



PUHEENVUOROJA RAUTATIEAIHEESTA MENNYT JA NYKYPÄIVÄ – PALLO HUKASSA HELSINGISSÄ

Kalevi Kämäräinen
Höljäkkä-päivänä 16.7.2005

Rautatien tulosta Nurmekseen¹

Viime vuosisadan alussa Pohjois-Karjalassa kaadettiin yhä jonkin verran kaskea ja maanviljely perustui lähes täysin maitotalouteen. Hyvinä vuosina luonnonheinää riitti, mutta esimerkiksi keväällä 1907 ankara rehun puute vaivasi koko maakuntaa: maidon tuotanto jäi toukokuussa paikoin neljännekseen edellisvuodesta ja eläintaudit levisivät nälkiintyneessä karjassa. Ongelma johtui pitkälti puutteellisista liikenneoloista, koska ennen rautatien rakentamista tilat pyrkivät omavaraisuuteen. Varsinkin pientilalliset joutuivat tekemään säännöllisesti metsätöitä ja ainoat myyntitulot saatiin voista, jota vietiin höyrylaivoilla Joensuuhun. Modernit maatalouskoneet ja viljelymenetelmät omaksuttiin verkkaan ja varsinkin pienet tilat pitäytyivät vanhakantaisessa maanviljelyssä. Maatalouden uudenaikaistuminen alkoi suurtiloilta, jotka sijaitsivat maanviljelylle ekologisesti edullisilla alueilla. Pohjois-Karjalan pientilojen epätasaisille pelloille niittokoneet eivät kiviä raivaamatta soveltuneet, mutta maidon koneelliseen käsittelyyn siirryttiin määrätietoisemmin. Koska metsätyöt keskittyivät talveen ja uitto kevääseen, Pohjois-Karjalassa riitti kausityövoimaa heinä- ja elopelloille eikä tuotannon koneistaminen tuonut juurikaan säästöjä.

Kun Karjalan rata oli edennyt Joensuuhun vuonna 1894, alettiin pian miettiä sen jatkamista pohjoiseen. Rataa anottiin jo vuoden 1891 valtiopäivillä Nurmekseen, ja vuoden 1897 rautatiekomitea piti sitä yhtenä tärkeimmistä hankkeista. Se nähtiin tarpeelliseksi sekä Pohjois-Karjalan takapajuisuuden että luonnonrikkauksien takia. Niinpä keisarillinen senaatti määräsi 27.5.1898 päivätyllä kirjelmällä tie- ja vesirakennusten ylihallituksen toimittamaan mahdollisimman pikaisesti koneellisen tutkimuksen rautatielinjalla Joensuun kaupungista Pielisjärven itäpuolitse Nurmeksen kauppalaan. Virkakoneiston rattaat pyörivät nopeasti ja niinpä tutkimustyö aloitettiin kesäkuun alussa. Itse työ kesti erinäisine vaiheineen kuitenkin niin, että ratasuunnitelma kustannusarvioineen lähetettiin senaatille 11.5.1904.

Suomen säädyt tekivät päätöksen rautatien rakentamisesta vuoden 1906 väliaikaisilla valtiopäivillä. Kun päätös oli ”korkeimmassa paikassa” vahvistettu, senaatti kehotti 20.6.1906 tie- ja vesirakennusten ylihallitusta laatimaan lopullisen ratalinjauksen, joka valmistui 30.3.1907. Jälleen päätettiin asiasta ”ylimmässä paikassa”, minkä jälkeen senaatti antoi 4.7.1907 luvan aloittaa rakennustyöt. Asiassa oli kuitenkin otettu ”varaslähtö” senaatin 15.12.1906 päiväämän kirjeen nojalla juuri valmistuneen Elisenvaaran – Punkaharjun radan työväen työllistämiseksi. Näin tehtiin kuitenkin vain alustavia töitä. Käytännössä työt alkoivat tammikuussa 1907 Vuonislahdessa.

