerkinnät. Suoraan lainattaessa lainauksen tulee olla tarkka jokaista merkkiä myöten. Puutteellinen lähteeseen viittaaminen johtaa plagiointiin, joka tarkoittaa tieteellistä varkautta, eli esitetään toisen tekijän ideoita, tutkimustuloksia tai sanamuotoja omina (Hirsjärvi ym. 2000, 27, 107). Työssäni olen pyrkinyt merkitsemään lähteet vaaditulla tavalla aina toisen kirjoittamaa materiaalia käyttäessäni. Käyttämässäni kuvissa ja kartoissa on merkittynä kenen ottamia tai tekemiä ne ovat. Suoria lainauksia olen pyrkinyt kokonaan välttämään, koska niitä käyttäessä täytyy olla erityisen huolellinen, ettei synny plagiointia. Suomenkielisiä lähteitä käyttäessäni oli kylläkin haasteellista lainata tekstiä niin, ettei se ole liian suoraa.

Luotettavuutta ja eettisyyttä pohtiessani olen ajatellut sitä, että keräämäni tiedot kootaan jossain vaiheessa suuremman kokonaisuuden osaksi. Vaikka oma osuuteni ei johdakaan lopulliseen tuotokseen, minun tulee tehdä oma osani parhaalla mahdollisella tavalla ja huolehtia tietojen oikeellisuudesta. Luotettavuus siis koskee erityisesti toiminnallista osuutta eli koottavaa esitemateriaalia.

## **7 Pohdinta**

Aloitin opinnäytetyöprosessini kesäkuussa 2011, jolloin sain opinnäytetyöaiheeni ja aloin suunnitella työn aikataulua. Huomasin myöhemmin tehneeni itselleni liian tiukan aikataulun, koska vakituinen työni vie paljon aikaa ja energiaa, mikä vaikutti työn valmistumiseen. Aikatauluni siis muuttui usealla kuukaudella teke-

misen edetessä, johtuen suurimmaksi osaksi ajan puutteesta. Pysyäkseen aika-  
taulussani minun olisi täytynyt karsia työtuntejani huomattavasti. Ensimmäisen  
kerran opiskeluni aikana työn ja opiskelun yhteensovittaminen tuntui hankalalta,  
koska molemmat vaativat niin paljon aikaa sekä voimavaroja. Nyt opinnäytetyön  
tekeminen jäi pitkälti vapaapäiville ja lomille.

Opinnäytetyöprosessin aikana pyrin pitämään tiivistä yhteyttä opinnäytetyöni  
ohjaajaan. Sain aina tarvittaessa palautetta ja ohjausta työni kehittämiseksi.  
Vaikka prosessi ei aikataulullisesti mennytkään alkuperäisten suunnitelmien  
mukaan, olen tyytyväinen lopputulokseen. Opinnäytetyöprosessin edetessä  
opin paljon sotahistoriasta ja jopa suomen maantiedosta, kestävästä matkailus-  
ta sekä erityisesti pyörämatkailusta. Sotahistoria on mielestäni merkittävä mat-  
kailullinen voimavara ja sen yhdistäminen pyörämatkailuun poikii toivottavasti  
tulevaisuudessa uusia matkailijavirtoja myös Suomeen.

Työhöni olisi tullut lisää näkökulmaa ja syvyyttä, jos olisin päässyt vierailemaan  
edes osassa kohteista, etenkin niistä, joihin löytyi Internetistä vain vähän läh-  
demateriaalia. Kohteissa olisi voinut myös haastatella mahdollisia työntekijöitä.  
Olisin myös halunnut päästä kuvaamaan kohteet itse, mutta onneksi sain hyviä  
kuvia ohjaajani Raija Ruususen kautta. Toivon, että tuottamastani materiaalista  
olisi todellista hyötyä pyörämatkailijalle, joka polkee Iron Curtain Trailin Suomen  
osuutta. Omasta mielestäni sain aiheen rajattua hyvin, materiaali on kattavaa ja  
sitä on riittävästi. Toki mietin, olisinko saanut enemmänkin kohteita mahtumaan  
esittelyyn, mutta tulin siihen tulokseen, että kohteita on sopivasti. Myös se aihe-  
utti pohdintaa, ettei vain mikään merkittävä kohde jää kokonaan pois. Kartoista  
sain tehtyä selkeät, niissä on hyvin osoitettu, missä mikäkin kohde sijaitsee.  
Pidän hyvänä ideana sitä, että kohteet on numeroitu, niin että karttoihin oli  
helppo merkitä sijainti yksinkertaisella ja toimivalla tavalla.

Työtäni helpotti huomattavasti käytettävissä oleva asiantuntija-apu, ohjaajani  
Raija Ruusunen on itse kiinnostunut pyörämatkailusta ja hänellä on aiheesta  
laajasti tietoa. Sain häneltä hyviä vinkkejä ja lähdemateriaalia. Timo Rui oli taas  
asiantuntijana sotahistoriallisessa osuudessa ja antoi vinkkejä kohteiden valin-  
taan, aiheen rajaamiseen sekä tarkasti kokoamieni tietojen paikkansapitävyyttä.  
Koska molemmat aiheet, pyörämatkailu sekä sotahistoria, olivat minulle suh-

teellisen tuntemattomia, työn tekeminen oli minulle hyvin opettavaista. Olisin voinut lisätä työhöni vielä käsite-listan, jossa avattaisiin sotasanastoa, joka välttämättä ei ole kaikille tuttua.

Sotahistoria on aiheena hyvin kiinnostava ja olennainen osa puhuttaessa Suomen historiasta, joten pidän tärkeänä, että Iron Curtain Trail -pyöräreitin suomen osuudesta löytyy sotahistoriallisten kohteiden esittely. Esitteenä se on saatavilla tiiviissä ja helposti käsiteltävässä muodossa. Oman opinnäytetyöni tarkoituksena ei ollut tuottaa lopullista esitettä Iron Curtain Trail -reitistä, vaan keskityin esitemateriaalin tuottamiseen. Esitteen lopullinen kokoaminen olisi hyvä vaikka opinnäytetyön aiheeksi jollekin valmistumista lähestyvälle res-tonomiopiskelijalle. Mielestäni hyvä esite ICT -pyöräreittiä pyöräilevälle matkailijalle olisi pieni kirja, ei verkkojulkaisu. Toki nykytekniikalla on mahdollista seurata reittiä Internetin ja gps-paikantimien avulla, mutta reitti kulkee myös alueilla, joilla verkkoyhteys voi olla hidas. Pienikokoinen kirja on helposti mukana kuljettava ja toimii aina. Mielestäni hyvä esite sisältäisi tietoa ja esittelyitä mielenkiintoisista vierailukohteista, hyvistä ruokailu- ja majoituspaikoista, kuvia ja karttoja, ja miksei jopa pientä suomitietoutta ja tietoa alueellisista erikoisuuksista. Esite olisi kuitenkin hyvä löytyä myös sähköisenä versiona, jolloin sen saatavuus olisi helpompaa. Yhtenä jatkokehittämisehdotuksena on myös sotahistoriallisten kohteiden kuvaaminen esitettä varten. Kohteet sijaitsevat eri puolilla Suomea, joten kuvauksen toteuttaminen voi olla haasteellista, mutta sen kautta saataisi laadukkaat kuvat esitteeseen. Kohteiden kuvaaminen voisi olla esimerkiksi viestinnän koulutusohjelman projektityö tai opinnäytetyöaihe.

