

Kuusamon rautatiehanke Suomen itsenäistymisestä talvisotaan

Oulun yliopisto

Historiatieteet

Historian pro gradu -tutkielma

29.5.2022

Pekka Pesonen

Sisällysluettelo

Johdanto	3
1. Kuusamo, rautatiet ja Suomi 1917–1923.....	15
1.1. Olosuhteet rautatien tarpeen kannustimena	15
1.2. Kuusamon ratahanke ”uuden huomenen” kajastaessa	17
1.3. Rautatiepolitiikan muotoutuminen itsenäisen Suomen alkuvuosina.....	24
2. Kuusamon ratahankkeen toimenpiteet ja suuntavaihtoehdot 1924–1929.....	27
2.1. Kansanedustaja Kaarlo Hänninen Oulu – Kuusamo -ratahankkeen puolestapuhujana.....	27
2.2. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratasuunta tutkitaan	33
2.3. Muut ratasuunnat Kuusamoon	38
3. Rautatietäistelu eduskunnassa 1930–1934	48
3.1. Metsäteollisuus maan hyvinvoinnin takaajana	48
3.2. Eduskuntakeskusteluja ja rautatieretkiä	55
3.3. Ratasuunta ratkeaa eduskunnassa	62
4. Talvisodan alusvuodet 1935–1939	69
4.1. Rautatiesuunnitelmat lääninjaon määrittelijänä	69
4.2. Maanpuolustus ja rautatiet Pohjois-Suomen näkökulmasta.....	72
4.3. Rautatiet teollisuuden ja maanteiden ehdoilla	79
Loppulause	91
Lähteet ja tutkimuskirjallisuus	96
Liitteet.....	104

Johdanto

Pro gradu- tutkielmani aiheena on Kuusamon rautatiehanke Suomen itsenäistymisestä talvisotaan, eli vuodesta 1917 vuoteen 1939. Työ on jatkoa kandidaatintutkielmalleni, jossa tutkin hanketta autonomian ajalla vuosina 1896–1917. Aihe kiinnostaa minua kuusamolaisena ja myös siksi, että hanke on periaatteessa edelleen vireillä, sillä rautatietä ei ole Kuusamoon saatu. Raideliikenteen merkityksen ollessa tänä päivänä suuri on myös mielenkiintoista katsoa taaksepäin raideliikenteen historiaa ja aikaa, jolloin 1850-luvulla aloitetun rataverkon rakentaminen oli Suomessa vielä vilkasta.

Liikenteellä ja sen järjestämisellä on huomattava vaikutus ilmastonmuutokseen, kaupungistumiseen ja muuttuvaan kaupankäyntiin. Eteenkin raideliikenteen odotetaan vastaavan näihin trendeihin.¹ Muun muassa ilmastonmuutokseen liittyen rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat huomattavasti tieliikennettä pienemmät.² Lähijunaliikenteen rooli on kasvanut kaupunkialueilla, ja kaupungistuminen on vilkastuttanut kaupunkien välistä raideliikennettä niin, että uusia, nopeampia yhteyksiä on alettu suunnittelemaan. Kaupan puolella esimerkiksi verkkokaupan nousun myötä pakkaustarvikkeiden ja sen myötä sellun tarpeen ennustetaan kasvavan, mikä tietää enemmän rautatiekuljetuksia raaka-ainelähteiltä tehtaille ja tehtailta markkinoille.³

Pohjoisillakin alueilla raidekysymykset ovat viime aikoina olleet esillä. Arktisessa tutkimuksessa on huomioitu alueen infrastruktuuri resurssien hyödyntämisen ja kestäväen kehityksen kannalta. Liikenneyhteydet ja saavutettavuus ovat merkittäviä asioita myös kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta. Yksi merkittävistä visioista 2000-luvulla on ollut Jäämeren rata. Tämä rata avaisi vaihtoehtoisen kuljetusreitit Suomen vienti- ja tuontikuljetuksille Atlantille ja Koillisväylälle ja edistäisi pohjoisten alueiden luonnonresurssien hyödyntämistä.⁴

Kuusamossa muun muassa matkailu, metsätalous ja mahdollinen kaivostoiminnan käynnistyminen luovat tarpeen rautatielle.⁵ Rautatien avulla teollisuuden odotetaan virkistyvän ja tuovan nostetta muuttotappiosta kärsivälle kaupungille. Kuitenkin

¹ Mäntynen 2018.

² Ilmastonmuutos, Väyläviraston www-sivut 10.12.2020.

³ Mäntynen 2018.

⁴ Liikenne- ja viestintävirasto 2019, 10.

⁵ Lipponen & Skinnari 2009.

luontomatkailuun voimakkaasti panostavassa pitäjässä kaivoshankkeet ovat herättäneet ristiriitaisia mielipiteitä asukkaiden keskuudessa.⁶ Ratojen suunnistakaan ei ole aina päästy yhteisymmärrykseen Pohjois-Suomen muiden kuntien kanssa.⁷ Jäämeren radan suhteen Pohjois-Suomen ja Lapin perinteisten elinkeinojen, kuten poronhoidon, harjoittajat ovat vastustaneet radan rakentamista. Saamelaiset pelkäävät Jäämeren radan heikentävän heidän perinteisiään elinkeinoja, ja heitä ei ole myöskään pyydetty mukaan hankkeen suunnitteluun.⁸ Siinä missä raideliikenne on usein nähty elinkeinojen ja -olosuhteiden kehittäjänä, on se tänä päivänä myös uhka monille luonnosta riippuvaisille elinkeinoille.

Rautatiehankkeet eivät kuitenkaan ole aivan uusi asia Koillismaallakaan. Ensimmäiset anomukset rautatiestä Oulusta Kuusamoon tehtiin vuoden 1897 valtiopäivillä.⁹ Tämän jälkeen hanke on ollut enemmän tai vähemmän vireillä viimeisen reilun sadan vuoden aikana. Aktiivisimmillaan se on ollut 1920- ja 1930-luvuilla, jolloin rautatien saantia Kuusamoon pidettiin jo hyvin todennäköisenä. 1930-luvulla myös tehtiin lopulliset, vielä tänäkin päivänä voimassa olevat ratkaisut Koillismaan rautatiekysymyksessä.

Tutkimustilanne

Valtionrautateistä (tänä päivänä VR-yhtymä) on julkaistu useita laajoja juhlahistorioita sen toimintavuosien aikana. Vanhimmat julkaisut ovat Rautatiehallituksen, eli Valtionrautateitä johtaneen keskusviraston toimittamia. Näistä varsinkin *Valtionrautatiet 1912–1937* (1937) ja *Valtionrautatiet 1937–1962* (1962) ovat tutkielmani kannalta tärkeimpiä. Nämä teokset ovat laajoja yleisteoksia valtionrautateitten kehityksestä ja rautatie- ja ratapolitiikan vaiheista. Näissä Suomen rautateiden historiaa ja vaiheita selvitetään yksityiskohtaisesti. Ratapolitiikka on perusteellisesti esillä teoksissa, samoin kuin ratojen rakentaminen ja niiden perustelut. Myös Koillis-Suomen ratakysymystä käsitellään teoksissa.

Seppo Zetterbergin *Yhteisellä matkalla – VR 150 vuotta* (2011) on yleisteos Valtionrautateitten 150-vuotisesta historiasta. Teos nostaa esille rautatien merkityksen yhteiskunnan rakentamisessa: rautatiet ovat piristäneet talouselämää, yhdistäneet

⁶ Katja Oittinen, ”Kaivostoimintaa rajoittava yleiskaava kumottiin Kuusamossa – hallinto-oikeuden mukaan kunta jätti tekemättä lain vaatimat selvitykset”, YLE-UUTISET 16.6.2018.

⁷ Jorma Korhonen, ”Itä-Lappi ei innostu Koillismaan radasta”, YLE-UUTISET 26.1.2012.

⁸ Aletta Lakkala, ”Saamelaisilta täystyrmäys Vesterbackan Jäämeren rata -suunnitelmille – Saamelaiskäräjät yllätettiin jo toistamiseen”, YLE-UUTISET 9.5.2019.

⁹ Kyllönen 2014, 250–251.

Suomen eri osat toisiinsa, lyhentäneet pitkiä etäisyyksiä ja helpottaneet ihmisten keskinäistä kanssakäyntiä.¹⁰ Rata radalta tehtyihin päätöksiin ei teos sen kummemmin puutu ja esimerkiksi Koillismaan ja Kuusamon ratakysymyksestä löytyy vain noin puolen sivun mittainen maininta. Teos kuitenkin antaa pitkällä aikavälillä hyvän yleiskuvan Valtionrautateiden historiasta.

Paikallishistorioista tutkielmani kannalta on ollut hyödyllinen Matti Kyllösen *Verellä lunastettu maa – Kuusamo 1918–1939* (2014). Se on kolmas osa Kyllösen Kuusamon paikallishistoriaa käsittelevästä sarjasta. Teoksen keskeisiä kysymyksiä ovat itärajan sulkeutumisen myötä katkenneiden kauppasuhteiden vaikutus Kuusamon kunnan, ihmisten ja yritysten toimeentuloon. Tutkimusmenetelmänä Kyllönen on käyttänyt historiallis-ekologista, annalistiselta koulukunnalta vaikutteita ottavaa metodia: Tutkimusaluetta on tarkasteltu luonnonoloista käsin. Kyllösen mukaan ilmasto, pinnanmuodostus ja maaperä ovat määritelleet elinkeinopohjan sekä ammattirakenteen ja nämä puolestaan aatteet, uskonnon ja poliittiset ideologiat sekä ihmisten suhtautumisen maallisiin ja tuonpuoleisiin kysymyksiin.¹¹ Rautatiehankkeelle on myös oma luku tässä teoksessa. Kyllönen seuraa sitä pääosin sanomalehtimateriaaliin ja kunnallisiin lähteisiin tukeutuen.

Kuusamon ratahankkeita on tutkinut myös Jorma Kananen, jonka seitsenosainen artikkelisarja aiheesta julkaistiin paikallislehti *Koillissanomissa* vuosina 2009–2010. Artikkelit käsittelevät hanketta aina 1900-luvun alusta 1940-luvulle saakka. Kananen nostaa esille etenkin eri suuntien (Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu, Lappi) kilpailun siitä, mistä päin rautatie Kuusamoon tulisi vetää. Paikallishistorioista on hyödyllinen myös Seppo Ervastian laaja yleisteos, *Kuusamon Historia I* (1978), jossa paikkakunnan historiaa käydään monipuolisesti läpi liikennekysymykset mukaan lukien.

Kansainvälistä näkökulmaa ja myös Suomen rautateiden historiaa osaltaan koskettaa Alpo Juntusen *Valta ja rautatiet – Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan* (1997). Se kuvaa Venäjän ja Neuvostoliiton strategisia pyrkimyksiä yhdistää maan luoteis- ja pohjoisosat rautatieverkon avulla maan keskustaan. Keisarivallan aikana Suomen rataverkkoa oli tarkoitus käyttää hyväksi näissä suunnitelmissa. Maanpuolustukselliset näkökohdat

¹⁰ Zetterberg 2011, 5.

¹¹ Kyllönen 2014, 18.

korostuivat Suomen itsenäistymisen myötä rautateitä suunniteltaessa. Rautateiden maanpuolustuksellista merkitystä Suomen kannalta on tutkinut Masi Montonen diplomityössään *Rautatiekuljetukset puolustussuunnittelun osana 1918–1940* (2015).

Auto- ja maantieliikenne yleistyi voimakkaasti 1920- ja 1930-luvuilla Suomessa. Siitä tuli niin kilpailija kuin myös yhteistyökumppani rautateille. Kevyttä tavaraliikennettä ja lyhyempää paikallisliikennettä alettiin ohjata autoliikenteen piiriin, mikä vaikutti ratapolitiikkaan varsinkin 1930-luvulla. Tieliikenteen historiaa Pohjois-Suomessa on tutkinut muun muassa Matti Enbuske teoksessaan *Vuosisadat Pohjan teillä: Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle* (2009). Tie- ja vesirakennusten ylihallitus (myöh. Tiehallinto, nykyinen Liikennevirasto) vastasi myös rautateiden rakentamisesta aina vuoteen 1923 asti. Tämän jälkeen vastuu siirtyi Rautatiehallitukselle, jonka mukaantulo lisäsi ratapolitiikkaan ammattitaitoa ja johdonmukaisuutta.¹²

Laajan ja harvaanasutun Pohjois-Suomen taloudellisia kehityspyrkimyksiä ensimmäisen maailmansodan jälkeen hidastivat juuri puutteelliset liikenneyhteydet. Pohjois-Suomen alueen talouden ja sen kehittämisyhtymysten historiaa luotaa Anna Niemisen ja Matti Salon toimittama *Pohjoisen elinkeinoelämän asialla – Oulun kauppakamari vuosina 1918–2018* (2018). Vuonna 1918 perustettu Oulun kauppakamari oli vahvana tukijana alueen rautatiehankkeissa: rataverkon kehitys oli sen huomiolla jo perustamisesta lähtien ja kauppakamari oli mukana Oulu – Kuusamo -radan hankkeessa.¹³

Suomen ulkomaankauppa ja vientiteollisuus, sekä osaltaan myös poliittinen vaikuttaminen, rakentuivat itsenäistymisen jälkeen voimakkaasti metsäsektorin varaan. Runsaiden metsien maassa metsäteollisuudesta tuli maailmanluokan vientiteollisuus, ja näin myös metsäviranomaisten ja -toimijoiden lausunnoilla oli suuri merkitys ratapolitiikkaa tehtäessä.¹⁴ Kuusamon ja muun Pohjois-Suomen suuret metsävarat olivat tärkeimpiä perusteita ratoja suunniteltaessa. Antti Parpolan ja Veijo Åbergin *Metsävaltio - Metsähallitus ja Suomi 1859–2009* (2009) luotaa valtion, maan suurimman metsänomistajan, ja sen viraston, eli Metsähallituksen toimintaa sen 150-vuotisen historian ajalta. Kai Häggmanin *Metsän tasavalta – Suomalainen metsäteollisuus politiikan ja markkinoiden ristiaallokossa 1920–1939* on taas kokonaishistoriallinen

¹² Castrén 1937, 180–183.

¹³ Nieminen 2018, 54–59.

¹⁴ Castrén 1937, 260.

tarkastelu, jossa seurataan enemmän yksityisen metsäteollisuuden vaikutusta politiikkaan, talouteen ja yhteiskuntaan temaattisesti.¹⁵

Tutkimustehtävä sekä keskeiset käsitteet ja rajaukset

Tutkielmani tarkoituksena on tutkia Kuusamon rautatiehankkeen etenemistä Suomen itsenäistymisestä aina talvisodan syttymiseen saakka. Rajaus vuosiin 1917–1939 on perusteltavissa sillä, että itsenäistymisen myötä Suomen rautatiepolitiikka muuttui sen irrotessa Venäjän vaikutuksen alta ja myös Kuusamon rautatiehanke muuttui maan sisäiseksi kysymykseksi. Talvisodan käynnistyminen on perusteltu päätöspiste tutkimukselle. Tuolloin Suomen rautatiet siirtyivät poikkeusoloihin ja toiminta oli mukautettava sotilaallisia tarkoituksia palvelevaksi.

Tämä tutkielma käsittelee hanketta, joka ei toteutunut tarkasteluajana eikä vielä sen jälkeenkään. Mitä kuitenkin on toteutunut, ovat visiot ja perustelut, toimenpiteet, keskustelut ja muut ponnistelut hankkeen toteuttamiseksi. Näin tutkimuskysymykset muodostuvat seuraavanlaisiksi:

1. Mitkä olivat hankkeen perustelut ja eri tahojen toimenpiteet sen edistämiseksi?
2. Miksi hanke ei toteutunut ponnisteluista huolimatta kyseisenä ajanjaksona?

Rakenteellisesti tutkielma seuraa rautatiehankkeen vaiheita aina Suomen itsenäistymisestä talvisotaan asti kronologis-temaattisesti: tutkielma etenee tapahtumien kulun mukaan, mutta välillä tiettyjä teemoja, kuten maakuntien suhteita ja rautateiden maanpuolustuksellista merkitystä, käsitellään kattavammin.

Koska Suomen rautatiepolitiikan yksi tavoite oli maan teollisuuden ja talouden sekä syrjäisten rajaseutujen taloudellinen ja henkinen kohentaminen rautatieyhteyksiä muodostamalla, kuuluu aihe osaltaan talous- ja sosiaalhistorian piiriin. Rautatiet olivat ja ovat edelleen Suomessa valtion hallinnassa ja lopulliset päätökset niiden rakentamisesta tehtiin suureksi osaksi eduskunnassa. Näin ollen myös poliittinen historia paikallisesti ja valtiollisesti ja etenkin ratapolitiittinen historia tulevat esille.

Työni keskeisin käsite on ratapolitiikka. Jo autonomian ajalla rautateiden rakentaminen seuraili Suomen omia intressejä ja pyrkimystä päästä Venäjän vaikutusvallasta eroon. Itsenäistymisen jälkeen suuriksi kehyksiksi muodostuivat maanpuolustus, talouselämä ja

¹⁵ Häggman 2006, 7.

valtakunnan yhdistäminen. Nämä periaatteet ja johdonmukaisuus kuitenkin monesti jäivät toissijaisiksi paikallisten intressien, eli edustajien omia kotiseutuja suosivan ratapolitiikan ollessa vallalla. Alueellisia, puoluerajoja ylittäviä tilapäisiä enemmistöjä muodostettiin, jotta rata saataisiin kulkemaan omia kotiseutuja myötäillen. Kuitenkin eduskunnasta ja hallituksesta löytyi myös riittävä määrä tällaisista intresseistä vapaita henkilöitä, joiden avulla ratapolitiikan periaatteita pystyttiin noudattamaan.¹⁶

Työni kannalta myös aluepolitiikan käsite on keskeinen. Sami Moisio luonnehtii Suomen alueellista politiikkaa itsenäistymisestä 1950-luvulle areaaliseksi vaiheeksi: valtiolla oli pieni poliittis- kulttuurinen ydinalue (pääkaupunkiseutu ja Lounais-Suomi) ja laaja valtioperiferia (muu Suomi). Suomen tapauksessa kyse oli maa- ja metsätalousvaltaisesta yhteiskunnasta, jossa luonnonresurssit olivat merkittävässä roolissa. Valtioperiferia, johon Pohjois-Suomi ja Kuusamo laskettiin, oli merkittävä resurssien tuottaja, etenkin metsätaloudelle Koillis-Suomen tapauksessa. Rautatieyhteyksillä pyrittiin pääsemään näiden resurssien lähteille, ja toisaalta myös kohottamaan alueiden henkistä hyvinvointia ja lujittamaan maan yhtenäisyyttä.¹⁷

Kuusamon kohdalla rautatiekysymys luokiteltiin 1920- ja 1930-luvuilla osaksi Koillis-Suomen rautatiekysymystä.¹⁸ Tällä tarkoitettiin erityisesti nykyiseen Koillismaahan kuuluvia alueita ja vuonna 1944 luovutettuihin alueisiin kuuluvaa Kuusamon Paanajärven aluetta. Koillismaata kutsuttiin Ylimaaksi tai Itä-Pohjanmaaksi vielä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, ja 1920-luvulta eteenpäin puhuttiin Koillis-Pohjanmaasta (kts. kartta 1). Oulun lääni käsitti tutkimusajanjaksolla aina vuoteen 1938 asti nykyiset Oulun ja Lapin läänit. Laajassa läänissä niin Kainuulla, Peräpohjolalla ja Lapilla kuin Pohjois-Pohjanmaalla, johon Koillis-Pohjanmaa mukaan lukien Kuusamo kuului, oli omat pyrkimyksensä rautatien saamiseksi oman maakunnan kautta. Ouluun suuntautuneella Kuusamolla oli Taivalkosken ja Pudasjärven kuntien kanssa poliittisesti ja henkisesti yhteiset intressit verrattuna yhtäältä Kainuuseen ja toisaalta läänin pohjoisosiin.