Rakennustyön aloittaminen ja työmiesten tuleminen aiheuttivat ankan

¹ Kappale perustuu poimintoihin Kalle Kallion Helsingin yliopiston historian laitoksella 19.4.2002 julkaistusta pro gradu –tutkielmasta Nurmeksen ja Suupohjan rautateiden rakentajat 1907-1913 (<http://www.helsinki.fi/~kekallio/gradu.pdf>) sekä teoksesta Suomen Valtionrautatiet 1862-1912 osa II (Helsinki 1916)

asuntopulan. Nurmeksessa kauppalan riiheen laitettiin lasi-ikkunat ja nokiset seinät tapetoitiin radanrakentajia varten ja Lieksassa laskettiin olevan toistakymmentä asukasta kylän jokaista rakennusta kohden. Radan rakentaminen nosti myös elintarvikkeiden hintoja. Sekä ruokatavaroiden että rehun kysyntä lisääntyi, tavaravaihto vilkastui ja rata toi työansioita myös paikallisille.

Ensimmäinen kiskotusjakso välillä Joensuu – Lieksa kesti 10.5. – 27.5.1909. Sitten työt oli kestettävä, koska kiskot loppuivat. Societe Dnieproviennne du Midi de la Russien Mustalta mereltä lähettämät kiskot eivät saapuneet ajoissa Viipurin satamaan. Vastaavista myöhemmistä katkoista huolimatta rataosa voitiin senaatin päätöksellä avata väliaikaiselle henkilö- ja tavaraliikenteelle 8.11.1909. Tuolloin radalla kulki yksi sekajunapari päivässä. Yleiselle liikenteelle rata avattiin 10.9.1910 eli rata siirtyi rautatiehallituksen haltuun.

Suomen Valtionrautateiden 16.10.1911 julkaistun aikataulun numero 83 mukaan välin Lieksa – Joensuu nopein matka-aika oli kolme tuntia kahdeksan minuuttia. Viipuriin pääsi saman päivän kuluessa 10 tunnissa 40 minuutissa. Suuuriruhtinaanmaan pääkaupunkiin Helsinkiin pääsi nopeimmillaan vuorokaudessa ja 31 minuutissa siten, että juna oli perillä aamulla klo 9.01.

Välillä Lieksa – Nurmes työt aloitettiin loppuvuodesta 1909. Yksi radan suurimmista työmaista oli leikkaustyömaa Konnanlammella. Koko radan rautatiesilloista vastasi Helsingin Kone- ja Siltarakennus-Osakeyhtiö, nykyinen Kone Oyj. On esitetty, että lukuisat rautatiesillat pelastivat yhtiön vuosina 1908 - 1909.

Höljääkään valmistui V luokan asemarakennus, jossa oli erikseen III ja II luokan odotussalit, naistenhuone, konttori sekä kahden huoneen ja keittiön asunto asemapäällikölle. Höljääkään rakennettiin myös työväentalo, jossa järjestettiin vakavamman ohjelman ohella muun muassa arpajaisia.

Kiskotustöihin päästiin vuonna 1910, ja ne saatettiin loppuun Nurmeksen asemalla 6.7.1911. Rataosan valmistuessa Nurmekseen saapui juhlahuna, jossa oli lähes 2.000 matkustajaa (kauppalan väkiluku oli tuolloin 500). Säännölliselle liikenteelle rataosa avattiin 16.10.1911. Tuolloin Karjalan radan Viipuri – Nurmes pituus oli 471,929 kilometriä. Työmiehiä radalla oli enimmillään heinäkuussa 1910, jolloin työssä oli 2.717 miestä. Kaiken kaikkiaan työpäiviä tehtiin 2.325.190, mikä vastaa 14.400 työpäivää pääraiteen ratakilometriä kohti.