## Lähteet

- Comment Visions. 2012.  
<http://www.commentvisions.com/members/mcramer/profile/>.  
10.1.2012
- Development and Promotion of EuroVelo 13 - Iron Curtain Trail, North Section, 2011. [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/year-2-projects/development\\_\\_promotion\\_eurovelo\\_13\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/year-2-projects/development__promotion_eurovelo_13_en.pdf).  
23.11.2011.
- Eijgelaar, E. The Iron Curtain Trail as a EuroVelo route-strengths and weaknesses. 2009. [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/2\\_panel1\\_warsaw\\_ekeiejgelaar\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/2_panel1_warsaw_ekeiejgelaar_en.pdf) 1.9.2011.
- Ekonen, J. Kulju, V. Matsinen, T. Tarkka, J. 1995 Ihmisen tiet, Suomen sotahistorian käännekohtia. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Euroopan parlamentin jäsenet. 2012.  
[http://www.europarl.europa.eu/meps/fi/28238/Michael\\_CRAMER.html](http://www.europarl.europa.eu/meps/fi/28238/Michael_CRAMER.html). 9.1.2012
- European cyclists' federation. 2011. [http://www.ecf.com/32\\_1](http://www.ecf.com/32_1). 15.8.2011.
- EuroVelo. 2011. <http://www.eurovelo.org/routes/projects/iron-curtain-trail/ev13-iron-curtain-trail-north/>. 23.11.2011.
- EuroVelo 2012, <http://www.eurovelo.org/>. 23.11.2011
- Hart, M. Hirvonen, M. Korhonen, P. Kitacheva, A. Lehto, M. Myyrinmaa, M. Naskila, A. Pakarinen U.-M. Perälä, T. Saari, H. Tenhunen, T. Töyrylä, J. Wuolijoki, A. & Vesterinen, N. 2008. Pyörämatkailun kehittämisstrategia 2009–2013.  
[http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/\\$FILE/Pyorailymatkailun\\_kehittamisstrategia\\_2009-2013%20vrs%202.pdf](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/$FILE/Pyorailymatkailun_kehittamisstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf). 7.7.2011
- Hirsjärvi, S. Remes, P. Sajavaara, P. 2000. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Hirvonen, M. Iron Curtain Trail and cycling touring in Finland, ICT Awareness-raising workshop.  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/4\\_panel3\\_hirvonen\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/4_panel3_hirvonen_en.pdf). 2.2.2012
- Koucky, M. 2010. Cykelturistleder vad krävs mer än asfalt. 8.7.2011.
- Kuula, A. 2006 Tutkimusetiikka, aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Matkailun edistämiskeskus 2009, Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2009–2013.  
[http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/\\$FILE/Pyorailymatkailun\\_kehitt%C3%A4misstrategia\\_2009-2013%20vrs%202.pdf](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/7620b7fbb6d5b604c2257524002b5937/$FILE/Pyorailymatkailun_kehitt%C3%A4misstrategia_2009-2013%20vrs%202.pdf).  
26.5.2009
- Metsähallitus 2012,  
<http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Hankkeet/Rakennerahastohankeet/ElimyssaloltaVienansalolle/Kestavakehitys/Sivut/Kestavakehitys.aspx>. 19.2.2012
- Museovirasto 2011, <http://www.nba.fi/fi/museot/olavinlinna/historia>. 13.2.2012

OF Pohjois-Karjala.

2011.[http://pax.ncp.fi/joomlaof/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22&Itemid=8](http://pax.ncp.fi/joomlaof/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=8). 22.11.2011.

Ruusunen R. 2012. Matkailun lehtori, projektipäällikkö. Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulu. Haastattelu 31.1.2012

Section C- Description of the project and expected results, EuroVelo13 Iron Curtain Trail North 2010, julkaisematon projektisuunnitelma

The European cycle route network EuroVelo. 2009.

[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/ep\\_studyeurovelo\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/ep_studyeurovelo_en.pdf) 25.8.2011.

United Nations Environment Program, World Tourism Organisation 2005.

<http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx0592xPA-TourismPolicyEN.pdf>.19.2.2012.

University Of Central Lancashire. 2012. <http://www.dark-tourism.org.uk/faqs>. 15.4.2012

Vilka, H., Airaksinen, T. 2003 Toiminnallinen Opinnäytetyö. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Winkler, M. 2006 DW-WORLD.DE. <http://www.dw-world.de/dw/article/0,,2222582,00.html>.

26.1.2012

## **Kaikki reitin varrella sijaitsevat sotahistorialliset kohteet**

Esiteltäväksi valitut alleviivattu

### **SECTION7, Pyhäjärvi-Savukoski**

Talvisodan taistelun muistomerkki

Talvisodassa kaatuneiden neuvostosotilaiden muistomerkki

Saunakankaan varuskunta-alueen muistomerkki

Salpalinja

### **SECTION8, Savukoski-Salla**

Sodassa kaatuneiden muistomerkki

Saksalaisten rakentamia ampumapesäkkeitä

Sodan jälkeen miinaräjähdyksissä menehtyneiden muistomerkki

Sallan sota- ja jälleenrakennusajan museo

### **SECTION9, Salla-Oulanka**

Paikanselän sotamuistomerkkialue

Jänkäjäkäriin muistomerkki

### **SECTION10, Oulanka-Kuusamo**

Räjätetty bunkkeri

Vapaussodan sankarimuistomerkki

III armeijakunnan muistomerkki

### **SECTION14, Ruhtinansalmi-Suomussalmi**

Hulkonniemen muistomerkki

Haukiperän muistomerkki

### **SECTION15, Suomussalmi, Ämmänsaari-Raatteentie**

Kuomanjoen muistomerkki

Ukrainalaisten muistomerkki

Raatteen portti

### **SECTION16, Raatteentie-Ala-Vuokki**

Venäläinen muistomerkki

Raatteentien taistelujen muistomerkki

Purasjokilinja

Vartiomuseo

### **SECTION18, Lentiira-Kuhmo**

Talvisotamuseo

Sisällissodan muistomerkki

### **SECTION19, Kuhmo-Teljo**

Jonkerin korsukylä

**SECTION20, Teljo-Nurmijärvi**

Heinäjoen motti

**SECTION22, Lieksa-Pötsönvaara**

Viisikonlinja

**SECTION24, Hattujärvi-Ilomantsi**

Taistelijan taival

Mottitaistelujen muistomerkki

**SECTION25, Ilomantsi-Niirala**

Taivallammen taistelun muistomerkki

Konekivääripesäke

Oinassalmen taistelun muistomerkki

**SECTION29, Raikuu-Savonlinna**

Raikuun salpa-asema

Olavin linna

Kollaan kivet

**SECTION33, Parikkala-Huhtanen**

Miettilän reservikasarmialue

**SECTION34, Huhtanen-Imatra**

Imatran rajamuseo

**SECTION35, Imatra-Nuijamaa**

Imatran veteraani- ja Lottamuseo

**SECTION37, Lauritsala-Lappeenranta**

Lappeenrannan linnoitus

**SECTION41, Muurikkala-Miehikkälä**

Salpalinja-museo

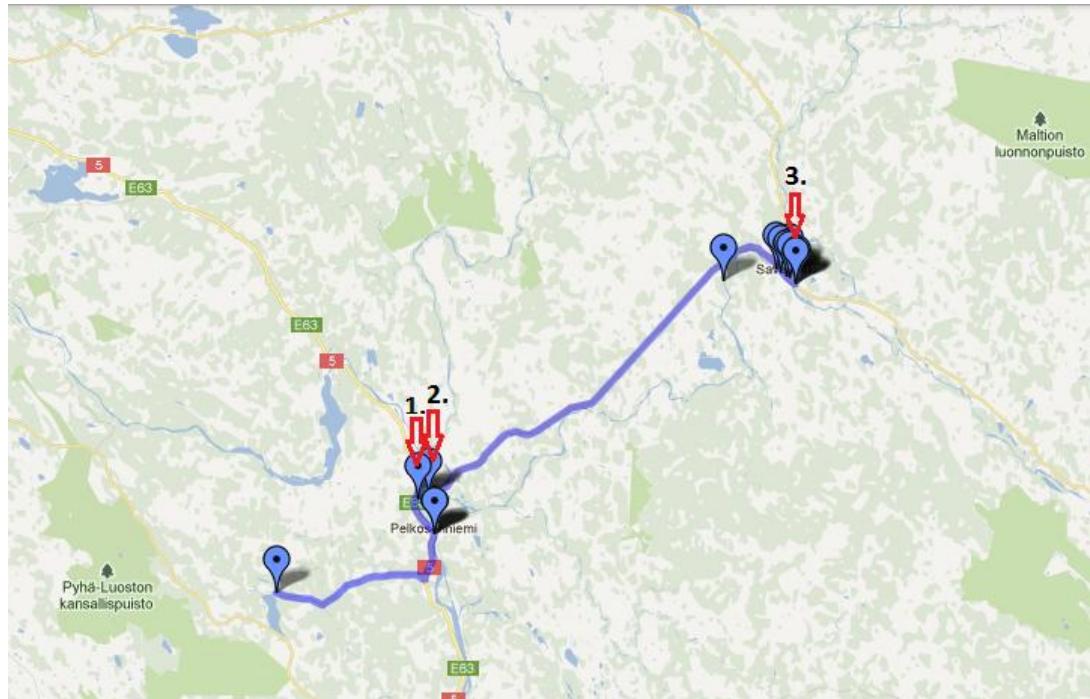
Pioneerimuseo

Reittikartat löytyvät osoitteesta:

[http://pax.ncp.fi/joomlaof/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22&Itemid=8](http://pax.ncp.fi/joomlaof/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=8)

## EV13- FIN, Esittelyyn valitut sotahistorialliset kohteet

### SECTION 7



#### **1.&2.Talvisodan taisteluiden muistomerkki sekä Talvisodassa kaatuneiden neuvostosotilaiden muistomerkki**

Noin kolmen kilometrin päässä Pelkosenniemen kirkonkylältä sijaitsee Talvisodan taisteluiden muistomerkki. Lapin rintaman ratkaisevimmat taistelut käytiin tällä alueella joulukuussa 1939. Noin kilometrin päässä tästä muistomerkistä sijaitsee Talvisodassa kaatuneiden neuvostosotilaiden muistomerkki, joka pystytettiin vuonna 2002. Muistomerkki on Vasaniemen taistelualueella, jossa neuvostojoukot kokivat raskaita tappioita. (Pelkosenniemen kirkonkylä 2012)

#### **3.Salpalinja**

Salpalinja on noin 1200 kilometriä pitkä puolustuslinja, joka rakennettiin 1940–41 ja 1944 puolustamaan itärajaa. Puolustuslinja kulkee itärajan tuntumassa Suomenlahdelta Itämerelle saakka. Salpalinjaa ei koskaan käytetty taisteluissa, mutta jo olemassaolollaan se edesauttoi aselevon syntymistä 1944 ja Suomen säilymistä itsenäisenä. Salpalinja on yhä edelleen suurin suomalainen rakennustyömaa ja on yksi vahvimmista toisen maailman sodan aikana rakennetuista puolustusasemista. Sen rakentamiseen osallistui yli 35 000 miestä sekä 2000 lottaa. Salpalinja sisältää erilaisia linnoitteita, kivistä tehtyjä panssariesteitä, korsuja ja kaivantoja. Salpalinjan varrella sijaitsee toistakymmentä kunnostettua matkailukohdetta.

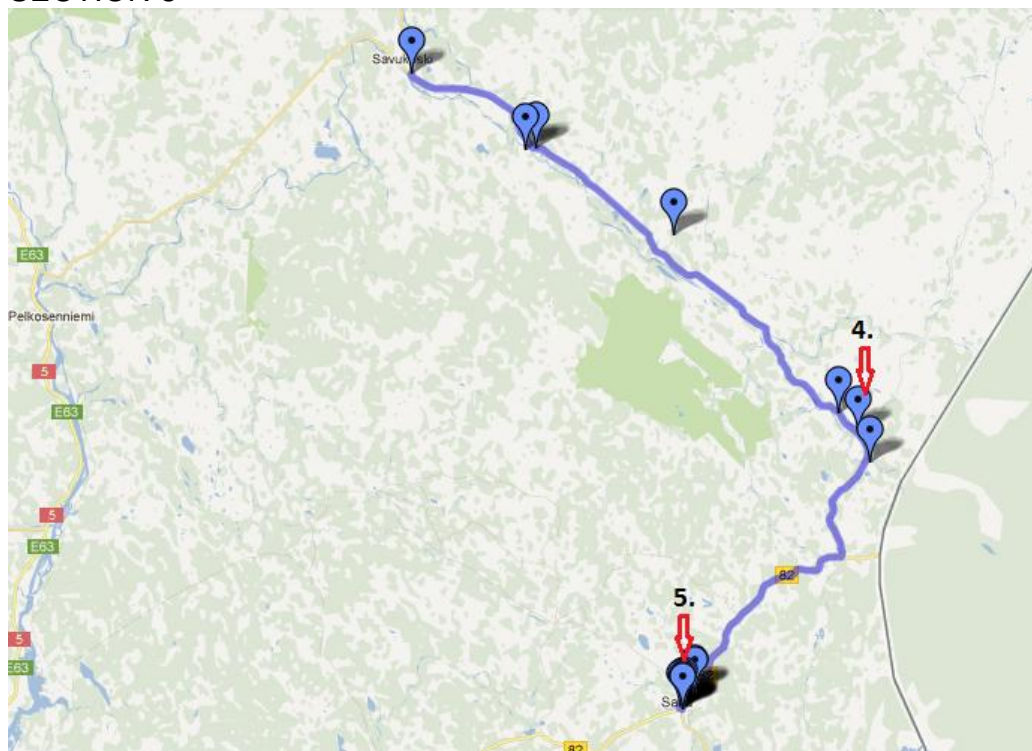
Lisätietoja: <http://www.salpakeskus.fi/index.php?l=1&path=1,62,0> (Salpalinja 2006, Rakennusperintö 2006)





Salpalinja, ©Tero Taatinen, 2011

## SECTION 8



### **4. Sodan jälkeen miinaräjähdyksissä menehtyneiden muistomerkki**

Sodan jälkeen raivaamattomat räjähteet surmasivat seitsemän siviiliä vuosina 1945–49 Kotalan ja Mukkalan alueella. Muistomerkki pystytettiin vuonna 1997 ja sen on suunnitellut taiteilija Kari Tiukuvaara. (Salla 2012)



Sodan jälkeen miinaräjähdyksissä menehtyneiden muistomerkki, ©Raija Ruusunen, 2011

### **5.Sallan sota- ja jälleenrakennusajan museo**

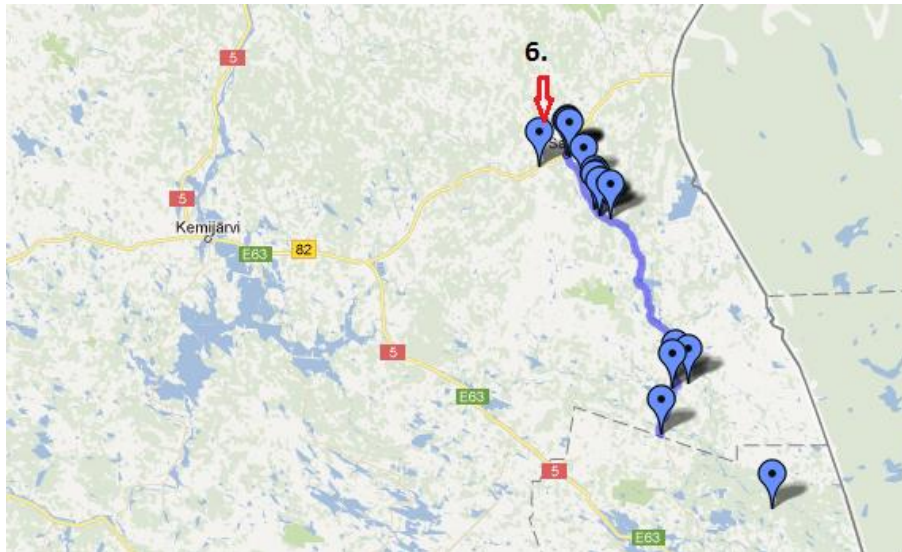
Sallan keskustan tuntumassa sijaitseva museo on perustettu 1948 rakennettuun rautatieläisten asuinrakennukseen, joka on kunnostettu näyttelytiloiksi ja kahvikaksi. Museossa kerrotaan kuvin, esinein ja tekstein Sallasta sodassa sekä sodan jälkeisestä jälleenrakennuksesta. Sota-aika oli rankka Sallalle, koska se menetti puolet pinta-alastaan rauhansopimuksessa. Jälleenrakennustyö oli valtava, mutta vuoteen 1950 mennessä oli rakennettu 400 uutta maatilaa, kouluja sekä kirkko. Lisätietoja: <http://www.salla.fi/Museo> (Lapinmuseot 2007)