¹⁶ esim. Zetterberg 2011, 128–133.

¹⁷ Moisio 2012, 55–56.

¹⁸ Castrén 1937, 233–243.

Lähteet ja metodi

Lähdeaineistoni koostuu poliittisten toimijoiden, niin paikallisten kuin valtiollistenkin, asiakirjoista. Kuusamon kuntakokouksen ja kunnanvaltuuston pöytäkirjat antavat kuvan siitä, miten rautatieasiaa käsiteltiin paikallispolitiikassa ja mitä pyrkimyksiä hankkeen hyväksi tehtiin. Asiakirjoja löytyy Kansallisarkiston Oulun toimipaikasta ja Kuusamon kaupunginarkistosta, mutta vuoden 1929–1937 väliseltä ajalta pöytäkirjoja ei ole saatavilla. Kuusamon kaupungin mukaan aineistoa on hävinnyt jatkosodan aikana. Kuntakokouksen ja -valtuuston pöytäkirjat vuosilta 1868–1948 on mikrofilmattu ja analoginen aineisto vuosilta 1868–1925 on siirretty Kansallisarkiston Oulun toimipaikkaan. Kansallisarkisto edellyttää kaikkien vuodelta 1920 tai sitä vanhempia asiakirjoja säilytettäväksi analogisessa muodossa kulttuurihistoriallisen arvon vuoksi.¹⁹ Analogisesta aineistosta vuosilta 1926–1948 ei ole vuoden 1994 siirtopäätöksessä mainintaa, kyseisten vuosien aineistot ovat käytettävissä vain mikrofilmeinä. Siirtopäätöksessä mainitaan vuosien 1888–1894 kuntakokousten pöytäkirjojen puuttuvan, mutta vuosien 1929–1937 puuttuvasta aineistosta ei ole mainintaa.²⁰

Puutteellisten kunnallislähteiden problematiikkaa käsitelleen Matti Kyllösen mukaan Kuusamon kunnanvaltuusto alkoi keräämään vuonna 1949 aineistoa pitäjänhistorian *Kuusamon historia I* kirjoittamiseksi. Pääpainon tuli olla muistitiedon keräämisessä, sillä kunnan mukaan lähdeaineistoa oli kadonnut paljon vuosien 1941–1944 evakuoinneissa. Kuitenkaan sitä, mitä oli kadonnut, ei ole kerrottu.²¹ Kyllösen mainitsee, ettei pitäjänhistorian kirjoittanut Seppo Ervasti käsittele teoksessa metodisia tai lähdekriittisiä kysymyksiä. Teoksen lähdeluettelossa kerrotaan kuitenkin kunnanvaltuuston pöytäkirjojen puuttuvan vuosilta 1930–1937.²² Kyllönen kertoo myös kunnallisten lähteiden tutkimuskäyttöön saamisen hankaluudesta Kuusamon kunnan taholta liittyen hänen tutkimuksiinsa. Kunta antoi lähteitä hänen käyttöönsä niukasti vedoten niiden katoamiseen sota-aikana. Kuitenkin Kyllösen mukaan suuri määrä 1900-luvun lähdeaineistoa siirrettiin ”kaikessa hiljaisuudessa” Oulun maakunta-arkistoon vuonna 1994.²³

¹⁹ Kansallisarkisto 2020, 9–10.

²⁰ Kuusamon kunnanhallitus, 14.3.1994.

²¹ Kyllönen 2014, 19.

²² Ervasti 1978, 831.

²³ Kyllönen 2014, 19.

Demokratian toteutumisen ja hallinnon läpinäkyvyyden kannalta arkistojen todistusvoimaisuus ja julkisuusperiaate ovat merkittäviä arvoja. Yhtä tärkeä on myös arkistojen tutkimuksellinen merkitys. Jotta tutkijat voisivat tuottaa uutta tietoa, täytyy heille taata pääsy julkishallinnon viranomaisten asiakirjoihin, joista he pääsevät todistamaan hallinnon toimintaa eri aikakausilla. Tähän velvoittaa jo julkisuuslainsäädäntö. Esteetön tutkimus takaa myös tieteellisen arvioinnin kestäviä lopputuloksia. Myös mahdolliset puutteet arkistoissa tulee perustella yleisölle.

Arkistoneuvos Eljas Orrman on tutkinut niin sanotun eettisen seulonnan käsitettä, joka on yleinen Pohjoismaissa ja varsinkin Ruotsissa. Käsitteellä tarkoitetaan asiakirjojen seulontaa, jossa tarkoituksena on hävittää yksityisyyttä loukkaavat tai muuten kompromettoivat tiedot. Henkilötietolainsäädännön säännösten voidaan Orrmanin mukaan laskea kuuluvaksi eettiseen seulontaan myös hävittämisen osalta yksityissektorilla, mutta viranomaisten asiakirjojen seulontaa säätelee arkistolaki muun lainsäädännön ohella. Tieteellisen tutkimuksen kannalta ”eettinen” seulonta on hyvin ongelmallinen ja tuhoisa käsite, vaikka se arkistonmuodostajan puolelta voidaan kokea positiiviseksi, arkaluontoiset tiedot poistavaksi toimenpiteeksi.²⁴ Kuusamon tapauksessa pöytäkirjakatkos liittyy Kyllösen mukaan juuri laman ja poliittisten ääriilikkeiden värittämiin kriisivuosiin 1929–1937.²⁵

Eduskunnan valtiopäiväasiakirjat kuuluvat lähdeaineistooni, ja ne ovat luettavissa niin sähköisessä kuin analogisessakin muodossa. Rautateiden lopulliset rakentamispäätökset tehtiin eduskunnan istunnoissa, ja valtiopäiväasiakirjoista löytyvät hallitusten ja valiokuntien perustelut ratojen puolesta tai vastaan sekä myös edustajien tekemät anomukset ja eri komiteoiden lausunnot. Lähdekritiikki tulee huomioida eteenkin anomusten suhteen. Näissä tekijöinä olivat henkilöt, joiden tavoitteena oli saada rautatie omalle paikkakunnalleen. Varsinkin Kuusamon rautatiehanketta koskevissa aiemmissä tutkimuksissa juuri eduskuntakeskustelut ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Keskustelupöytäkirjat kertovat dynamiikasta, mikä vallitsi eri ratasuuntien puolesta kamppailevien edustajien välillä.

Sanomalehdet tuovat tärkeän ja kattavan lisän aineistoon. Niistä löytyy artikkeleita, uutisia ja mielipidekirjoituksia liittyen rautatiekysymykseen, ja ne myös paikkaavat

²⁴ Orrman 2012, 27.

²⁵ Kyllönen 2014, 19.

puutteellisia kunnallislähteitä: useimmiten kunnallisista päätöksistä tiedotettiin sanomalehdissä ja esimerkiksi pohjoisen rautatielähetystöjen matkoista pääkaupunkiseudulle ja eduskunnan jäsenten vierailuista syrjäseuduille raportoitiin lehdissä. Tarkastelussa ovat Oulun läänissä ilmestyneet *Liitto* (maalaisliitto), *Kaleva* (edistyspuolue), *Kaiku* (kokoomus), *Lapin Kansa* (maalaisliitto) ja *Kainuun Sanomat* (maalaisliitto). Lehdet myötäilevät Seppo Ervastin kuvaileman ”vahvasti oikeistolaisen maaseutupitäjän”²⁶ poliittista linjaa ja rautatiehankkeet olivat porvarillisten puolueiden hankkeita tutkimusajanjaksolla.

Tutkimusajanjakson sanomalehtiä on mahdollista tutkia Kansalliskirjaston Digitaaliarkiston avulla. Aineisto on näin etäkätettävissä tietokoneen avulla. Lähdekriittisesti on hyvä huomioda, että digitoitu aineisto on aina uudelleenjulkaisu. Digitointi on voinut tuoda uusia elementtejä julkaisuihin, joita ei alkuperäisissä ole ollut tai kopioinnin yhteydessä on voinut rajautua jotain olennaista pois. Myös tekstintunnistus on vielä paljolti epätarkkaa, ja hakutoiminnot voivat jättää olennaisia tuloksia pois. Näiden seikkojen vuoksi mahdollisuus tutustua alkuperäisiin analogisiin painoksiin tulee ottaa huomioon.²⁷

Radanrakennuksen vilkkaana aikana 1920- ja 1930-luvuilla monet rautatieaktiivit kirjoittivat erilaisia propaganda-kirjasiksi kuvailtavia vihkoja, jotka sisälsivät kannattavuuslaskelmia, arvioita ja mainoksia oman seudun radan puolesta.²⁸ Kuusamon rautatiekysymyksestä kirjoitettiin myös useampi tällainen teos. Kuusamolainen kansanedustaja Kaarlo Hänninen kirjoitti teokset *Oulu-Kuusamon rautatie* (1925) ja *Oulu-Kuusamon-Paanajärven rautatie* (1929). Muita teoksia ovat ainakin K.T. Jutilan ja Mauno Pekkalan *Rovaniemi – Kemijärven rautatie ja sen taloudelliset edellytykset* (1925), Yrjö Hervan *Mistä rautatie Kuusamoon?* (1928), Lauri Kivisen *Kuusamon rautatie ja sen taloudelliset edellytykset* (1929), Iin, Yli-Iin, Ranuan ja Pudasjärven kuntien *Rautatie Paanajärvi-Ii-Pihlajakari* (1930), Kainuun rautatietoimikunnan *Pohjois-Kainuun rautatiekysymys* (1932) sekä Oulun kauppakamarin *Kuusamon ratakysymys* (1934).

Erilaisiin kannattavuuslaskelmiin suhtauduttiin ristiriitaisesti Rautatiehallituksen suunnalla, sillä ne pohjautuivat varsin usein paikallisiin näkemyksiin, eikä niissä

²⁶ Ervasti 1978, 689.

²⁷ Kurvinen 2022.

²⁸ Castrén 1937, 185.

huomioitu maan kokonaistilannetta ja ratapolitiikan periaatteita.²⁹ Tämä tulee huomioida lähdekritiikissä tämän tutkielman suhteen. Ehdotetuista ratasuunnista tehtiin Rautatiehallituksen omasta toimesta silmämääräisiä, koneellisia ja taloudellisia tutkimuksia ja laskelmia, joista tehtyjä asiakirjoja on saatavilla Kansallisarkistosta. Myös sanomalehdet uutisoivat näistä selvityksistä.

Metsäteollisuuden ollessa maan merkittävin toimiala ja riippuvainen hyvistä kuljetusyhteyksistä tulevat myös eri yhtiöiden arkistot kysymykseen rautateiden osalta. Pohjois-Suomessa puunjalostusteollisuudessa vahva vaikuttaja oli Kajaani Oy, jonka arkistosta löytyy Koillis-Suomen ratakysymykseen liittyviä asiakirjoja. Ne antavat suuntaa siitä, millainen vaikutusvalta teollisuudella oli ratapolitiikkaan. Oulussa vuonna 1938 perustetun Oulu – Kuusamo -ratatoimikunnan arkisto sisältää myös asiakirjoja ja muistiinpanoja, jotka kuvastavat ratapolitiikan muutosta 1930-luvun lopulla paikallisista intresseistä entistä enemmän teollisuutta palvelevaksi. Kuten Pentti Renvall toteaa, on muistiinpanoille monesti ominaista verraten lyhyt ajallinen etäisyys kuvattavan asian tapahtumiseen, eli se on ollut tuoreessa muistissa ja tuoreessa kokemuspöytäkirjassa, kun muistiinpano on tehty.³⁰

Tutkimusaikajaksolla varsinkin Kaarlo Hännisen panos oli suuri Kuusamon rautatiehankkeessa. Hänninen toimi kansanedustajana vuosina 1924–1939. Rautatien saaminen Oulusta Kuusamoon oli yksi hänen tärkeimmistä tavoitteistaan kansanedustajana.³¹ Myös kainuulaisedustaja Toivo Janhosta on pidetty merkittävänä vaikuttajana Koillis-Suomen rautatiekysymyksessä ja sen lopullisessa muotoutumisessa. Eteenkin paikallishistorioissa rautatiehanke henkilöidäänkin monesti juuri Hännisen ja Janhosen väliseksi kaksintaisteluksi.³² Tässä mielessä tarkempi tutustuminen näiden henkilöiden toimintaan on ollut aiheellista. Sekä Hänninen että Janhonen olivat maalaisliiton kansanedustajia. Tutkimuksessa käytetyt sanomalehdet ovat olleet eduskuntapöytäkirjojen ohella yksi runsas lähde kansanedustajien toimintaa tutkittaessa heidän ollessa paljon esillä Pohjois-Suomen lehdistössä tutkimusajanjaksolla.

Hännisestä on myös kirjoitettu elämäkerta *Kaarlo Kuusamosta* (2015). Koska kyseessä on sukulaisen, hänen lapsenlapsensa Eeva Hänninen-Guevin kirjoittama teos, tulee siinä

²⁹ Castrén 1937, 253–254.

³⁰ Renvall 1965, 130.

³¹ Kyllönen 2014, 18.

³² esim. Ervasti 1978, 686.

lähdekriittisesti huomioida mahdollinen subjektiivinen aines. Toisaalta lapsenlapsen ajatukset isoisän rautatieaktiivisuuden taustamotiiveista voivat olla hyvinkin mielenkiintoisia faktatiedon lisäksi. Kirjoittaja on käyttänyt lähdeaineistonaan muun muassa Kaarlo Hännisen omia arkistoja sekä Kuusamon kirjaston aineistoja.

Tutkimusajanjaksolla kuusamolaisena kansanedustajana ja kunnallispoliitikkona toimi myös U.A. Virranniemi, jonka muistelmia *Muistelmia elämäni varrelta* (1971) olen myös hyödyntänyt. Virranniemi painottaa johdannossa, ettei kyseessä ole tarkka historiateos; se käsittelee muistinvaraisia asioita.³³ Toisin kuin muistiinpanot, ovat muistelmat pitemmän ajan kuluttua kirjoitettuja tapauksia kirjoittajan kokemuspöydästä. Historiallisena jäämistönä ne ovat Renvallin mukaan kirjoitushetkensä kannalta välitöntä jäämistöä.³⁴ Eli muistaminen on aina sidoksissa kirjoitushetkeen.

Metodisesti tutkielmani on historiallis- kvalitatiivinen. Tutkimuksessa edetään pääosin kronologisesti prosessin, eli rautatiehankkeen etenemisen mukaan huomioiden lähdekriittiset peruskysymykset. Olennaisimmat tiedot kerätään tutkimuskirjallisuudesta ja muista lähteistä ja näistä muodostetaan oma näkemys. Jussi T. Lappalainen toteaa teoksessaan *Haluatko historiankirjoittajaksi* (2002), että historiankirjoituksessa tavoitellaan menneisyyden ainutkertaista kohdetta, jota ei ole enää olemassa. Kohde on jättänyt jälkiä erilaisten lähteiden muodossa. Ne ovat pääsääntöisesti joko esittäviä traditiolähteitä tai jäänteenomaisia lähteitä, jotka ovat syntyneet jonkin toimenpiteen ohessa ja ovat siitä todisteina.³⁵

Pentti Renvall klassisessa teoksessaan *Nykyajan historiantutkimus* (1965) on huomioinut yleiset näkökohdat eli keskeiset käsitteet, jotka sitovat tosiseikat yhteyteen keskenään. Nämä käsitteet kytketään aina johonkin aikakauteen ja paikkaan, tässä tapauksessa vuosiin 1917–1939 ja Suomeen. Tässä aikasarjassa käsitteet sekä asioiden ja tapahtumien väliset yhteydet kootaan ymmärrettäväksi kokonaisuudeksi.³⁶ Kuusamon rautatiehankkeeseen liittyvät keskeiset käsitteet ja niiden jättämät jäljet, eli lähteet muodostavat rajauksen ja näkökulman, eli Kuusamon ja rautatien tavoittelun välisten suhteiden puitteet niin sanotun ensimmäisen tasavallan aikana. Kuten Lappalainen

³³ Virranniemi 1971, 5.

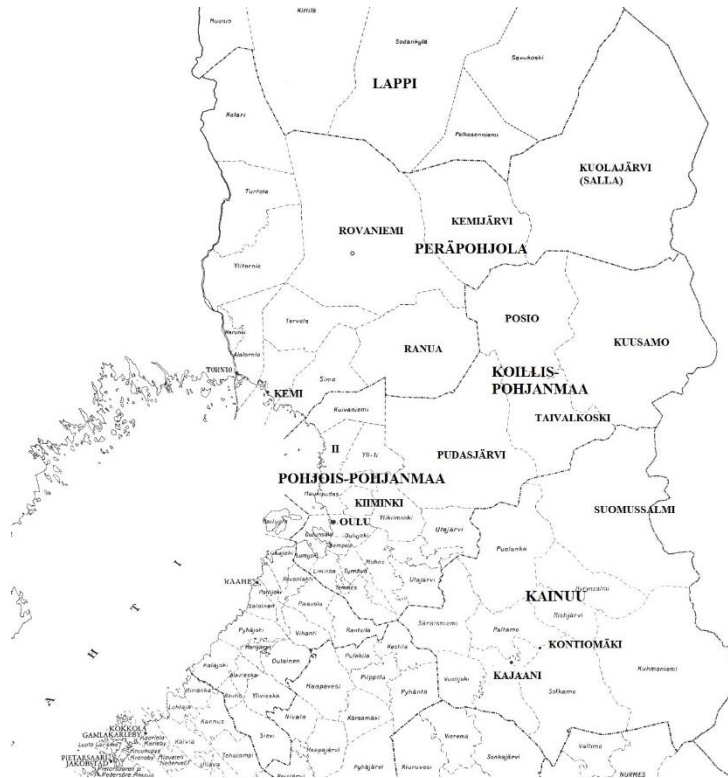
³⁴ Renvall 1965, 131.

³⁵ Lappalainen 2002, 11–14.

³⁶ Renvall 1965, 12.

tiivistää, kootaan lähteiden, näkökulman rajauksen ja tutkimuskysymysten myötä muodostunut kuva kirjoittamalla johdonmukaiseksi ajatusrakennelmaksi.³⁷

Kartta 1: Pohjois-Suomi ja ratahankkeen olennaisimmat paikkakunnat ja maakunnat.



Lähde: sukunimi.info-sivusto, muokannut Pekka Pesonen, 2022.

³⁷ Lappalainen 2002, 16–19.

1. Kuusamo, rautatiet ja Suomi 1917–1923

1.1. Olosuhteet rautatien tarpeen kannustimena

Karut luonnonolosuhteet vaikuttivat toimeentuloon Kuusamossa Suomen itsenäistymisen aikoihin. Peltoalat olivat pienet, kasvukaudet lyhyitä ja hallat yleisiä karun ilmaston johdosta, eivätkä katovuodet näin ollen olleet tuntematon ilmiö Kuusamossa ja Pohjois-Suomessa yleensäkin. Maanviljelys oli haasteellista ja harvoin edes omat tarpeet tyydyttävää, saati että maataloustuotteilla olisi ollut vientimahdollisuuksia. Maatalouden lisäksi tärkein toimeentulolähde paikkakunnalla olivat metsätyöt, joita kuitenkin hidasti kesken oleva isojako vaikeuttaen metsien myyntiä ja isojen savottojen aukaisemista paikkakunnalla.³⁸ Metsätöihin lähdettiin tästä johtuen usein toisille paikkakunnille.