Joensuu-Nurmes –radan rakentajat olivat pääasiassa itäsuomalaisia, koska maaseudun tilatonta väestöä asui hyvin paljon juuri Kuopion läänissä. Ratatyöt turvasivat kelvollisen toimeentulon kesäksi, kun talvi työskenneltiin metsäyhtiöiden tukkimetsillä. Työväestä myös huolehdittiin. Rakennus palkkasi lääkäreitä Joensuuhun, Enoon, Lieksaan ja Nurmekseen. Enoon järjestettiin myös kuusipaikkainen sairastupa. Työväen lapsille järjestettiin maksutonta kouluopetusta Joensuuhun perustetussa kansakoulussa, kahdessa kiertävässä ”pientenlastenkoulussa” ja osittain ostopalveluna kunnilta. Järjestystä

puolestaan ylläpiti järjestysmies ja kaksi poliisia. Järjestysmiehen piti ehkäistä rikollisuutta, ennen kaikkea salakapakointia, toimia syyttäjänä käräjäoikeuksissa, vastata muun muassa onnettomuustapausten tutkinnasta ja seurata kasööriä palkanmaksumatkoilla. Kunnatkin joutuivat työllistämään uutta väkeä; esimerkiksi Pielisjärvellä valittiin kaksi uutta haastemiestä, koska käräjäoikeuteen tuli aiempaa enemmän rikosjuttuja.

Pahin kulkutautiepidemia iski Pielisjärvelle loppuvuodesta 1907: tulirokko vaivasi rakentajia ja heidän lapsiaan aina kevättalveen 1909 asti. Kaikkiaan Pielisjärvellä tautiin kuoli 52 ihmistä, joista valtaosa oli alle 10-vuotiaita.

Valtion viranomaiset huolehtivat myös radanrakentajien siveellisestä ja hengellisestä tilasta. Erityisen rautatiesaarnaajan palkkaamista suunniteltiin, mutta virkaa ei kuitenkaan hakenut kukaan. Niinpä valtio osti kirkolliset palvelut ratalinjan seurakunnilta. Vihkimiset olivat yleisiä kirkollisia toimituksia, koska paikallisten ja radanrakentajien välillä solmittiin runsaasti avioliittoja. Syntyi jopa lausahdus Pohjanmaalta pappeja, Savosta hevosia ja Nurmeksesta emäntiä. Suhteet eivät kuitenkaan aina päättyneet hyvin: höljäkkäläinen piika teki lapsenmurhan radanrakentajan siirryttyä toisille työmaille.

Rataverkon rakentaminen oli tärkeä osa suomalaisen yhteiskunnan teollistumista. Teollisuus hyötyi varsinkin rautatien valmistumisesta, mutta jo rakennusaikana paikallinen tuotanto kasvoi selvästi. Teollisuustilaston mukaan teollisuustuotannon arvo kasvoi vuosina 1909 - 1914 Pielisjärven kihlakunnassa 190 prosenttia. Rautatie toi mukanaan uusia yrityksiä ja paransi merkittävästi vanhojen kannattavuutta. Sitä pidettiin modernisaation symbolina ja rautatierakennuksen työntekijät välittivät uusia tapoja ja asioita maaseudulle.

Rautatien hävittämisyrittämisistä

Äskettäin on esitetty, että VR:n henkilöpaikallisliikenteen lakkauttamisen syynä ei ollut autoistuminen, vaan lakkauttamiset olivat autoistumisen toteuttamiskeino, joka edesauttoi myös maaseudun tyhjentämisen visioita. Siksi rautateittemme henkilöliikenteen kehitys on 1960-luvulta lähtien tukenut ensisijaisesti Helsingin seudun kasvua.² Näkemyksen paikkansapitävyyttä ei ole tieteellisesti tutkittu. Jatkan kuitenkin hypoteesin rakentelua erinäisten seikkojen perusteella.

