

Helsingin yliopisto - Helsingfors universitet - University of Helsinki ID 2006-331

Tiedekunta-Fakultet-Faculty Valtiotieteellinen tiedekunta		Laitos-Institution-Department Yhteiskuntahistorian laitos	
Tekijä-Författare-Author Tiitta, Marjo			
Työn nimi-Arbetets titel-Title Porkkalan tunneli : suomalainen junaliikenne merisotatukikohdan halki			
Oppiaine-Läroämne-Subject Poliittinen historia			
Työn laji-Arbetets art-Level Pro gradu		Aika-Datum-Month and year 2006-05-02	Sivumäärä-Sidantal-Number of pages 96 s.
<p>Tiivistelmä-Referat-Abstract</p> <p>Suomi vuokrasi välirauhansopimuksen mukaisesti Porkkalanniemen alueen Neuvostoliitolle merisotatukikohdaksi 50 vuodeksi. Samalla menetettiin maan kahden suurimman kaupungin, Helsingin ja Turun, välinen suora rautatieyhteys.</p> <p>Vuoden 1947 keväällä Moskovassa käytyjen neuvottelujen tuloksena suomalaiset junat saivat kauttakulkuoikeuden Porkkalan sotilastukikohdan halki. Suomalaisjunat kulkivat vuokra-alueella venäläisvetureiden vetäminä, venäläissotilaiden vartioimina, ovet lukittuina ja lisäksi tuli junien ikkunat peittää tukikohdan alueella liikuttaessa. Suomalaiset sitoutuivat maksamaan kauttakulkukorvausta 50 dollaria junalta.</p> <p>Alueen halki kulki 2–3 suomalaista junaparia vuorokaudessa vuosina 1947–1956. Rahtiliikennettä alueen halki ei korkeiden kauttakulkumaksujen vuoksi kuljetettu. Linja-autoliikenne, jota myös Valtionrautatiet Oy Pohjolan Liikenne Ab:n enemmistöosakkaana harjoitti, kilpaili menestyksekkäästi Helsingin ja Turun välisen junaliikenteen rinnalla.</p> <p>Etenkin liikenteen alkuaikoina Porkkalan rautatieviranomaiset huomauttivat suomalaisen junaliikenteen rikkomuksista kauttakulkusääntöjä vastaan. Junien ikkunat saattoivat olla huonosti peitetyt, tai säännöissä määrättyä ovien lukitsemista ei ollut noudatettu.</p> <p>Tutkimuksen tarkoituksena on ollut tarkastella toisaalta suomalaisten viranomaisten toimintaa junaliikenteen parissa, toisaalta lehdistön kirjoittelua kauttakulkuliikenteestä. Lehdistön tarjoamaa materiaalia olen käyttänyt informaation lähteenä samalla pyrkien sen sisällön analysointiin.</p> <p>Suomalaislehdistössä junaliikenteen käsittely oli enimmäkseen asiallista. Värikkäitä kuvauksia liikenteen käytännön järjestelyistä julkaistiin liikenteen alkuaikoina marraskuussa 1947, tulipalon syttyttyä kauttakulkujunassa tammikuussa 1949 sekä Porkkalan palautuksen lähestyessä vuodenvaihteessa 1955–1956. Ulkomaisen lehdistön edustajat sen sijaan kirjoittivat yksityiskohtaisia selostuksia matkasta ”maailman pisimmässä tunnelissa”, kokemuksistaan rautaesiripun takana.</p> <p>Tärkeänä lähtökohtana työlleni toimi Jari Leskisen ja Pekka Silvestin kirja Suljettu aika, jossa Porkkalan vuokra-aikaa tarkasteltiin myös suomalaisen junaliikenteen osalta. Valtionrautatiet 1937–1962 -teos puolestaan auttoi ymmärtämään rautateiden toimintaa 1940- ja 1950-luvuilla. Arkistomateriaalista tärkeimpinä olivat ulkoministeriön Porkkalan kauttakulkuliikenteeseen liittyvä aineisto ja rautatiehallituksen ylijohdaja F. L. Lehtisen kirjeenvaihto Kansallisarkistossa. Lehdistön tarjoama materiaali oli työlleni oleellista. Kotimaisista sanomalehdistä perehdyin erityisesti Helsingin Sanomien, kommunistisen puolueen äänenkannattaja Työkansan Sanomien sekä Länsi-Uudenmaan aluelehti Västra Nylandin kirjoitteluun. Ulkoministeriön lehdistökatsausten avulla tutustuin Porkkalan kauttakulkuliikenteestä esiintyneeseen kirjoitteluun Ruotsin, Englannin, Ranskan ja Yhdysvaltain lehdistöissä.</p>			
<p>Avainsanat-Nyckelord-Keywords</p> <p>Porkkalan vuokra-alue</p> <p>lehdistökirjoittelu</p> <p>neuvottelut - Suomi - Neuvostoliitto</p> <p>rautatieliikenne - 1940-luku - 1950-luku</p> <p>Valtionrautatiet</p>			
Säilytyspaikka-Förvaringsställe-Where deposited			
Muita tietoja-Övriga uppgifter-Additional information			