Valtion tukitoimet köyhäinavun ja hätäaputoiden järjestämisen muodossa olivat elinehtoja Kuusamossa. Paikallisteita rakennettiin valtion tuella ja halpakorkoisia lainoja anottiin syömä- ja siemenviljan ostoon. Huonojen kulkuyhteyksien vuoksi myös valtion rahtivastukset olivat isossa roolissa. Maantie- ja hevosoloissa varsinkin raskaan tavaran kuljetus oli haastavaa ympärivuotisten kulkuyhteyksien ollessa heikot koko Ylimaankin osalta.³⁹

Autonomian aikana yhteyksien ollessa auki Venäjälle Vianmeren suuntaan viljaa ja muita tarvikkeita tuotiin myös idästä ja kuusamolaiset toimivat yleensäkin kaupanvälittäjinä aina Vianmeren rannalta Ouluun ja Pohjanlahteen saakka. Maailmansota ja Venäjän vuoden 1917 levottomuudet sekä Suomen itsenäistyminen, rajan sulkeutuminen ja itäisten yhteyksien katkeaminen loivat taloudellisesti entistä haastavamman tilanteen kunnalle.⁴⁰

Ennen vuoden 1917 tapahtumia Kuusamossa oli työllisyyden puolesta vallinnut noususuhdanne. Vuoden 1897 isojakoasetus oli käynnistänyt metsänmyynnin väliaikaisissa isojakolohkoissa sekä valtion metsissä.⁴¹ Rajan aukiolo oli mahdollistanut myös puutavaran uitot vedenjakajan itäisten jokien kautta Vianmeren sahoille. Maailmansodan aikana Muurmannin radan rakentaminen sekä sota- ja elintarvikkeiden

³⁸ Kuusamon isojaosta enemmän mm. Savola, *Kuusamon historia V – Kuusamon isojako*, 1993.

³⁹ Kyllönen 2014, 22–25.

⁴⁰ Ervasti 1978, 678–679.

⁴¹ Kyllönen 2014, 28.

kuljettaminen Kantalahden kautta Kuusamoon ja Ouluun oli työllistänyt runsaasti kuusamolaisia.⁴²

Itärajan ollessa sulkeutumassa loppuivat myös metsätyöt ja muut elinkeinot idän suuntaan. Aiempien vuosien noususuhdanne oli tuonut paikkakunnalle paljon työvoimaa muualta. Nyt työttömyyden myötä muualta tulleet tukkityöläiset perheineen joutuivat köyhäinhoidon piiriin kasvattaen kunnan velkataakkaa.⁴³ Elintarvikkeiden hankinta vaikeutui entisestään, sillä jo 1800-luvun lopun hyvinäkin satovuosina viljaa oli jouduttu tuomaan runsaasti muualta. Rahti Oulusta Kuusamoon hevosilla oli raskasta ja hintavaa ja valtiolta anottiin rahtiavustuksia. Hevosmiehet olivat haluttomia lähtemään rahtikuljetuksiin heikkojen palkkojen ja hevosten kohtuuttoman rasituksen vuoksi.⁴⁴

Rautatien saaminen Oulusta Kuusamoon olikin ollut jo vuodesta 1897 merkittävä tavoite Ylimaan kunnissa. Pitkät etäisyydet ja liikenneolojen puutteellisuus hidastivat niin paikallisten elinkeinojen kehitystä kuin yleensäkin elinkeinoelämän monipuolistumista alueella. Maanviljelys ja karjatalous olisivat kehittyneet, kun tarvikkeiden tuonti olisi helpottunut ja omien tuotteiden vienti päässyt kasvamaan. Myös uutta teollisuutta olisi päässyt kehittymään paikkakunnalle. Puu oli seudun tuotteista tärkein.⁴⁵ Rautatien myötä koillisen suuret metsävarat olisi saatu nousevan sahateollisuuden käyttöön täydellä volyyymilla.

Valtakunnan politiikassa kuusamolaisia oli vuodesta 1907 asti eduskunnassa edustanut suomalaisen puolueen kansanedustaja, maanviljelijä Juho Vaarala (1864–1926). Kuusamolaissyntyinen Vaarala oli vaikuttanut paikallispolitiikassa jo pidempään ja oli yksi rautatieasian edistäjistä.⁴⁶ Vuoteen 1917 mennessä maalaisliitto oli kuitenkin noussut suurimmaksi puolueeksi Kuusamossa ja muuallakin Pohjois-Suomessa. Lokakuun 1917 eduskuntavaaleissa Vaarala menetti paikkansa kuusamolaissyntyiselle, Kempeleessä vaikuttaneelle maalaisliittolaiselle Edvard Takkulalle (1884–1956). Tästä voidaan sanoa alkaneen Kuusamossa maalaisliiton aikakausi.⁴⁷

Sosialismi ei noussut koskaan Kuusamossa merkittäväksi aatteeksi. Paikkakunnalle ei päässyt muodostumaan teollisuutta ja teollisuusväkeä, mihin rautatien puuttuminen

⁴² Ervasti 1997, 112–114.

⁴³ Kyllönen 2014, 144.

⁴⁴ Kyllönen 2014, 98.

⁴⁵ Kananen 2009 a.

⁴⁶ Ervasti 1978, 685.

⁴⁷ Kyllönen 2014, 30.

osaltaan vaikutti. Sosialismin on sanottu tulleen pohjoiseen juuri rautateiden mukana.⁴⁸ Kuusamon työväenyhdistys ei esimerkiksi muodostanut punakaartia kehotuksista huolimatta vuonna 1918.⁴⁹ Myös savotoiden puute keskeneräisestä isojaosta johtuen vaikutti asiaan, sillä juuri pohjoisen suursavotat ja tukkityöläiset olivat hyvää maaperää työväenliikkeen agitaattoreille. Työväenliike levisikin Perä-Pohjolassa ja Lapissa niillä alueilla, joissa metsäteollisuus oli suurin työnantaja. Tämä alue ulottui aina Kemistä Kuolajärvelle (nyk. Salla) saakka.⁵⁰

Kuusamossa vaikutti vanhoillislestadiolainen liike, joka vanhasuomalaiseen talonpoikaisliikkeeseen yhdistettynä muodosti vahvan sosialismin vastaisen rintaman.⁵¹ Ateistinen ja yksityisomistusta vastustava sosialismi ei saanut suurta kannatusta Kuusamossa, vaikka maaperää aatteelle olisi köyhässä pitäjässä ollut. Runsaan pienviljelijäjoukon tueksi muodostui maalaisliitto, joka oli lestadiolaisystävällinen ja ajoi pienviljelijän asiaa.⁵² Sosialismi sai jalansijaa Pohjois-Kuusamossa vuonna 1906 Åslund-yhtiön tukkityömaalla tapahtuneen lakon seurauksena⁵³, mutta tutkimusajanjakson vaaleissa sosialistien ja kommunistien kannatus jäi kymmenen prosentin molemmille puolille.⁵⁴ Merkittävää oli maalaisliiton työ juuri pienviljelijän itsenäistymisen edistämiseksi, missä se poikkesi sosialistisesta linjasta, joka ajoi maiden yhteisomistusta.⁵⁵ Tämä yhdisti kokoomuslaisia porvarillisia talollisia ja maalaisliittolaisia pien- ja vuokraviljelijöitä Kuusamossa ja osaltaan esti sosialismin leviämistä.

1.2. Kuusamon ratahanke ”uuden huomenen” kajastaessa

Syksyllä 1917 Kuusamon kuntakokous pohti ratkaisuja työllisyyden parantamiseksi paikkakunnalla. Hätäaputoista, joiksi valtion rahoittamia työllisyystoimia sanottiin, tietyt ja -rakennukset olivat yleisimpiä Pohjois-Suomessa.⁵⁶ Työllistävän vaikutuksen lisäksi niillä parannettiin paikkakunnan infrastruktuuria. Hätäaputyöt tulivat olemaan osa itsenäistyneen Suomen aluepoliittista ohjelmaa, jossa valtioperiferian asukkaita pyrittiin

⁴⁸ Rytönen 1989, 330.

⁴⁹ Kyllönen 2014, 53.

⁵⁰ Aatsinki 2009, 388.

⁵¹ Kyllönen 2014, 65.

⁵² Rytönen 1989, 334.

⁵³ Kyllönen 2010, 201–205.

⁵⁴ Kyllönen 2007, 12.

⁵⁵ Kyllönen 2014, 75–76.

⁵⁶ Enbuske 2009, 95.

kiinnittämään uuteen valtioon ja sen valtarakenteeseen.⁵⁷ Pääkaupunkiin päätettiin nyt lähettää lähetystö anomaan varoja Oulu – Kuusamo -maantien kunnostamista varten.⁵⁸ Saman vuoden marraskuussa pidetyssä kuntakokouksessa lähetystöön kunnan edustajaksi valittua Juho Vaaralaa pyydettiin tieasian lisäksi anomaan tutkimuksen toimeenpanoa Oulu – Kuusamo -rautatien rakentamiseksi.⁵⁹ Vaarala oli pudonnut saman vuoden lokakuussa eduskunnasta, ja anomuksen toimeenpanijana oli nyt maalaisliiton kansanedustaja Edvard Takkula.

Vuonna 1917 hanke rautatien saamiseksi Oulusta Kuusamoon oli ollut käynnissä jo kaksi vuosikymmentä. Vuoden 1897 valtiopäivillä anottiin rataa Oulusta Kuusamoon ja sieltä aina Valkeanmeren⁶⁰ rantaan saakka. Ylimään kuntien aseman kohentamisen lisäksi rata olisi yhdistänyt Pohjanlahden ja Valkeanmeren satamat mahdollistaen yhteydet aina Jäämerelle saakka. Senaatin rautatievaliokunta ei kuitenkaan pitänyt rataa toteutuskelpoisena: se piti radan jatkamista Venäjän puolelle ”arveluttavana” ja pelkästään Kuusamoon asti vietyinä vähän kannattavana asutuksen ja viljelyksen määrään nähden.⁶¹ Siinä missä autonominen Suomi kulki itsenäiseen suuntaan ja pyrki eroon venäläistämispaineesta emämaasta, olivat rajan takaiset Vienen karjalaiset kuusamolaisille merkittäviä kauppakumppaneita. Myöskään seuraavilla valtiopäivillä anomukset radasta Oulusta Kuusamoon eivät saaneet puoltoa.⁶²

1900-luvun ensimmäisten vuosien kadot herättivät myös Kuusamon paikalliset päättäjät toimimaan aktiivisemmin rata-asian edistämiseksi. Viljaa jouduttiin tuomaan aina Pietarista asti Oulun kautta, ja rahtikustannukset nousivat suuriksi.⁶³ 1903 Kuusamossa perustettiin rautatiekomitea, jonka tehtävänä oli valmistella anomus valtiopäiville rautatiestä. Seuraavina vuosina Kuusamon, Pudasjärven, Taivalkosken ja Kiimingin kuntien yhteisiä lähetystöjä matkusti Helsinkiin edistämään ratahanketta.⁶⁴

Vuoden 1906 eduskuntaudistuksen jälkeen ja sortovuosien paineen hellitettyä väliaikaisesti alkoi ratahanke saamaan vihreää valoa. Kuusamolaisilla oli nyt oma kansanedustaja, kun maanviljelijä Juho Vaarala vuonna 1907 pääsi eduskuntaan

⁵⁷ Moisio 2012, 57.

⁵⁸ Kuusamon kuntakokous, 14.10.1917.

⁵⁹ Kuusamon kuntakokous, 18.11.1917.

⁶⁰ nyk. Vienenmeri

⁶¹ Pesonen 2020, 8–9.

⁶² Pesonen 2020, 11–12.

⁶³ Kyllönen 2010, 26–27.

⁶⁴ Pesonen 2020, 14–17.

suomalaisen puolueen listoilta.⁶⁵ Samana vuonna eduskunnan rautatievaliokunta puolsi Oulu – Kuusamo -radan tutkimusta ja Metsähallitus suositteli radan rakentamista Kuusamon suurten metsävarojen takia. Lopulta vuoden 1909 toisilla valtiopäivillä eduskunta hyväksyi rautatievaliokunnan ehdotuksen ratasuunnan tutkimisesta.⁶⁶

Tämän jälkeen rautatiehankkeessa oli hiljaista ennen vuotta 1917. Tosin 1910-luvun alussa rautatien rakentamisesta Oulusta Pudasjärvelle oli keskustelua Oulun kuvernöörin ja Metsähallituksen kesken⁶⁷, mutta nämä suunnitelmat eivät päässeet konkreettisesti pidemmälle. Venäjän painostus maailmansodan alla oli lisääntynyt ja yhteys Pietarista Pohjanlahteen nousi yhä enemmän esille Venäjän strategisessa politiikassa. Pelko Saksan dominoimisesta Itämerellä vaati Venäjää saamaan yhteyden länsiliittolaisiinsa Skandinavian kautta. Yhteyttä Pietarista Vaasaan alettiin rakentaa, mutta epäluuloisuus Ruotsia ja Suomeakin kohtaan sai Venäjän pikavauhtia rakentamaan Muurmannin rataa, joka yhdisti valtakunnan keskuksen Jäämereen.⁶⁸

Vuonna 1917 Venäjän ollessa sekasortoisessa tilassa ja Suomen irtautumisen siitä näyttäessä mahdolliselta, nostettiin vanha hanke esille. Pelko itärajan sulkeutumisesta ja ansiomahdollisuuksien vähenemisestä vaikutti mahdollisesti asiaan. Vuonna 1909 luvattua tutkimusta radan suhteen ei ollut vielä toteutettu, ja Takkula vetosi näihin seikkoihin anomuksen päätteeksi:

Nyt taasen näyttää, että maamme on nousemassa uusi huomen, jolloin maamme Eduskunta voisi vaurastuttaa maamme 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.⁶⁹

Liitto-lehti kirjoitti lähetystön käyneen kiirehtimässä asiaa Helsingissä tammikuussa 1918.⁷⁰ Kulkulaitostoimikunnan päällikön Jalmar Castrénin mukaan radan tutkimus olisi toimeenpantu jo samana keväänä. Ongelmana oli kuitenkin insinöörien puute. Radan saannista oli kuitenkin toiveita, ja sen tarpeellisuus oli tunnustettu myös

⁶⁵ Kyllönen 2007, 92.

⁶⁶ Pesonen 2020, 24–26.

⁶⁷ Rytönen 1989, 229.

⁶⁸ Zetterberg 2011, 54–58.

⁶⁹ VP 1917 II. Anom. ehd. N:o 112. Liitteet.

⁷⁰ ”Oulun – Kuusamon rautatiekysymys” (art.). *Liitto* 30.1.1918.

hallituspiireissä.⁷¹ Kansanedustaja Edvard Takkula haastatteli Castrénia asiasta *Liitto*-lehdessä kesällä 1918. Castrén pahoitteli tutkimuksen myöhästymistä, mutta työvoimaa tarvittiin etusijalla olevan Oulu – Vaala – Nurmes -radan suunnitteluun. Hän totesi rautatien olevan tarpeellinen Kuusamolle, mutta kaikki riippuisi ”asiain kehitymisestä”.⁷² Tällä hän ilmeisesti viittasi maassa vallitseviin oloihin sisällissodan jäljiltä.

Huhtikuussa 1919 Takkula jätti uuden anomuksen Oulu – Kuusamo -ratasuunnan tutkimisesta. Hän vetosi jo 1909 päätettyyn kyseisen ratasuunnan tutkimukseen, joka oli edelleen toteuttamatta. Takkula toivoi, että valtionvarainvaliokunta olisi myöntänyt tutkimukseen varat ja että se olisi tehty jo tulevana kesänä. Puhemiesneuvosto puolsi anomuksen lähettämistä valtionvarainvaliokuntaan, ja myös eduskunta hyväksyi tämän.⁷³

Rautatiekysymykset olivat ajankohtaisia myös 1918 perustetussa Oulun kauppakamarissa. Pohjois-Suomessa asutus oli harvaa, etäisyydet pitkiä ja kulkuyhteydet huonoja, joten elinkeinoelämän virkistämiseksi tähän epäkohtaan haluttiin parannusta. Oulun kauppakamarin sihteerin, pankinjohtaja Yrjö Hervan mukaan Pohjois-Suomi tarvitsi ainakin neljä uutta rautatietä, mukaan lukien Oulu – Kuusamo. Kiireellisimpänä kuitenkin pidettiin Oulu – Nurmes -rataa, joka oli saanut jo hyväksynnän eduskunnalta. Kuusamon rata ei olisi kauppakamarin mielestä toteutunut vielä lähivuosina.⁷⁴ Oulu – Nurmes -rata oli yleisvaltakunnallisesti maanpuolustuksen kannalta tärkeä, mutta se myös yhdisti Kainuuta lähemmäksi läänin keskusta.⁷⁵

Työttömyyden, valtioapujen ja rahtivaikeuksien kanssa taistelevat Ylimaan kunnat yhdistivät jälleen voimansa keväällä 1920 ja Kuusamon kunnanvaltuuston kokouksessa valittiin rautatiekomitea, jonka toimeksi tuli ”valvoa ja valaista” kaikin puolin radan tarpeellisuutta ratasuunnalla Oulu – Kuusamo ja esitellä asiaa yhdessä Pudasjärven ja Taivalkosken kuntien edustajien kanssa Suomen hallitukselle. Komiteaan valittiin Juho Vaarala (kok.), nimismies K.V. Ervasti ja kunnanvaltuuston puheenjohtaja Emil Korhonen (ml.).⁷⁶ Myös Kiimingin ja Ylikiimingin kunnat asettivat edustajat tähän

⁷¹ *Liitto*, 25.1.1918.

⁷² E. Takkula, ”Kulkutiet ja liikenteen järjestäminen Pohjois-Suomessa” (art.). *Liitto* 13.6.1918.

⁷³ VP 1919. Rautatieasiat, 25.4.1919. Pöytäkirjat osa I, 150.

⁷⁴ Nieminen 2018, 55–56.

⁷⁵ Heikkinen 1986, 254–255.

⁷⁶ Kuusamon kunnanvaltuuston kokous, 6.4.1920.

pysyväluonteiseksi tarkoitettuun yhteiseen rautatietoimikuntaan.⁷⁷ Pudasjärven kunnanvaltuuston mukaan toimenpiteisiin radan suhteen tuli ryhtyä kiireellisesti.⁷⁸

Samoihin aikoihin vuonna 1917 asetetun suuren kulkulaitoskomitean mietintö oli loppusuoralla ja Oulu – Kuusamo -rata oli myös suunnitelmissa mukana. ”Vihdoin olisi Kuusamon rikasmetsäiset ja malmirunsaat seudut yhdistettävä meren kanssa rakentamalla Oulun – Kuusamon rata”, julisti *Liitto*-lehti helmikuussa 1920.⁷⁹ Jo julkaisuhetkellään vanhentunut mietintö valmistui marraskuussa 1920. Radat oli jaettu kolmeen osaan ja Oulu – Kuusamo kuului luokkaan C, ”Pohjois-Suomen ja rajamaan radat”.