Sallan sota- ja jälleenrakennusajan museo, ©Raija Ruusunen, 2011



## SECTION 9

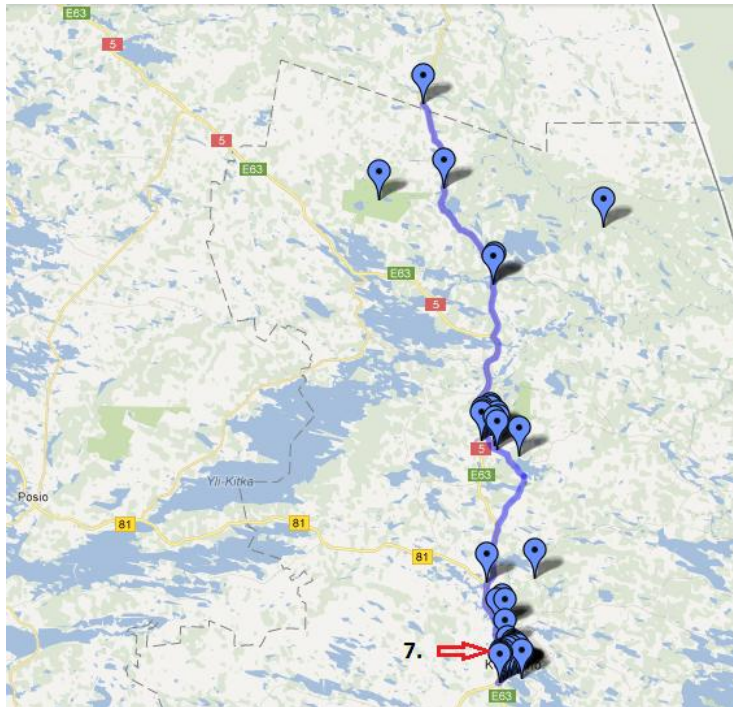


### 6. Paikanselän sotamuistomerkkialue

Talvisodan päätöspäivänä 13.3.1940 rintamalinja sijaitsi Paikanselässä, joka oli suurimmaksi osaksi ruotsalaisten vapaaehtoisten sotilaiden miehittämä. Talvisodan aikana heitä kaatui taisteluissa 36, kaksi kaatuneista oli norjalaisia. Vuonna 1995 ruotsalaisten vapaaehtoisjoukkojen yhdistys lahjoitti Paikanselään panssarintorjuntatykin kaatuneiden muistoksi. Samanlainen tykki pysäytti neuvostopanssarin etenemisen Paikanselässä sota-aikana.

Paikanselän sotamuistomerkkialueella sijaitsee myös entistetty korsu, sekä useita muita muistomerkkejä, kuten esimerkiksi Mannerheim-ristin ritareiden muistomerkki. (Salla 2011) Muistomerkki paljastettiin vuonna 1992. Mannerheim-ristejä myönnettiin jatkosodan aikana ja välittömästi sen jälkeen ansioituille sotilaille, jotka olivat osoittaneet urheutta, taistellen saavuttaneet tuloksia tai johtaneet erinomaisesti sotatoimia. Nimitykset tehtiin ansioiden mukaan, huolimatta sotilasarvosta. (Mannerheim-ristin ritarit 2012)

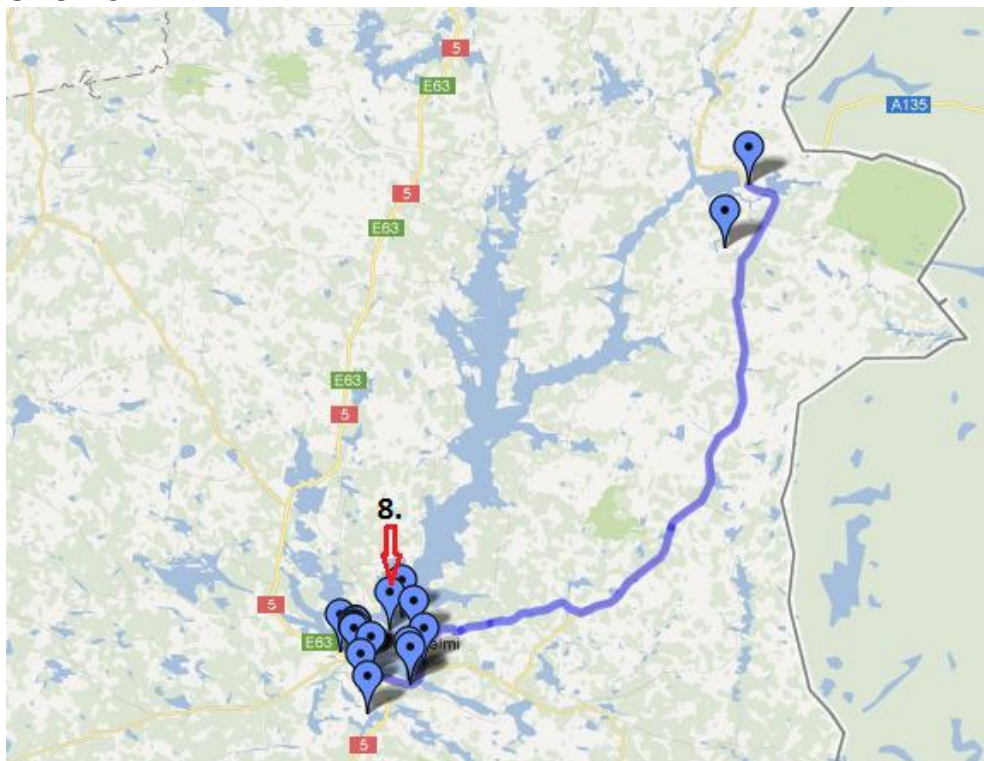
## SECTION 10



## 7. III Armeijakunnan muistomerkki

Kuusamon keskustassa sijaitseva muistomerkki on pystytetty talvi- ja jatkosodan taistelijoiden muistolle. Se paljastettiin 1989 III Armeijakunnan veteraanijuhlissa. Muistomerkin on suunnitellut arkkitehti Seppo Koutaniemi. Kuusamolaisien sotilaiden tie talvisotaan 1939 kulki muistomerkkipaikan ohi kohti Suomussalmea. (KirjastoVirma 2012)

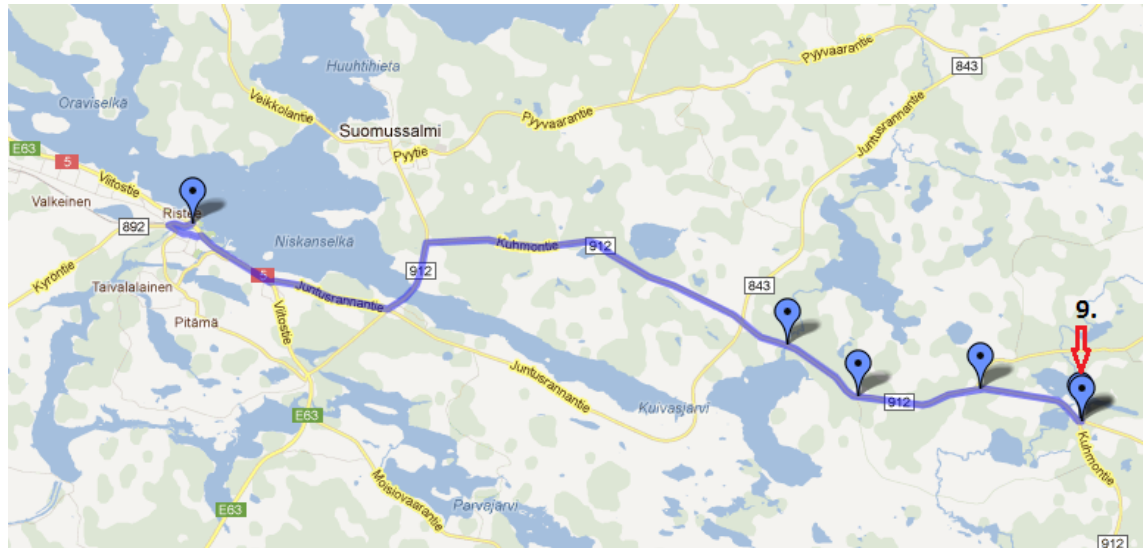
## SECTION 14



## 8.Hulkonniemen muistomerkki

Hulkonniemen alueella käytiin Talvisodan aikaan ankaria taisteluja. Alueella kulkevan metsäpolun varrella on pystytetty taisteluista kertovia tauluja. Taistelujen muistoksi Hulkonniemeen pystytettiin muistomerkki 1988. (Kainuun museo 2009)