Autoistuminen pääsi todella vauhtiin, kun henkilöautojen tuontisäännöstely lopetettiin vuonna 1962. Samalla autoveron tasoa nostettiin huomattavasti ja autoja verottamalla valtio kerää tänäkin päivänä suuria rahasummia. Teitä on rakennettu ja autojen määrä on vain kasvanut sitten 1960-luvun. Valtio pitää valtaosan autoista ja polttonesteistä keräämistään veroista itsellään, mutta varoja liikenee kuitenkin myös teiden rakentamiseen ja kunnossapitoon. Useat

² Miksi VR Osakeyhtiöllä on monopoli rautateiden henkilöliikenteen tukeen? teoksessa Rautatie on mahdollisuus – Pamfletti Suomen rautateistä ja liikennepolitiikasta s. 81 (Raideryhmä 22.5.2005; <http://www.raideryhma.fi>)

liikenneministerit nykyinen viranhaltija mukaan luettuna esittävät liikennepoliittisia havaintojaan autoruuhkissa istumisen perusteella.

Valtio on hyvin tietoinen autoverotukseen liittyvistä taloudellisista intresseistään. Itse Roope Ankkakin todennäköisesti kadehtisi kruunun ponnisteluista pitää kiinni autoista saatavista rahoista. Kaikille lienee tuttu ulkomailta tuotujen käytettyjen autojen verotusta koskeva sotku, jossa valtiokin lopulta joutui nöyrytymään EU-tuomioistuimen päätöksen jälkeen (tuomio työllistää yhä virkamiehiä virheellisten verotuspäätösten oikaisuina). Valtiolle on myös käytettävissään keino, jota meillä muilla ei ole. Kun tuomioistuimen ratkaisu ei miellytä, työnantajansa taloudelliset intressit sisäistäneet valtion virkamiehet voivat säädättää lakeja, joilla koetellaan tuomioistuinpäätösten rajoja. Sitten taas katsotaan, jaksako joku aloittaa oikeustaistelun valtiota vastaan. Näissä pyrkimyksissään valtio myös muodostaa epäpyhiä alliansseja. Se tuli aikoinaan mieleen vieraillessani autoverotukseen liittyvässä työasiassa tullin tiloissa Helsingissä. Yleisölle tarkoitetut tilat olivat täynnä virallisten automaahantuojien mainoskalentereita.

Rautatiet eivät tuota valtiolle yhtä lailla kuin auto- ja polttonesteverotus. Lisäksi rautateiden tuottamia hyötyjä valuu ratojen varrella sijaitsevien kuntien kassaan. Lyhyesti sanottuna autot ovat valtiolle paljon parempi tulonlähde kuin enimmäkseen vain välillisesti tuottavat rautatiet. Tässä suhteessa kruunu onkin rataverkon rahoittajana pukki kaalimaan vahtina.

Ajatellaanpa teoriaa myös ns. vähäliikenteisten ratojen lakkauttamisaikeiden kannalta. Nurmeksessa rautatietä käyttävät muun muassa Vapo Timber Oy:n saha sekä vieressämme sijaitseva Höljäkkä Oy:n kyllästämö. Molemmat ovat varteenotettavia työllistäjiä, joiden tuottamat verorahat ovat kaupungille tuiki tarpeen. Valtiolla puolestaan on yhdentekevää, onko Nurmeksessa sahaa tai kyllästämöä. Höljäkkä Oy:n edustaja on Ratahallintokeskuksen vähäliikenteisten ratojen selvittämisprosessissa todennut, ettei täällä ole saatavissa rekkoja yllättäen tulevan pylvästilauksen perille toimittamiseksi. Rautatievaunuja sen sijaan on saatavilla (pylväitä kulkee sekä etelään että pohjoiseen).

Kun rautatietä kerran käytetään, sille on olemassa tarve. Jos rata kuitenkin lakkautetaan, rullaamista voidaan pitää maaseudun tyhjentämisvisioiden jatkumona. Ensin lopetettiin henkilöjunaliikenne väen saamiseksi asutuskeskuksiin. Sitten lopetetaan radat, jotta syrjäseuduilla sijaitsevat teollisuuslaitokset ja väestönrippeet saadaan siirtymään väestökeskittymiin ja erityisesti pääkaupunkiseudulle. Pääkaupunkiseudulla asuvan liikenneministerin toimet tukevat keskittämisteoriaa: ministerillä on kova hinku saada perustettava rautatievirasto Helsinkiin. Hänelle ei kelpaa rautatien ansiosta syntynyt Kouvola, joka erityisesti Kerava – Lahti – oikoradan valmistumisen jälkeen on matka-ajallisesti kivenheiton päässä Helsingistä. Esitetty hypoteesi taitaa olla tarkemman tutkimisen arvoinen.