Nämä seudut tuli komitean mukaan yhdistää maan muihin osiin, jolloin seutujen henkinen ja taloudellinen tila olisi lähtenyt nousuun. Ratasuunnilla olisi ollut huomattavia liikenteen syntymisedellytyksiä, kuten Kuusamon runsaat metsävarat.⁸⁰ Komitea huomioi myös rajan sulkeutumisen: Koillis-Suomen vedet virtasivat idän puolelle, eikä metsien hyödyntäminen ilman rautatietä olisi ollut mahdollista.⁸¹ Oulu – Kuusamo -rata tosin oli viimeisten joukossa ratojen rakennusjärjestyksessä, ja rakentamisaika olisi ollut vasta vuosina 1951–1955.⁸² Kulkulaitoskomitea ei näin pitänyt rataa kiireellisenä.

Kuusamon osalta ratakysymykseen 1920-luvun alussa tulivat myös vaikuttamaan Tarton rauhassa Suomeen liitetyn Jäämeren rannikolla sijainneen Petsamon alueen yhdistämissuunnitelmat rautatieverkkoon. Petsamossa yhdistyivät niin taloudelliset kuin kulttuurillisetkin mielenkiinnon kohteet. Omanlaisen luontonsa ja kulttuurinsa ansiosta Petsamosta tuli suosittu matkailukohde ja metsäteollisuuden toimijat ja ulkomaiset yrittäjät kiinnostuivat alueesta.⁸³ Samalla avautui reitti myös Jäämeren rannikolle. Petsamon ratakysymys herätti luonnollisesti mielenkiintoa Pohjois-Suomen kunnissa ja päättäjissä. Rautatiekeskusteluissa alkoivat näkyä myös strategiset seikat, joita nuoren tasavallan tuli nyt ottaa huomioon.

Yksimielisyys vallitsi siitä, että Petsamon rata olisi yhdistänyt Lapin muuhun Suomeen ja avannut tien Jäämerelle lisäten kehittämismahdollisuuksia, kun taas erimielisyyksiä

⁷⁷ Rytkönen 1989, 229–230.

⁷⁸ *Kaiku* 23.3.1920.

⁷⁹ *Liitto* 6.2.1920.

⁸⁰ Castrén 1937, 168–169.

⁸¹ Juntunen 1997, 76.

⁸² Castrén 1937, 164.

⁸³ Markkanen 1987, 211–212; Castrén 1937, 171–173.

aiheutti se, mistä rata olisi vedetty. Suuntavaihtoehtoja olivat muun muassa Rovaniemi – Kemijärvi – Petsamo, Oulujärvi – Pudasjärvi – Kemijärvi – Petsamo ja läntinen vaihtoehto, jossa rata olisi kulkenut Kittilän malmirikkaiden alueiden kautta.⁸⁴ Mainituissa vaihtoehtoissa jokin kunta joutui aina syrjityksi ja usean radan rakentaminen samalle alueelle ei taloudellisistakaan syistä olisi ollut mahdollista.

Kannattavimmaksi vaihtoehdoksi pohjoisessa näyttää nousseen ehdotus, jossa rautatie olisi lähtenyt Kainuusta Kontiomäen asemalta ja kulkenut itäisiä pitäjiä pitkin aina Kemijärven kautta Petsamoon. Pääosin maalaisliittolaisista edustajista koostunut ryhmä teki asiasta anomuksen valtiopäiville, edusmiehenään Edvard Takkula. Takkula oli myös tiedustellut kuusamolaisien mielipidettä asiasta. Paikkakunnalla pidettiin 31.3.1921 kansalaiskokous, jossa asiaa käsiteltiin. *Kaiku*-lehden mukaan kokous hyväksyi yksimielisesti edustaja Takkulan ehdotuksen radasta.⁸⁵

Anomuksessa huomio oli liikenteen keskityksessä ja yhdistämisessä koko maan rautatieverkkoon. Aiemmin ehdotetut pohjoisen ratasuunnat, kuten Oulu – Kuusamo ja Kontiomäki – Suomussalmi olisivat olleet lähinnä erillisratoja, joista hyötyä olisi ollut vain paikallisesti. Jos taas rata Petsamoon olisi rakennettu suoraan Rovaniemeltä, olisi se jäänyt myöskin syrjään valtakunnan rataverkosta. Sotilaalliselta kannalta länsirajaa pitkin Kittilän kautta kulkeva rata olisi ollut epäedullinen.⁸⁶ Tätä oli aiemmin perusteltu muun muassa siltojen runsaudella ja rannikon läheisyydellä.⁸⁷

Rata vedettynä Kontiomäeltä Kuusamon ja muiden pitäjien kautta Petsamoon olisi ollut myös lyhempi kuin erillisinä rakennettavat Oulu – Kuusamo, Kontiomäki – Suomussalmi ja Rovaniemi – Petsamo -radat. Yhdistettynä Savon rataan se olisi ulottunut aina Jäämereltä Suomenlahteen. Kuusamo ja Suomussalmi olisivat yhdistyneet näin kiinteästi koko Suomen rataverkkoon. Itäisen rajan puolustamismahdollisuudet pohjoisessa olisivat parantuneet radan myötä huomattavasti.⁸⁸ Pohjoisen kunnista koottu Peräpohjolan lähetystö kävi Helsingissä puhumassa radan puolesta Suomen hallitukselle.⁸⁹

Kiinnostus Petsamoa kohtaan johti lopulta siihen, että kulkulaitostoimikunnan päällikkö ja Rautatiehallituksen tuleva pääjohtaja Jalmar Castrén kävi henkilökohtaisesti

⁸⁴ M.O. Lahtela; E. Leino, ”Petsamon radan suunta” (art.). *Kaiku* 29.12.1920.

⁸⁵ *Kaiku* 31.3.1921.

⁸⁶ VP 1921. Anom. ehd. N:o 16. Liitteet.

⁸⁷ A. P.n., ”Petsamon rautatie” (art.). *Liitto* 3.11.1920.

⁸⁸ VP 1921. Anom. ehd. N:o 16. Liitteet.

⁸⁹ *Liitto* 16.4.1921.

tutkimassa Petsamon ja Lapin ratasuunnat kesällä 1921. Edullisimmaksi tuli Castrénin mukaan rakentaa rata reitille Rovaniemi – Kemijärvi – Sodankylä – Inari – Petsamo. Radalla Petsamoon asti ei kuitenkaan olisi ollut taloudellisia edellytyksiä. Kemijärvi taas oli Lapin kehityskykyinen itäosa, jonne saataisiin liikennettä. Samalla laaja osa Pohjois-Suomea olisi kytkeytynyt niin taloudelliseen kuin sivistykselliseenkin yhteyteen muun Suomen kanssa ja ennen kaikkea Kemijärveen laskevien suurten jokien varsilla olevat metsät olisi saatu hyödynnettyä.⁹⁰ Petsamoon asti rata olisi ollut haastava ja pitkä rakentaa. Rovaniemi – Kemijärvi puolestaan oli hyödyllinen.⁹¹ Myös Kuusamo kuului samaan liikennepiiriin.⁹² Castrénin ehdotukset olivat lähtökohtaisesti taloudellisiin kysymyksiin perustuvia. Takkulan ja muiden edustajien tekemä anomus Kontiomäki – Petsamo -rautatiestä raukesi muiden rautatieanomusten tavoin valtionvarainvaliokunnassa yhtenäisempää rautatiesuunnitelmaa odottaessa.⁹³

Kuusamon kunnanvaltuusto ei näytä kokouksissaan käsitelleen ehdotettua Kontiomäen ja Petsamon ratavaihtoehtoa, vaikka kansalaiskokous oli sitä puoltanut. Lisäksi olihan Oulu – Kuusamo -ratahanketta varten perustettu pysyvä komiteakin. Syksyllä 1923 Juho Vaarala totesi *Kaiku*-lehdessä, että varoja piti suunnata Oulu – Kuusamo -radan rakentamiseen. Täysin poissuljettu ei Vaaralalle ollut suunta Kajaanistakaan, mutta pääasiallinen liikenne oli Oulun ja Kuusamon välillä.⁹⁴ Myös kuusamolainen kunnallispoliitikko ja lestadiolaisvaikuttaja⁹⁵ Aadolf Suoraniemi (kok.) kirjoitti asiasta *Kaiku*-lehden syyskuussa 1923. Hänen mielestään rauhan aikana piti keskittyä strategisten seikkojen sijaan taloudellisiin mahdollisuuksiin. Tässä mielessä Oulu – Kuusamo -rata oli Suoraniemen mukaan paras vaihtoehto.⁹⁶ Kuusamon johtomiehet olivat Oulun suunnan kannalla, kun taas ilmeisesti asukkaille olisi kelvannut rata toisestakin suunnasta.

Vuonna 1922 maalaisliiton eduskuntavaaliennakossa jatkokaudelle ehdokkaana ollut Takkula toi ilmi tarmokkuutensa rautatie- ja maantieasioiden ajamisessa Pohjois-Suomen alueella.⁹⁷ Takkula ei kuitenkaan saanut tarpeeksi ääniä päästäkseen jatkokaudelle. Matti

⁹⁰ Jutila & Pekkala 1925, 5.

⁹¹ Castrén 1937, 171–173.

⁹² *Liitto* 11.9.1921.

⁹³ VP 1921. Anomusmietintö N:o 16. Asiakirjat IV-V osa.

⁹⁴ J. Vaarala, ”Miten Oulun lääni olisi jaettava” (art.). *Kaiku* 16.8.1923.

⁹⁵ Törmänen 2007, 24.

⁹⁶ Aadolf K. Suoraniemi, ”Mistä rautatie Kuusamoon?” (art.) *Kaiku* 28.9.1923.

⁹⁷ ”Edustajaehdokkaamme Oulun läänin pohjoisesta vaalipiiristä” (art.). *Liitto* 29.6.1922.

Kyllösen mukaan juuri ”tarmokkuus” koko läänin hyväksi saattoi olla ongelma kuusamolaisille äänestäjille Takkulan ollessa mukana useissa liikennehankkeissa.⁹⁸ Eduskuntaan haluttiin edustaja, joka nimenomaan ajaisi Kuusamon ja Ylimaan asioita. Seppo Ervastin mukaan taas Takkulan edustusaikana maassa tapahtui sen verran käänteentekeviä mullistuksia, jolloin yksittäisen edustajan vaikutusmahdollisuudet oman paikkakuntansa puolesta olivat vähäiset.⁹⁹

1.3. Rautatiepolitiikan muotoutuminen itsenäisen Suomen alkuvuosina

Itsenäistymisen kynnyksellä Suomen rautatiepolitiikka uusien rautateiden rakentamisen suhteen laitettiin syrjään kiireellisimpien asioiden tieltä. Uusien hankkeiden anomusehdotukset hylättiin, sillä vuoden 1909 laaja rautatieohjelma, johon myös Oulu – Kuusamo -radan tutkimus oli otettu mukaan, oli edelleen toteutumatta.¹⁰⁰ Kyseinen ohjelma oli tosin tuolloin tehty lähinnä Venäjän sarron vastustamiseksi: miljoonia olisi tullut eduskunnan mielestä laittaa rautateiden rakentamiseen ennemmin kuin Venäjälle sotavarusteluihin.¹⁰¹

Nyt tilanne oli uusi: Venäjän ote Suomesta irtosi ja suomalaista yhteiskuntaa alettiin nyt rakentamaan itsenäiseltä pohjalta. Tämä tarkoitti uusien suunnitelmien ja strategioiden laatimista koskien myös rautateiden rakentamista. August Ramsayn johtama suuri kulkulaitoskomitea oli asetettu loppuvuodesta 1917 alkaen pohtimaan toimenpiteitä Suomen kulkulaitoksen kehittämiseksi.¹⁰² Käsittelynsä pohjamateriaaliksi komitea sai valtiopäiville annetut kulkulaitoksia koskevat anomusehdotukset.¹⁰³

Suomen itsenäistymisellä ja irtautumisella Neuvosto-Venäjältä ei sinällään ollut vaikutusta Valtionrautateihin, koska ne olivat suuriruhtinaskunnan omaisuutta, eli näin ollen erillään keisarikunnan rautateistä.¹⁰⁴ Sisällissota, ulkopoliittiset ja muut sotilaalliset tilanteet sekä uuden itsenäisen Suomen eduskunnan järjestäytyminen epävarmassa tilanteessa johtivat kuitenkin siihen, että ratapolitiikkaa jouduttiin tekemään eduskunnassa kulkulaitoskomitean asettamisesta huolimatta. Sisällissodan aikaisiin sotilaskuljetuksiin liittyvien hyvien kokemusten sekä taloudellisten

⁹⁸ Kyllönen 2014, 251–252.

⁹⁹ Ervasti 1978, 681.

¹⁰⁰ Castrén 1937, 137–138.

¹⁰¹ Castrén 1937, 116–117.

¹⁰² Castrén 1937, 141–142.

¹⁰³ Juntunen 1997, 74.

¹⁰⁴ Zetterberg 2011, 104.

kehitysmahdollisuuksien perusteella päätettiin muun muassa Karjalan alueen Suojärven sekä Oulu – Nurmes -ratojen rakentamisesta.¹⁰⁵ Venäjän tulevaisuus ja maailmansodan loppuselvittelyt lisäsivät epävarmuutta tulevaisuuden suhteen.¹⁰⁶

Pohja vilkkaan kauttakulkuliikenteen järjestämiseen Venäjän kanssa putosi touko-kesäkuussa 1920, kun neuvostojoukot miehittivät Muurmannin radan ja Suomen rajan välisen alueen ja Petroskoissa perustettiin suomalaisten punaisten johtama Karjalan työkansan kommuuni. Varsinaisissa rauhanneuvotteluissa syksyllä 1920 Tartossa Itä-Karjala, Kuola ja Muurmannin rata jäivät Neuvosto-Venäjälle ja Karjalan Työkansan Kommuunille, joilla molemmilla oli omat liikennepoliittiset suunnitelmat ja tavoitteet. Tämä oli isku varsinkin oikeistopiireille, joissa oli paljon heimoaатteen kannattajia. Karjalan väestö laskettiin heidän mukaansa suomensukuisiksi ja liittolaisiksi muiden suomalaisten kanssa.¹⁰⁷

Juuri kauttakulkuliikenteeseen suurimmaksi osaksi pohjautunut suuren kulkulaitoskomitean mietintö valmistui marraskuussa 1920.¹⁰⁸ Mietintö osoittautui kuitenkin tarpeettomaksi jo valmistuessaan. Komitean toiminta-aikana tilanne oli muuttunut.¹⁰⁹ Maailmansodan aikana Suomi oli ollut maailmankaupan vilkas kauttakulkumaa ja komiteassa oli elätelty toiveita Venäjän olojen palautumisesta ja samansuuntaisen kaupan viriämisestä. Kuitenkin tuloksena oli Neuvosto-Venäjä ja maan sulkeutuminen.¹¹⁰

Yhtenäinen pitemmän ajan rautatierakennusohjelma oli joka tapauksessa välttämätön. Vuoden 1922 valtiopäiville hallitus tekikin esityksen pitempiaikaisesta rautatieohjelmasta, mutta tämä ei lukuisten eri ratasuuntien kannattajien vuoksi saanut yksimielisyyttä eduskunnassa.¹¹¹ Eduskunnassa ratapolitiikkaa hallitsivat monien edustajien paikalliset pyrkimykset saada rata omille paikkakunnille ottamatta huomioon valtion etua. Ratapolitiikkaa tutkineen ratainsinööri Reino Castrénin¹¹² mukaan eduskunnassa ja sen ulkopuolella olikin usein käyty asiattomia keskusteluja rautateistä ja

¹⁰⁵ Castrén 1937, 144–145.

¹⁰⁶ Juntunen 1997, 73–75.

¹⁰⁷ Juntunen 1997, 94.

¹⁰⁸ Castrén 1937, 162–169.

¹⁰⁹ Zetterberg 2011, 113.

¹¹⁰ Castrén 1937, 169–170.

¹¹¹ Castrén 1937, 173–175.

¹¹² Reino Castrén itse oli aktiivinen heimoaатteen kannattaja toimien mm. AKS:ssa ja IKL:ssä, mikä osaltaan selittää hänen ajatuksensa rajaseutujen radoista vrt. ruotsalaisten piirien ajatuksiin. Uola 2013, 180.

annettu asioista liioiteltuja lausuntoja. Esimerkiksi ruotsalaispiirit vaativat Suomen suuntautumista länteen eivätkä ymmärtäneet heimoaatetta tai ratojen rakentamista itärajan ”erämaaseuduille”.¹¹³ Rajaseudut, Kuusamo mukaan lukien, metsävaroineen olivat kuitenkin merkittäviä taloudellisia resursseja ja kehityskohteita.

Hallitus painotti esityksen laatimista laista rautateiden rakentamiselle ja sen tärkeyttä: laki varmistaisi pitempiaikaisen ohjelman ja ratasuuntien perusteellisen käsittelyn ilman satunnaisia päätöksiä ja ”omien ratojen” suurempaa vaikutusta. Anomuksia uusista radoista tuli eduskuntaan vuosittain useita kymmeniä. Reino Castrénin mukaan paikallisintressit olivat keskiössä 1920-luvun alkuvuosina ratapolitiikassa, ja tähän pyrittiin saamaan muutos.¹¹⁴ Aiemmat ajatukset kansainvälisestä kauttakulkuliikenteestä ja Jäämeren radasta Petsamoon hylättiin. Uusiksi kehyksiksi muodostuivat nuoren valtion talouselämä, maanpuolustus ja maan eri osien yhdistäminen.¹¹⁵

¹¹³ Juntunen 1997, 79–80.

¹¹⁴ Castrén 1937, 180–184.

¹¹⁵ Zetterberg 2011, 133.

2. Kuusamon ratahankkeen toimenpiteet ja suuntavaihtoehdot 1924–1929

2.1. Kansanedustaja Kaarlo Hänninen Oulu – Kuusamo -ratahankkeen puolestapuhujana

Käännekohtana ja lähtölaukauksena useille toimenpiteille Kuusamossa ja yleensä pohjoisen rajaseuduilla voidaan pitää vuoden 1923 hallan myötä seurannutta suurta katoa. Oulun läänin talousseuran katokomitean sihteeri raportoi syksyllä 1923 *Liitto*-lehdessä Ylimaiden tilanteesta:

Pahimmin oli asianlaita Kuusamossa. Kuusamolaisilla kauppiaille ei ollut ollenkaan myymätöntä viljaa ja satoja henkiä oli kirkolta jauhojen haussa. Viljan puute johtuu osittain huonosta tiestä, sillä Kuusamon tie on tällä kertaa mitä kurjimmassa kunnossa, mutta osittain myöskin siitä, että kuusamolaiset ovat liiaksi luottaneet niihin lupauksiin, joita heille on eräiltä tahoilta esitetty ja toivoneet, että vilja tuodaan heille valmiiksi. Siten on viljankuljetus jäänyt näin viime tinkaankin jopa pahimman kelirikon ajaksi – – Siellä on jo noin 20 cm. paksusti lunta – – Kaikkiin mahdollisiin keinoihin viljan kuljettamiseksi hädänalaiseen kuntaan on ryhdytty. Kuusamolaiset itse eivät voi juuri asiaintilaa korjata, sillä viipyy kolmatta viikkoa ennen kuin Kuusamosta lähteneet rahtimiehet joutuvat sinne takaisin.¹¹⁶

Raportissa tulivat esille juuri huonot liikenneyhteydet yhtenä merkittävänä syynä paikkakunnan avuttomaan tilanteeseen. ”Eräät tahot” viittasivat todennäköisesti valtioon. Paikallistiehankkeita Kuusamossa oli runsaasti ja kansanedustajaehdokkaat tukivat niitä äänten toivossa. Paikalliskylien tavoitteena ja sivistyksen merkinä oli saada kylälleen kansakoulu ja oma paikallistie. Oulu – Kuusamo -maantie pyrittiin saamaan autolla liikennöitävään kuntoon. Matkaa Oulun rautatieasemalle kertyi 240 kilometriä. Näille tiehankkeille anottiin avustuksia valtiolta.¹¹⁷

Näiden vaikeuksien keskellä Kuusamon kunnanvaltuuston johtomiehet alkoivat etsimään yhteistyössä naapurikuntien kanssa kansanedustajaehdokasta, joka toimisi Helsingin

¹¹⁶ *Liitto* 28.10.1923.