## SECTION 15



## 9.Raatteen tie (Raatteen Portti)

Raatteen tien alueella on runsaasti Talvisodan Suomussalmen taisteluihin liittyviä kohteita. Raatteen Portti on talvisotamuseo, jossa on esillä suomalaisia ja venäläisiä aseita ja asusteita, valokuvia, sotilaiden henkilökohtaisia tavaroita, lehtileikkeitä ja kirjallisuutta sekä Raatteen tien motin pienoismalli. Ulkoalueella on tykkejä ja sotilasajoneuvoja, sekä taistelualueella kiertäviä polkuja. Museossa on myös kahvila ja myymälä. Museoon on pääsymaksu. (Raatteen Portti 2010)

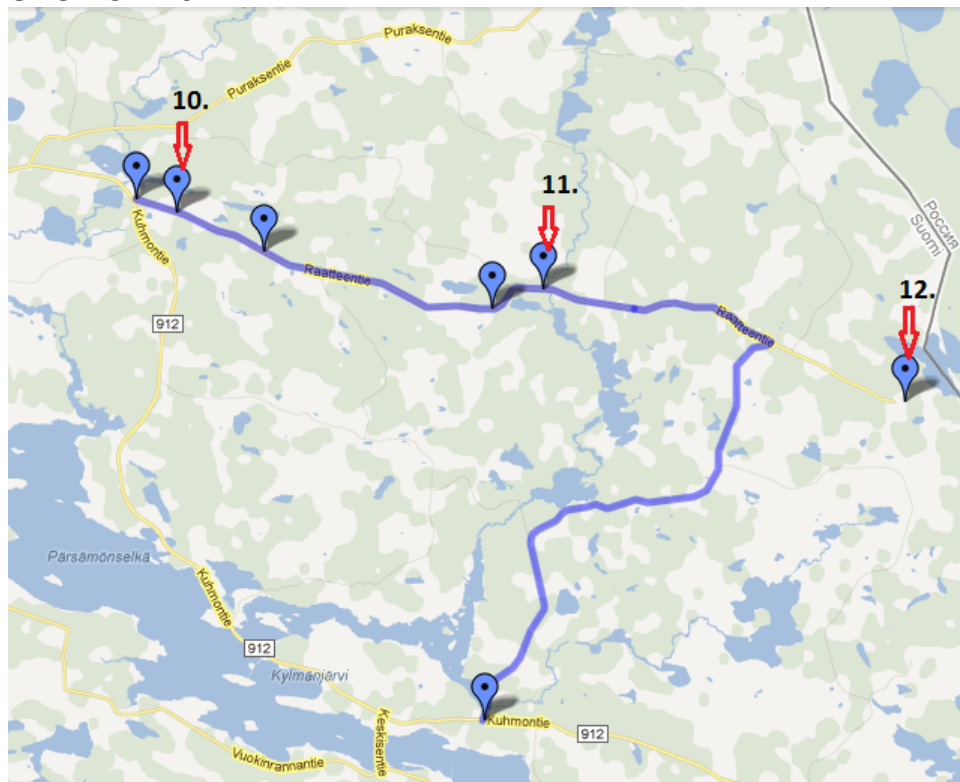
Raatteen Portin läheisyydessä sijaitsee talvisodan monumentti ”Avara syli”, joka symboloi surua, kärsimystä, muistoa sekä toivoa. Se on pystytetty osoittamaan kunnioitusta sodassa kaatuneille sekä veteraaneille ja kertomaan sodan mielettömyydestä. Monumenttia ympäröi laaja kivikenttä, jossa on aseteltuna kivi jokaiselle sotilaille, jotka kaatuivat Suomussalmen taisteluissa 1939–40. Kiviä on yhteensä noin 20 000. Monumentin yhteydessä on myös nimiluettelo Suomussalmen taisteluissa kaatuneista Suomen- sekä puna-armeijan sotilaista. Lisätietoja: <http://www.raatteenportti.fi/> (Talvisodan monumentti 2012)





Talvisodan monumentti, ©Joose Filppula, 2011

## SECTION 16



### 10. Venäläinen muistomerkki

800 metrin päässä Raateen Portin museosta sijaitsee Venäläinen muistomerkki, joka on ensimmäinen venäläinen Talvisodan muistomerkki, joka on pystytetty Suomen puolelle. Se on pystytetty 1939–40 kaatuneiden muistoksi, muistomerkkin on suunnitellut kuvanveistäjä Oleg Komov. (Raateen Portti 2010)



Venäläinen muistomerkki, ©Joose Filppula, 2011

### 11.Purasjokilinja

Kymmenen kilometrin päässä Raatteen Portista, raateentien varressa sijaitsee entisöity puolustuslinja. Siellä on kunnostettu joukkuekorsu, ampumahautoja, konekivääripesäkkeitä sekä panssari- ja jalkaväkiesteitä. (Raatteen Portti 2010)



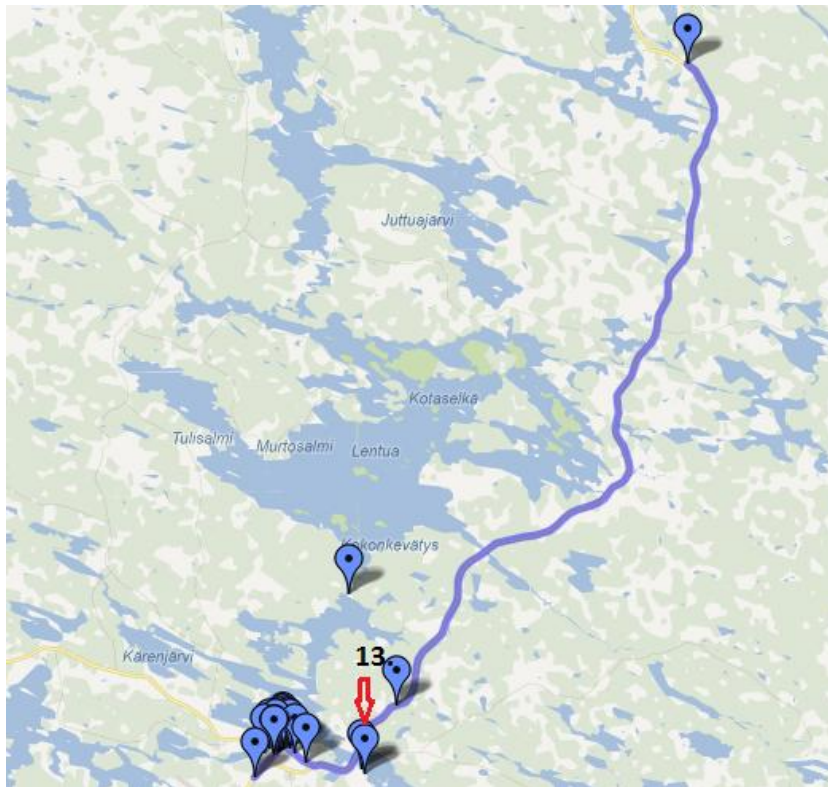
Purasjokilinja, ©Joose Filppula, 2011

### 12.Vartiomuseo

Raatteen tien itäpäässä sijaitseva Vartiomuseo on rajavartiolaitoksen ylläpitämä museo, joka on entisöity 30-luvun asuun. Museo kertoo rajavartioaseman elämästä. Talossa on miehistötupa, toimisto ja keittiö, sekä erillinen vartiopäällikön kaksihuoneinen asunto. Talo on rakennettu 1923 ja on ainoa ennen sotia rakennettu vartiorakennus, joka on säilynyt. Museoksi talo avattiin 1988. Lisätietoja: [http://www.museot.fi/museohaku/index.php?museo\\_id=21795](http://www.museot.fi/museohaku/index.php?museo_id=21795) (Raatteen Portti 2010)

