

**Kuusamon rautatiehankkeen synty ja alkuvaiheet
vuosina 1896–1917**

Oulun Yliopisto

Historiatieteet

Historian kandidaatintutkielma

16.4.2020

Pekka Pesonen

Sisällysluettelo

Johdanto	3
1. Rautatiehankkeen ensiaskeleet (1896–1900).....	7
1.1. Ensimmäinen anomus vuoden 1897 säätyvaltiopäivillä	7
1.2. Sortovuosien ratapolitiikka.....	11
2. Kuusamolaisten tarpeet ja Ylimaan rautatielähetystöt (1901–1906).....	13
2.1. Kuusamon politiikka 1800- ja 1900-lukujen taitteessa	13
2.2. Katovuodet herättävät rautatien tarpeen.....	14
2.3. Vuoden 1906 rautatielähetystö ja sosialismin vaikutus hankkeeseen	17
3. Rautatiepolitiikka eduskunnassa (1907–1909)	19
3.1. Eduskuntakeskustelua hankkeesta ja kainuulaisten esiinmarssi.....	20
3.2. Ratasuunnan tutkimukset saavat vihreää valoa	24
4. Rautatien odotusta I maailmansodan alla ja kuluessa (1909–1917).....	27
4.1. Kuvernöörin kehittämisspyrkimykset	27
4.2. Pudasjärveläisten ratahanke.....	28
4.3. I maailmansota ja vuoden 1917 rautatieanomus	30
Loppulause	33
Lähteet ja tutkimuskirjallisuus	35
Liitteet	38

Johdanto

1800-luvun puolivälissä rautateiden rakentaminen käynnistyi Suomen suuriruhtinaskunnassa emämaa Venäjän uudistusmielisen keisarin Aleksanteri II:n kehittämiskäskyn myötä. Kauppaa ja liikenneoloja tuli kehittää modernimmiksi ja Suomen alueella tämä tarkoitti sisämaiden yhdistämistä rannikkosatamiin sekä Venäjän pääkaupunkiin Pietariin. Rautatiet voittivat kädenväännön kanavia vastaan ja ensimmäinen ratayhteys Helsingistä Hämeenlinnaan avattiin 1862. Rautatiet toisivat teollistumista ja vaurastumista, ihmisten välisten yhteyksien paranemista ja sivistyksen leviämistä.¹ Rautatieverkon levittyä pohjoisemmaksi, alkoivat myös kuusamolaiset ja muu Ylimaa² haaveilemaan omasta rautatiestä.³

Suomen rautatiet muodostuivat valtionrahoitteisiksi, sillä yksityistämistä ei taloudellisten olojen ja ulkomaalaisten keinottelijoiden pelossa alettu suosimaan. Ne muutamankin 1800-luvulla rakennetut yksityisradat ajautuivat ennen pitkää valtion hallintaan. Näin olleen anomukset uusista rautateistä lähetettiin valtiopäiville käsiteltäviksi. Paikallisintressit olivatkin näkyvästi esillä edustajien pyrkiessä saamaan rautatie omiin kaupunkeihinsa ja keskustelut valtiopäivillä olivat kiivaitakin.⁴

Koillismaan ylängöllä itärajalla sijaitseva Kuusamo oli 1800-luvun loppupuolella ja 1900-luvun alkuvuosina elinkeinollisesti köyhää seutua. Maanviljely oli ilmaston ja muiden luonnonolojen vuoksi haastavaa, eikä väestö päässyt hyötymään juurikaan alueen suurista metsävaroista isojaon⁵ ollessa kesken ja kulkuyhteyksien ollessa heikkoja.⁶ Kato vuosina velkaa jouduttiin ottamaan kruunulta sekä tuontiviljaa tuomaan niin Oulusta kuin idästä Valkeanmeren, eli Vianmeren suunnalta. Maanviljelyn ja metsätalouden vaikeuksien vuoksi kauppa nousi merkittäväksi elinkeinoksi Kuusamossa. Sijaintinsa ansiosta Kuusamo mahdollisti kahden suunnan kaupan niin Venäjän kuin Oulunkin suuntaan ja kunnasta muodostui myös kulkukaupan keskus.⁷ Kuusamolaista kalaa ja poronlihaa vietiin talvisin pororaidoilla ja kesäisin hevosilla Ouluun, josta niitä kuljetettiin rautateitse aina Pietariin saakka. Kuusamolaiset toimivat myös kaupanvälittäjinä venäläisten

¹ Zetterberg 2011, 19–27.

² Koillinen osa Pohjois-Pohjanmaan maakunnasta, vrt. nykyinen Koillismaa. Kyllönen 2015.

³ Kyllönen 2010, 78.

⁴ Zetterberg 2011, 37–39.

⁵ Kuusamon isojaosta ks. Ervasti 1997, 160–163.

⁶ Kyllönen 2010, 13; Kyllönen 2008, 43.

⁷ Ervasti 1997, 69–72; Kyllönen 2008, 110; Kyllönen 2010, 276.

kanssa.⁸ Maanselkä jakaa Kuusamon joet länteen ja itään⁹, joten myös kahden suuntainen uitto Pohjanlahden ja Valkeanmeren sahoille oli toteutettavissa kulkuyhteyksien parantamisen ja isojaon edetessä.

Tie- ja vesistö rakennuksen kehittyttyä 1800-luvun kuluessa kuusamolaiset alkoivat suunnitella maantien rakentamista paikkakunnalta Venäjän puolelle Valkeanmeren rantaan.¹⁰ Rautatien tultua Ouluun vuonna 1886 laajeni Valkeanmeren tiehanke rautatiehankkeeksi.¹¹ Rautatie olisi kulkenut ”mereltä merelle”¹² ja yhdistänyt näin kaksi satamaa, parantanut tavarankuljetusta sekä edistänyt metsäkaupan kehittymistä. Hanke käynnistettiin konkreettisesti vuonna 1896, kun kuusamolaiset yhdessä muiden Ylimaan kuntien kanssa pyysivät valtiopäivämies Pekka Aulinia hankkeen ajajaksi säätyvaltiopäiville.¹³

Tänä päivänä raideliikenteen merkittävyttä ovat nostaneet muun muassa ilmastonmuutokseen liittyvät kysymykset: rautateiden osalta hiilidioksidipäästöt ovat huomattavasti tieliikennettä pienemmät.¹⁴ Kaupungistuminen ja muun muassa työmatkustuksen kasvu lisäävät raideliikenteen käyttöä teollisuuden tavarankuljetuksen lisäksi.¹⁵ Kuusamossa, jossa rautatietä ei vielä tänäkään päivänä ole, matkailu, metsätalous ja mahdollinen kaivostoiminnan käynnistäminen antavat edelleen hyvän maaperän rautatielle, vaikkakin Kuusamon kaltaisessa luontomatkailukaupungissa kaivostoiminta herättää ristiriitaisia mielipiteitä.¹⁶

Tässä tutkielmassa seurataan Kuusamon rautatiehankkeen etenemistä sen alkuehdestä, eli vuodesta 1896 aina vuoteen 1917 Suomen itsenäistymiseen saakka, jolloin Suomen ja Venäjän raja sulkeutui ja rautatiehanke muuttui Suomen sisäiseksi. Hankkeen keskeisien vaikuttajien ja perustelujen lisäksi tutkimuskysymyksenä on myös se, miksi hanke eteni hitaasti eikä konkretisoitunut realistiseksi. Suomen suuriruhtinaskunnan rautatiepolitiikka ja Kuusamon kunnan oma politiikka ja olosuhteet ovat myös esillä tutkimuksessa. Aihepiiriltään tutkimus kuuluu näin ollen talous- ja sosiaalishistorian, paikallishistorian

⁸ Salo 2012, 258.

⁹ Kyllönen 2008, 43.

¹⁰ Kyllönen 2008, 120.

¹¹ Kyllönen 2010, 78.

¹² ks. liite I.

¹³ Rytönen 1989, 228.

¹⁴ Ilmastonmuutos, Väyläviraston www-sivut 29.1.2020.

¹⁵ Tero Valtanen, ”Professori: Hallituksen väläyttämää raideinvestointeja kiirehdittävä – EU-rahojen ei pidä antaa valua hukkaan”, YLE-UUTISET 8.8.2018.

¹⁶ Katja Oittinen, ”Kaivostoimintaa rajoittava yleiskaava kumottiin Kuusamossa – hallinto-oikeuden mukaan kunta jätti tekemättä lain vaatimat selvitykset”, YLE-UUTISET 16.6.2018.

sekä poliittisen historian piiriin. Omalta osaltani kuusamolaisena tutkielma on myös kotiseutututkimusta lisäten näin henkilökohtaista kiinnostusta aiheeseen. Rakenteellisesti tutkielma on jaettu neljään lukuun alalukuineen.

Kuusamon ja yleensäkin Koillismaan, tuolloin Ylimaan rautatiehanketta ei ole suuremmissa mittakaavassa tutkittu. Paikallishistoriat sivuavat aihetta yleensä lyhyesti ja koostenomaisesti ja esimerkiksi valtiopäiväkeskustelut aiheesta ovat olleet käsillä olleessa tutkimuskirjallisuudessa pienessä roolissa. Myöskään valtionrautateiden historioitsijat eivät ole Koillismaan ratahankkeista juurikaan kirjoittaneet. Tämä siitäkin huolimatta, vaikka kyseessä on Matti Kyllösen sanoin ollut ”vuosisatainen hanke”.¹⁷ Raidekysymysten ollessa ajankohtaisia ja mahdollisesti tulevaisuudessa myös Koillismaata ja Kuusamoja koskevia on hyvä myös katsoa taaksepäin ja tutkia varhaisia ponnisteluja rautatien saamiseksi Kuusamoon.

Metodisesti tutkimus on historiallis- kvalitatiivinen. Tutkimuksessa edetään kronologisesti rautatiehankkeen etenemisen mukaan huomioiden lähdekriittiset peruskysymykset. JUSSI T. LAPPALAINEN teoksessaan *Haluatko historiankirjoittajaksi* (2002) toteaa, että historiankirjoituksessa tavoitellaan menneisyyden kohdetta, jonka jättämiä jälkiä tutkija selvittelee rajauksen ja näkökulman puitteissa. Näistä muodostunut kuva kootaan kirjoittamalla johdonmukaiseksi ajatusrakennelmaksi.¹⁸

Lähdeaineistossa tarkastelun kohteena ovat olleet Kuusamon kuntakokouksen asiakirjat vuosilta 1896–1917 ja niissä etenkin rautatiehankkeeseen liittyvät keskustelut ja päätökset, sekä säätyvaltiopäivien ja eduskunnan valtiopäiväasiakirjat vuosilta 1897–1917 ja niissä olevat asiakirjat, keskustelupöytäkirjat ja liitteet anomuksineen liittyen tähän rautatiehankkeeseen ja maan yleiseen rautatiepolitiikkaan. Sanomalehdistä käsitellyssä ovat olleet Oulun seudulla ilmestyneet aikalaislehdet Louhi, Kaiku, Liitto, Kaleva ja Kansan Tahto ja niissä olleet artikkelit ja kirjoitukset liittyen Ylimaan ja Kuusamon rautatiehankkeeseen.

Tutkimuskirjallisuudesta Kuusamon historian osalta ovat keskeisessä huomiossa olleet MATTI KYLLÖSEN kirjoittamat tarinat *Luonto, leipä ja valta* (2008) ja *Vanhoillislestadiolaisia, vanhasuomalaisia ja maalaisliittolaisia* (2010). Kirjat käsittelevät Kuusamon kunnan poliittista ja elinkeinollista historiaa ja kehitystä aina 1800-luvun puolivälistä

¹⁷ Kyllönen 2007, 55.

¹⁸ Lappalainen 2002, 11–20.

Suomen itsenäistymiseen, eli vuoteen 1917 saakka. Myös rautatiehanke on teoksissa esillä.

SEPPO ERVASTIN *Kuusamon historia I* (1978) ja *Johdatus Kuusamon historiaan* (1997) ovat antaneet hyvän näkökulman Kuusamon historiaan yleisesti. JORMA KANANEN Koillissanomat-lehdessä vuosina 2009–2010 julkaistu artikkelisarja liittyen Koillismaan rautatiehankkeisiin on ollut myös aineistona tutkimuksessa. RAILI RYTKÖSEN *Suur-Iin historia 1870-1925* (1989) on myös huomioitu, sillä muun muassa Pudasjärvi ja Taivalkoski olivat mukana yhdessä Kuusamon kanssa rautatiehankkeessa.

Valtion rautatiepolitiikasta ja rautateiden historiasta käytössä ovat olleet Valtionrautateiden historiat, SEPPO ZETTERBERGIN *Yhteisellä matkalla – VR 150 vuotta* (2011) ja Rautatiehallituksen *Valtionrautatiet 1912-1937 I osa* (1937). Varsinkin jälkimmäinen teos käsittelee perusteellisesti tutkimuksen aikakauden rautatiepolitiikkaa ja etenkin venäläisten osallistumista siihen.

Pohjois-Suomen ja Oulun alueen liikenteen ja kaupan kehityksestä 1800- ja 1900-luvuilla tutkimuskirjallisuudessa edustavat MATTI ENBUSKEN *Vuosisadat Pohjan teillä* (2009), ANNA NIEMISEN ja MATTI SALON *Pohjoisen elinkeinoelämän asialla – Oulun kauppakamari vuosina 1918-2018* (2018) ja MATTI ENBUSKEN, MATTI MÄNTYLÄN, MATTI SALON ja REIJA SATOKANKAAN toimittama Jouko Vahtolan juhla-kirja *Historian selkosilla* (2012).