¹¹⁷ Kyllönen 2014, 236–239.

päässä paikan päällä ylimalaisten asioiden hoitajana. Asia oli nyt ajankohtainen vuoden 1924 eduskuntavaalien myötä.¹¹⁸ Maalaisliitto oli noussut 1910-luvulla Kuusamon suurimmaksi puolueeksi, joten läpimenon kannalta ehdokkaan olisi ollut hyvä olla maalaisliittolainen. Toinen läänin valtuustoluokista, kokoomus katsottiin liian ”herraskaiseksi” pienviljelijävaltaisessa pitäjässä.¹¹⁹ Juho Vaaralaa oli Virranniemen mukaan pyydetty aiemmin uudelleen ehdokkaaksi, tosin sillä ehdolla, että tarkastaisi puoluekantaansa liittymällä maalaisliittoon, mutta Vaarala ei tähän suostunut.¹²⁰

Ehdokasvalinta kohdistui kuusamolaisyyntyiseen Kaarlo Hänniseen (1876–1939). Hänninen oli koulutukseltaan filosofian kandidaatti¹²¹ ja toiminut opettajana Kemissä ja Helsingissä. Hän oli myös kirjailija ja tutkija ja kirjoitti niin tietokirjoja kuin kaunokirjallisia teoksia maantieteestä, Pohjois-Suomesta, matkailusta ja luonnonilmiöistä.¹²² *Liitto*-lehti uutisoi helmikuussa 1924 tohtori Hännisen suostuneen maalaisliittolaisten pyyntöön asettua kansanedustajaehdokkaaksi.¹²³ Hänninen toimi kansanedustajana aina kuolemaansa, vuoteen 1939 saakka.

Politiikkaan Hänninen ei ollut aiemmin aktiivisesti osallistunut. Hänen isänsä, maanviljelijä ja kauppias Erland Hänninen oli ollut näkyvä kunnallisvaikuttaja, joten poliittinen toiminta oli tullut isän kautta tutuksi.¹²⁴ Tärkeimmät asiat Kuusamon kannalta liittyivät Hännisen mukaan kulkuyhteyksien ja maatalouden kohentamiseen¹²⁵ ja niiden myötä kaikin puolin rajaseutujen taloudelliseen ja henkiseen kehittämiseen. Hänninen näki myös valtion olevan velvollinen tukemaan näitä tavoitteita.¹²⁶ Luonnontieteilijänä ja tutkijana Hänninen osasi perustella koillisen rajaseudun maantieteelliset ja ilmastolliset haasteet poliittisiksi kysymyksiksi ja laatia ehdotukset niiden ratkaisemiseksi. Seudun liikenneolosuhteet olivat tulleet Hänniselle konkreettisesti tutuiksi hänen toimiessaan

¹¹⁸ Kyllönen 2014, 102.

¹¹⁹ Ervasti 1978, 683–684.

¹²⁰ Virranniemi 1971, 43.

¹²¹ Hänninen käytti, tai hänestä käytettiin titteliä filosofian tohtori. Hänninen oli tehnyt Kuusamon maantieteeseen liittyvän väitöskirjan, joka hyväksyttiin 1915, mutta hänen opintopisteensä eivät koskaan riittäneet tutkinnon loppuun suorittamiseen. Näin ollen hänen varsinainen tittelinsä oli filosofian kandidaatti. Kyllönen arvelee ”korkealla tittelillä olleen arvoa poliittisessa maailmassa”. mm. Kyllönen 2014, 394; Törmänen 2007, 32.

¹²² Hänninen-Guev 2015, 83.

¹²³ *Liitto* 9.2.1924.

¹²⁴ Hänninen-Guev 2015, 16.

¹²⁵ Ervasti 1978, 684.

¹²⁶ Kyllönen 2014, 103.

nuorena rahdinajossa Oulun ja Vienanmeren välillä sekä kävellessään Oulun ja Kuusamon väliä opiskeluaikoinaan.¹²⁷

Hänninen julkaisi 1924 vaalien alla useita kirjoituksia *Liitto*-lehdessä koskien kehitysehdotuksia Ylimaan olojen parantamiseksi. 18. maaliskuuta 1924 Liitossa julkaistussa haastattelussa Hänninen otti kantaa alueen kulkuneuvokysymykseen:

Niin kauan, kun kulkuneuvot ovat niin puutteelliset kuin ne nyt vielä ovat, ei elinkeinojen kohottamisesta ja uudistuksien aikaansaamisesta niissä (kunnissa) ole paljon mahdollisuuksia. Rautatie Kuusamoon on polttava vaatimus, jota täytyy pitää päiväjärjestyksessä lakkaamatta – – Olen puhunut Oulun – Kuusamon radan puolesta, koska se tuntuu luonnollisimmalta Kuusamosta, Taivalkoskelta ja Pudasjärveltä päin katsottuna. Nyt on tullut tämän rinnalle uusi rautatieaate Kontiomäki – Kuusamo – Kemijärvi, mikä on myönnettävä sopusointuiseksi rajaseutupolitiikan kanssa. Milloin mahdollisuus lähenee rautatien saantiin Kuusamoa kohti, täytyy se tietenkin ottaa vastaan siinäkin tapauksessa, ettei suunta olisi kaikin puolin mieleinen. Rautatiesuuntiahan ei lopullisesti ratkaise yksi eikä kaksi miestä. Mutta vaikka niinkin olisi, että rajaseutuintressit pääsisivät ratkaisemaan Kuusamon rautatien saannin, niin se ei lainkaan tarvitse tietää Oulun – Kuusamon radan menetystä, vaan ainoastaan lykkäystä.¹²⁸

Hänninen ei näin tyrmännyt radan mahdollista tuloa Kainuusta päin, vaikka kuusamolaiset päättäjät olivat Oulu – Kuusamo -suunnan kannalla. Rajaseutupolitiikan kannalta rajaa pitkin kulkeva rata olisi kytkenyt rajaseudun pitäjät yhteyteen muun Suomen kanssa taloudellisesti sekä myös maanpuolustuksellisessa mielessä. Äänestäjät pitivät Hännisen luotettavana vaihtoehtona, ja kevään 1924 vaaleissa hänet valittiin eduskuntaan.

Hänninen jätti toukokuussa 1924 kahdeksan muun edustajan kanssa anomuksen määrärahan myöntämiseksi Oulu - Kuusamo -ratasuunnan tutkimuksen toimittamiseksi. Anomuksessa perusteltiin monipuolisesti rautatien tarvetta. Ensinnäkin rautatieverkon kehitys Suomessa oli ollut yksipuolista: pohjoisen ja koillisen alueilla etäisyydet

¹²⁷ Hänninen-Guev 2015, 25.

¹²⁸ ”Pohjanmaan uutisia – Ylimaan oloista” (art.). *Liitto* 18.3.1924.

lähimmälle rautatieasemalle vaihtelivat 200–300 kilometrin välillä, kun taas eteläisessä Suomessa jo 50 kilometriä oli iso etäisyys. Rahtikustannukset olivat kuljetusolosuhteiden vuoksi korkeat ja hevosvedätys hidasta ja raskasta. Oulu – Kuusamo -maantie oli vilkasliikenteinen, mutta huonokuntoinen ja rautatien rakentaminen olisi tullut lopulta halvemmaksi kuin tien jatkuva kunnostaminen.¹²⁹

Hänninen muistutti, että rataa oli anottu jo vuodesta 1897 lähtien ja eduskunta oli antanut lupauksen sen tutkimiselle vuoden 1909 valtiopäivillä. Liikenne tiellä oli entisestään lisääntynyt sen jälkeen ja rata olisi kulkenut entisestään asuttuja seutuja pitkin, mikä olisi lisännyt viljelystä ja asutusta entisestään. Maatalous itsessään olisi kehittynyt merkittävästi radan avulla. Nyt lannoitteet ja muut tarvetavarat olivat kalliita rahdin vuoksi ja ilmasto-olojen vuoksi alituotantoinen maatalous ei antanut tuloa koko vuodeksi, mikä johti ansioiden hankkimiseen tukkitöistä. Maanviljelys jäi usein retuperälle, tilat menivät monesti tukkiyhtiöille, ja tämä olisi johtanut ennen pitkää irtolaisväestön lisääntymiseen.¹³⁰

Teollisuuden kasvaessa ja matkailun myötä henkilöliikenne olisi lisääntynyt. Paanajärven luonnonkauniit maisemat ja maine ”Suomen Sveitsinä” houkuttelisivat matkailijoita Kuusamoon.¹³¹ Paanajärvi nähtiin vielä tässä vaiheessa lähinnä luontokohteena eikä metsätalouden kannalta radan tärkeänä päätepisteenä. Hänninen toi esille myös kaivosteollisuuden ja koskivoiman tulevat käyttömahdollisuudet sekä luonnonriistasta ja kalasta saatavat vientituotteet. Rautatiehankkeen alkuvaiheessa 1800-luvun lopulla malmitutkimukset eivät olleet kuitenkaan antaneet lupaavia tuloksia kaivostoiminnan puolesta.¹³² Maanpuolustuksellisesti rata olisi antanut turvaa itärajalle. Oulu – Pudasjärvi – Taivalkoski – Kuusamo -suunnan lisäksi tuli myös tutkia samalla kertaa Iin – Pudasjärven suuntavaihtoehto.¹³³

Rajaseutujen ja koillisten kuntien hätä pyrittiin myös konkreettisesti saamaan päättäjien huomioon. Tästä oli osoituksena Ylimaihin suuntautunut kansanedustajien retki, joka toteutettiin yhteistyössä Kaarlo Hännisen kanssa kesällä 1924. Tarkoitus oli perehdyttää

¹²⁹ VP 1924. Anom. ehd. N:o 67, Rautateitä ja muita kulkulaitoksia koskevia anomusehdotuksia, Liitteet I–IX, B.

¹³⁰ Ibidem.

¹³¹ Ibidem.

¹³² Pesonen 2020, 9.

¹³³ VP 1924. Anom. ehd. N:o 67, Rautateitä ja muita kulkulaitoksia koskevia anomusehdotuksia, Liitteet I–IX, B.

kansanedustajia Ylimaiden ja rajaseudun oloihin.¹³⁴ Matka toteutui heinäkuussa 1924 ja mukana oli 19 kansanedustajaa mukaan lukien eduskunnan puhemies Kyösti Kallio (ml.).¹³⁵

Kansanedustajien retki eteni Oulusta Kiimingin, Pudasjärven ja Taivalkosken kautta Kuusamoon. Kaikissa pitäjissä rautatien saaminen nousi keskeiseksi puheenaiheeksi. Kuusamossa paikkakuntaa esiteltiin monien esitelmien myötä. Juho Vaarala piti kattavan esityksen tieoloista ja erityisesti rautatiestä. Esille tuotiin nyt myös puunkuljetuksen ongelma vedenjakajan itäpuolelta. Tämän vuoksi rautatie Paanajärvelle vedenjakajan itäpuolelle asti olisi ollut välttämätön. Myös lisääntyvä matkailu edellytti rautatien saamista.¹³⁶

Kyösti Kallio puolusti rajaseuduille suunnattuja valtionapuja ja tunnusti rautatien tarpeen, mutta totesi, ettei rautatietä tullut jäädä ”kädet ristissä” odottamaan.¹³⁷ Väestöltä itseltään odotettiin myös ponnisteluja elinolojensa parantamiseen; pelkästään valtion tuen varaan ei kannattanut kaikkea laskea. Joka tapauksessa ylimaalaiset saivat huomiota retken myötä, vaikkakin vain pieni osa eduskunnasta oli mukana ja suurin osa heistäkin Oulun läänin edustajia.

Oulu – Kuusamon ratasuunnan tutkimusta kiirehdittiin eduskunnassa joulukuussa 1924 vuoden 1925 tulo- ja menoarviosta keskusteltaessa. Kaarlo Hänninen pyrki puheenvuorossaan tuomaan esiin Pohjois-Suomen unohdetun aseman itsekkäässä rautatiepolitiikassa:

Vakavaa huomiota on herättänyt laajoissa piireissä se yksipuolisuus ja, sanoisinko, nurkkakuntalaisuus, joka lyö leimansa rautatieverkkomme nykyiseen kehitykseen. Sen sijaan että katsottaisiin rautatieverkoston kehityksessä koko maan etua, tulevat siinä nyt eri paikkakuntien ja niiden edustajien pyyteet liian voimakkaasti esille. Ei välitetä siitä, miten joku ehdotettu ratasuunta sopii maan yleiseen rautatieverkkoon, miten kannattava siitä tulee ja vähentääkö ehdotettu rata liikennettä naapuriradoilla ja tuleeko se siten vähentämään koko rautatieverkkomme kannattavuutta. – – Pahinta on kuitenkin, että nykyinen

¹³⁴ Liitto 25.5.1924.

¹³⁵ Kyllönen 2014, 106–107.

¹³⁶ Ibidem.

¹³⁷ Kyllönen 2014, 252.

*rautatiepolitiikkamme suosii liiaksi maamme keski- ja eteläosia pohjoisosien ja itäisten rajaseutujen kustannuksella. On tullut tavaksi yhdistellä eri rautatieanomuksissa ehdotettuja pienempiä rataehdotuksia pitemmiksi jaksoiksi, jotta ratasuunnalle saataisiin suurempaa kannatusta, jota koetetaan, niin kuin täällä on jo monesti mainittu, 'lehmäkauppojen' avulla suurentaa, jotta asialle saataisiin tarpeellinen kannatus huolimatta ammattimiesten ja hallituksenkin varoituksista. Tämä on vaarallinen ja hylättävä tapa, jonka vaikutus maamme rautatieverkkoon on turmiollinen ja se tulee herättämään katkeruutta maamme niissä osissa, joitten oikeutettuja vaatimuksia ei oteta huomioon.*¹³⁸

Hänninen toi esille ratapolitiikan ongelman, johon pyrittiin saamaan muutos. Rakennuspäätöksistä vastaavassa eduskunnassa ratapolitiikka perustui pitkälti siihen, että ”on voitu toisiinsa kuulumattomia asioita ja etuja toisiinsa kytkemällä muodostaa tilapäisiä enemmistöjä”¹³⁹ ratojen saamiseksi omille paikkakunnille. Paikalliset intressit ohittivat puoluenäkökohdat ja -yhteistyön, mikä tulisi näkymään myös Pohjois-Suomen ratakysymyksissä. Hallituksessa ja eduskunnassa oli kuitenkin riittävä enemmistö näistä paikallisista intresseistä vapaita henkilöitä muodostaen puolueettoman ryhmän tuoden johdonmukaisuutta ratapolitiikkaan.¹⁴⁰

Eduskunnan pyynnöstä hallitus jätti esityksen laista koskien rautateiden rakentamista. Pitempiaikainen lakiin perustuva ohjelma takasi perusteellisemmän suunnittelun eivätkä satunnaiset päätökset päässeet vaikuttamaan.¹⁴¹ Vuonna 1925 anomuksia uusista radoista tuli lähes kolmekymmentä. Sahateollisuus kukoisti ja tarvittiin ratoja raaka-aineiden lähteiltä satamiin ja jalostuskeskuksiin. Ratojen puolesta perustettiin komiteoita ja lähetystöjä, kirjoitettiin rautatiekirjoja ja tehtiin tutkimuksia ympäri maata. Eduskunnan jäseniä kutsuttiin tutustumaan ratasuuntien vaikutusalueisiin eri puolella Suomea, kuten Ylimaallakin.¹⁴²

¹³⁸ VP 1924. Tulo- ja menoarvio vuodelle 1925 – Ylimääräinen menoarvio, 17.12.1924. Pöytäkirjat II osa, 2001–2003.

¹³⁹ Castrén 1937, 128–130.

¹⁴⁰ Zetterberg 2011, 133.

¹⁴¹ Castrén 1937, 183–185.

¹⁴² Ibidem.

Myös Kaarlo Hänninen julkaisi oman rautatiekirjansa Ylimaan kuntien tukemana vuonna 1925.¹⁴³ *Oulun – Kuusamon rautatie* perusteli nimensä mukaisesti kyseistä hanketta. Aiempien vuoden 1924 anomuksessa olleiden perusteluiden lisäksi Hänninen nosti esiin 1920-luvun puolivälissä alkaneen rajaseutupoliittisen työn ja sen merkityksen. Hallitus oli tehnyt esityksen rajaseutujen taloudellisten ja sivistyksellisten olojen kohentamisesta. Vuoden 1923 kadon herättämänä rajaseudun todettiin jääneen kehityksessä jälkeen muusta Suomesta ja näitä laiminlyöntejä haluttiin korvata. Rajaseudun merkitys myös taloudellisena ja maanpuolustuksellisenä voimana pyrittiin tuomaan esiin. Rajaseututoiminta oli näin osa valtion aluepoliittista ohjelmaa.¹⁴⁴ Koillisten rajaseutujen asukkaat olivat Hännisen mukaan etuvartiassa itää vastaan ja viljelyksen esiraivaajina erämaassa.¹⁴⁵ Puutavaraa radan vaikutusalueella, Metsähallituksen Iijoki-laakson hoitoalueella oli n. 44 miljoonaa kuutiota ja jo pelkkä metsänhinnan arvonnousu radan myötä olisi Hännisen mukaan korvannut sen rakennuskustannukset.¹⁴⁶

Kirjassa julkaistiin myös maantieteilijöiden, geologi Väinö Auerin ja professori J.E. Rosbergin kuvauksia Kuusamosta. Auer toi esille paikallisia elinkeinoja ja niiden kehittymismahdollisuuksia kulkuneuvojen parantamisen myötä.¹⁴⁷ Rosberg puolestaan perusteli Kuusamon merkitystä matkailuseutuna mainiten ”Suomen Sveitsin tunturit”, kosket, kanjonilaaksot ja Paanajärven. Matkailijat tarvitsisivat hyvät kulkuyhteydet ensisijaisesti Oulusta, mutta Rosbergin mukaan myös Suomussalmelta ja Kajaanista.¹⁴⁸ Mielenkiintoisen ristiriidan aiheuttaa Rosbergin kuvaus koskista matkailunähtävyytenä, kun paria sivua aiemmin ne mainitaan merkittävänä voimantuottajina tulevaisuudessa teollisuudelle.