Lisäänpä vielä omakohtaisen kokemuksen teorian tueksi. Ennen Nurmekseen muuttoamme kuulin kerran, kuinka helsinkiläisen

lounasravintolan vieruspöydässä istuja perusteli kumppanilleen, ettei Suomessa ole tarkoituksenmukaista pitää asutusta tietyn linjan toisella puolella. Tarinaa kuunnellessani mietin keskustelijan henkilöllisyyttä ja sitä, millä valtuuksilla hän puhui. Puhuja oli kaiketikin valtion keskushallinnon virkamies tai jonkin puolueen politrukki.

RHK perustelee vuoden 2004 toimintakertomuksessaan vähäliikenteisten ratojen selvittämisprosessia sillä, että radanpidon niukan rahoituksen takia rataosien tulevaisuutta on selvitettävä, koska kuljetuskysyntä on joillain rataosilla vähentynyt aikojen saatossa huomattavasti. RHK:n omassa slangissa puhutaan negatiivisten investointien selvittelyprosessista. Tämänhetkisten näkemysten mukaan kuitenkin melkein kaikkia uhanalaisia ratoja esitetään säilytettäväksi. Totuus on myös se, että monilla uhanalaisilla radoilla liikenne on huomattavasti lisääntynyt (esimerkiksi rataosat Saarijärvi – Haapajärvi ja Joensuu – Ilomantsi). Rataosan Joensuu – Kontiomäki liikennekään ei ole romahtanut, vaan paremminkin vaihtelee huomattavasti. Lisäksi osuuden Joensuu – Uimaharju kuormitus on huomattavasti kasvanut ja se on tilastoissa irrotettu muusta rataosasta. Tällaisten irrottamistenkin avulla joidenkin rataosien tonnimäärät voidaan saada näyttämään epäedullisilta.

Miksi RHK ei siis ole alun alkaen esittänyt asioita positiivisesti? RHK on liikenneministeriön alainen virasto. LVM puolestaan noudattaa valtiovarainministeriön ohjeita. Kaikki tahot ovat valtion toimielimiä. Kukas nyt ylempiään kritisoi? Ratahallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n mukaan viraston pitää huolehtia rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä. On helpompaa esittää rataosien lakkauttamista, jos rahaa ei anneta kuin ”nousta kapinaan” ja kyseenalaistaa lakkauttamisen perusteet.

Ikuisia ajatuksia?

”Siinä tärkeässä pääkysymyksessä, missä määrin uusia rautateitä olisi maahan rakennettava, asettui valiokunta empimättä sille kannalle, että rautateitä oli rakennettava sikäli kuin varoja niihin voitiin osottaa syrjäyttämättä muita tärkeitä taloudellisia etuja. Rakennetut radat eivät tosin olleet tuottaneet sanottavaa ylijäämää niihin uhrattujen pääomien koron ja kuoletuksen korvaamiseksi; näyttipä todennäköiseltä, että vastedes rakennettavat rautatiet eivät tulisi antamaan niinkään edullista tulosta. Mutta maamme rautateistä ei oltu odotettukaan mitään suurempaa suoranaista voittoa, vaan oltiin etupäässä pidetty silmällä sitä välillistä vaikutusta, joka niillä oli maan taloudellisen hyvinvoinnin kohottamiseen; eikä todellisuus ollutkaan tässä kohdin pettänyt toiveita. Painavat syyt kehottivat siis edelleen kulkemaan samaan suuntaan.”³

Mikähän nykyaikana ”kehottaa” kulkemaan eri suuntaan?

³ Sitaatti rautatievaliokunnan vuoden 1877 mietinnöstä (Suomen Valtionrautatiet 1862 – 1912 osa I, Helsinki 1912, s. 84, 85)