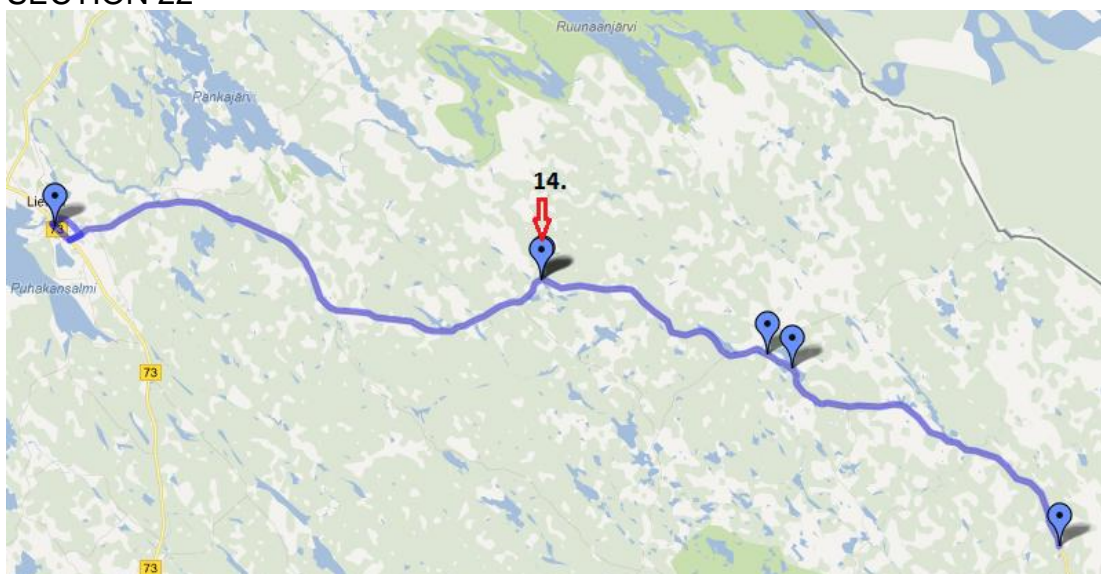


## SECTION 18

**13. Kuhmon talvisotamuseo**

Talvisotamuseo kertoo talvisodan tapahtumista Kuhmossa. Museo on Kuhmon kaupungin omistuksessa. Siellä esitellään niin siviilien kuin sotilaidenkin sodan-aikaista arkea. Museossa pääsee tutustumaan suomalaisten- sekä neuvostosotilaiden elinoloihin, taisteluihin, haavoittuneiden hoitoon sekä myös sodan jälkeiseen elämään. Kuhmon taisteluissa kaatui noin 10 500 neuvostosotilasta ja 1348 suomalaista sotilasta. Esillä on vaatteita ja asusteita, asiakirjoja ja kuvia, sekä aseita ja pienoismalleja. Museoon on pääsymaksu. (Kuhmo 2012)

## SECTION 22





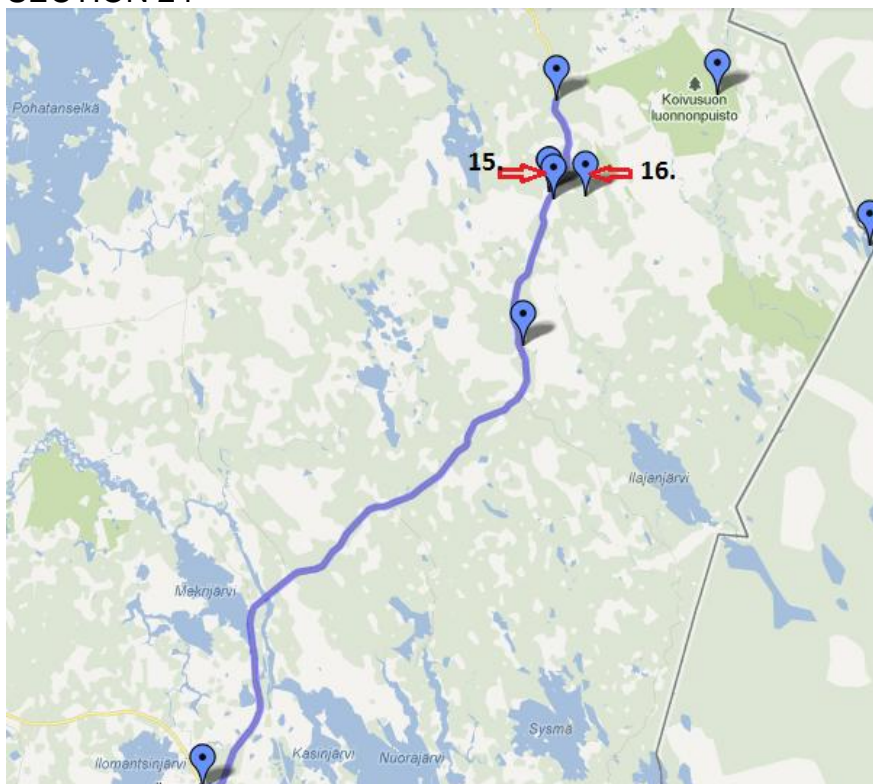
#### 14.Lieksan Viisikonlinja

Viisikonlinja oli talvisodan aikaan parhaiten varusteltuja puolustuslinjoja. Siellä taisteltiin joulukuussa 1939. Neuvostojoukot hyökkäsivät puolustusasemaa vastaan, mutta hyökkäykset pystyttiin torjumaan ja jouluaattona neuvostosotilaat joutuivat perääntymään takaisin rajan taakse. Viisikonlinjan alueelta löytyy entisöityä taisteluhautaa ja konekivääripesäkkeitä, sekä opastauluja kertomassa alueen historiasta sekä panssarintorjuntatykki. (Pohjois-Karjalan Reserviupseeri ry 2012)



Lieksan Viisikonlinja, ©Tero Taatinen, 2011

#### SECTION 24



### 15.&16.Taistelijan talo ja Taistelijan taival

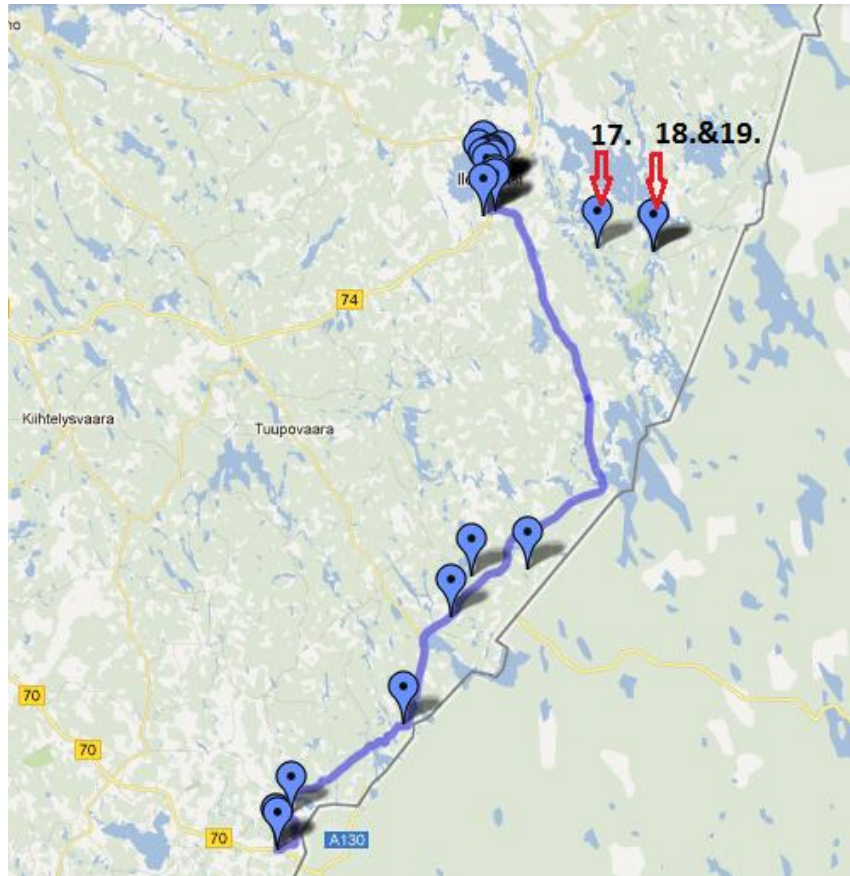
Taistelijan talo on valmistunut 1988, kunnioitukseksi sotien veteraaneille. Ulko-alueilla on korsi ja tykkejä sekä karttoja. Sisältä löytyy Sodasta rauhaan- näyttely, joka kertoo vuosien 1939–45 sodista. Näyttely sisältää kuvia, asekoelmia, varusteita ja vaatetusta sekä sotilaiden puhdetöitä. Lisätietoja: <http://www.taistelijantalo.fi/> (Taistelijan Talo 2009)

Taistelijan taival on noin puolitoista kilometriä pitkä muistopolku, joka kertoo Hattuvaaran taisteluista kesällä 1944. Sen ovat rakentaneet taisteluissa olleet veteraanit sekä Hattuvaaran kylän asukkaat. Reitin erikoisuutena on Internetissä saatavissa oleva virtuaaliopastus, jonka voi ladata omaan mobiililaitteeseen, jota sitten seurata reittiä kulkiessa. Opastus löytyy osoitteesta: [www.mobikarelia.fi/gps-taival/](http://www.mobikarelia.fi/gps-taival/).