2.2. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratasuunta tutkitaan

Kuusamon kunnanvaltuustossa toimittiin aktiivisesti rautatieasian edistämiseksi. Rautatieasian ylläpitämiseksi asetettiin kesällä 1924 uusi rautatievaliokunta, joka toimi yhteistyössä Oulu – Kuusamo -suunnan muiden pitäjien kanssa muodostaen rautatiekomitean. Kuusamolaisista valituiksi siihen tulivat tohtori Ali Ervasti (kok.) ja

¹⁴³ Kuusamon kunnanvaltuuston kokous, 25.6.1924; Taivalkosken kunnanvaltuuston kokous, 26.5.1924 & 2.8.1924.

¹⁴⁴ Moisio 2012, 57.

¹⁴⁵ Hänninen 1925, 8–9.

¹⁴⁶ Hänninen 1925, 22.

¹⁴⁷ Hänninen 1925, 13–16.

¹⁴⁸ Hänninen 1925, 26–28.

Juho Vaarala.¹⁴⁹ Mitä ilmeisemmin vuonna 1920 perustettu komitea oli lakkautunut jossain vaiheessa. Loppuvuodesta 1924 suunniteltiin kuntien yhteisen lähetystön matkaa Helsinkiin ja Kuusamon edustajiksi siihen valittiin Juho Vaarala ja räätäli Iisak Tikkanen (sd.).¹⁵⁰ Lähetystö matkusti Helsinkiin helmikuussa 1925 Vaaralan toimiessa lähetystön johtajana.¹⁵¹ *Liitto*-lehti uutisoi lähetystön matkasta. Hallituksen ministerit olivat pitäneet Oulu – Kuusamo -rataa tärkeänä ja luvanneet tehdä voitavansa asian suhteen. Rautatiehallituksen ylijohtaja Jalmar Castrén piti hankin rataa edelleen tärkeänä ja kannattavana rakentaa. Lähetystön jäsenten mukaan toiveet saada parannusta Ylimaiden kulkuneuvo-ongelmiin olivat hyvät, mutta asiaa tuli pitää koko ajan yllä, etteivät muiden kuntien ”paikallisharrastukset” päässeet häiritsemään sitä.¹⁵²

Oulu – Kuusamo -hanke sai tukea myös maakunnan ja läänin keskuspaikasta Oulusta. Oulun kauppakamarin lisäksi läänin maaherrat olivat radan kannalla. Aluehallintojärjestelmän kehittäminen viranomaisineen oli yksi valtiovallan ja valtioperiferian tiivistämistoimenpiteistä.¹⁵³ Maaherra Matts von Nandelstadh teki lokakuussa 1923 esityksen hallitukselle Oulun läänin syrjäseutujen ja Lapin taloudellisen ja henkisen kehityksen kohottamiseksi. Kulkuneuvot olivat yksi suurimmista kehityksen jarruista. Oulu – Kuusamo -rata oli maaherran mielestä tärkeä ja rakennettava pian.¹⁵⁴ Hänen seuraajansa E.Y. Pehkonen (ed.) kannatti myös radan rakentamista, joka tuli välittömästi aloittaa, kun Oulu – Nurmes -rata saataisiin valmiiksi.¹⁵⁵

Maaliskuussa 1925 Rautatiehallitus teki ehdotuksen pitempiaikaisesta rautatieohjelmasta. Rakenteilla olevat radat tehtäisiin valmiiksi, ja etusija olisi niillä uusilla radoilla, jotka olivat kannattavia ja joille kertyi liikennettä. Pohjoisen radoista mukana oli Rovaniemi – Kemijärvi -rata.¹⁵⁶ Eduskunnassa lukuisia rataehdotuksia karsittiin syksyllä 1925 ja hallitus teki ehdotuksensa laiksi rautatierakentamiseen vuosille 1926–1930 lokakuussa 1925.¹⁵⁷ Ohjelma oli pääosin sama kuin Rautatiehallituksen esitys. Eduskunnalla oli suurempi vaikutusvalta poliittisissa ja muissa maan taloudellisiin tai

¹⁴⁹ Kuusamon kunnanvaltuuston kokous, 25.6.1924.

¹⁵⁰ Kuusamon kunnanvaltuuston kokous, 8.9.1924 & 30.12.1924.

¹⁵¹ *Kaiku* 7.2.1925.

¹⁵² *Liitto* 8.2.1925.

¹⁵³ Moisio 2012, 57.

¹⁵⁴ ”Mitä tehtävä Oulun läänin syrjäseutujen ja Lapin taloudelliseksi ja henkiseksi kohottamiseksi” (art.). *Kaiku* 17.10.1923.

¹⁵⁵ Kyllönen 2014, 253–254.

¹⁵⁶ Castrén 1937, 184–185.

¹⁵⁷ *Ibidem*.

maanpuolustuksellisiin kysymyksiin liittyvissä asioissa kuin Rautatiehallituksella, joten rataohjelmiin otettiin yleensä mukaan myös eduskunnan ehdottamia ratoja. Tässä taas ratapolitiikan varjopuolet nousivat usein esiin paikallispyrkimysten pyrkiessä ohittamaan yleiset näkökohdat.

Rautatiehallituksen suunnitelmassa Oulu – Kuusamon rata oli mukana tutkittavaksi ehdotetuissa radoissa. Myös kulkulaitosvaliokunta, jossa Kaarlo Hänninen oli jäsenenä, oli samaa mieltä. Tutkimus oli luvattu jo 1909 eikä sitä vielääkään ollut toteutettu. Alueen kehitystä ja luonnonvarojen hyödyntämistä heikensivät huonot liikenneyhteydet ja vaikka Rovaniemi – Kemijärvi tultaisiin rakentamaan samalle seudulle, ei sen vaikutus tulisi ylettymään Ylimaihin. Valiokunta kehotti eduskuntaa ensi tilassa toimittamaan teknisen ja taloudellisen tutkimuksen ratasuunnalla Oulu – Kuusamo (Paanajärvi).¹⁵⁸ Paanajärvi oli otettu mukaan radan päätepiisteeksi. 1920-luvun alkupuoliskolla oli vielä toiveita Neuvosto-Venäjän rajan avautumisesta ja kaupankäynnin elvyttämisestä itään päin¹⁵⁹, jolloin myös uittomahdollisuudet itään olisivat taas avautuneet ja vedenjakajan takaista puutavaraa olisi voitu viedä itään päin. Näin radan ulottaminen Paanajärvelle ei olisi ollut välttämätöntä. Neuvosto-Venäjän sulkeutuessa ja muodostuessa Neuvostoliitoksi tämä vaihtoehto tuli entistä epätodennäköisemmäksi.

Lakiehdotus meni vielä suuren valiokunnan kautta ja Tasavallan presidentti vahvisti sen 5. helmikuuta 1926. Pitempiaikaisen rautatielain toivottiin vähentävän vuosittaista epävarmuutta ja parantavan rautatiepolitiikan suunnittelua. Lisäksi työt voitaisiin järjestää nyt pitemmällä tähtäimellä ja taloudellisemmin. Eduskunnassa myös ”lehmänkauppojen” toivottiin vähenevän.¹⁶⁰ Valtioneuvosto kehotti 26. maaliskuuta 1926 Rautatiehallitusta toimittamaan tutkimuksen Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratasuunnalla. Kuntien lähetystö kävi jouduttamassa asian etenemistä Juho Vaaralan johdolla pääkaupungissa keväällä 1926. Asianomaiset virkamiehet vakuuttivat, että tutkimus toimitettaisiin vielä samana vuonna.¹⁶¹

Tutkimus toteutettiin kesällä 1926 valtioneuvoston päätöksen mukaisesti ja siitä raportoitiin lehdistössä. *Liitto*-lehti kertoi heinäkuun 1926 numerossaan tutkimusten olevan käynnissä Kuusamon alueella insinööri Relanderin johdolla. Maasto oli todettu

¹⁵⁸ VP 1925. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 2 hallituksen esityksen johdosta rautatierakennuksista vuosina 1926–1930, 19.11.1925. Asiakirjat II–III osa.

¹⁵⁹ Kyllönen 2014, 255.

¹⁶⁰ Castrén 1937, 195–196.

¹⁶¹ ”Oulun – Kuusamon ratasuunnan tutkiminen” (art.). *Kaiku* 1.4.1926.

rautatietä ajatellen erittäin edulliseksi ja tämä tulisi näkymään myös kustannuksissa. Iin ja Pudasjärven välinen vaihtoehtoinen suunta tutkittiin myöhemmin syksyllä.¹⁶² Tutkimukset jatkuivat elokuussa 1926 Kuusamon ja Paanajärven välillä.¹⁶³ Kuusamon kaupunki sitoutui korvaamaan tutkimuksesta aiheutuneet haitat ja vahingot viljelijöille.¹⁶⁴ Tutkimus jäi Juho Vaaralan viimeiseksi tehtäväksi rautatien osalta. Ollessaan mukana ratasuunnan tutkimuksessa elokuussa 1926 hän tietävästi kylmettyi ja sairastui keuhkotautiin, johon menehtyi 29. marraskuuta 1926.¹⁶⁵

Ratatutkimuksen taloudellisen laskelman teki Rautatiehallituksen rakennusosaston johtaja, insinööri Adolf Backberg. Keväällä 1927 Kaarlo Hänninen tiedusteli *Liitto*-lehdessä Backbergilta väliaikatieitoja tutkimuksesta. Backberg vertasi Oulu – Kuusamo -rataa taloudellisesti menestyksekkääksi osoittautuneeseen Suojärven rataan.¹⁶⁶ Kesäkuussa 1927 uutisoitiin lisää tutkimustuloksista: radan kannattavuusprosentti oli erinomainen verrattuna moniin suunnitteilla oleviin ratoihin suurien metsävarojen ansiosta.¹⁶⁷

Backbergin laskelma valmistui joulukuussa 1927. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata¹⁶⁸ olisi valmistuessaan lisännyt asutusta, alentanut rahtikustannuksia, elvyttänyt maanviljelystä, kasvattanut teollisuutta ja ennen kaikkea laajentanut metsätuotteiden käyttöä. Tärkein kannatustekijä olikin puutavaran kuljetus. Jos rata olisi tehty pelkästään Kuusamon kirkonkylään saakka, olisivat Vienanmereen laskevan Paanajärven ja siihen laskevien jokien varsilla olevat puutavarat jääneet käyttämättä (kts. Liite 1). Metsävarat kyseisellä laskeuma-alueella olivat yhtä suuret kuin muun Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -linjan välillä. Matka Kuusamon kirkonkylästä Paanajärvelle oli 56 kilometriä radan kokonaispituuden ollessa 278 kilometriä.¹⁶⁹ Näin Paanajärven merkitys ratahankkeelle tuotiin esille.

Paanajärvi oli maanselän jakaman Kuusamon itään laskevien jokien ns. kokoojajärvi, johon alueen puutavara uitettaisiin. Kuusamon suurista järvistä Kitka-, Kuusamo- ja

¹⁶² ”Oulun – Kuusamon radan suunnan tutkimus” (art.). *Liitto* 17.7.1926.

¹⁶³ *Liitto* 7.8.1926.

¹⁶⁴ Kuusamon kunnanvaltuusto, 14.8.1926.

¹⁶⁵ ”Juho Vaarala” (muistokirjoitus). *Kaiku* 30.11.1926.

¹⁶⁶ Kaarlo Hänninen, ”Oulun – Kuusamon – Paanajärven rautatietutkimus” (art.). *Liitto* 24.3.1927.

¹⁶⁷ ”Oulun – Kuusamon – Paanajärven radasta tulee kannattavampi kuin monet muut radat” (art.). *Liitto* 8.6.1927.

¹⁶⁸ Tutkimuksessa radasta käytetään nimeä Tuira – Paanajärvi. Rautatiehallitus, Backberg 1927.

¹⁶⁹ Rautatiehallitus, Backberg 1927, 1.

Muojärvet laskivat vetensä jokien kautta itään.¹⁷⁰ Tukkeja oli vedätetty tukinsiirtolaitosten avulla vedenjakajan yli Iijokeen Kitkajärviltä Livojärven kautta ja Vanttajankankaan yli Kuusamo- ja Muojärvistä, mutta tämä osoittautui hitaaksi toimenpiteeksi: tukkien matka rannikolle venyi jopa kolmivuotiseksi.¹⁷¹

Länteen päin tärkeän uittoväylän, eli Iijoen latvat olivat Kuusamossa. Joki oli kuitenkin vaikeauittoinen Kuusamon alueella ja kokonaismatka puutavaralle tuli pitkäksi. Uitto rannikolle ei kannattanut Taivalkoskea kauempaa. Kun rata olisi tehty Paanajärvelle, olisi uitto esimerkiksi Kitkajärvistä lyhentynyt viiteenkymmeneen kilometriin, kun se muuten oli 230 kilometriä rannikolle asti. Näin Taivalkosken itäpuolinen Iijoen vesistön puutavara olisi ollut kuljetettava rautateitse, mutta jalostusteollisuutta olisi voinut syntyä paikanpäällekin.¹⁷² Kuusamon kirkonkylän rautatieasema olisi tullut karttojen mukaan sijaitsemaan kirkonkylän pohjoisosassa, heti Nilojoen pohjoispuolella Kuusamon uuden hautausmaan lähellä.¹⁷³

Tulot henkilö- ja tavaraliikenteestä olisivat olleet lähes 36 miljoonaa markkaa, josta tavaraliikenteen, pääasiassa puutavaran osuus olisi ollut yli 33 miljoonaa markkaa. Kun tuloista vähennettiin menot, olisi radan tuottamaksi ylijäämäksi jäänyt lähes seitsemän miljoonaa markkaa. Radan rakennuskustannusten ollessa 303 miljoonaa markkaa, muodostui kannattavuusprosentiksi n. 2,25¹⁷⁴ mikä oli poikkeuksellisen hyvä. Laskelmasta voi huomata, että radan suurin merkitys olisi nimenomaan resurssien lähteenä. Tämä heijasteli aikakautensa areaalista aluepolitiikkaa, jossa koillinen Suomi, osa valtioperiferiaa nähtiin resurssientuottajana, jota valtio pyrki kontrolloimaan.¹⁷⁵

Tässä vaiheessa rautatien osalta asiat näyttivät kuusamolaisittain hyvältä. Rautatien tarve koillisessa Suomessa tunnustettiin nyt maanlaajuisesti. Rajaseututyön merkitys oli kasvanut vuoden 1923 kadon seurauksena. Maatalouden kehittäminen oli käynnistynyt jo samana vuonna, ja sitä pyrittiin tehostamaan muun muassa lisäämällä valistus- ja neuvontatyötä, kehittämällä osuustoimintaa ja perustamalla maamiesseuroja. Nämä ajatukset kytkeytyivät myös maalaisliiton puolueohjelmaan, joka pyrki kasvattamaan yleistä mielipidettä maaseutua ja talonpoikaa suosivaksi ja korosti valtion velvollisuutta

¹⁷⁰ Ibidem.

¹⁷¹ Kyllönen 2014, 270–272.

¹⁷² Rautatiehallitus, Backberg 1927, 10.

¹⁷³ Tänä päivänä asema sijaitsisi Nilon hautausmaan ja Rajan kiinteistöjen seudulla. Rautatiehallitus 1927, Oulun – Kuusamon – Paanajärven ratasuunnan pituusprofiili ja kartta.

¹⁷⁴ Rautatiehallitus, Backberg 1927, 16–17.

¹⁷⁵ Moisio 2012, 65.

tukea näitä tavoitteita.¹⁷⁶ Eduskunta myönsi määrärahoja rajaseututyön kehittämiseksi 1920-luvun puolivälissä. Ensimmäiset Koillis-Pohjanmaan maakuntapäivät järjestettiin 1926 Pudasjärvellä paljolti Kaarlo Hännisen toimesta pohtimaan ajankohtaisia kysymyksiä, kuten rautatiehanketta.¹⁷⁷ Nyt Ylimaa tunnettiin Koillis-Pohjanmaana, mikä identifioi koilliset rajaseudut osaksi Pohjois-Pohjanmaata ja kytki sen samalla tiiviimmin Ouluun sekä muun maan yhteyteen. Maakuntapäiviä voi pitää myös uudenlaisen aluepoliittisen toiminnan varhaisena vaiheena, jossa Kyösti Kallion aiemmin kuuluttama paikallinen vastuu korostui.

2.3. Muut ratasuunnat Kuusamoon

Huolimatta Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan odotuksia nostattavista laskelmista ja kannatuksesta niin alueellisesti kuin eduskunnassakin, Kuusamon radalle ehdotettiin suunnaksi edelleen muitakin vaihtoehtoja. Pääkysymykseksi näyttää nousseen se, pitäisikö radan tulla pohjoisesta Lapin ja Peräpohjolan suunnalta, Oulun suunnalta vaiko etelämpää Kainuusta. Koillis-Pohjanmaan metsärikkaiden alueiden tuotot haluttiin yhdistää näiden alueiden ratakysymyksiin. Jorma Kananen pitää vuoden 2010 tutkimuksessaan ikuisuuskytymyksenä sitä, kuuluuko Kuusamo lopulta Oulun, Kainuun vai Lapin vaikutusalueeseen ja näkee tämän vaikuttaneen myös rata-asiassa: ”kosijat” Kuusamolle tulivat näistä suunnasta.¹⁷⁸

Vuosien 1926–1930 ratarakennuslain lähestyessä päätöstään tuli Kuusamon radan mahdollinen saanti uuteen ohjelmaan ajankohtaiseksi. Koillis-Pohjanmaan maakuntapäivien ohella myös Peräpohjolan ja Lapin kuntain liitto sekä Kainuun maakuntapäivät alueidensa kansanedustajien ohella alkoivat vaikuttamaan Kuusamon ratakysymykseen. Oulun läänin lehdistö jakaantui myös alueellisesti ratakysymyksessä: *Liitto*, *Kaiku* ja *Kaleva* olivat Oulu – Kuusamon, *Kainuun Sanomat* Kontiomäki – Kuusamon ja *Lapin Kansa* pohjoisesta Kuusamoon tulevan suunnan kannalla.

Rakoilua alkoi tapahtumaan Oulu – Kuusamo -ratalinjan kannattajien välilläkin. Ylikiimingin kuntalaiset vaativat ratalinjan tutkituttamista myös oman pitäjänsä kautta sen ollessa jäämässä syrjään radan vaikutusalueelta.¹⁷⁹ Pudasjärven kunta alkoi

¹⁷⁶ Mylly 1989, 116–117.

¹⁷⁷ Kyllönen 2014, 112.

¹⁷⁸ Kananen 2010 b.