1. Rautatiehankkeen ensiaskeleet (1896–1900)

1.1. Ensimmäinen anomus vuoden 1897 säätyvaltiopäivillä

Rautatien tultua Ouluun vuonna 1886 myös muualla maan pohjoisosissa, kuten Kuusamossa ja muissa Ylimaan kunnissa alettiin haaveilla rautatien saamisesta omaan kuntaan.¹⁹ 1800-luvulla teiden ja yleensäkin liikenneväylien rakennus oli päässyt Suomen suuriruhtinaskunnassa kovaan vauhtiin. Kuusamossakin tie- ja vesistöpolitiikka oli keskeisessä asemassa 1800-luvun lopulla.²⁰ Kulkuyhteyksiä pyrittiin parantamaan kaikin keinoin ja katovuosina teitä tehtiin paljolti hätäaputöinä kruunun varoilla.²¹

Vuonna 1843 valmistuneen Oulu–Kuusamo -maantien ylläpito ja rasiukset pyrittiin jakamaan alueen kuntien kesken tasapuolisesti.²² 1800-luvun jälkipuoliskolla etenkin kuusamolaisten ja pudasjärveläisten välillä oli kiistoja tien ylläpitoon liittyvistä asioista.²³ 1890-luvulle tultaessa yhteinen konsensus kuntien välillä alkoi kuitenkin löytyä ja vuoden 1897 valtiopäiville Ylimaan kunnat valitsivat Kemin tuomiokunnan edustajan, iiläisen Pekka Aulinin ajamaan alueen asioita talonpoikaissäätöyn.²⁴

Edellisenä vuonna kuusamolaiset yhdessä muiden Ylimaan kuntien kanssa pyysivät Aulinia alkamaan Oulu–Valkeanmeri -rautatiehankkeen edusmieheksi säätyvaltiopäivillä.²⁵ Pekka Aulin tunnettiin uudistusmielisenä periaatteen miehenä. Hänen tavoitteinaan oli muun muassa vähäosaisen väestön aseman parantaminen ja hän näki myös Pohjois-Suomen alueena, jota olisi tuettava poistamalla kehitystä haittaavia esteitä, kuten heikkoja liikenneoloja.²⁶

Kaiku-lehdessä tästä ratahankkeesta oli jo aiemmin 1890-luvulla kirjoituksia. A. Korhonen kirjoitti tammikuussa 1890 radan eduista, joihin kuuluivat tavaraliikenteen suurempi liikenne verrattuna kiertämiseen laivalla Norjan rannikon kautta sekä alueen valtavat metsävarat.²⁷ Paria kuukautta myöhemmin nimimerkki ”Tien sivulle jäävä” huhuili englantilaisesta yhtiöstä ja olosuhteiden tarkastelijasta, jotka olivat tutkineet mahdollisuutta

¹⁹ Ervasti 1978, 443.

²⁰ Enbuske 2009, 167.

²¹ Enbuske 2009, 95.

²² Ibidem.

²³ Kyllönen 2008, 120.

²⁴ Kyllönen 2008, 328–329.

²⁵ Rytönen 1989, 228.

²⁶ Rytönen 1989, 320–321.

²⁷ A. Korhonen, ”Ylimaalaisen mietteitä rautateistä” (art.). Kaiku 23.1.1890.

rakentaa rautatie Pudasjärven ja Kuusamon kautta.²⁸ Syyskuussa 1893 nimimerkki ”m-i” toi poronhoitoa koskevassa kirjoituksessaan kulkuneuvojen puutteen esille ja haki konsensusta tämän epäkohdan parantamiseksi:

*Mutta vaikka luonnon valtaa, maan laihuutta ja ilman kylmyyttä, ei voi ihmisvoimat isosti muuttaa, niin on kuitenkin yksi keino, jolla voitaisiin Kuusamonkin oloja paljo parata. – – Ruwetaanpas sekä porottomat että porolliset, yhtenä miehenä koko Kuusamo, toiwomaan ja toimimaan rautatien saamiseksi Pohjanlahdesta Walkeaan mereen eli Jäämereen Kuusamon kautta.*²⁹

Aulinin tekemä, 8. helmikuuta 1897 päivätty anomusehdotus n:o 133 esitettiin talonpoikaissäädylle 12. helmikuuta ja lähetettiin rautatievaliokunnan käsiteltäväksi.³⁰ Anomuksessa Aulin yhdisti maan pohjoisosien tukalan taloudellisen tilanteen kulkuneuvojen puutteeseen; alueiden kytkeminen rautatieverkkoon toisi seuduille taloudellista virkeyttä ja aineellista vaurastumista. Yhdistäminen rautatieverkkoon olisi tapahtunut

*– – rakentamalla rautatie Oulusta Kiimingin, Pudasjärven ja Taivalkosken kuntien kautta Kuusamon kirkolle ja sieltä edelleen Tavajärven ja Pääjärven pohjoispuolitse ja Koutajärven eteläpuolitse Koutajoen suulle Valkean meren rannalla.*³¹

Rautatien yhteispituus olisi ollut noin 420 kilometriä ja kustannusarvio noin 21 miljoonaa markkaa. Etuja olisivat olleet etenkin yhteys mereltä merelle, joka olisi helpottanut kulua Pohjanlahdelta Jäämeren satamiin. Samalla olisi luonnollisesti parantunut myös rautatien varren asukkaiden elintarviketuonti.³² Alueen metsävarantojen raha-arvoksi oli laskettu 12 000 000 markkaa. Rautatie olisi helpottanut puutavaran kuljetusta, nostanut myyntihintoja ja muodostanut kilpailua sekä sahateollisuutta. Metsien lisäksi orastava kaivannaisteollisuus nousi esille Paanajärven kuparimalmiesiintymien myötä.³³

Rautatie olisi hyödyttänyt myös viljelyn ja asutuksen kehittymistä. Anomuksessa viitattiin karjankasvatuksen ja heinäviljelyn tärkeyteen alueella, sillä elonviljely ei ilmasto-

²⁸ Tien sivulle jäävä, ”Rautatie Walkiaan mereen” (art.) Kaiku 18.3.1893.

²⁹ m-i, ”Poronhoito Kuusamossa II” (maalaiskirje) Kaiku 6.9.1893.

³⁰ VP 1897. Talonpoikaissäädyn keskustelupöytäkirjat n 1, 195.

³¹ VP 1897. Anomusehdotus n.133. Asiakirjat valtiopäiviltä 1897 osa V.

³² Ibidem.

³³ Ibidem.

olojen vuoksi ollut kannattavaa. Parempien kulkuneuvojen myötä esimerkiksi lannoitteiden ja muiden maataloustuotteiden tuonti olisi helpottunut huomattavasti. Luonnollisesti myös paikkakuntien muu tuonti ja vienti olisi kasvanut. Yksistään Kuusamon kunnan tuonti ja vienti olisi tuottanut rautatielle vuodessa 137 000 markan tulot. Rautatie olisi tavoittanut anomuksen mukaan 25 000 asukasta alueelta.³⁴

Näiden pohjustusten perusteella Aulin piti rautatien rakentamista Oulusta Valkeanmerelle välttämättömänä, sillä sen myötä läpikulkuliikenne olisi ollut täydellinen ja myös kannattava. Rautatie olisi tuonut syrjäseuduille edistystä ja metsävarat sekä kaivannaisteollisuus olisi saatu tuottaviksi. Aulin myös totesi, että rautatie olisi ollut kannattava jo Kuusamoon asti tehtynä, mutta yhteys Jäämereen olisi tuonut lisäarvoa kaupan myötä.

Rautatievaliokunnan mietintö ”Oulun–Wienanmeren” radasta on päivätty 29. huhtikuuta 1897. Valiokunnan mukaan radan rakentamisen teki arveluttavaksi jo sen pituus sekä jatkaminen Venäjän puolelle, kun taas sen tekeminen pelkästään rajalle asti olisi kadottanut sen ”kansainvälisen luonteen ja muunkin merkityksensä”. Asukasmäärään ja viljelyksen vähyteen nähden rata olisi ollut pääradan sijaan erämaanrata. 25 000:n hajallaan asuvan asukkaan suuressa läänissä tutkimuksen toteuttaminen olisi ollut turhaa ja kannattanut vasta vuosikymmenien päästä tukalista elinolosuhteista huolimatta.³⁵

Luonnonrikkaukset eivät antaneet aiheita rautatien rakentamiselle: malmitutkimuksista ei saatu kannattavia tuloksia ja seudun monet joet antoivat valiokunnan mukaan mahdollisuudet puutavaran uitolle, sillä vesiteitse puunkuljetus oli edullista. Näiden perustelujen jälkeen valiokunta ehdotti, että anomus ei saisi säädyltä mitään huomiota.³⁶ Aulin jätti päätöksestä 30. huhtikuuta 1897 lyhyen valituksen, jossa hän totesi, että valiokunta oli kumonnut aiheettomasti hänen perustelujaan radan suhteen ja että hän ei hyväksynyt hylkäävää päätöstä radan tutkimatta jättämisestä.³⁷ Valitus ei aiheuttanut mitään toimenpiteitä asiassa.

Suomen suuriruhtinaskunnan rataverkko oli muotoutunut pohjois-etelä suuntaiseksi kolmen runkoradan myötä.³⁸ Itsenäisyyttä kohti suuntaavassa Suomessa Pietari-keskeinen ratasuunnitelma oli hylätty ”kansallisten vaaratekijöiden” vuoksi ja rautatieverkon

³⁴ Ibidem.

³⁵ VP 1897. Anomusmietintö N:o 2. Asiakirjat valtiopäiviltä osa V, 9–10.

³⁶ Ibidem.

³⁷ VP 1897. Valitus IV. Asiakirjat valtiopäiviltä osa V, 64.

³⁸ Zetterberg 2011, 42.

ytimeksi muodostuivat Helsinki ja Lounais-Suomi. Pietaria ei kuitenkaan voitu sivuuttaa valtakunnan pääkaupunkina ja sinne suuntautuvan kaupan vuoksi, joten jonkinlainen tasapainotila tuli säilyttää. Metsäteollisuuden noustessa myös rautateiden merkitys merta kohti nousi ja muutenkin kanssakäymistä ja kaupan vilkastuttamista länteen kannustettiin.³⁹ Venäläiset olivat jo 1850-luvulla esittäneet runkoradan rakentamista Pietarista Vaasaan ja tulivat vaatimaan tätä myös jatkossa, mutta vuoden 1888 valtiopäivillä lopullisesti valmistunut runkoratasuunnitelma laittoi esteitä tähän vaatimukseen.⁴⁰

Runkoratojen ollessa valmistumassa kuvaan astui kysymys niitä yhdistävistä poikittaisradoista. Tässä heräsi pelko Venäjän mahdollisuudesta hyödyntää poikittaisratoja omien tarkoitustensa ajamiseen strategisesti ja taloudellisesti, eli ajaa Suomen etujen kannalta ”vieraita harrastuksia”⁴¹ maahan. Vuonna 1893 Venäjän valtionvarainministeri Sergei Witte oli muun muassa esittänyt itsestään selvän linjauksen, jonka mukaan Oulusta rakennettaisiin rautatie Muurmannin rannikolle, jotta Venäjä saisi yhteyden Pohjanlahden satamaan ja mahdollisesti Ruotsin kautta Atlantille.⁴² Tämä yhdysrata oli esillä vuoden 1897 valtiopäivillä, mutta vuoden 1898 mietinnössään rautatievaliokunta totesi kauttakulkuliikenteen olevan kannattamatonta muun muassa tullien ja raidelevyeksien vuoksi. Lisäksi lounaista suuntaa pidettiin edelleen tärkeimpänä ja poikittaisratoja päätettiin myöntää vain paikallisina ratkaisuuina.⁴³

Näiden seikkojen, kuten radan ulottamisen Oulusta Venäjän puolelle Valkeanmeren rantaan ja mahdollisten ”haitallisten vaikutteiden” ja kansallisen ratapolitiikan varjossa ei ole ihmeäkään, että ylimaalaisten anomukseen suhtauduttiin kielteisesti. Lisäksi, koska jo Venäjän ehdottama kauttakulkurata oli tyrmätty suomalaisten puolelta, niin olisi samankaltaisen radan myöntäminen luonut poliittisesti ristiriitaisen tilanteen. Kuusamossa, jossa yhteydet rajan taakse olivat olleet jo vuosisatoja luonnollisia, tilanne nähtiin eri lailla: venäläiset olivat tärkeitä yhteistyökumppaneita päivittäisen elämisen mahdollistamiseksi.

³⁹ Castrén 1937, 101.

⁴⁰ Castrén 1937, 106–107; Salo 2012, 264.

⁴¹ Castrén 1937, 98.

⁴² Zetterberg 2011, 54.

⁴³ Castrén 1937, 111.

1.2. Sortovuosien ratapolitiikkaa

Kuusamon ja Ylimaan rautatiekysymykseen palattiin vuoden 1900 valtiopäivillä. Sortovuosien, eli venäläistämistoimenpiteiden käynnistyttyä myös ratapolitiikkaa heijasteli Venäjän vaikutus. Venäläiset halusivat edelleen ratayhteyttä Pietarin ja Pohjanlahden välillä. Rautatievaliokunta ja säädyt pyrkivät luovimaan oman ja Venäjän ratapolitiikan välillä ja valtiopäivillä päätettiin lopulta vain Iisalmi–Kajaani -yhteyden rakentaminen ja vanhojen ratojen ja asemien, kuten Pietarin, Viipurin ja Helsingin korjaustöistä.⁴⁴

Ylimaata edusti jälleen Pekka Aulin. Nyt Valkeanmeri oli pudotettu pois anomuksesta, eli kyseessä oli suunta Oulusta Kuusamoon. 10. helmikuuta 1900 päivätyssä anomuksessa Aulin pohjusti aihetta kehumalla ja ihailemalla maan rautatieverkon nopeaa kehittymistä ja sen tavoitteita kohottaa maan henkistä ja aineellista tilaa. Hän kuitenkin muistutti, että työ oli vielä kesken ja viittasi Kemi–Rovaniemi ja Kuopio–Kajaani -ratahankkeisiin, joiden myötä oli huomattu ratojen tarpeellisuus myös Pohjois-Suomessa ja varsinkin Oulun läänin koillisosissa.⁴⁵

Aulin myönsi yhteyden Valkeanmereen olleen kyseenalainen, mutta vetosi kuitenkin Oulu–Kuusamo -yhteyden tärkeyteen. Liikkeen kasvun lisäksi Aulin nosti edelleen esille metsävarannot, kaivannaisteollisuuden mahdollisuudet, viljelyksen edistämisen sekä metsäriistan ja porotuotteiden sekä muiden paikallistuotteiden viennin sekä elintarvikkeiden tuonnin. Uutena elementtinä Aulin mainitsi myös Puolangan ja Suomussalmen kuntien asukkaat kyseisen rautatien käyttäjinä.⁴⁶ Tällä viitattiin kenties rautatievaliokunnan edellisen päätöksen mainintaan vähäisistä matkustajamääristä.