Taistelijan Talo, ©Tero Taatinen, 2011

## SECTION 25

**17.Taivallammen taistelujen muistomerkki**

Taivallammen muistomerkki on pystytetty taisteluissa kaatuneiden sotilaiden muistoksi. Ilovaaran Taivallammella taisteltiin 14–16.12.1939. Taistelut olivat uhkaavia, koska suomalaiset sotilaat olivat jäämässä venäläissotilaiden saartamaksi. Idästä hyökättiin huomattavasti suuremmalla miesvahvuudella ja sotatekoneistolla, kuin suomalaisilla oli käytössään. Aluetta puolustamassa olleet suomalaiset saivat kuitenkin lisäjoukkoja ja taistelut kääntyivät suomalaisten voitoksi. (Suomen sotamuistomerkit 2009)

**18.&19.Oinassalmen taistelujen muistomerkki ja kunnostettu konekivääripesäke**

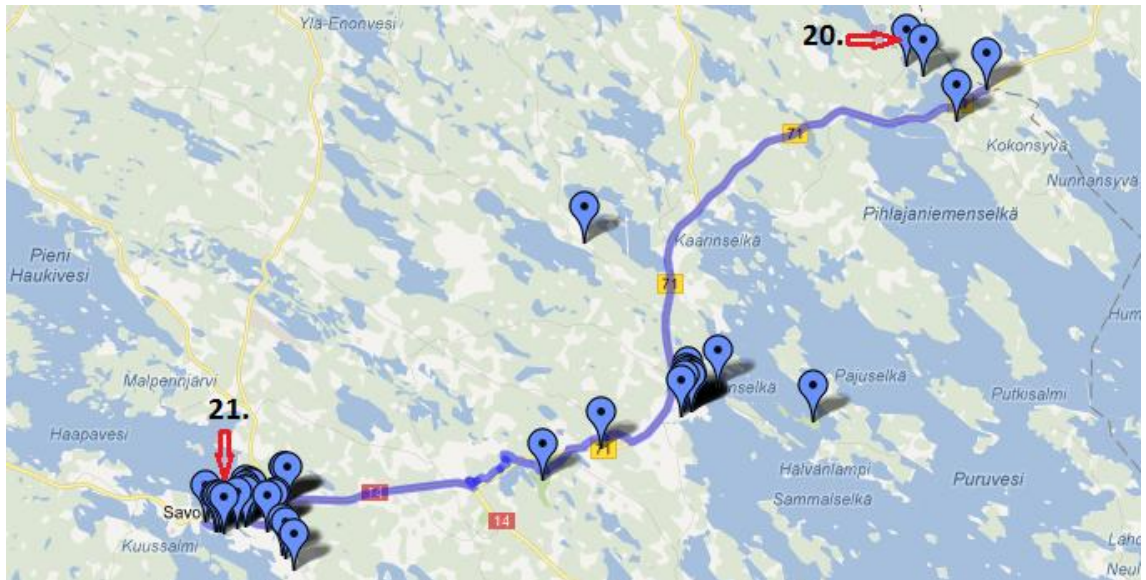
Oinassalmella Ilovaarissa sijaitsee Oinassalmen taistelujen muistomerkki, joka paljastettiin yleisölle 1959. Se on pystytetty kunnioittamaan sotilaita, jotka puolustivat Suomea Ilovaaran suunnalla 1939–40. Muistomerkin läheisyydestä löytyy kunnostettu konekivääripesäke. (Suomen sotamuistomerkit 2009)





Oinassalmen kunnostettu konekivääripesäke, ©Tero Taatinen, 2011

## SECTION 29



### 20. Raikuun salpa-asema

Raikuun salpa-asema on 1,5 kilometriä pitkä luontopolku, jonka varrella on kolme bunkkeria, panssariesteitä sekä kivimuurirakennelmia. Kivimuurien rakentamiseen käytetyt kivet on louhittu Puruvedellä sijaitsevasta saaresta ja kuljetettu hevosilla jäitä pitkin salpa-asemalle.

Lisätietoja: <http://www.kerimaki.fi/index.php?id=139> (Kerimäki 2005)

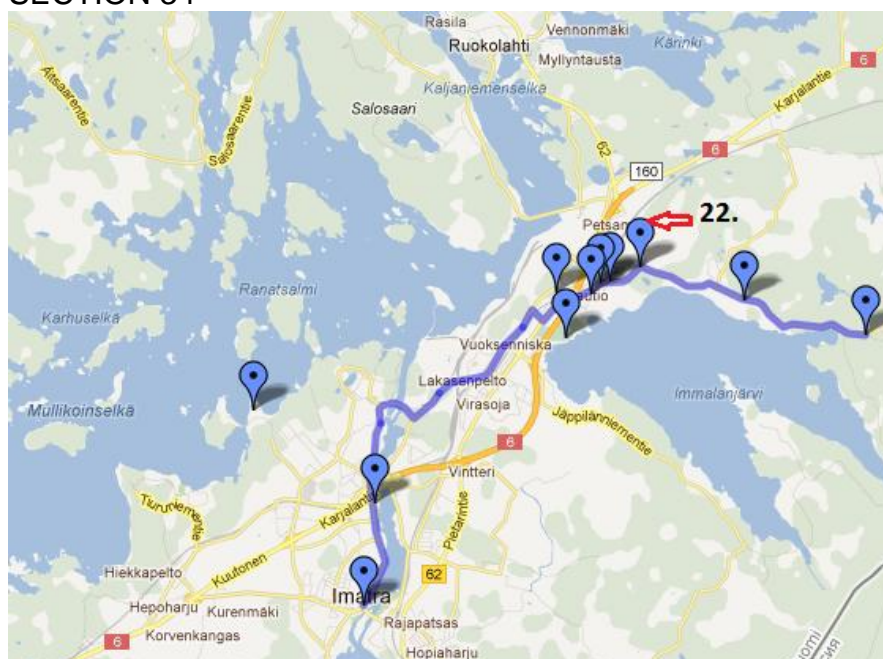


Bunkkeri Raikuun salpa-asemalla, ©Tero Taatinen, 2010

### 21.Kollaan kivet

Savonlinnan Tallisaassa sijaitseva muistomerkki Kollaan Kivet on pystytetty Kollaan taiteluiden muistoksi 1955 (Suomen sotamuistomerkit 2009). Muistomerkissä on kolme kiveä, jotka on tuotu Joroisista, Kerimäeltä ja Rantasalmelta (Savonlinna 2012.)