¹⁷⁹ *Liitto* 30.10.1927.

yhteistyössä Iin, Yli-Iin ja Ranuan kuntien kanssa ajamaan rataa alkavaksi Iistä Oulun sijaan. Iin suunnan perusteella olivat pitkälti Oulun heikot satamaolot. Toppilan satamaa pidettiin ahtaana ja laajentamiskelvottomana.¹⁸⁰ Ii taas oli historiallisestikin vanha satamapaikka ja uutta isoa satamaa Iin Pihlajakariin suunniteltiin.¹⁸¹ Ii – Pudasjärvi – Kuusamo (Paanajärvi) -toimikunta puolusti hankettaan juuri satamaselvityksellä ja jo vuonna 1926 tehdyllä tutkimuksella: tarkoitus ei ollut toimia riidanrakentajana ratakysymyksissä.¹⁸²

Kuusamoon Kemijärven suunnasta tuleva ratayhteys oli esillä 1920-luvun alun Petsamon ratakysymystä pohdittaessa. Kun rata Rovaniemeltä Kemijärvelle päätettiin rakentaa, jakaantui sen kannattajakunta kahteen leiriin radan suunnasta. Ehdotettiin niin sanottua käyrää suuntaa, joka kulkisi Kemijokivarren asutumpia seutuja myöten Kulusjoen ja Pekkalan kautta Kemijärvelle ja suoraa suuntaa, joka kulki pohjoisempia harvaanasuttuja, mutta metsärikkaampia seutuja pitkin.¹⁸³ Kaarlo Hänninen kannatti asutumpaa käyrää suuntaa. Tämän suunnan vaikutusalueeseen kuuluisivat Kuusamon, Posion ja Ranuan kunnat.¹⁸⁴ Rata päätettiin rakentaa edullisempaa, lyhempää sekä metsärikkaampaa suoraa suuntaa pitkin.¹⁸⁵ Ylimääräistä mutkaa ei kannattanut tehdä lopulta vähäisen henkilöliikenteen takia harvaanasutussa Pohjois-Suomessa. Käyrän suunnan kannattajat alkoivat nyt ajamaan rautatien rakentamista kyseistä suuntaa pitkin aina Kuusamoon asti. On mahdollista, että Kaarlo Hänninen aavisti tämän vaihtoehdon, mikä olisi ollut syynä hänen kannattaessaan Rovaniemi – Kemijärvi -radan käyrää suuntaa.

Maalaisliiton Peräpohjolan ja Lapin alueen kansanedustajat Janne Koivuranta ja Uno Hannula tekivät helmikuussa 1929 eduskunta-aloitteen rautatiestä, joka olisi erkaantunut Rovaniemi – Kemijärvi -radasta ja jatkunut Kitkan vesistöön Kuusamon kunnassa. Rata olisi hyödyttänyt Kemijokivarren asukkaita ja yhdistänyt Kitkan vesistöt Kemijokeen ja edelleen Pohjanlahden teollisuuslaitoksiin.¹⁸⁶ Rautatiekysymys oli esillä Lapin ja Peräpohjolan maakuntapäivillä keväällä 1929 saaden laajaa kannatusta.¹⁸⁷ Kuusamosta

¹⁸⁰ Ii–Kuusamo rautatietoimikunta 1930, 23.

¹⁸¹ Ii–Kuusamo rautatietoimikunta 1930, 17–20.

¹⁸² Iin – Pudasjärven – Paanajärven rautatietoimikunta, ”Kuusamon radan suunta” (yleisökirje). *Liitto* 1.2.1930.

¹⁸³ Jutila & Pekkala 1925, 5.

¹⁸⁴ VP 1925. Hallituksen esitys eduskunnalle rautatierakennuksista vuosina 1926–1930, Vastalauseita II. Asiakirjat II-III osa.

¹⁸⁵ VP 1925. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 2 hallituksen esityksen johdosta rautatierakennuksista vuosina 1926–1930. Asiakirjat II–III osa.

¹⁸⁶ VP 1929. Toiv. al. N:o 100, Kulkulaitosvaliokuntaan lähetetyt toivomusaloitteet, Liitteet XI.

¹⁸⁷ ”Lapin ja Peräpohjolan maakuntapäivät alkoivat eilen” (art.). *Kaiku* 17.4.1929.

1926 itsenäistynyt ja Lappiin suuntautunut Posion kunta kannatti ratasuuntaa.¹⁸⁸ Rata olisi lähtenyt tarkalleen Kulusjoen asemalta Rovaniemi – Kemijärvi -radalta ja kulkenut Pekkalan, Posion ja Kitkan vesistön kautta Kuusamoon ja Paanajärvelle.¹⁸⁹ Kuusamolaistenkin radasta saama hyöty huomioitiin, vaikka heitä pidettiinkin *Lapin Kansan* artikkelin mukaan ”Oulu-hurmioisina”.¹⁹⁰ Rata ei olisi tosin tullut Kuusamon kirkonkylään saakka.

Peräpohjolan ja Lapin kuntien liitto tilasi rautatiekirjan Kulusjoki – Kuusamo (Paanajärvi) -radasta Veitsiluodon tuolloiselta metsäpäälliköltä ja apulaisjohtajalta, metsänhoitaja Lauri Kiviseltä.¹⁹¹ Radan rakentaminen Oulusta Kuusamoon olisi tiennyt Veitsiluodon sekä myös muiden Kemin jalostuslaitosten jäämistä syrjään Kuusamon alueen puutavarasta. Peräpohjolan ja Lapin kuntain liiton johtaja Kaarlo Hillilä (ml.) pohjusti liiton tarkoituksia kirjan alussa. Radan suunta Kuusamosta Ouluun oli Hillilän mielestä väärä: se olisi ollut pitkä ja kallis syöden määrärahoja muilta hankkeilta. Oulun satama oli Hillilän mukaan huono eikä Oulussa ollut tehtaita, päinvastoin kuin Kemissä, jossa varsinkin valtiolle kallis Veitsiluoto tarvitsi enemmän raaka-ainetta kapasiteettinsa tyydyttämiseksi.¹⁹² Kemissä ja Kajaanissa oli 1920- ja 1930-lukujen taitteessa enemmän puunjalostusteollisuutta verrattuna Ouluun, jossa useat sahat joutuivat lopettamaan toimintansa suhdanneherkän sahateollisuuden joutuessa lamavuosina vaikeuksiin.¹⁹³

Kivinen tunnusti radan ehdottoman tarpeelliseksi kuusamolaisille metsävarojen, toimeentulon, rajaseutukysymyksen ja maanpuolustuksen kannalta. Jo pelkästään Kuusamon pohjoisosan Oulankajoen alueen, johon Paanajärvi kuului, metsien arvon nousu rautatien myötä olisi ollut n. 750 miljoonaa markkaa Kivisen laskelmien mukaan. Ratoja ei kuitenkaan tullut rakentaa uittoväyliä pitkin ja niiden tuli edistää metsätaloutta ja jalostusta; väestökysymys oli toisarvoinen. Oulankajoen alueella, etenkin itään laskevien vesistöjen varrella ei ollut uittoväyliä; Oulun ja Kuusamon välillä virtasi Iijoki.¹⁹⁴ Rautatiehallituskin pyrki huomioimaan uittoväylät rautateiden suunnittelussa. Turhaa kilpailua uiton kanssa tuli välttää.¹⁹⁵ Kivinen otti esimerkiksi Tornio –

¹⁸⁸ *Lapin Kansa* 21.3.1929.

¹⁸⁹ ”Rata Kuusamoon rakennettava Rovaniemi – Kemijärven radasta Kulusjoen asemalta Posion kautta Kitkan vesistöön” (art.). *Lapin Kansa* 31.8.1929.

¹⁹⁰ ”Kulusjoen – Kitkan – Paanajärven rata” (art.). *Lapin Kansa* 26.11.1929.

¹⁹¹ Kananen 2010 a.

¹⁹² Kivinen 1929, 4.

¹⁹³ Salo 2021.

¹⁹⁴ Kivinen 1929, 9–15.

¹⁹⁵ Castrén 1937, 259.

Kaulinranta ja Kemi – Rovaniemi -radat, joiden varrella uitto oli tuolloin edelleen pääkuljetuskeino.¹⁹⁶

Satamakysymyksessä Kivinen totesi Hillilästä poiketen Oulun ja Kemin satamien olevan teknisesti kelpollisia puutavaraliikenteelle, mutta Oulun satama ei ollut tarpeeksi tilava. Tässä mielessä Oulun satama ei täyttänyt vaadittavia ehtoja.¹⁹⁷ Radoilla ei myöskään Kivisen mielestä tullut olla ennalta määrättyjä pääsuuntia, vaan suunnat tuli määrätä taloudellisten edellytysten mukaan. Entisiin liikeyhteyksiin vetoaminen oli Kivisen mukaan käsittämätöntä: liikeyhteydet hakeutuivat sinne missä niillä on parhaat edellytykset ja rautateiltä vaadittiin taloudellisia tuloksia tunnesyiden sijaan. Tällä Kivinen viittasi Kuusamon ja Oulun historialliseen yhteyteen.¹⁹⁸ Kivinen näki Kuusamon radan resurssien lähteenä ja ensisijaisesti taloudelliset seikat huomioiden. Tämän jälkeen tulisivat vasta paikalliset tarpeet ja alueellinen henkinen kehitys, johon Hillilä viittasi alustuksessaan. Kivinen ei kuitenkaan huomionnut rautateiden luonnollista suuntausta: vientiliikenne pyrki hakeutumaan joko lähimpään satamaan tai varsinkin Etelä- ja Lounais-Suomen talvisatamiin, kuten muukin liikenne.¹⁹⁹

Kainuun ja Kuusamon väliset ratakiistat juontavat juurensa 1900-luvun ensi vuosille. Hanketta rautatien saamiseksi Kainuun koillisrajalla sijaitsevaan Suomussalmen kuntaan alettiin ajamaan 1900-luvun alkuvuosina. Suomussalmelta rautatietä olisi jatkettu pohjoiseen naapurikuntaan Kuusamoon, jonka kautta olisivat tulleet yhteydet niin Vienan Karjalan kautta Jäämerelle kuin Kemijärven kautta Rovaniemelle.²⁰⁰ Suomussalmen kunta oli ottanut Kuusamoon yhteyttä kesällä 1907 kysyen kiinnostusta alkaa yhteistyöhön. Jo tuolloin Oulu – Kuusamo -rataa ajanut kuntakokous ei nähnyt mitään syytä ryhtyä yhteistyöhön: kaikki liikenne oli ja tulisi olemaan vakiintuneella Oulu – Kuusamo -linjalla.²⁰¹

Samaan aikaan Kaarlo Hännisen kanssa eduskuntaan nousi Suomussalmen kirkkoherra Toivo Janhonen (1886–1939) (ml.). Alun perin jyväsyläläinen Janhonen oli valmistunut papiksi vuonna 1910 ja toimi uransa alussa Kuusamossa kansanopiston johtajana, Säästöpankin esimiehenä ja kirkkoherran apulaisena vuosina 1911–1915.²⁰² Kuusamon

¹⁹⁶ Kivinen 1929, 33–34.

¹⁹⁷ Kivinen 1929, 16–23.

¹⁹⁸ Kivinen 1929, 34–36.

¹⁹⁹ Castrén 1937, 252.

²⁰⁰ Ylimaalainen, ”Mietteitä Perä-Pohjolan tulewista ratasuunnista” (maalaiskirje). *Liitto* 18.4.1907.

²⁰¹ Pesonen 2020, 22.

²⁰² Toivo Janhonen, eduskunnan www-sivut, hakupalvelu.

kansanopiston uudet toimitilat rakennettiin ensimmäisen maailmansodan alusvuosien haastavissa toimintaolosuhteissa paljolti Janhosen ponnisteluiden ansiosta.²⁰³ Janhonen pyrki Kuusamon kirkkoherraksi 1916, mutta ei tullut valituksi.²⁰⁴ Siirryttyään Kuusamosta Kainuun puolelle hän lähti mukaan politiikkaan ja hänestä tuli tarmokas kainuulaisten etujen ajaja. Hän nousi ajan myötä johtopaikoille monissa luottamustoimissa niin alueellisesti kuin eduskunnassakin.²⁰⁵ Rautatiekysymyksiä Kainuussa ajoi vuonna 1922 perustettu Kainuun rautatietoimikunta. Kainuulaiset kuuluttivat yksimielisyyttä ratakysymyksiin ja aluksi kainuulaiset toivoivat yhteistyötä Kuusamon taholta.²⁰⁶

Toivo Janhosen vaaliteemana vuoden 1924 eduskuntavaaleissa oli ”Rautatie Kontiomäki – Suomussalmi – Kuusamo”.²⁰⁷ Kulkuneuvojen parantaminen rajaseuduilla oli luonnollinen ja tärkeä kehityskohde, mutta vaaleissa rautateitä lupaamalla pyrittiin lisäksi suurempaan äänisaaliiseen.²⁰⁸ Janhonen teki toukokuussa 1924 yhdessä kymmenen muun edustajan kanssa aloitteen tutkimuksen tekemisestä ratasuunnalle Kontiomäeltä Kiantajärven rantaan Suomussalmelle: Kainuun erämaa-alue eli Nälkämaa²⁰⁹ tulisi saada liikenneyhteyden rautatien avulla ja rataa oltaisiin jatkettu myöhemmin Kuusamoon.²¹⁰

Janhonen vetosi aiempaan Kontiomäki – Petsamo -anomukseen, jossa myös kuusamolaisedustaja Edvard Takkula oli ollut mukana. Perustelut olivat samat, joita Takkula oli anomuksessaan esitellyt: Kontiomäki – Suomussalmi – Kuusamo – Kemijärvi -rata olisi lisännyt itäisen rajan puolustamismahdollisuuksia ja muodostanut Savon radan jatkona suoran ja lyhimmän runkoradan aivan maan eteläosista pohjoiseen saattaen Suomussalmen, Kuusamon ja Lapin metsävaroineen kiinteään yhteyteen keskenään ja koko maan rautatieverkkoon.²¹¹ Janhonen näki Oulu – Kuusamo -linjan varteenotettavana ja tutkittavana vaihtoehtona, mutta piti Kontiomäki – Kuusamo -linjaa valtakunnallisesti

²⁰³ Viitasalo 1986, 52–53.

²⁰⁴ Ervasti 1981, 318.

²⁰⁵ Kananen 2010 b.

²⁰⁶ ”Yksimielisyys on wälttämätön” (pääkirjoitus). *Kainuun Sanomat* 28.2.1924.

²⁰⁷ ”Maalaisliiton ehdokaslistat Oulun läänin eteläisessä vaalipiirissä” (ilmoitus). *Kainuun Sanomat* 18.3.1924.

²⁰⁸ Kananen 2009 a.

²⁰⁹ Ilmari Kiannon sanoittama Nälkämaan laulu on Kainuun tunnetuimpia maakuntalauluja, josta myös nimitys Kainuusta Nälkämaana juontaa juurensa. Kainuun liiton www-sivut.

²¹⁰ VP 1924. Anom. ehd. N:o 64, Rautateitä ja muita kulkulaitoksia koskevia anomusehdotuksia, Liitteet I–IX B.

²¹¹ VP 1925. Rautatierakennukset vuosina 1926–1930, 11.12.1925. Pöytäkirjat II osa, 2401–2402.

merkityksellisempänä ja näin ensin rakennettavana.²¹² Kaarlo Hänninen vastasi tähän, että tutkimus Oulu – Kuusamosta oli luvattu jo 1909 ja että kaikki nämä vanhat lupaukset oli päätetty viedä loppuun. Janhosen ehdotus ei saanut kannatusta ja näin Hänninen sai ensimmäisen erävoiton rautatieasiassa.²¹³

Koska kuusamolaiset yhdessä Oulun ja muun Koillis-Pohjanmaan kuntien kanssa ajoivat Oulu – Kuusamo -ratahankettaan, eivätkä muut vaihtoehdot enää näyttäneet heille tulevan kysymykseen rautatiesuunnista, hakivat kainuulaiset tukea toiselta suunnalta. Lapin ja Peräpohjolan kuntien Kulusjoki – Paanajärvi -hanke ja kainuulaisten Kontiomäki – Kuusamo -hanke olisivat ristenneet toisensa Kuusamon seudulla ja muodostaisivat yhdessä yhtenäisen radan. Ratapolitiikan periaatteiden mukaan suuremmalla enemmistöllä oli aina paremmat mahdollisuudet saada radoillensa rakennuspäätöksiä. Näin ollen oli luonnollista yhdistää voimat. Kainuun, Peräpohjolan ja Lapin yhdistyessä rata-asiansa taakse voitiin saada Oulu – Kuusamo -kannattajat näyttämään ”nurkkakuntaisilta”, mitä termiä oli käytetty ratapolitiikan yhteydessä.

Lapin Kansan näytenuumerossa vuonna 1928 Toivo Janhonen artikkelissaan toi näkyvästi esille rautatieyhteyden Kontiomäki – Kuusamo – Peräpohjola tarpeen. Kainuuta ja Peräpohjolaa yhdistivät muutenkin samat maakunnalliset kysymykset, ja yhteistyö olisi kaikin puolin tarpeellista.²¹⁴ Lapin ja Peräpohjolan alueella toivottiin myös yhteistyötä kainuulaisten kanssa. Rautatietä Kontiomäestä pohjoiseen kannatettiin Kemin alueen teollisuuslaitoksissa²¹⁵ sekä Lapin ja Peräpohjolan maakuntapäivillä.²¹⁶ Kainuun maakuntapäivillä syksyllä 1929 päätettiin kannattaa rautatietä Kontiomäeltä Kemijärvelle ja tehostaa myös yhteistyötä Lapin ja Peräpohjolan kuntain liiton kanssa.²¹⁷ Kun Toivo Janhonen jätti uuden anomuksen keväällä 1929 valtiopäiville radasta Kontiomäeltä pohjoiseen, oli hän saanut jo yli 30 muuta kansanedustajaa mukaan anomukseen.²¹⁸ Ratasuunta ei tuolloin saanut puolta valtiopäivillä.²¹⁹

²¹² T. Janhonen, ”Rautatiesuunta Kontiomäki – Suomussalmi – Kuusamo saatava päivänkysymykseksi” (art.). *Kainuun Sanomat* 12.12.1925.

²¹³ VP 1925. Rautatierakennukset vuosina 1926–1930, 11.12.1925. Pöytäkirjat II osa, 2401–2405.

²¹⁴ T. Janhonen, ”Suora rautatieyhteys Kontiomäeltä Kuusamoon ja edelleen Peräpohjolaan aikaansaatuva” (kolumni). *Lapin Kansa* 28.11.1928 2 A.

²¹⁵ P.S., ”Rautatieasioita pohdittu Kemissä” (art.). *Kaiku* 22.7.1928.

²¹⁶ ”Lapin ja Peräpohjolan maakuntapäivät alkoivat eilen” (art.). *Kaiku* 17.4.1929.

²¹⁷ ”Kainuun maakuntapäivät jatkuiwat wiime lauantaina, jolloin hyväksyttiin useita tärkeitä ponsia ja päätöslauselmia” (art.). *Kainuun Sanomat* 26.11.1929.

²¹⁸ VP 1929. Toiv. al. N:o 98, Kulkulaitosvaliokuntaan lähetetyt toivomusaloitteet, Liitteet XI.

²¹⁹ Castrén 1937, 208–209.

Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratasuunnan tutkimuksen valmistuttua ja radan ollessa ehdolla seuraavaan rakennusohjelmaan pidettiin kysymystä kuusamolaisten ja muiden kyseisen ratasuunnan kannattajien keskuudessa yllä 1920-luvun loppuvuosina. Oulun läänin maaherra E.Y. Pehkonen tuki ratahanketta vuosikertomuksissaan: Rataa olisi tullut alkaa rakentamaan heti Oulu – Kajaanin rautatien valmistuttua. Maaherra ei tyrmännyt muitakaan esitettyjä ratasuuntia, mutta piti Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -linjaa tärkeimpänä.²²⁰

Maaherran esityksissä Koillis-Pohjanmaa näyttäytyi enemmän resurssien lähteenä metsävarojen suhteen sekä valtion etuna.²²¹ Puutavaran merkitys korostui, kun se tuli saada kansantalouden hyötyyn ja Pohjois-Suomen vanhojen jalostuslaitosten raaka-aineeksi. Valtion rahoittamat hätäaputyöt olisivat vähenneet työmahdollisuuksien lisääntyttyä, kun vedenjakajan takaisia metsiä olisi päästy hakkaamaan. Vuonna 1926 Koillis-Pohjanmaan maakuntapäivillä maaherra oli muistuttanut rajaseudun asukkaita myös omatoimisuuden merkityksestä: asukkaiden tuli myös itse ponnistella elinolojensa kohentamiseksi eikä ajautua riippuvaisiksi valtionavustuksista.²²² Toisaalta voitiin ajatella, olivatko ilmasto, maanviljelyolosuhteet, isojaon viivästyminen tai itärajan kiinnineneminen yksin kuusamolaisten syytä.