Rautatievaliokunnan mietintö anomuksesta on päivätty 16. toukokuuta 1900. Lyhykäisesti todettiin, että

– – rautatien rakentaminen Oulusta Kuusamoon kaikissa tapauksissa voisi tulla kysymykseen vasta niin kaukaisessa tulevaisuudessa, että nyt toimitetun tutkimuksen tulos silloin olisi aivan vähäarvoinen. Kun sitä paitsi nykyään käytettävänä olevia työvoimia lähimpänä 4 vuotena tarvitaan muihin

⁴⁴ Castrén 1937, 111–112.

⁴⁵ VP 1900. Anomusehdotus N:o 75. Talonpoikaissäädyn keskustelupöytäkirjat I.

⁴⁶ Ibidem.

*tärkeämpiin tehtäviin saa Valiokunta kunnioittaen ehdottaa: ettei puheena oleva anomus antaisi aihetta mihinkään toimeen Valtiosäätyjen puolelta.*⁴⁷

Poikittaisratoihin liittyvien ongelmien lisäksi vallitsevat olot vaikuttivat varmasti mietinnön päätöksiin. Tulevaisuus Suomen ja Venäjän suhteen oli epävarma ja Oulu–Kuusamon tyylisiä suuria rataprojekteja ei olisi tuolloin ollut mahdollista alkaa toteuttamaan. Työvoimakysymyksessä valiokunta viittasi mahdollisesti kesken oleviin ratarakennuksiin tai jo myönnettyjen ratojen rakentamiseen tarvittavaan työvoimaan.

Rautateiden rakennus oli 1900-luvun ensivuosina ensimmäisellä sortokaudella kuitenkin hidasta.⁴⁸ Rautatierakennuksiin lasketut rahasummat pienenevät ja kuntia velvoitettiin korvaamaan osa paikallisratojen kustannuksista. Tämä herätti närää maakunnissa ja Kaleva-lehdessä päätöstä kritisoitiinkin ”helsinkiläisin silmin” tehdyksi.⁴⁹ Ennestään tie- ja kyytirasituksilla painostettuja talonpoikia ei haluttu enempää kuormitettavan.

⁴⁷ VP 1900. Rautatievaliokunnan mietintö N:o 2. Asiakirjat valtiopäiviltä. 133–134.

⁴⁸ Castrén 1937, 111–112.

⁴⁹ ”Rautatietkin maamiesten kustannettaviksi?” (art.). Kaleva 12.4.1900.

2. Kuusamolaisten tarpeet ja Ylimaan rautatielähetystöt (1901–1906)

2.1. Kuusamon politiikka 1800- ja 1900-lukujen taitteessa

Kuusamon kunnan hallinto tutkimusjakson aikana koostui paikkakunnan kauppiaista ja talonpojista. Poliittisessa mielessä Kuusamoon olikin Matti Kyllöstä mukaillen muodostunut vanhasuomalainen talonpoikais-lestadiolainen hallinto 1800-luvun loppuun mennessä.⁵⁰ Lestadiolaisuus levisi Kuusamon alueelle 1800-luvun puolivälissä länneltä rahti- ja kauppamiesten sekä Jäämeren sesonkikalastajien myötä.⁵¹ Maaperä herätysliikkeelle olikin hyvä köyhässä pitäjässä ja varsinkin 1860-luvun katovuosina oli suuria herätysaaltoja.⁵² Liike oli miehinen ja talonpoikainen ja isäntävaltaisuus sitoi myös köyhempiä mukaan. Kansakouluja ja maallista sivistystä vastustettiin, sillä opettajat koettiin uhkana maallikkosaarnaajille kuin myös kirkot ja papitkin. Kirjallisuus, sanomalehdet ja muut vieraat aatteet olivat myös kieltolistalla. Kunnalliselämään lestadiolaisuus murtautui 1870-luvulla.⁵³

Kyllönen luokittelee Kuusamon lestadiolaisen herätysliikkeen fundamentalistiseksi jumalanlasten luokkapuolueeksi: lestadiolaispuolueen pyrkimyksinä oli mennä ihmisen elämän kaikille osa-alueille, saada määräysvaltaa ja hyödyntää sitä yhteiskunnallisessa elämässä. Julkiseen keskusteluun suhtauduttiin kielteisesti: mikä ei miellyttänyt, sille käännettiin selkä.⁵⁴ Tällä puolueella voidaan sanoa myös olleen oma agitointi- ja äänenkeräysorganisaatio saarnamiesten muodossa ja seurat olivat eräänlaisia puoluekokouksia. Lestadiolaisilla oli myös yhteydet valtakunnallisiin vuosikokouksiinsa. Varsinaista puoluepoliittista järjestäytymistä Kuusamossa tapahtui vasta 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa.⁵⁵

Köyhän kunnan kehittäminen ei kuitenkaan onnistunut riitelemällä, joten yhteistyötä muiden kunnanvaikuttajien, talollisten ja kauppiaiden kanssa tarvittiin. 1880-luvulla alueella kiertäneen arvostetun lestadiolaisvaikuttaja Juhani Raattamaan sovinnollisen ohjauksen myötä Kuusamoon syntyi talonpoikais-lestadiolainen poliittinen rintama, joka alkoi

⁵⁰ Kyllönen 2010, 281–283.

⁵¹ Ervasti 1997, 103; Kyllönen 2010, 279.

⁵² Ervasti 1997, 102.

⁵³ Kyllönen 2010, 288.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ Kyllönen 2010, 289.

ratkomaan muun muassa elinkeino- ja tiekysymyksiä.⁵⁶ Raattamaan pyrkimyksinä oli hioa saarnamiesten terävämpiä särmiä maltillisimmiksi, lujittaa liikkeen yhtenäisyyttä ja avartaa näkemyksiä.⁵⁷

Kuusamossa yhteiskunnallisten mullistusten, kuten sortovuosien ja I maailmansodan aikana huomiota kiinnitettiin erityisesti paikkakunnan järjestyksen ylläpitämiseen. Kaikenlaista epäjärjestyttä pyrittiin eliminoimaan ja tanssitapahtumat kiellettiin. Myös markkinoita huvituksineen pidettiin epäsovinnaisina. Juomalakkoihin osallistuttiin ja kulukauppiaiden toimia pyrittiin tarkkailemaan. Ulkopaikkakuntalaisten tukkiliikkeiden haittoihin luettiin epäsiiveellisyys ja huonot tavat. Valtakunnallisesti Suureen adressiin osallistuttiin ja laittomista kutsunnoista kieltäydyttiin, mutta Venäjän kauppayhteyksien ja kruunusta riippuvuuden vuoksi linja oli kuitenkin pääasiassa neutraali.⁵⁸

Kunnan silloisista näkyvimmistä johtomiehistä maanviljelijä Taneli Kaitera oli arvostettu lestadiolaisjohtaja ja myös kauppias Sihveri Ervasti oli lestadiolainen.⁵⁹ Huolimatta esimerkiksi rautatien tuomien mahdollisten ulkoisten hättäväikutteiden mahdollisuudesta, tuki isäntähenkinen lestadiolainen liike kuitenkin taloudellista vaurastumista.⁶⁰ Köyhän kunnan kehittämiseksi liikenneyhteyksiä tuli parantaa, ja kaikesta huolimatta juuri rautatie olisi tuonut parannusta tähän asiaan. Lestadiolaiset kunnanvaltuutetut eivät ainakaan näkyvästi vastustaneet rautatiehanketta, joten näin ollen Kuusamon päättäjien keskuudessa voidaan sanoa vallinneen yksimielisyys hankkeen tärkeydestä.

2.2. Katovuodet herättävät rautatien tarpeen

Vuosien 1901-1903 katovuodet seurauksineen antoivat Kuusamon päättäjille syyn tarttua rautatieasiaan. Kruunulta ostettua hätäviljaa kuljetettiin Pietarista ensin rautateitse Ouluun ja sieltä hevosilla tai poroilla Kuusamoon. Korkeat rahtikustannukset nostivat myös viljanhinnat Kuusamossa korkeiksi. Koska oman viljan tuotanto oli alimääräistä, jouduttiin tuontiviljaa tuomaan jo normaaleinakin satovuosina. Maanviljelyä yritettiin tehostaa, mutta kun omista metsistä ei saatu tuloa, jouduttiin menemään töihin toisille paikkakunnille tai toisen työnantajan leipiin. Näin ollen maanviljelys ei ollut kannattavaa

⁵⁶ Kyllönen 2010, 288.

⁵⁷ Ervasti 1978, 611.

⁵⁸ Kyllönen 2010, 285–286.

⁵⁹ Kyllönen 2008, 259–260.

⁶⁰ Kyllönen 2010, 290.

rahallisestikaan. Myös suuren maattoman väestön toimeentulo oli ongelma ja kunnan tuli hankkia jauhot heillekin.⁶¹

Koska rahtausmaksut olivat korkeita, olivat myös elinkustannukset korkeat. Kulkuyhteisyyksien huonous hidasti kehitystä ja omia tuotteita oli vaikeaa saada markkinoille. Maanviljelykseen tarvittavien koneiden, laitteiden ja muidenkin tuontitavaroiden tuonti oli hankalaa.⁶² Kunta pyrki saamaan valtiolta apua muun muassa hätäaputoiden muodossa. Hätäaputoina tehtiin etenkin teitä liikenteen kehittämiseksi.⁶³

Rautatiehanketta varten nimitettiin kuntakokouksessa 24. maaliskuuta 1903 erityinen rautatiekomitea, joka teki valmisteluja anomuksen tekemiseksi seuraaville valtiopäiville.⁶⁴ Komiteaan kuuluivat metsäntarkastaja Antti Korhonen, kirkkoherra Antti Gummerus, kunnan esimies Sihveri Ervasti, kunnallislautakunnan esimies Juho Vaarala, metsänhoitaja G.O. Wallin, kauppias K. Haataja, tohtori H. Huovinen ja maanviljelysneuvoja K. Koivunen. Moniammatillisen rakenteen myötä tulivat rautatietä puolustavat seikat monipuolisesti esille.

Saman vuoden syksyllä 5. lokakuuta pidetyssä kuntakokouksessa rautatieasiassa edettiin seuraavaan vaiheeseen:

*Tuntien sitä alituista kipeää rautatien puutosta, jota ollaan kärsimässä yhtyen Pudasjärven kunnallishallituksen ehdotukseen, päätettiin lähettää lähetystö tämän kunnan puolesta maamme pääkaupunkiin Taivalkosken, Pudasjärven ja Kiimingin kuntain valitsemain lähetystön jäsenten kanssa anomaa Hallitukselta, että koneellinen tutkimus pantaisiin toimeen rautatien rakentamista varten Oulusta Kuusamoon ja että mainitun tien rakentamisesta annettaisiin armollinen esitys ensi valtiopäiville.*⁶⁵

Ylimään aiempi rautatie-edusmies, nuorsuomalaiseen puolueeseen kuulunut Pekka Aulin oli karkotettu maasta sortovuosien toimintansa vuoksi.⁶⁶ Aulin, ”tunnettu nimimerkki P.A.”, kirjoitti Louhi-lehdessä heinäkuussa 1903 pohjoisen ratasuunnitelmista. Kirjoituksessaan Aulin ihmetteli varsinkin erämaanrata-käsitettä, joka muun muassa Oulu-

⁶¹ Kyllönen 2010, 26–27.

⁶² Kyllönen 2010, 27.

⁶³ Kyllönen 2010, 29–30.

⁶⁴ Kuntakokouksen pöytäkirja 24.3.1903 § 13. Kuusamon kunnanarkisto Ca:3. KA.

⁶⁵ Kuntakokouksen pöytäkirja 5.10.1903 § 12. Kuusamon kunnanarkisto Ca:4. KA.

⁶⁶ Rytönen 1989, 321.

Kuusamo-radan käsittelyissä oli tullut esille. Harvaanasutuilla seuduilla korostui juuri tavari- ja tukkiliikkeen ja tehtaiden myötä ja vierastyövoimaa ei lainkaan huomioitu laskelmissa. Aulin toivoi myös rautatievaliokuntien jäseniä tulemaan katsomaan sitä hevosruuhkaa, joka vaikutti Oulu–Kuusamon maantiellä.⁶⁷

Helsinkiin matkustettiin ja 21. joulukuuta samana vuonna päivätty anomus esiteltiin senaatille. Anomuksessa korostettiin rautatien yhä polttavampaa tarvetta katovuosien vuoksi. Talvella 1902 ja 1903 Kuusamoon ja muihin Ylimaan pitäjiin tuotiin tuhansia hevoskuormia rehua ja eläminen oli paljolti kiinni hallitukselta saatavista avustuksista. Oulu–Kuusamon maantien ylläpito koettiin myös raskaaksi jatkuvan hevosrahdin vuoksi. Tuonti vuosien 1902 ja 1903 syyskuiden välillä oli laskelmien mukaan ollut yli 13 miljoonaa kiloa ja vienti lähes 2 miljoonaa kiloa. Rautatien myötä liike olisi tullut kasvamaan entisestään, kun taas hinnat alenisivat. Esimerkiksi suolahehto, joka tuolloin maksoi Oulussa 4,50 markkaa, maksoi Kuusamossa 15–18 markkaa.⁶⁸

Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen mietintö Oulu–Kuusamon radasta luettiin senaatissa keväällä 1904. Rataa puollettiin ilmaston aikaansaamien vahinkojen korjaamismahdollisuutena ja maakunnan viljelyksen ja luonnonvarojen käytön edistäjänä, mutta ongelmana olivat kustannuskysymykset: maakunnassa vallitsevien olosuhteiden vuoksi pitkän radan rakennuskustannukset olisivat nousseet korkeiksi. Kun monia ratahankkeita oli tuolloin muutenkin vielä kesken, niin ylihallituksen mielestä ei ollut vielä syytä alkaa tutkimaan ehdotettua ratasuuntaa.⁶⁹

Seuraavan kerran asiaa lähdettiin viemään vuoden 1904–1905 valtiopäiville. Talonpoikassäädyllä 19. joulukuuta jätetyn anomuksen edusmiehenä oli tällä kertaa toiminut liiminkalainen talonpoikaissäädyn edustaja Antti Tuomikoski.⁷⁰ Anomus noudatteli pitkälti samaa linjaa perusteluissaan rautatien puolesta, kuin edeltävätkin anomukset. Nyt kuitenkin otettiin vaihtoehtoisesti huomioon mahdollisuus tehdä rata edes Pudasjärvelle saakka, jos radan teko täysimittaisena Kuusamoon asti ei olisi mahdollista. Radan tekokustannukset Pudasjärvelle eivät olisi olleet kovinkaan suuret verrattuna maan rautatierakennuksiin yleisesti. Lopuksi anottiinkin,

⁶⁷ P.A., ”Perä-Pohjolaisten rautatietoivomuksia” (art.). Louhi 28.7.1903.