### SECTION 34



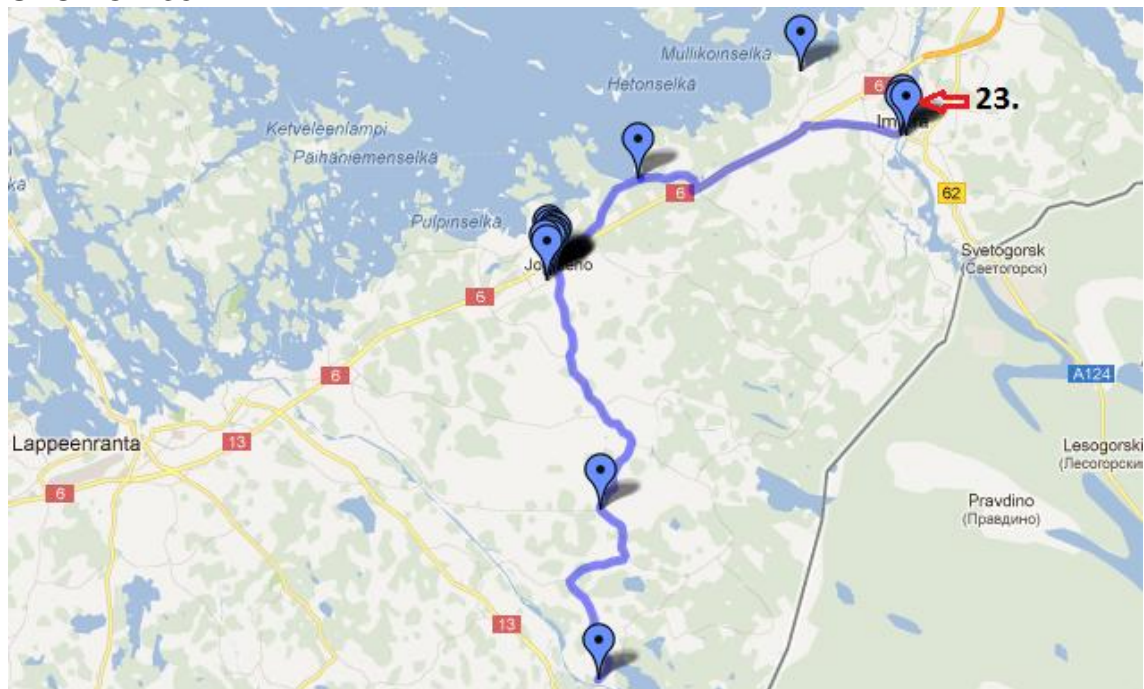


## 22.Imatran rajamuseo

Rajamuseo on avattu 1989 esittelemään Rajavartiolaitoksen toimintaa, Suomen rajoja sekä rajavartioiden työtä ja elämää alkaen vuodesta 1919. Museo on keskittynyt maarajojen valvonnan sekä ilmavalvonnan historiaan. Näyttely sisältää kuvamateriaalia, esineitä ja pienoismalleja Suomen rajoilta. Ulkoalueilta löytyy rajavartiointiin liittyvää laitteistoa. Museoon on vapaa pääsy ja se on auki vain kesäaikaan.

Lisätietoja: <http://yhdistykset.ekarjala.fi/rmkilta/ensisivut/museo.htm> (Rajavartiolaitos 2012)

## SECTION 35



## 23.Imatran veteraani ja Lotta-museo

Imatran veteraani ja Lotta-museo on avattu vuonna 2000 Suomen sotien veteraanin Reino Ikävalkon toimesta. Tällä hetkellä museota ylläpitää edesmenneen Reino Ikävalkon vaimo Eila Ikävalko, joka on entinen lotta. Museo toimii Ikävalkojen kodin alakerrassa, jossa on esillä muuan muassa talvi- ja jatkosodan esineistöä, Lotta Svärd-järjestön lotan puku sekä suomalaisten ja neuvostoliittolaisten sotilaiden asepujuja. Omistaja itse toimii oppaana museossa. (Etelä-Karjalan museot 2012) Opastusta on saatavilla suomeksi, englanniksi sekä venäjäksi (Imatran veteraani ja Lotta-museo 2012.)

## SECTION 41



### 24. Salpalinja-museo

Salpalinja-museo on avattu vuonna 1987 esittelemään Suomen suurimman rakennushankkeen Salpalinjan historiaa. Museota olivat perustamassa Miehikkälän kunta, sekä paikalliset veteraanijärjestöt. Perusnäyttely koostuu sisänäyttelystä sekä ulkona kulkevista opastetuista linnoitusreiteistä. Ulkomuseoalueella on muun muassa monta sataa metriä kunnostettua taisteluhautaa, erilaisia korusuja sekä panssarivaunu "Sotka". Museossa on myös kahvila sekä myymälä. Lisätietoja: <http://www.salpakeskus.fi/index.php?l=1&path=2,0,0> (Salpakeskus 2012)

### 25. Pioneerimuseo

Miehikkälän keskustassa sijaitseva Pioneerimuseo on suomen vanhin aselajimuseo. Miehikkälässä museo on toiminut vuodesta 2007, mutta se on avattu jo vuonna 1945 Korian kasarmialueelle. Perusnäyttelyssä tutustutaan pioneeriaselajin historiaan, toimintaan, esineistöön sekä kalustoon. Raskaskalusto on sijoitettu ulkoalueelle, jossa voi tutustua esimerkiksi erilaisiin vesistöjen ylitystä helpottaviin välineisiin. Museoon on pääsyliiput. Lisätietoja: <http://www.salpakeskus.fi/index.php?l=1&path=7,0,0> (Salpakeskus 2012)

## Lähteet

- Etelä-Karjalan museot 2012,  
[http://www3.lappeenranta.fi/museoweb/imatra/veteraanin\\_kotimuseo.html](http://www3.lappeenranta.fi/museoweb/imatra/veteraanin_kotimuseo.html). 7.1.2012
- Imatran veteraani ja Lotta-museo 2012, <http://www.poexali.nm.ru/index.htm>.  
7.1.2012
- Kainuun museo 2009,  
<http://www.kainuunmuseo.fi/kulttuurikohteetkainuussa/rakennushistoriallisesti-arvokkaat-kohteet/86-rakennushistoria-suomussalmi>.  
3.1.2012
- Kerimäki 2005, <http://www.kerimaki.fi/index.php?id=139>. 7.1.2012
- KirjastoVirma 2012, <http://www.kirjastovirma.net/muistomerkit/kuusamo/12>.  
3.1.2012
- Kuhmo 2012, <http://www.kuhmo.fi/index.asp?language=1>. 3.1.2012
- Lapinmuseot 2007, <http://www.lapinmuseot.fi/salla/sallankotiseututalo.html>.  
3.1.2012
- Mannerheim-ristin ritarit 2012, <http://www.mannerheim-ristinritarit.fi/mannerheim-risti>. 3.1.2012
- Pelkosenniemen kirkonkylä 2012,  
[http://www.lakelapland.fi/Suomeksi/Kulttuurimatkailu/Pelkosenniemen\\_kirkonkyla.iw3](http://www.lakelapland.fi/Suomeksi/Kulttuurimatkailu/Pelkosenniemen_kirkonkyla.iw3). 2.1.2012
- Pohjois-Karjalan Reserviupseeripiiri ry 2012,  
[http://www.pkreservi.fi/lehti/Lehti1\\_05/viisikko.htm](http://www.pkreservi.fi/lehti/Lehti1_05/viisikko.htm). 3.1.2012
- Raatteen Portti 2010, [http://www.raatteenportti.fi/kartta\\_portti.htm](http://www.raatteenportti.fi/kartta_portti.htm). 3.1.2012
- Rakennusperintö 2006,  
[http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi\\_FI/Salpalinja/](http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi_FI/Salpalinja/). 2.1.2012
- Rajavartiolaitos 2012,  
<http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/pages/EAD4B11811D45721C225748900477C71?opendocument>. 7.1.2012
- Salla 2011, [http://www.sallawiki.fi/wiki/Sotamuistomerkit\\_ja\\_kohteet](http://www.sallawiki.fi/wiki/Sotamuistomerkit_ja_kohteet). 3.1.2012
- Salla 2012, [http://loma.salla.fi/fi/eramaa/kayntikohteet\\_nahtavyudet/sotamuistomerkit\\_ja\\_kohteet/](http://loma.salla.fi/fi/eramaa/kayntikohteet_nahtavyudet/sotamuistomerkit_ja_kohteet/). 3.1.2012
- Salpakeskus, Salpalinja-museo 2012,  
<http://www.salpakeskus.fi/index.php?l=1&path=2,0,0>. 7.1.2012
- Salpakeskus, Pioneerimuseo 2012,  
<http://www.salpakeskus.fi/index.php?l=1&path=7,0,0>. 7.1.2012
- Salpalinja 2006, <http://www.salpakeskus.fi/index.php?l=1&path=1,62,0>.  
2.1.2012
- Savonlinna 2012,  
[http://www.savonlinna.travel/index.php?page=palvelu&hl=fi&dataid=788&language=fi\\_FI](http://www.savonlinna.travel/index.php?page=palvelu&hl=fi&dataid=788&language=fi_FI). 7.1.2012
- Suomen sotamuistomerkit 2009,  
<http://www.tammenlehva.fi/test.mediatraffic.fi/sivu.php?id=367>.  
7.1.2012
- Taistelijan Talo 2009, <http://www.taistelijantalo.fi/index.htm>. 3.1.2012
- Talvisodan monumentti 2012,  
<http://heninen.net/raatteentie/luettelo/suomeksi.htm>. 2.1.2012