⁶⁸ J. Mäntyjärvi, ”Oulun–Kuusamon rautatielähetystö Helsingissä” (art.). Louhi 5.1.1904.

⁶⁹ ”Oulun–Kuusamon rata” (art.). Louhi 12.5.1904.

⁷⁰ Antti Tuomikoski. Eduskunnan www-sivut.

*– – että taloudellinen ja teknillinen tutkimus rautatien rakentamista varten Oulusta Pudasjärvelle, ja jos mahdollista aina Kuusamoon asti jo ennen ensi valtiopäiviä toimitettaisiin ja että Valtiosäädylle aikansa annettaisiin armollinen esitys tämän rautatien rakentamisesta.*⁷¹

Tämä anomus käsiteltiin rautatievaliokunnassa 14. huhtikuuta 1905 ja se noudatteli lähes täsmälleen samaa linjaa vuotta aiemmin tehdyn tie- ja vesirakennushallituksen linjauksen kanssa: rautatien merkitys alueen elinehtojen parantajana myönnettiin, mutta taloudelliset seikat ja käynnissä olevat rautatierakennukset nousivat esteeksi.⁷² Lisäksi koska Suomessa ei ollut laillisia oloja sortovuosien vuoksi, oli linjana, että päätöksiä uusista rautatierakennuksista ei tehtäisi valtiopäivillä.⁷³

Sanomalehdet pitivät yllä rautatiekeskustelua säännöllisesti. Ylimaan edustajia kehoitettiin katsomaan mallia Savonlinnan päättäjistä ja kansalaisista, jotka olivat 16 vuoden sitkeän yrittämisen jälkeen saaneet hyväksytyt rakennuspäätökset rautatiestä vuonna 1903.⁷⁴ Etelä-Suomen ja varsinkin rannikon alueelle myönnettyjä ratoja pidettiin ”huviratoina” ja ruotsalaisten pitäjien sekä etelän ”herrojen” yhteishankkeina, joiden varjossa Pohjois-Suomen hätää kärsivä kansa jäi paitsioon.⁷⁵

2.3. Vuoden 1906 rautatielähetystö ja sosialismin vaikutus hankkeeseen

Kuusamon kuntakokous palasi rautatieasiaan 20. helmikuuta 1906 pitämässään kokouksessa. Liikenteen kasvaessa vuosi vuodelta ja radan tarpeen ollessa edelleen aktuaalinen, päätettiin lähettää uusi lähetystö yhdessä Kiimingin, Pudasjärven ja Taivalkosken kuntien kanssa anomaan hallitukselta rautatielinjan tutkimusta välillä Oulu–Kuusamo. Kuusamon kunnan edustajaksi valittiin kunnallislautakunnan esimies Juho Vaarala.⁷⁶ Lähetystöä johti Ylimaan vanha edusmies, Ahmavaaraksi sukunimensä suomentanut Pekka Aulin⁷⁷, joka oli palannut Ruotsista maanpaosta ja oli nyt talonpoikaissäädyn puhemies säätyvaltiopäivillä.⁷⁸

⁷¹ VP 1904–1905. Ratasuunta Oulu–Pudasjärvi–Kuusamo. Talonpoikaissäädyn pöytäkirjat I–II, 108–109.

⁷² VP 1904–1905. Rautatievaliokunnan mietintö n:o 2. Asiakirjat valtiopäivillä Helsingissä V, 110–111.

⁷³ Castrén 1937, 112.

⁷⁴ ”Hullunyrityksiä” (art.). Kaiku 13.1.1904.

⁷⁵ ks. ”Rautatie Kuusamoon!” (art.). Kaiku 24.7.1903 ja ”Helsingin-Karjaan rautatie” (art.) Kaiku 7.9.1903.

⁷⁶ Kuntakokouksen pöytäkirja 20.2.1906 § 7. Kuusamon kunnanarkisto Ca:4. KA.

⁷⁷ Kyllönen 2010, 80.

⁷⁸ Rytkönen 1989, 320–321.

Lähetystö matkusti Helsinkiin huhtikuun alussa 1906 ja jätti senaattiin jälleen kerran rautatieanomuksen Oulusta Kuusamon kirkonkylään. Anomuksessa vedottiin Kemi–Rovaniemi-ratahankkeen taloudelliseen tutkimukseen, joka osoitti metsävarojen tuoton mahdollisuuksien kasvamisen rautatien myötä. Ajankohtaiseen tilattoman väestön kysymykseen viitattiin viljelyskelpoisen maan runsaudella Kiimingin ja Pudasjärven pitäjissä, joihin rautatien myötä olisi muodostunut uudisviljelysiirtoloita. Lopuksi mainittiin jatkoyhteydestä Valkeanmeren rantaan ja Venäjän Karjalan väestön aikomuksesta tehdä hallitukselle ehdotus tästä radasta.⁷⁹ Sortovuosien päätyttyä nousi mahdollisuus yhteydestä Valkeanmerelle jälleen esille.

Tämä anomus ei näytä saaneen osaksi minkäänlaista huomiota senaatissa ja rautatievaliokunnassa. Laillisten olojen palauduttua marraskuussa 1905 valtiopäivillä 1906 keskiytettiin uuden eduskuntajärjestyksen muodostamiseen⁸⁰ ja rata-asioissa käsiteltiin pääasiassa keisarin suunnalta tulleita rataehdotuksia.⁸¹ Poliittisesti painopisteen siirryttyä enemmän vasemmalle sosialidemokraattien vaalimenestyksen myötä nousi puolueen ajama tilattoman väestön kysymys ajankohtaiseksi.⁸² Tämä jarrutti Kuusamossa jo ennestään vaiheessa olevaa isojakoa⁸³ ja mahdollisesti tästä syystä anomuksessa heitettiin pallo Kiimingin ja Pudasjärven suuntaan asian suhteen.

Ateistinen ja yksityisomistusta vastustava sosialistinen aate näkyi ristiriitaisena kuusamolaisille kauppiaille, talonpojille ja lestadiolaisille.⁸⁴ Sosialismi levisi Pohjois-Suomeen juuri tukkityömaiden kautta ja tuli alueelle paljolti rautatierakentajien myötä. Työväenliikkeen aktiivit asettuivat asumaan juuri rataseuduille.⁸⁵ Aate ei saanut Kuusamossa isompaa jalansijaa. Vuonna 1906 paikkakunnalla ruotsalaisen Åslund-yhtiön tukkityömaalla järjestetty lakko päättyi paikallisten isäntien noloon pidätykseen ja tuomioihin, jonka myötä sosialismi sai entistä kielteisemmän näkökannan paikkakunnalla.⁸⁶ Suomalainen puolue sai kuitenkin kilpailijakseen vuonna 1906 perustetun Maalaisliiton. Enemmän köyhien asialla oleva Maalaisliitto sai myös lestadiolaiset ajan myötä puolelleen ja Suomalainen puolue alettiin nähdä enemmän herraskaisena.⁸⁷

⁷⁹ Kuntain lähetystö, ”Rautatieanomus Oulusta Kuusamon kirkonkylään.” (art.). Louhi 24.4.1906.

⁸⁰ Rytönen 1989, 327.

⁸¹ VP 1906. Talonpoikaissäädyn keskusteluasiakirjat valtiopäivillä.

⁸² Kyllönen 2010, 80.

⁸³ Ervasti 1997, 161.

⁸⁴ Kyllönen 2010, 286.

⁸⁵ Rytönen 1989, 330.

⁸⁶ ks. Kyllönen 2010, 170–181.

⁸⁷ Kyllönen 2010, 287.

3. Rautatiepolitiikkaa eduskunnassa (1907–1909)

Vuoden 1906 eduskuntaudistuksen myötä rautatiehanke jatkui uusin anomuksin. Vuoden 1907 eduskuntavaaleissa Kuusamosta läpi pääsi Suomalaista puoluetta edustanut Juho Vaarala, joka oli jo vuosia toiminut kunnan luottamustoimissa⁸⁸ ja ollut mukana rautatiehankkeessa. Eduskunnassa Vaarala jatkoi Ylimaahan rautatiehankkeen vetämistä ja oli jäsenenä myös rautatievaliokunnassa.⁸⁹ Vaarala tunnettiin sovittellevasta tyylistään: kuusamolaisten ei valtionapujen ja hankkeiden vuoksi kannattanut kärjistä välejäan kruunuun riitelemällä asioista.⁹⁰ Ylimaahan muita rautatieaktiiveja eduskunnassa olivat muun muassa kiiminkiläinen Juuso Runtti sekä Kalle Lohi Pudasjärveltä. Pekka Ahmavaara jatkoi myös eduskunnassa hankkeen tukijana.⁹¹ Rautatien saaminen Ylimaahan olikin yksi porvarillisten puolueiden pohjoisten edustajien vaaliteemoista eduskunnan alkuvuosina.⁹²

Lehdistössä muistutettiin kuntien edustajia rautatien tärkeydestä. Vaatimattomuutta asian suhteen käskettiin välttää ja enemmän ääntä rautatiestä tuoda esille.⁹³ Kalevassa tammi-kuussa 1907 nimimerkki ”JEK” kyseli, olivatko aiemmat anomukset kenties hukkuneet. Hän nosti kirjoituksessaan esille myös matkailun Kuusamon voimavarana nimeten alueen ”Suomen Sweitsiksi” vaarojen, järvien ja koskien myötä.⁹⁴ Myös Kuusamon kansalaiskokous antoi Vaaralalle ”evääksi eduskuntaan” muun muassa rautatien tuomisen Kuusamoon.⁹⁵

Rautatievaliokunta pohjusti mietinnössään 18. lokakuuta 1907 uutta tilannetta, jonka valossa rautatieanomuksia käsiteltiin ja tultiin käsittelemään. Eduskuntaudistuksen myötä eduskunta kokoontuisi nyt vuosittain entisten ajoittaisten säätyvaltiopäivien sijaan ja myös rautatieverkon runko oli jo lähes valmiiksi rakennettu. Pakollisten päätöksiä yhdistävien poikittaisratojen tultua suunnitelluiksi voitiin huomio keskittää paikallisia tarpeita tyydyttäväksi paikallisradoiksi. Taloudellisesti rautateiden rakentamiseksi olisi tullut

⁸⁸ Kyllönen 2007, 92.

⁸⁹ Juho Vaarala. Eduskunnan www-sivut.

⁹⁰ Kyllönen 2010, 191.

⁹¹ Kananen 2009b.

⁹² Kananen 2009a.

⁹³ ks. Liitto 14.2.1907 ja 16.4.1907.

⁹⁴ JEK, ”Kuusamo-Wienanmeri” (art.). Kaleva 26.1.1907.

⁹⁵ Kaleva 9.4.1907.

kuitenkin saada enemmän varoja ja esimerkiksi koneellisia tutkimuksia ratasuunnista tul-
tiin vähentämään, keskittyen enemmän taloudellisiin ja silmämääräisiin tutkimuksiin.⁹⁶

3.1. Eduskuntakeskustelua hankkeesta ja kainuulaisten esiinmarssi

Uudelle eduskunnalle jätettiin 27. toukokuuta 1907 päivätty anomus Oulu–Kuusamon rautatiestä. Anomus noudatteli lähes kirjaimellisesti edellisten anomusten linjaa, pääpointtinaan se, ettei alueen taloudellinen kehitys ollut mahdollista ilman rautatien rakentamista. Myös mahdollisuudesta jatkaa rataa myöhemmin Valkeanmeren rantaan mainittiin.⁹⁷ Rautatievaliokunnan mietintö Oulu–Kuusamon radasta oli huomattavan myönteinen. Alue tunnustettiin metsävaroiltaan arvokkaaksi, koskien käyttömahdollisuudet huomioitiin ja kaivannaisteollisuudella olisi ollut kannatusta. Maanviljelyn kannattamattomuus ja rahdin kalleus ja raskaus pitkin matkoineen nähtiin rasitteena seudun asukkaille. Viennin ja tuonnin lisääminen rautatien myötä olisi nostanut myös alueen taloudellista tasoa. Näiden seikkojen myötä oli

*Valiokunta yksimielisesti päättänyt ehdottaa, että taloudellinen ja silmämääräinen tutkimus toimeenpantaisiin rautatietä varten sopivalta paikalta Oulun–Tornion rataa Kuusamoon ja että tutkimuksen tulokset ensi tilassa Eduskunnalle esitettäisiin.*⁹⁸

Kyseisestä rautatievaliokunnan mietinnöstä keskusteltiin eduskunnassa 29. lokakuuta 1907. Suomalaisen puolueen hämäläisedustaja E.S. Yrjö-Koskinen⁹⁹ avasi keskustelun viittaamalla oman alueidensa rataehdotuksia puolustaviin edustajiin, puheiden hillitsemiseen ja yleiseen tilanteeseen rautatierakennusten suhteen. Puheenvuoro kuvaa myös hyvin kilpailua, mikä oli eri alueiden edustajien kesken rautatieanomuksiensa puolesta. Hän teki kaksi ehdotusta:

Ensimmäinen on se, ettei kukaan, jolla on sydämellensä 'oma rata' puhu siitä halkaistua sanaa – – Tulos tietysti on ihan sama, puhutaanko vai ollaanko puhumatta. Sillä silloin kun täällä keskusteltiin Konnun suosta (tai lammesta), niin ei suurinkaan kaunopuheliaisuus saanut valiokunnan mietintöä järkytetyksi. Minun toinen ehdotukseni on, että valiokunnan

⁹⁶ VP 1907. Rautatievaliokunnan mietintö N:o 5 Eduskunnalle jätetyistä uusista rautateitä koskevista anomusehdotuksista 18.10.1907. Asiakirjat V osa, 323–325.

⁹⁷ VP 1907. Anom. ehd. N:o 8, Rautatievaliokuntaan lähetetyt anomusehdotukset, liitteet.

⁹⁸ Uusia rautateitä (Oulu–Kuusamo), Asiakirjat V osa. 328–330.

⁹⁹ E.S. Yrjö-Koskinen. Eduskunnan www-sivut.

mietinnössä kaikki ne ponnet, joissa valiokunta ehdottaa rautateitä rakennettaviksi, hyljätään. Monestakin syystä ei ole tällä hetkellä laisinkaan sopeva tilaisuus ottaa rautatieasioita puheen alaisiksi, vaan ne voidaan varsin hyvin järjestään jättää tulevaan istuntokauteen.¹⁰⁰

Pääasiassa taloudellisten seikkojen vuoksi eduskunnan kanta oli, ettei uusia ratoja päätettäisi ennen kuin radat, joiden rakentamisesta oli jo tehty päätös, saataisiin valmiiksi. Rautatievaliokunnan mietinnön käsittely siirrettiin äänestyksen jälkeen myöhemmäksi.¹⁰¹ Lisäksi lounaissuuntaus rautatierakennuksissa tuli ottaa edelleen huomioon, sillä kaakkoissuuntausta pidettiin kannattamattomana. Sisä-Suomen pohjoisosiin ehdotetut radat eivät myöskään vastanneet liikenteen suuntaa.¹⁰²

Vuoden 1908 valtiopäivillä Ylimaan kuntien rautatiehanke jatkui kahden anomuksen voimalla. Ensimmäinen anomus on päivätty 15. helmikuuta 1908¹⁰³ ja toinen, sittemmin eduskunnassa käsitelty anomus 10. elokuuta 1908.¹⁰⁴ Pohjoisen seudun oli vihdoin tultava huomioiduksi rautatieverkon kehityksessä lukuisten anomusten jälkeen:

Eivätkä ne anomukset lakkaa, eivätkä voi lakata, ennen kuin tämä kovaosainen seutu on saanut tyydyttäneeksi luonnollisen tarpeensa päästä liikeyhteyteen muun maanosan kanssa. Viime vuonna jätettiin anomus Eduskunnalle tästä samasta kysymyksestä, minkä Eduskunta lähetti rautatievaliokunnan valmistettavaksi ja valiokunta mietinnössään ehdotti sanotulla ratasuunnalla taloudellisen ja silmämääräisen tutkimuksen toimitettavaksi. Vaan tunnetusta syystä jäi tämä samoin kuin kaikki muutkin rautatievaliokunnan valmistamat mietinnöt uusista rata-anomuksista Eduskunnassa ratkaisematta.¹⁰⁵

Tällä kertaa radan jatkamisesta Valkeanmeren rantaan ei ollut mainintaa. Perustelut radalle olivat pysyneet pääpiirteittäin samana aiempiin vuosiin nähden. Arvio liikkeen määrästä tiellä oli nyt 20 miljoonaa kiloa, eli se oli kasvanut huomattavasti edellisvuosien aikana. Kuusamon ja Taivalkosken kunnat sitoutuivat luovuttamaan rautatien tarvitseman

¹⁰⁰ VP 1907. Rautatievaliokunnan ehdotukset uusista ratasuunnista, yleiskeskustelu 29.10.1907. Pöytäkirjat IV, 863.

¹⁰¹ VP 1907. Rautatievaliokunnan ehdotukset uusista ratasuunnista, yleiskeskustelu 29.10.1907. Pöytäkirjat IV, 870.

¹⁰² Castrén 1937, 114.

¹⁰³ VP 1908. Anom. ehd. n:o 14. Uusia ratoja koskevia anomusehdotuksia. Liitteet.

¹⁰⁴ VP 1908 II. Anom. ehd. n:o 10. Rautatieanomuksia, istunto 25.8.1908. Pöytäkirjat I.

¹⁰⁵ Ibidem.

maan ilmaiseksi ja hankkimaan ratapölkkyjä, Kuusamo 20 000 ja Taivalkoski 5000 kappaletta. Pudasjärvi sitoutui tähän 10 000 pölkkyllä elokuun anomuksessa.¹⁰⁶ Raili Rytkösen mukaan Taivalkoski ja Pudasjärvi olisivat jo vuonna 1906 tehneet nämä lupaukset¹⁰⁷ ja Matti Kyllönen toteaa Kuusamon viivytelleen lähinnä isojaon keskeneräisyyden vuoksi kaksi vuotta¹⁰⁸, mutta anomukset eduskunnan asiakirjoissa kertovat toista.

Ylimaalaisten pakkaa rautatieasioissa tulivat sekoittamaan kainuulaiset. Kajaani oli saanut rautatien Iisalmesta kaupunkiin 1904¹⁰⁹ ja nyt oli suunnitelmissa saada Suomussalmi rautatieverkkoon. Kuusamon kautta olisi myöhemmin tullut yhteys Vienan Karjalaan aina Jäämerelle asti ja Kemijärven kautta Rovaniemelle.¹¹⁰ Asiasta oli ollut kiivaitakin keskusteluja lehtien sivuilla jo muutaman vuoden ajan.¹¹¹ Suomussalmen kunnalta oli tullut yhteydenotto asiasta Kuusamon päättäjille kesällä 1907 ja Kuusamon kuntakokous oli käsitellyt asiaa 14. heinäkuuta 1907 pidetyssä kokouksessa. Ehdotuksena oli tehdä rautatie Kajaanista Hyrynsalmen ja Suomussalmen kautta Kuusamoon.¹¹² Kuusamolaiset eivät kuitenkaan tälle projektille lämmenneet:

*Sanottu toivomus ei anna tämän kunnan puolelta aihetta mihinkään toimenpiteisiin.*¹¹³

Tämä oli aivan ymmärrettävää, olivathan kuusamolaiset olleet jo yli kymmenen vuotta mukana omassa ratahankkeessaan muiden Ylimaan kuntien kanssa. Lisäksi yhteistyö kainuulaisten kanssa olisi ollut sopimatonta jo poliittisestikin eri vaalipiirien vuoksi.¹¹⁴ Myös maakunnalliset siteet sitoivat Kuusamon Ouluun, kun taas Hyrynsalmi, Suomussalmi ja Kajaani kuuluivat Kainuuseen.¹¹⁵ Myös jo vakiintunutta Oulu–Kuusamo -väliä pidettiin rikkaampana luonnonvarojen ja muiden tuotteiden puolesta.¹¹⁶

Kainuulaisedustaja Juho Heikkinen¹¹⁷ teki kuitenkin anomusehdotuksen Kajaani–Kuusamo -rautatiestä vuoden 1908 valtiopäiville. Heikkinen oli ollut aiempina vuosina

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ Rytkönen 1989, 229.

¹⁰⁸ Kyllönen 2010, 80.

¹⁰⁹ Zetterberg 2011, 50.

¹¹⁰ Ylimaalainen, ”Mietteitä Perä-Pohjolan tulewista ratasuunnista I” (art.). Liitto 18.4.1907.

¹¹¹ ks. mm. Kaiku 24.7.1903, 2.9.1903 ja 2.10.1903.

¹¹² ks. liite I.

¹¹³ Kuntakokouksen pöytäkirja 14.7.1907 § 3. Kuusamon kunnanarkisto Ca:4. KA.

¹¹⁴ Kyllönen 2010, 81.

¹¹⁵ Castrén 1937, 221.

¹¹⁶ Kuntakokouksen pöytäkirja 14.7.1907 § 3. Kuusamon kunnanarkisto Ca:4 KA.

¹¹⁷ Kananen 2010a.

mukana Oulu–Kuusamo -ratahankkeessa, mistä hän olikin saanut arvostelua kainuulaisilta.¹¹⁸ Perusteluina Kajaani–Kuusamo -yhteydelle olivat huonot kulkuyhteydet ja kato-
vuosien aiheuttamat rasisukset alueen asukkaille. Suomussalmelaiset olivat tehneet myös
oman kirjasen Nälkämaan¹¹⁹ radan puolesta, jossa vedottiin rautatien tarpeeseen.¹²⁰

Näitä rautatieanomuksia lukuisten muiden kanssa käsiteltiin eduskunnassa 25. elokuuta
1908 pidetyssä istunnossa. Eduskunnan kanta uusiin rautatieanomuksiin ei kuitenkaan
ollut edellisvuodesta juurikaan muuttunut. SDP:n kuopiolainen edustaja Antti Partanen¹²¹
kritisoi jyrkästi uusia rautatiehankkeita:

*Minusta nämä rautatieanomukset olisivat hylättävät. Kaksilla edellisillä
valtiopäivillä olemme nähneet, että varoja rautatierakennuksiin emme voi
myöntää noin viiteen vuoteen, sillä säätyeduskunta on päättänyt rautatie-
rakentamisista jo niin pitkälle tulevaisuuteen. Siksi minusta on pelkkää ko-
mediaa koko rautatieanomusten jättäminen.*¹²²

Partasen ehdotus sai kannatusta ja yksi toisensa jälkeen kaikki anomukset hylättiin. Kuu-
samolaisten edustaja Juho Vaarala piti puheenvuoron Oulu–Kuusamo -ratasuunnan esit-
telyn jälkeen:

*Pyytäisin esittää tämän lähetettäväksi valtiovarainvaliokuntaan. Vaikka
eduskunta nyt on osoittanut tuollaista, sanoisinko keytmielisyyttä, näitä
edellä esitettyjä anomuksia kohtaan, niin toivoisin kuitenkin, että kamari
osoittaisi tälle suopeampaa kohtelua. Tämä on tärkeimpiä elinkysymyksiä,
sillä tästä riippuu 40-50 tuhannen hengen toimeentulo. Jos eduskunta aset-
tuu sille kannalle, ettei se näitä auta kulkuneuvoilla, niin se merkitsee sa-
maa, kuin että näiden seutujen asukkaat häädetään synnyinmaastaan. Minä
toivon, että anomus lähetettäisiin valiokuntaan ja valiokunta ottaisi sen kä-
siteltäväkseen.*¹²³

Vastapuheenvuorossaan edellä mainittu edustaja Partanen myönsi rautatien tarpeen Poh-
jois-Suomessa, mutta piti nyt myönnettyjä varoja jo käynnissä oleviin

¹¹⁸ Ylimaalainen, ”Mietteitä Perä-Pohjolan tulewista ratasuunnista II” (art.). Liitto 14.9.1907.

¹¹⁹ Ilmari Kiannon sanoittama *Nälkämaan laulu* on Kainuun tunnetuimpia maakuntalauluja, josta myös
nimitys Kainuusta Nälkämaana juontaa juurensa. Kainuun liiton www-sivut.

¹²⁰ VP 1908. Anom. ehd. n:o 145. Uusia ratoja koskevia anomusehdotuksia. Liitteet.

¹²¹ Antti Partanen. Eduskunnan www-sivut.

¹²² VP 1908 II. Rautatieanomuksia, istunto 25.8.1908. Pöytäkirjat I, 227.

¹²³ VP 1908 II. Rautatieanomuksia, istunto 25.8.1908. Pöytäkirjat I, 236–237.

rautatierakennuksiinkin riittämättöminä ja uusien rata-anomusten käsittelyä tässä vaiheessa turhana ja ennenaikaisina varojen puutteiden vuoksi. Kajaanilaisten rautatieanomus Kajaani–Kuusamo sai samanlaisen kohtelun.¹²⁴ Taloudellisten seikkojen lisäksi edustajien kilpailu rautatien saamiseksi omille alueilleen nähtiin ”komediana” vaikka Pohjois-Suomen tapauksessa kyseessä oli tärkeä kehittämiskohde elinolosuhteiden parantamiseksi.

Sanomalehdissä rautatiehanke pysyi tasaisesti esillä ja kriittisiäkin huomautuksia kansanedustajasta alkoi näkyä, kuten nimimerkki ”JEK”: n kirjoitus kertoo:

*Kaikella alalla olemme me yli 11 tuhansinen Kuusamon väestö, sekä ympärillä olevat laajat Paikkakunnat tuomitut viettämään kitumaista, nälkään nääntywää elämää niin kauwan kun rautatie saadaan Kuusamoon, sillä se on ainoa kaukana erämaan keskellä asuwan kuolewan kansan pelastus. Mutta onko meidän edusmiehessä pontta tarmokkaasti ajamaan tuota asiaa perille? Moni sitä ainakin epäilee, mutta pianpahan nähdään.*¹²⁵

Sosialistien lehden Kansan Tahdon uutisissa oli puolestaan maininta kuusamolaisesta sosialisteille naureskelleesta Suomalaisen puolueen ehdokkaasta:

*Äänestäkää waan kuusamolaiset häntä, hän kyllä rautatien perässään wetää tännekin. Lupasihan hän tuoda sen jo wiimme reissullaankin, waan wetämättä se kyllä wielä on.*¹²⁶

3.2. Ratasuunnan tutkimukset saavat vihreää valoa

Vuoden 1909 toisille valtiopäiville tuli jälleen runsaasti rautatieanomuksia¹²⁷, eivätkä Ylimaan edustajat jääneet tälläkään kertaa pois kilpailusta rautatien saamiseksi. 8. kesäkuuta 1909 päivätty anomus noudatteli lähes kirjaimellisesti edellisen anomuksen linjaa. Mukaan oli otettu Metsähallituksen arvio vuodelta 1907 alueen kruununmetsistä. Arvion mukaan metsien järkipäiväinen hoito olisi tuottanut taloudellisesti suuren hyödyn kruunulle, mutta tämä olisi saavutettu vain kulkuneuvoja parantamalla.¹²⁸

¹²⁴ Ibidem.

¹²⁵ JEK, ”Rautatie Kuusamoon” (art.). Kaleva 3.2.1908.

¹²⁶ Kansan Tahto 17.6.1908.

¹²⁷ VP 1909 II. Rautatievaliokunnan mietintö n:o 1 Eduskunnalle jätetyistä uusista rautateistä koskevista ehdotuksista. Asiakirjat V, osat I ja II, 539.

¹²⁸ VP 1909 II. Anom. ehd. N:o 10, Rautatievaliokuntaan lähetetyt anomusehdotukset. Liitteet.

Rautatievaliokunta oli vuoden 1909 mietinnössään jakanut rata-anomukset kolmeen tyyppiin: yhdysratoihin, pääradan tyyppisiin ratoihin ja paikallisratoihin. Pääratojen pituuksien kasvaessa etelä-pohjoissuunnassa tulivat muun muassa huoltotoimenpiteisiin tarvittavat yhdysradat tarpeelliseksi yhdistämään maan itä- ja länsiosat sopivilta paikoilta.¹²⁹ Oulu–Kuusamo ja myös Kajaani–Kuusamo, josta oli jälleen tehty anomus, kuuluivat pituutensa vuoksi pääradan tyyppisiin ratoihin. Valiokunta myönsi mietinnössään Pohjois-Suomen jääneen lapsenosaan rautatierakennuksissa. Rautatien myötä olisi tapahtunut taloudellista edistymistä, metsien arvo noussut suuresti ja vesivoiman valjastamisen myötä syntynyt uutta teollisuutta.¹³⁰

Oulu–Kuusamo-rataosuus sai näiden seikkojen valossa jälleen positiivisen käsittelyn rautatievaliokunnalta: Iijoki oli uittoväylänä huono ja rautatie olisi tullut nostamaan metsien arvoa huomattavasti. Myös Metsähallitus puolsi radan rakentamista Pohjanlahdelta Kuusamoon. Mietinnössään rautatievaliokunta ehdottikin taloudellisen ja tarpeen vaatiessa osittaisen koneellisen tutkimuksen tekemistä ratasuunnalle Oulu–Kuusamo.¹³¹

Kuusamolaisten jo aiemmin hylkäämä Kajaani–Kuusamo-ratasuunta sai myös vastaavanlaisen ehdotuksen, tosin vain osuudelta Suomussalmi–Kuusamo. Alueen koskien hyöty ja nimensä mukaisesti Nälkämaan maine huomioitiin rautatievaliokunnan mietinnössä. Ratasuunta Kajaani–Suomussalmi oli jo edellisvuonna tutkittu ja tutkimuksen tehnyt insinööri oli sen rakentamista myös suosittanut, mutta rautatievaliokunta ehdotti rakentamisen lykkäämistä siihen asti, kun Suomussalmi–Kuusamo-väli olisi tutkittu.¹³²

Rautatieanomuksia käsiteltiin eduskunnan istunnoissa 2–4. marraskuuta 1909. Oulu–Kuusamon ratasuunta sai keskustelussa kannatusta, etenkin metsävarojen sekä kaivannaisteollisuuden mahdollisuuksien vuoksi. Rautatievaliokunnan ehdotus hyväksyttiin suoralta kädeltä 4. marraskuuta pidetyssä istunnossa.¹³³ Kovaa keskustelua herätti puolestaan ratasuunnasta Kajaani–Kuusamo tehty anomus.

¹²⁹ VP 1909 II. Rautatievaliokunnan mietintö n:o 1 Eduskunnalle jätetyistä uusista rautateistä koskevista ehdotuksista. Asiakirjat V, osat I ja II, 539–541.

¹³⁰ VP 1909 II. Rautatievaliokunnan mietintö n:o 1 Eduskunnalle jätetyistä uusista rautateistä koskevista ehdotuksista. Asiakirjat V, osat I ja II, 559, 561–562.

¹³¹ VP 1909 II. Rautatievaliokunnan mietintö n:o 1 Eduskunnalle jätetyistä uusista rautateistä koskevista ehdotuksista. Oulu–Kuusamo. Asiakirjat V, osat I ja II, 562–564.

¹³² VP 1909 II. Rautatievaliokunnan mietintö n:o 1 Eduskunnalle jätetyistä uusista rautateistä koskevista ehdotuksista. Kajaani–Kuusamo. Asiakirjat V, osat I ja II, 564.

¹³³ VP 1909 II. Uudet rautatierakennukset, 2–4.11.1909. Pöytäkirjat II, 36, 106.

Keskustelu kääntyi väittelyksi Oulu–Kuusamo-ratahankkeen pioneerin Pekka Ahmavaaran ja kainuulaisten rautatiemiehen Juho Heikkisen välillä. Avauspuheenvuorossaan Ahmavaara odotti eduskunnalta tarkempaa tutkimusta ehdotettujen ratasuuntien sijainnista. Suomussalmi–Kuusamo -väli oli Ahmavaaran mukaan erämaaseutua, jossa ei ollut mitään liikennettä, saati teitäkään ja näin ollen koko tutkimuksen anominen oli turhaa. Puolustuspuheenvuorossaan Heikkinen vetosi alueen luonnonrikkauksiin, köyhyyteen ja rautatievaliokunnan puoltoon tutkimuksen tekemisestä. Pääratojen jatkaminen pala palalta oli myös luonnollista hänen mukaansa ja hän ehdotti myös ratasuuntaa Kajaani–Suomussalmi päätettäväksi rakennettavaksi tässä istunnossa. Lopulta eduskunta ajautui kahteen äänestykseen: Ahmavaara ehdotti suunnan Suomussalmi–Kuusamo tutkimisen raukeamista ja Heikkinen Kajaani–Suomussalmi-radon rakennuspäätöstä. Kummatkin ehdotukset hylättiin.¹³⁴

Näin ollen kuusamolaiset ja muu Ylimaa saivat rautatiehankkeelta lopulta eduskunnan hyväksynnän ainakin tutkimuksen suhteen. Toisaalta myös kainuulaisten rataehdotus, jota kuusamolaiset eivät olleet hyväksyneet, sai vihreää valoa. Huomioitavaa eduskunnan kyseisessä istunnossa on kuusamolaisen Juho Vaaralan ja monien muiden Oulu–Kuusamon ratahankkeen puolustajien ilmeinen poissaolo, ainakin puheenvuoroista päätellen, eikä kuusamolaisten oma vastustus Suomussalmen ratahanketta kohtaan tule mitenkään esille. Ahmavaara jätettiin periaatteessa yksin puolustamaan ratahanketta. Toisaalta hänen puheenvuorossaan oli myös ristiriitaisuutta: nyt Ahmavaara piti Suomussalmi–Kuusamo väliä erämaaseutuna, vaikka oli muutamia vuosia aiemmin arvostellut rautatievaliokuntaa juuri erämaanrata-termin väärinkäytöstä.

Runsaille rataehdotuksille ja niiden puoltamisille löytyy perusteita myös tuolloin vallinneesta valtakunnallisesta tilanteesta. Paine Venäjältä oli jälleen lisääntynyt ja toinen sorktokausi oli aluillaan. Tämän vuoksi Suomi halusi oman rautatieohjelman, siten kun se vielä oli mahdollisuuksien rajoissa. Eduskunnan mukaan miljoonia tuli laittaa vaikka rautatierakennuksiin ennemmin kuin Venäjän sotavarusteluihin.¹³⁵

¹³⁴ VP 1909 II. Uudet rautatierakennukset, 2-4.11.1909. Pöytäkirjat II, 106–111.

¹³⁵ Castrén 1937, 116–117.

4. Rautatien odotusta I maailmansodan alla ja kuluessa (1909–1917)

4.1. Kuvernöörin kehittämissyrkimykset

Eduskunnassa Ylimaan rautatiehanketta ei käsitelty 1910-luvun alkuvuosina. Vuoden 1909 valtiopäivien jälkeen Ylimaan kunnilla oli nyt lupaus ainakin ratasuunnan tutkimisesta välillä Oulu–Kuusamo. Tosin myös kuusamolaisille epämieluisan Suomussalmi–Kuusamo -ratasuunnan tutkimisesta oli tehty myöntävä päätös. Yleisvaltakunnallisen tilanteen ollessa jälleen kiristymässä emämaasta tulevan paineen alla ja suursodan aattona, siirtyi Suomen rautatiepolitiikka entistä enemmän venäläisten komentoon. Tässä odottavassa tunnelmassa kuusamolaiset palasivat rautatieasiaan vasta I maailmansodan loppuvaiheissa, mutta maakunnan kuvernööri jatkoi ponnisteluja rautatien saamiseksi Oulun läänin koillisosiin.

Oulun kuvernöörit olivat huomioineet läänin alkeelliset olosuhteet elinmahdollisuuksien ja liikenneyhteyksien puolesta. Vuonna 1907 oli kuvernööri vaatinut Ylimaan kuntia tehostamaan maanviljelystään. Karjatalous ja meijeritoiminta olisi koillisen alueiden pelastaja huonojen viljelysmaiden vuoksi.¹³⁶ Tähän vaikuttivat tosin myös huonot kulkuyhteydet, myyntipaikkojen etäisyydet sekä työvoiman puute metsätöiden viedessä työvoimaa maanviljelyksestä. Myös metsien ja metsätuotteiden ostoon tulisi saada alueelle kilpailua. Metsätalous olikin todellisen teollistumisen aloittaja Pohjois-Suomessa. Teknologia kehittyi 1800-luvulla ja sahatavaran vienti kymmenkertaistui vuosina 1860-1913. Pohjois-Suomessa oli myös paljon vielä käyttämättömiä metsävaroja.¹³⁷ Puun nollarajan¹³⁸ sanottiin tulevan vastaan ennen Kuusamoaa, juuri heikon tiestön vuoksi.¹³⁹ Yksi ongelma oli juuri rautatien puute ja tämä tarve tulisi tyydyttää.

Kuusamolaisia kuvernööri lähestyi alkuvuodesta 1909 mahdollisuudella muodostaa Kuusamosta kauppala sen itä-länsisuuntaisen kaupallisen aseman vahvistamiseksi.¹⁴⁰ Kunnanjohto ei kuitenkaan lämminnyt ajatukselle. 7. helmikuuta 1909 pidetyssä

¹³⁶ Kyllönen 2010, 81–82.

¹³⁷ Nieminen 2018, 18–19.

¹³⁸ Nollarajalla kasvavan puun arvo teollisuuslaitoksen portille kuljetettuna on ostajan näkökulmasta samansuuruinen kuin puun korjuu- ja kaukokuljetuskustannukset. Puulle ei näin jää ollenkaan kantohintaa, eli hintaa, joka sisältää raaka-aineen käyttöarvon ja laatuominaisuudet. Laine 2006, 100–101.

¹³⁹ Nieminen 2018, 20.

¹⁴⁰ Kyllönen 2010, 155.

kuntakokouksessa hanketta pidettiin pitkien liikenneyhteyksien lisäksi taloudellisesti kestävämmänä toteuttaa syrjäseudulla, mutta jos paikkakunnalle saataisiin rautatie, niin asia olisi voinut olla toinen.¹⁴¹ Rautatiehankkeen ollessa vetämässä eduskunnassa kuntalaiset pistivät rautatien ehdoksi kauppalan saamiseksi Kuusamoon.

Paikkakunnan kauppiat pelkäsivät mahdollisesti ulkopuolelta tulevaa kilpailua¹⁴², ja kauppalan myötä erilaiset lieveilmiöt lisääntyvän väestöliikkeen muodossa saatettiin nähdä uhkana. Myös maattoman väestön kysymys kesken olevan isojaon vuoksi oli haastava. Kirkonkylässä oli runsaasti mäkitupalaisia ja Seppo Ervasti kuvaa heidän tilannettaan jopa slummiutumiseksi. Torpparit ja mäkitupalaiset vaativatkin vuonna 1910 senaattilta tonttien erottamista kaikille asukkaille tilallisten raivatessa peltojansa entistä isommiksi.¹⁴³

4.2. Pudasjärveläisten ratahanke

Kuusamolaisten hylättyä kauppalasuunnitelmat siirtyi Oulun v.t. kuvernöörin Hjalmar Langinkosken katse nyt Pudasjärven suuntaan.¹⁴⁴ Myös kainuulaisten ratahanke Kuusamoon saattoi saada kuvernöörin epäileväiseksi Oulu–Kuusamo -radan suhteen. Jos rata Oulusta olisi saatu edes Pudasjärvelle, se olisi nostanut kruununmetsien arvoa ja tuonut teollisuutta paikkakunnalle. Rata olisi ollut lisäksi edullisempi tehdä aluksi Pudasjärvelle saakka.¹⁴⁵ Myös metsähallitus asettui tukemaan Oulu–Pudasjärvi -rataa ja lähetystö kävi sitä anomassa Helsingissä 1912.¹⁴⁶

Metsähallitus viittasi vuoden 1912 ehdotuksessaan Oulu–Pudasjärvi-rautatiestä juuri metsätalouden tuloihin valtiotaloudessa: kymmenen edellisvuoden aikana ne olivat moninkertaistuneet ja tulisivat vieläkin kohoamaan. Iijoen seudulla taas metsätalous ei olisi kehittynyt huonojen kulkuyhteyksien vuoksi.¹⁴⁷ Myös pudasjärveläisten rautatielähetystö nosti omassa anomuksessaan metsän arvon keskeiseksi asiaksi: kruunun metsiä oli rautatien vaikutusalueella lähes miljoona hehtaaria Kuusamokin mukaan lukien. Lähetystön mukaan paras vaihtoehto olisi toki ollut rakentaa rautatie saman tien Kuusamoon tai

¹⁴¹ Kuntakokouksen pöytäkirja 7.2.1909 § 2. Kuusamon kunnanarkisto Ca:4. KA.

¹⁴² Kyllönen 2010, 155–156.

¹⁴³ Ervasti 1978, 431.

¹⁴⁴ Kyllönen 2010, 82–83.

¹⁴⁵ ”Oulun läänin w.t. kuvernöörin vuosikertomuksesta” (art.). Liitto 16.11.1911.

¹⁴⁶ Rytkönen 1989, 229.

¹⁴⁷ ”Oulun-Pudasjärven rautatie. Metsähallituksen esitys.” (art.). Kaleva 8.2.1912.

Valkeanmerelle saakka, mutta jo Pudasjärvelle rakennettuna rautatie olisi tullut hyödyttämään koko aluetta.¹⁴⁸

Vuoden 1912 valtiopäivillä Oulu–Pudasjärven ratahanke ei saanut huomiota. Venäjältä tullut painostus rautatien saamiseksi Pietarista Pohjanlahteen oli lisääntynyt sortovuosina¹⁴⁹ ja suursodan aattona ja etusijalla olikin Pietari–Vaasa -yhteyden valmistelu.¹⁵⁰ Lisäksi Oulu–Kuusamo ja Suomussalmi–Kuusamo -ratasuuntien aiemmin jo päätetyt tutkimukset olivat edelleen toteutumatta, mikä myös saattoi vaikuttaa anomuksen huomiomatta jättämiseen.

I maailmansodan alla rautatien tarve ja odotus näkyivät edelleen lehdistössä. Kuusamolainen H. Wientalo purki keväällä 1913 Liitto-lehdessä rautatien puutteen tuskaa ja myös sortovuosien painetta paikkakunnalla kirjoituksessaan:

*Kehittymättömät liikeolot ja huonot kulkuneuvot waikeuttawat täällä Itä-Pohjanmaalla kaikkea edistystä. Me kuusamolaiset, jotka turhaan olemme toiwoneet pääsewämme muun maailman yhteyteen, katselemme synkin mielin mustain woimain nousua idän taiwaalta. Me pelkäämme edistyksen rataan, joka lähes wuosisadan on pyörinyt huimaa wauhtia, pysähtywän. Mutta me toiwomme sen kuitenkin wielä kerran pyöriwän rautaista tietä tännekin laajoille Itä-Pohjanmaan awaruuksille edistämään maanwiljelystä, tukemaan karjanhoitoa ja etsimään seutumme luonnonrikkauksia.*¹⁵¹

Eduskuntavaaleissa syksyllä 1913 Ylimaan rautatieasia oli edelleen tavoitelistoilla. Kesäkuussa Kaiku-lehden ”Waalialmistelut”-ehdokaslistalta löytyivät pohjoisen vaalipiirin ehdokkaiden, muun muassa Juho Vaaralan, nimet alaviitteellä ”Rautatie Kuusamoon”.¹⁵² Lupaukset rautateistä olivat ilmeisesti vähentyneet, minkä Kansan Tahto-lehdessä heinäkuussa 1913 julkaistusta kirjoituksesta voi huomata:

Porwarilliset puolueet käyttivät tätä tapaa entisaikoina hywin suuressa määrin waalisyöttinä – – Noilla waalilauseilla oli wissi tarkoituksensa, kun

¹⁴⁸ ”Oulun-Pudasjärven rautatiekysymys.” (art.). Kaleva 27.2.1912.

¹⁴⁹ Järvinen 1937, 45.

¹⁵⁰ Castrén 1937, 118–120.

¹⁵¹ H. Wientalo, ”Rautatie Oulusta Kuusamoon” (art.). Liitto 15.4.1913.

¹⁵² ”Waalialmistelut”, Kaiku 29.6.1913.

*esimerkiksi luwattiin jollekin paikkakunnalle rautatie, niin oli toivoo, että siltä paikkakunnalta saadaan äänestäjiä, äänestämään rautatietä.*¹⁵³

4.3. I maailmansota ja vuoden 1917 rautatieanomus

Ensimmäisen maailmansodan aikana Venäjä puuttui entistä enemmän Suomen rautatiepolitiikkaan. Saksan hyökkäyksen ja Itämeren dominoinnin pelossa Venäjä tarvitsi yhteyden lännen liittolaisiinsa Pohjanlahden ja Skandinavian kautta. Poikittaisratoja alettiin rakentamaan, mutta perimmäinen ajatus oli edelleen rakentaa ne kotimaan hyöty ensisijaisesti edellä. Suomen ja Ruotsin rautatiet piti yhdistää, ja osin hankalienkin neuvottelujen jälkeen Tornioista Karunkiin, josta oli lähin yhteys Ruotsin rautatieverkkoon, tehtiin rautatie. Tästä paikasta tulikin vilkas kansainvälisen liikenteen solmukohta I maailmansodan aikana. Myös Tornion ja Haaparannan yhdistämistä rautatieverkkoon alettiin rakentaa, mutta tämä valmistui vasta 1918.¹⁵⁴

Koska Ruotsin haluttomuus osallistua näihin rautateiden yhdistämisiin vaikutti ilmeiseltä, alkoi Venäjä rakentaa luotettavampaa ja tehokkaampaa ratayhteyttä Jäämerelle Pietarista pohjoiseen Muurmanniin.¹⁵⁵ Tämä työmaa muodostui merkittäväksi myös kuusamolaisille I maailmansodan aikana. Kuusamosta lähti rakentamaan rataa noin 300 henkeä hyvän palkan perässä. Myös monimuotoinen kauppatoiminta veti väkeä työmaalle, sillä Oulusta ja Kuusamosta rahdattiin työmaalle peruselintarvikkeiden lisäksi myös alkoholia.¹⁵⁶

Virallisemmin kuusamolaiset toimivat sodan aikana aseiden rahtaajina. Aseita kuljetettiin muun muassa Kantalahden kautta Sallaan ja sieltä Kuusamon kautta Ouluun, jossa ne lastattiin Pietariin menevään junaan.¹⁵⁷ Paikallisesti kunnan tehtäviin sodan aikana kuului huolehtiminen viljan riittävydestä. Hätäapulainoja jouduttiin ottamaan ja hätäaputoita pyrittiin järjestämään ainakin tietöiden muodossa. Myös työnvälitystoimisto perustettiin Kuusamoon lokakuussa 1914. Pyrkimyksenä oli saada puutavarayhtiöt suosimaan paikallista työvoimaa vieraspaikkakuntalaisten sijaan. Liiketoiminnallisessa muodossa Kuusamon kunta osti suurilla summilla jauhoja niin Oulusta kuin Arkangelistakin ja möi niitä paikallisille asukkaille.¹⁵⁸ Kenties jauhojen rahtausten ja asekuljetusten myötä, sekä

¹⁵³ Joppaus, ”Waalilupaukset ohenevat”, (art.). *Kansan Tahto* 30.7.1913.

¹⁵⁴ Zetterberg 2011, 54–58.

¹⁵⁵ *Ibidem*.

¹⁵⁶ Ervasti 1997, 112–114

¹⁵⁷ Ervasti 1997, 112.

¹⁵⁸ Kyllönen 2010, 38–41.

sodan loppumisen ollessa näköpiirissä rautatiehanke päätettiin laittaa uudelleen käyntiin vuoden 1917 aikana.

Kuusamolaisten rautatien puutteesta oli sodan aikanakin mielipidekirjoituksia oululais-lehdissä.¹⁵⁹ Pohjois-Suomen rautatiekysymyksiin liittyen kesällä 1917 esiteltiin Atlantilta Arkangeliin ylettyvää monikansallista rautatieyhteyttä. Suomen puolella rata olisi kulkenut reittiä Oulu-Nurmes-Sotkamo ja Kuusamokin olisi saanut ratayhteyden näiden suunnitelmien toteuduttua.¹⁶⁰ Ylimaan omaa rautatiekysymystä Oulu–Kuusamo käsiteltiin Kiimingin kuntakokouksessa keväällä 1917. Asiaa pidettiin ”ylen tärkeänä” ja sen toivottiin pääsevän esille eduskunnassa.¹⁶¹ Myös Pudasjärven kunnankokouksessa saman vuoden lokakuussa keskusteltiin mahdollisesta osallistumisesta rautatielähetystöön.¹⁶²

Kuusamon kunnan kokouksessa 14. lokakuuta 1917 aiheena oli työttömyyden kasvu tukkitöiden sen hetkisen vähyden vuoksi. Työllisyyden edistämiseksi kunta päätti lähettää lähetystön anomaan senaatilta varoja Oulu–Kuusamo -maantien kunnostamista varten.¹⁶³ Jatkuvan rahdin vuoksi tien kunto oli koetuksella ja tierasitteet olivat talollisille raskaita. Noin kuukautta myöhemmin pidetyssä kuntakokouksessa tämä maantiehanke laajeni jälleen rautatiehankkeeksi. Aiemman tiehankkeen lisäksi pyydettiin kunnan edustajaksi valittua Juho Vaaralaa anomaan tutkimuksen toimeenpanoa rautatien rakentamista varten Oulusta Kuusamoon. Vaaralalle annettiin valtuudet tehdä kaikki tarvittava asian eteen.¹⁶⁴ Vaaralan kansanedustajuus päättyi kuitenkin lokakuussa 1917 ja kuusamolaisia edusti nyt maalaisliittolainen, Kempeleessä viljelijänä vaikuttanut kuusamolaislähtöinen Juho Edvard (Eetu) Takkula¹⁶⁵ joka oli yksi autonomian ajan viimeisen, 26. marraskuuta 1917 päivätyn, Ylimaan rautatieanomuksen allekirjoittajista.

Kuten melkein muutkin Eduskunnan anomus- ja esitysehdotukset ovat saaneet olla kymmeniä vuosia kuolleena kirjaimena, niin myös kysymyksessä oleva 1909 vuoden toisilla valtiopäivillä hyväksyty edellä mainittu Oulun–Kuusamon rataa koskeva tutkimuspäätös ei ole vielääkään johtanut käytännölliseen tulokseen. Nyt taasen näyttää, että maamme on nousemassa uusi huomen, jolloin maamme Eduskunta voisi vaurastuttaa maamme

¹⁵⁹ E.T:a, ”Tie ja kulkuneuvot Kuusamossa” (maalaiskirje). Liitto 15.5.1915.

¹⁶⁰ ”Pohjois-Suomen uudet rautatiesuunnitelmat.” (art.). Kaiku 3.6.1917.

¹⁶¹ ”Kansalaiskokouksia maaseudulla.” (art.). Kaiku 12.4.1917.

¹⁶² J. Hartman, ”Kuulutus”. Kaiku 26.10.1917.

¹⁶³ Kuntakokouksen pöytäkirja 14.10.1917 § 3. Kuusamon kunnanarkisto Ca:5. KA.

¹⁶⁴ Kuntakokouksen pöytäkirja 18.11.1917 § 4. Kuusamon kunnanarkisto Ca:5. KA.

¹⁶⁵ Kyllönen 2007, 92.

*taloudellista asemaa – – Nyt rohkenee taasen useihin kymmeniintuhansiin nouseva Itä-Pohjanmaan väestö kääntyä kauttamme tämän Eduskunnan puoleen, toteuttaaksensa useita kymmeniä vuosia sitten alkamansa, monta kertaa uudistamansa, pyynnön.*¹⁶⁶

Suomeen oli todellakin nousemassa ”uusi huomen” ja maa itsenäistyi joulukuussa 1917. Venäjän sotilasmahti oli romahtanut ja maan väliaikainen hallitus oli julistanut lailliset olot Suomeen maaliskuussa 1917 ja samalla myös Valtionrautatiet alkoivat kulkea kohti omaa itsenäisyyttään. Vuoden 1909, paljolti venäläissortoa vastaan tehty rautatieohjelma laitettiin nyt uusiksi ja uudessa maakuntarataosiossa Oulu–Kuusamo -vaihtoehto jäi viimeisille sijoille.¹⁶⁷

Itsenäistyminen ja rajan sulkeutuminen tuntuivat Kuusamossa elinkeinojen muutoksena. Rajakylissä laidunmaita ja joitain niittyjä menetettiin rajan taakse ja poronhoito Vienan karjalaisten kanssa päättyi. Tukkisavotat itään päin laskeviin vesistöihin loppuivat ja kaupan osalta talonpoikien välittäjäkauppa rajaseuduilla päättyi. Kirkonkylän yksityiskauppioiden liiketoiminta kärsi ja samalla paikkakunnalle rantautunut Osuuskauppa sai entistä enemmän jalansijaa.¹⁶⁸

Huolimatta uuden rautatieohjelman heikosta ennusteesta Ylimaan radan suhteen, jatkui hanke rautatien saamiseksi Kuusamoon 1920-luvulla voimakkaana. Etenkin kuusamolainen kansanedustaja Kaarlo Hänninen nousi 1920- ja 1930-luvuilla esille ratahankkeen edusmiehenä¹⁶⁹ ja myös 1918 elinkeinoelämän kehittämiseksi ja tukemiseksi perustettu Oulun kauppakamari ajoi Pohjois-Suomen ratahankkeita harvaan asutun laajan läänin kulkuneuvojen puolesta alkeellisen aseman parantamiseksi.¹⁷⁰

¹⁶⁶ VP 1917 II. Anom. ehd. N:o 112. Liitteet.

¹⁶⁷ Castrén 1937, 133–138, 222.

¹⁶⁸ Ervasti 1978, 702–704.

¹⁶⁹ Kananen, 2010b.

¹⁷⁰ Nieminen 2018, 54–59.

Loppulause

Kuusamossa päivittäinen selviytyminen 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa oli paljolti muualta tuotavan viljan varassa. Maanviljelys ei ilmaston vuoksi ollut kannattavaa ja karjatalous oli vielä murrosvaiheessa tuona aikana. Kesken olleen isojaon ja heikkojen tie- ja vesistöreittien vuoksi metsänmyynti oli haastavaa. Paikkakunnan maantieteellisen sijainnin myötä kauppa muodostui merkittäväksi elinkeinoksi. Kuusamolaisilla oli yhteydet niin Ouluun kuin myös Valkeanmerelle Venäjän puolelle. Alueelle muodostui kulukaupan keskus ja kuusamolaiset toimivat myös kaupanvälittäjinä venäläisten ja muiden ylimaalaisten kauppiaiden kesken. Kulkuneuvojen heikkouden vuoksi rahtimaksut nousivat suuriksi ja samalla tuotteiden hinnat kohosivat Oulun hintoihin verrattuna jopa moninkertaisiksi Kuusamossa.

Koska nämä monet mainitut epäkohdat korjautuisivat kulkuneuvojen kehittämällä, olivat perusteet rautatien anomiselle paikkakunnalle olemassa. Rautatien tultua Ouluun alettiin myös Kuusamossa haaveilla omasta rautatiestä. Yhteistyöhön alettiin muiden Ylimaan kuntien kanssa, sillä rautatie tulisi kulkemaan Oulusta Kiimingin, Pudasjärven ja Taivalkosken kautta Kuusamoon ja aina Valkeanmerelle saakka. Alkuvuosina hankkeen vetäjänä oli Kemin talonpoikaissäädyn edustaja Pekka Aulin (myöh. Ahmavaara) ja vuodesta 1907 kuusamolainen kansanedustaja Juho Vaarala. Myös ratalähetystöjä lähetettiin kunnista Helsinkiin anomaan rautatietä vuosina 1903 ja 1906.

Sanomalehtikirjoitukset osoittavat rautatien tarpeellisuuden: kansalaiset näkivät rautatien elinolojen kehittäjänä ja mahdollisuutena parempaan tulevaisuuteen. Erimielisyyksiä herätti lähinnä rautatien suunta. Oulu–Kuusamo -vaihtoehdon haastajaksi tulivat kainuulaiset, jotka ehdottivat radan suuntaamista Kajaanista Kuusamoon. Poliittisesti rautatiehankkeet olivat porvarillisten puolueiden, kuten Suomalaisen puolueen ja Maalaisliiton hankkeita. Sosialistit eivät sinänsä vastustaneet rautatietä, mutta eräänlaiseksi lyömäaseeksi porvareita vastaan muodostui rautatiehankkeen hidaskäynnin eteneminen.

Kuusamossa vaikutti tutkimuksen aikajakson aikana lestadiolaishenkinen talonpoikaishallinto. Vaikka tämä tiukasti periaatteellinen herätysliike vieroksuikin monia ulkoapäin tulevia ilmiöitä, kuten sosialismia, joka levisi paljolti juuri rautateiden myötä pohjoiseen, näki se kuitenkin rautatien mahdollisuutena parantaa alueen taloudellisia edellytyksiä. Kuitenkaan rautatiehanke ei ole Kuusamon kuntakokouksen asiakirjoissa vuosina 1896-

1917 näkyvästi esillä, eli ensisijainen hanke se ei ole ollut ajanjaksolla. Kuusamolaisilla ei ollut myöskään omaa edustajaa tutkimusjakson ajan valtiopäivillä ennen vuotta 1907. Myös rautatien saantia hyvin todennäköisesti edistänyt Oulun kuvernöörin tarjous kauppalan muodostamisesta Kuusamoon torjuttiin taloudellisista ja kenties myös aatteellisista syistä.

Kohti itsenäisyyttä kulkevan Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan rautatiepolitiikka kulki kansallista linjaa. Runkoverkoksi muodostui Lounais-Suomen satamiin suuntautuva pohjois-eteläsuuntaus. Emämaa Venäjän vaikutusta pyrittiin välttämään. Tässä mielessä on ymmärrettävää, ettei rautatie Valkeanmereen saakka saanut kannatusta. Kuusamossa puolestaan rajantakaiset Vienan karjalaiset nähtiin yhteistyökumppaneina ja viljaa tuotiin paikkakunnalle aina Valkeanmeren rannalta saakka. Myös valtakunnalliset mullistukset, kuten sortovuodet ja I maailmansota vaikuttivat ratapolitiikkaan. Sortovuosina ratojen rakentaminen oli hidasta taloudellisista syistä sekä Venäjältä tulevan paineen vuoksi. I maailmansodan aikana valtion rautatiet olivat puolestaan venäläiskomennossa. Vuoden 1917 itsenäistymisen myötä Oulu–Kuusamo -rata jäi uusissa suunnitelmissa viimeisille sijoille.

Eduskuntaudistuksen myötä Ylimaiden ratahanke alkoi saada hyväksyntää, tosin osaksi kansallisen rautatieohjelman laajentamisen vuoksi. Ratasuunnan tutkimukselle saatiin hyväksyntä vuoden 1909 toisilla valtiopäivillä. Myös kuusamolaisille vastenmielinen Suomussalmi–Kuusamo -ratasuunta sai hyväksynnän. Kuusamolaisten vastustus ei kuitenkaan näkynyt omasta edustajasta huolimatta valtiopäiväkeskusteluissa. Kajaani–Kuusamo -suunta nähtiin eduskunnan taholta mahdollisesti myös enemmän runkoverkon suuntaisena poikittain maan halkaisevan Oulu–Kuusamon rinnalla. Kuusamolla oli kuitenkin jo tuolloin ollut pitkäaikainen side Ouluun niin maakunnallisesti kuin aluepoliittisesti. Lisäksi Oulu on ollut ja on edelleen kuusamolaisten ”Amerikka”, jonne lähdetään muun muassa töihin tai opiskelemaan.

Jatkotutkimuksen kannalta luonnollista olisi jatkaa hankkeen tutkimusta 1920-luvulta eteenpäin esimerkiksi toiseen maailmansotaan saakka. Tätä tutkimusta voisi laajentaa tutustumalla Kuusamon lisäksi muiden Ylimaan sekä Kainuun kuntien kokousasiakirjoihin ja tutkia, mitä rautatiehankkeesta keskusteltiin. Mielenkiintoista olisi myös tietää Venäjän mahdollinen kanta Valkeanmeren rautatiehankkeeseen.

Lähteet ja tutkimuskirjallisuus

I PAINAMATTOMAT LÄHTEET

KANSALLISARKISTO, Oulu (KA)

Kuusamon kunnan kuntakokouksen arkisto

Kuntakokousten pöytäkirjat (1895–1903)

Kuntakokousten pöytäkirjat (1903–1911)

Kuntakokousten pöytäkirjat (1911–1925)

II INTERNET-LÄHTEET

Eduskunta

Eduskunnan hakupalvelu, kansanedustajat.

<https://www.eduskunta.fi/FI/search/Sivut/peoplereults.aspx?k=>

(Luettu 3.4.2020).

Kainuun liitto

”Nälkämaan laulu”.

<https://www.kainuunliitto.fi/nalkamaan-laulu> (Luettu 3.4.2020).

Väylävirasto

Ilmastonmuutos.

<https://vayla.fi/ymparisto/ilmastonmuutos> (29.1.2020).

YLE-UUTISET

”Kaivostoimintaa rajoittava yleiskaava kumottiin Kuusamossa – hallinto-oikeuden mukaan kunta jätti tekemättä lain vaatimat selvitykset”. Uutiset 16.6.2018.

<https://yle.fi/uutiset/3-10254119>

”Hallituksen väläyttämiä raideinvestointeja kiirehdittävä – EU-rahojen ei pidä antaa valua hukkaan”. Uutiset 8.8.2018. <https://yle.fi/uutiset/3-10343926>

III PAINETUT LÄHTEET

Valtiopäivät 1897–1917 (VP)

Asiakirjat, pöytäkirjat ja liitteet

IV SANOMALEHDEDET

Kaiku 1890–1917

Kaleva 1900–1912

Louhi 1903–1906

Liitto 1907–1915

Kansan Tahto 1908–1913

V TUTKIMUSKIRJALLISUUS

Castrén, Reino 1937: ”Ratapolitiikka”. *Valtionrautatiet 1912–1937*, s. 97–241.

Rautatiehallitus, Helsinki.

Enbuske, Matti 2009: *Vuosisadat Pohjan teillä: Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun*

läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle. Tiehallinnon Oulun tiepiiri, Porvoo.

Ervasti, Seppo 1978: *Kuusamon Historia I*. Koillissanomat Oy, Kuusamo.

Ervasti, Seppo 1997: *Johdatus Kuusamon historiaan*. Kuusamon kunta, Kuusamo.

Järvinen, Kyösti 1937: ”Rautatiet ja maan yleinen kehitys”. *Valtionrautatiet*

1912–1937, s. 41–73. Rautatiehallitus, Helsinki.

Kananen, Jorma 2009a: ”Kuusamon ratahankkeista ja niiden taloudellisista perusteista”.

Koillissanomat 24.11.2009.

Kananen, Jorma 2009b: ”Koillismaan ratahankkeista: Kaarlo Hännisen esitys”.

Koillissanomat 8.12.2009.

Kananen, Jorma 2010a: ”Kainuun korpikansan ratahankkeiden taustat”.

Koillissanomat 12.1.2010.

Kananen, Jorma 2010b: ”Kuusamon ratahanke: Kahden miehen taistelu”.

Koillissanomat 26.1.2010.

Kyllönen, Matti 2007: *Miksi Kuusamo ei ole punainen?* Matti Kyllönen, Oulu.

Kyllönen, Matti 2008: *Luonto, leipä ja valta*. Itä-Karjalan Kustannus Oy, Oulu.

Kyllönen, Matti 2010: *Vanhoillislestadiolaisia, vanhasuomalaisia ja maalaisliittolaisia*.

Itä-Karjalan Kustannus Oy, Oulu.

Kyllönen, Matti 2015: ”Pohjois-Pohjanmaan maakuntahenki hakusessa”. *Uusi Suomi*

17.3.2015. <https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/mattiantero/190073-pohjois-pohjanmaanmaakuntahenki-hakusessa/>

Laine, Jaana 2006: *Puukaupan säännöt – Yksityismetsänomistajien ja metsäteollisuuden*

puukauppa Itä-Suomessa 1919–1939. Suomen Tiedeseura, Helsinki.

Lappalainen, Jussi T. 2012: *Haluatko historiankirjoittajaksi?* Gummerus, Jyväskylä.

Nieminen, Anna 2018: ”Pohjoisen elinkeinot ennen kauppakamarin aikaa” s. 15–23,

”Pohjoisen elinkeinoelämän ajankohtaiset kysymykset” s. 54–59. *Pohjoisen*

elinkeinoelämän asialla – Oulun kauppakamari vuosina 1918–2018. Oulun

kauppakamari, Oulu.

Rytkönen, Raili 1989: *Suur-Iin Historia 1870–1925*. Kainuun Sanomain Kirjapaino Oy.

Kajaani.

Salo, Matti 2012: ”Venäjän yhteyteen siirtymisen ja Venäjän kaupan vaikutukset

Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen maataloutteen autonomian ajalla”. *Historian*

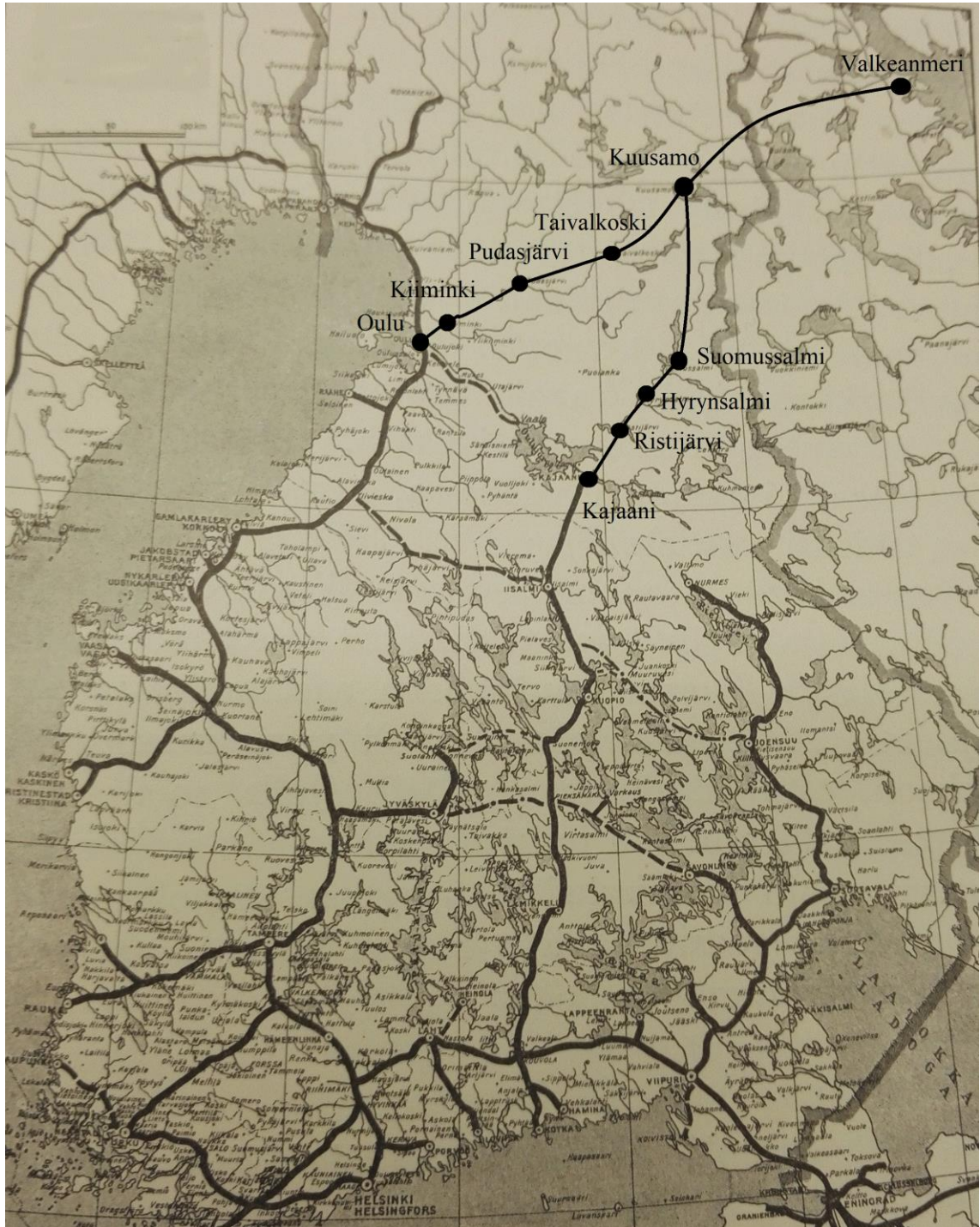
selkosilla – Jouko Vahtolan juhlakirja. Pohjois-Suomen historiallinen yhdistys,

Rovaniemi.

Zetterberg, Seppo 2011: *Yhteisellä matkalla: VR 150 vuotta*. WSOY, Helsinki.

Liitteet

Liite 1: Kartta vuoden 1909 rautatierakennusohjelmasta, johon on lisätty Oulu-Kuusamo-Valkeanmeri (1897) ja Kajaani-Kuusamo (1908) linjaukset.



Lähde: Rautatiehallitus 1937. (Muokattu 4.4.2020)