Koillis-Pohjanmaan kuntien lähetystöjä kävi pääkaupungissa edistämässä ratahanketta muiden elinkysymysten ohella.²²³ Oulussa alettiin myös toimimaan radan saamiseksi Oulusta Kuusamoon. Syksyllä 1927 Oulun kauppakamari perusti yhdessä Oulun kaupunginvaltuuston kanssa toimikunnan ajamaan rata-asiaa.²²⁴ Oulun kauppakamarin ja kaupunginvaltuuston jäsenten lisäksi jäseniä komiteaan tuli Ylikiimingistä, Kiimingistä, Pudasjärveltä, Taivalkoskelta ja Kuusamosta. Kuusamolaisten edustaja, maanviljelijä ja kunnanvaltuutettu Toivo Kemppainen (ml.) totesi Kuusamossa vallitsevan täyden yksimielisyyden siitä, että rata tuli rakentaa Oulusta Kuusamoon ja Paanajärvelle asti. Yleinen konsensus kuntien keskuudessa oli, että ratasuunnasta Ouluun pidettäisiin kiinni eikä yksityiskohtiin kiinnitettäisi huomiota.²²⁵

²²⁰ OLKA, Oulun läänin maaherran kertomus läänin tilasta ja hallinnosta vuonna 1925.

²²¹ Kyllönen 2014, 254.

²²² Ibidem.

²²³ ”Koillis-Pohjanmaan nykytärkeät elinkysymykset” (art.). *Liitto* 11.10.1927.

²²⁴ *Liitto* 24.11.1927.

²²⁵ ”Oulun – Kuusamon – Paanajärven ratasuunta saa ylimään kuntain yksimielisen kannatuksen” (art.). *Kaiku* 12.2.1928.

Kaarlo Hänninen julkaisi lokakuussa 1929 toisen Kuusamon rautatiehen liittyvän kirjansa, *Oulun – Kuusamon – Paanajärven rautatie – Suomen tärkein metsärata*. Vakaalla pohjalla oleva hanke ei Hännisen mielestä olisi tarvinnut enää uutta esittelykirjaa, mutta hän halusi tuoda esille virallisissa kannatuslaskelmissa huomioimatta jääneen valtion metsien arvonnousun, sillä jo pelkästään sen turvin rata olisi hänen mukaansa noussut maan kannattavimmaksi ratahankkeeksi.²²⁶ Vuonna 1929 päätös uudesta rautatierakennuskaudesta lähestyi ja muiden suuntaehdotusten voimistuminen vaikutti todennäköisesti Hännisen kirjan julkaisemiseen.

Oulun satama olisi Hännisen mukaan saatu tulevaisuudessa tutkimusten ja asiantuntijoiden mukaan hyvään kuntoon ja Kemin sekä Raahen satamiin olisi ollut Oulusta lopultakin lyhyt matka. Kuusamosta Kontiomäen kautta matka satamiin taas olisi pidennyt huomattavasti.²²⁷ Iijoki oli Hännisen mukaan huono ja kannattamaton uittoväylä, jonka vuoksi metsien arvonnousua ei olisi saatu tehokkaasti hyödynnetyiksi.²²⁸ Näillä argumenteilla Hänninen viittasi toisten ratasuuntien ehdottajien perusteluihin Iijoesta hyvänä uittoväylänä ja Oulun sataman huonosta kantokyvystä suurelle puutavaraliikenteelle.

Rautatiekysymys oli näkyvästi esillä Koillis-Pohjanmaan toisilla maakuntapäivillä, jotka järjestettiin elokuussa 1929 Kuusamossa.²²⁹ Maakuntapäivillä laadittiin julkilausuma rautatieasiasta. Yleisenä päätöksenä oli rautatie Oulu – Kuusamo (Paanajärvi). Rata tuli saada seuraavaan rakennusohjelmaan ja sen rakentaminen aloittaa pikaisesti.²³⁰ Maakuntapäivillä mukana olleet Suomussalmen ja Posion edustajat eivät hyväksyneet tätä julkilausumaa ja vaativat vastalauseensa liittämistä pöytäkirjaan. *Kainuun Sanomain* mukaan Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan kannattajat ja maaherra Pehkonen eivät tätä vastalauseetta hyväksyneet, mikä osoitti maaherran syrjäyttäneen Kainuun maakunnan kokonaan.²³¹ Oulu – Kuusamo -radan kannattajien näkökulmasta Lapista ja Kainuusta tulevat suuntaehdotukset nähtiin yrityksinä sotkea jo lähes ratkaistu ratakysymys. Oulu –

²²⁶ Hänninen 1929, 3.

²²⁷ Hänninen 1929, 24–25.

²²⁸ Hänninen 1929, 20–21.

²²⁹ ”Koillis-Pohjanmaan toiset maakuntapäivät” (art.). *Liitto* 25.8.1929.

²³⁰ ”Koillis-Pohjanmaan maakuntajuhlien toinen päivä” (art.). *Liitto* 27.8.1929.

²³¹ ”Kuusamon radan suuntakysymys” (art.). *Kainuun Sanomat* 29.8.1929.

Kuusamo -radan toimikunta julkaisi Oulun lehdissä artikkeleja, joissa oli perusteluja ja tilastoja oman radan puolesta ja kritiikkiä muita suuntaehdotuksia vastaan.²³²

Oulu – Kuusamon radan toimikunta julkaisi vuonna 1928 Yrjö Hervan toimittaman *Mistä päin rautatie Kuusamoon?* -kirjan, joka käsitteli juuri eri ratasuuntia Kuusamoon (kts. kartta 2). Metsävarojen puolesta parhain vaihtoehto olisi ollut Hervan mukaan suunnitelma Kontiomäki – Kemijärvi, mutta rakennuskustannukset olisivat olleet suuret. Niihin katsottuna suhteellisesti suurin puuvarasto olisi ollut Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -välillä.²³³ Pohjois-Kainuun ratakysymykseen ratkaisuksi Herva ehdotti rakennettavaksi erillistä rataa Suomussalmelta Kontiomäelle. Tämä ja Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) olisivat tulleet erikseenkin rakennettuina halvemmiksi kuin rautatie Kontiomäeltä Kemijärvelle.²³⁴ Tosin kaikkia ratasuunnitelmia ei ollut vielä virallisesti tutkittu tämän kirjan julkaisun aikaan, joten Hervan tilastot perustuivat suurilta osin arviointeihin.

Lapin Kansa haastatteli Rautatiehallituksen pääjohtajaa Jalmar Castrénia syyskuussa 1929. Castrén totesi, ettei Kuusamon radan suunta ollut vielä lopullisesti päätetty ja kaikki suuntavaihtoehdot olisi voitu vielä tutkia. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata seurasi totuttua liikennettä ja olisi ollut suoraan tie satamaan sekä edullinen rakentaa, joten Rautatiehallitus oli sitä kannattanut. Castrénin mukaan parhaisiin tuloksiin ratojen saamisen suhteen päästäisiin kuitenkin entisellä tavalla: ”Jos sinä autat minua, niin minä autan sinua”.²³⁵ Castrén arveli edelleen eduskunnan ratapolitiikan lainalaisuuksien leimaavan rautatierakennusten suunnittelua.

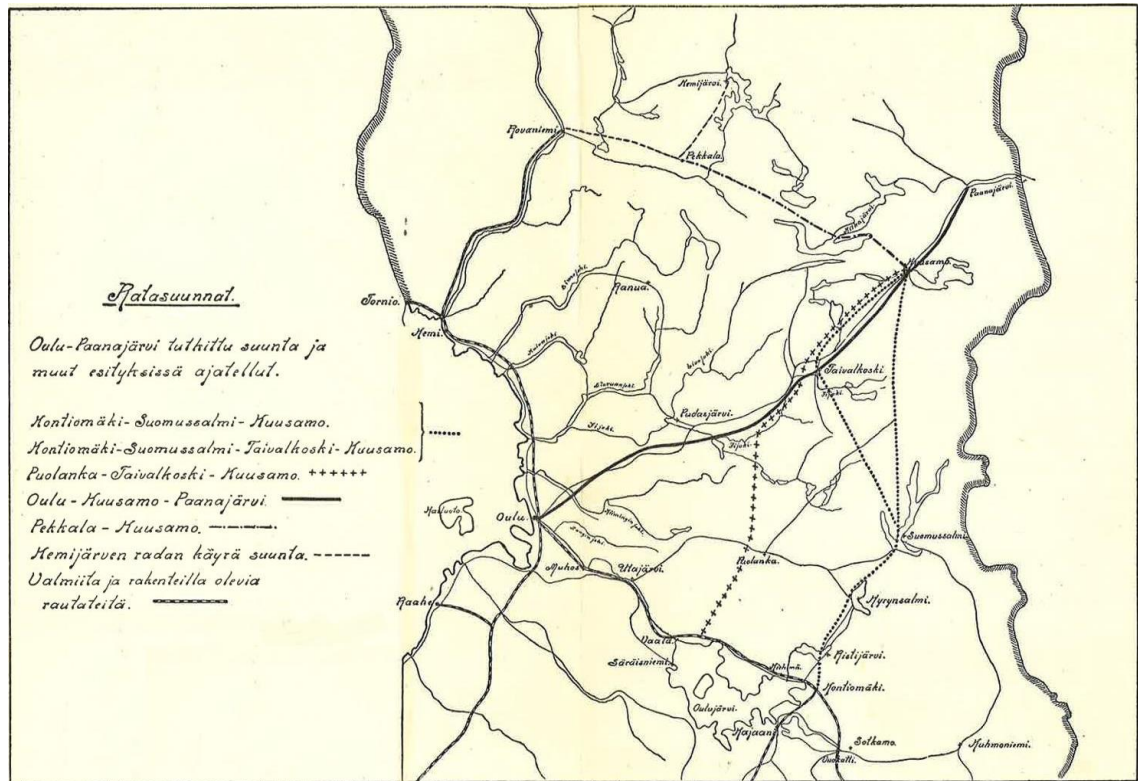
²³² Kuntainvälinen Oulun – Kuusamon radan toimikunta, ”Vieläkin Kuusamon radan suunnasta I–III” (art.). *Kaiku* 1.1.1930, 3.1.1930 & 4.1.1930.

²³³ Herva 1928, 16–17.

²³⁴ Herva 1928, 25.

²³⁵ ”Pääjoht. Castren: Kuusamon radan suuntakysymys ei ole vielä lukossa” (art.). *Lapin Kansa* 7.9.1929.

Kartta 2: Ratasuuntia Kuusamoon v. 1928. Puolangan tilalla selitteessä kuuluisi olla Jaalanka. Kulusjoki – Paanajärvi rata on nimellä Pekkala – Kuusamo ja merkitty kulkemaan Kuusamon kirkonkylään Paanajärven sijasta. Rovaniemi – Kemijärvi -radan rakennettavaksi päätetty suora suunta puuttuu kartasta.



Lähde: Oulun – Kuusamon radan toimikunta, 1928.

3. Rautatietaistelu eduskunnassa 1930–1934

3.1. Metsäteollisuus maan hyvinvoinnin takaajana

Rautatiehallituksen ehdotus vuosien 1931–1935 rautatierakennusohjelmaksi valmistui toukokuussa 1929. Vielä rakenteilla olevien ratojen lisäksi Rautatiehallitus ehdotti ohjelmaan kolmea uutta rataa, mukaan lukien Oulu – Kuusamo (Paanajärvi).²³⁶ Tulevassa ohjelmassa pääpainon tuli olla rautatietaloudellisessa kannattavuudessa.²³⁷ Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan kannattavuusprosentti oli ollut erinomainen. Ohjelmasta tuli Rautatiehallituksen mukaan jättää pois radat, jotka kulkivat suunniteltujen kanavaväylien tai hyvien uittoväylien varrella sekä radat, joille ei tulisi raskasta liikennettä ja jotka kasvava maantiekuljetus voisi korvata. Raskaassa liikenteessä tuli ensi sijassa huomioida valtion ja yksityisen metsätalouden edistäminen, unohtamatta kuitenkin maatalouden, teollisuuden ja metsänhoidon kehittämistä. Rautatiehallitus karsi lisäksi pois maakuntien sisäiset, riittäisikin rinnakkaisehdotukset, ohjelman suppeuden vuoksi.²³⁸

Rautatiehallitus perusteli rataa Kuusamon alueen itään laskevilla vesistöillä ja niiden metsävaroilla. Ehdotetuista ratasuunnista Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) oli lyhin ja vei suoraan valmiiseen satamaan sekä maakunnan keskukseen kohottaen samalla valtion metsien arvoa ja tuottoa.²³⁹ Ii päätepisteenä olisi vaatinut uuden sataman rakennusta ja rata Kontiomäeltä Kuusamon kautta Lappiin olisi nostanut kuljetuskustannuksia ja laskenut puun hintoja. Kontiomäki – Suomussalmi erillISRataa ei varojen puutteen vuoksi voitu tällä kertaa ehdottaa ohjelmaan.²⁴⁰ Oulun ja Kuusamon välillä kulkeviin Iijokeen uittoväylänä tai maantiehen Rautatiehallitus ei näytä ottaneen tuolloin kantaa. Pääministerinä tässä vaiheessa toiminut Kyösti Kallio kannatti myös Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -suuntaa²⁴¹, joten hallituksenkin tuki ratahankkeelle oli vahva.

Koska Pohjois-Suomen ratojen kannatus olisi tullut perustumaan pääasiassa metsätavaraliikenteelle, olivat myös Metsähallituksen ja yksityisen metsäteollisuuden

²³⁶ *Liitto* 14.5.1929.

²³⁷ ”Kuusamon radan suuntakysymys” (art.). *Liitto* 16.5.1929.

²³⁸ *Ibidem*.

²³⁹ Castrén 1937, 230–231.

²⁴⁰ ”Kuusamon radan suuntakysymys” (art.). *Liitto* 16.5.1929.

²⁴¹ Kyllönen 2014, 261.

mielipiteet tärkeitä ratojen rakentamispäätöksiä tehdessä.²⁴² Metsäteollisuuden tuotteet, sellu-, paperi- ja sahatavara olivat ylivoimaisesti tärkein ja suurin vientituote muodostaen kivijalan Suomen taloudessa. Metsävarojensa ansiosta Suomi pääsi 1800-luvun lopulla toden teolla mukaan kansainväliseen kauppavaihtoon.²⁴³ Rakentaminen ja sitä myöten sahatavaran menekki oli 1800-luvun lopulla kiihkeää Länsi-Euroopassa ja kehittyvän puunjalostusteollisuuden myötä paperi- ja sellutuotanto löysivät kysyntää myös emämaa Venäjällä.²⁴⁴ Puunjalostusketjuun kytkeytyi koko maa, aina alkutuotannon metsätyömiehestä kuljetuksen kautta tehtaille ja satamien kautta maailmalle. Tuotosta hyötyivät kaikki ketjun jäsenet.

Suurimmat valtion metsävarat sijaitsivat juuri Pohjois- ja Itä-Suomessa heikkojen kulkuyhteyksien takana.²⁴⁵ Rautatieverkoston kasvaessa 1800-luvun loppua kohden ja sahatusteollisuuden vapautuessa hankkimaan puunsa vapaasti puun nollaraja²⁴⁶ siirtyi entistä pohjoisempaan.²⁴⁷ Nollarajan loitontuessa yhtiöt ulottivat puunhankintansa entistä enemmän Pohjois-Suomeen, mikä lisäsi painetta kulkuyhteyksien parantamiselle.²⁴⁸ Pohjois-Suomen keskuksiin Ouluun, Kajaaniin ja Rovaniemelle rautatie ulottui ennen ensimmäistä maailmansotaa.

1900-luvun alussa valtion metsäviranomaisen Metsähallitus alkoi kiinnittää entistä enemmän huomiota Pohjois-Suomeen. Kulkuyhteyksien lisäksi alueelle piti saada teollisuutta ja toimijoita. Pohjois-Suomea alettiin teollistamaan valtion toimenpitein toteuttamalla laajoja hakkuita sekä perustamalla puunjalostuslaitoksia ja sahoja.²⁴⁹ 1920-luvulla valtio-omisteinen Veitsiluodon saha perustettiin Kemiin ja rautatietä jatkettiin Kemijärvelle 1930-luvulla. Metsähallituksen mukaan metsänomistajan, eli tässä tapauksessa valtion, tuli omistaa koko tuotantoketju: raaka-aine, sahaustoiminta sekä puunjalostus. Tällä valtio pyrki vaikuttamaan puun hinnanmuodostukseen ja metsän myynnin käytänteisiin.²⁵⁰ Valtion tuli saada myös enemmän tuloja metsistään menojen

²⁴² Castrén 1937, 259.

²⁴³ Rasila 1982, 21–22.

²⁴⁴ Kuisma 2009, 135.

²⁴⁵ Åberg 2009, 37.

²⁴⁶ 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.

²⁴⁷ Åberg 2009, 53.

²⁴⁸ Rasila 1982, 122.

²⁴⁹ Åberg 2009, 65–62.

²⁵⁰ Häggman 2006, 74–75.

kasvaessa. Pelkkänä raaka-ainelähteenä toimiminen ei kattanut kuluja ja puunjalostustoiminta oli verojen nostamista parempi ratkaisu.²⁵¹

Valtion vahva rooli metsäsektorilla selittyi kansakunnan edun nimissä. Metsäteollisuuden osallistuva ketju ylettyi aina metsätyömiehestä tehtailijaan hyödyttämällä jokaista tuotantoketjun jäsentä. Tästä muodostui valtion, yksityisen metsäteollisuuden ja yksityisten metsänomistajien yhteinen tehtävä 1920- ja 1930-luvuilla.²⁵² Poliittisella ohjauksella vaikutettiin yhteiskunnan rakenteeseen. Asutustoiminnalla maaton väestö itsenäistettiin ja kiinnitettiin kotiseutuunsa, yhteiskuntaan ja samalla metsäsektorin palvelukseen.²⁵³ Valtio ja talonpojat suurimpina metsänomistajina tasapainottivat valtasuhteita ja estivät Suomen liukumista banaani-valtioksi, jossa kaikki valta keskittyisi suuryhtiöille. Raaka-aineet jalostettiin paikan päällä kotimaisin voimin.²⁵⁴

Yksityinen metsäsektori oli syntynyt Suomessa metsien keskelle, vesireittien solmukohtiin, ensin yksittäisinä tehtaina laajeten myöhemmin tehdaspaikkakunniksi. Hankintaketjut olivat vaikuttaneet myös erikoistumiseen ja kaupunkien syntyyn: sahateollisuuspaikkakunnat syntyivät rannikolle, paperiteollisuus maan sisä- ja itäosiin. Huolimatta valtion ja yksityisen metsäsektorin näkemuseroista, oli osapuolilla yhteinen näkemys vauraasta Suomesta.²⁵⁵ Valtio ja yksityiset metsätoimijat pyrkivät myös lähentymään 1920-luvun kuluessa. Pohjois-Suomessa Veitsiluoto ja yksityinen Kajaani Oy yhdistivät toimintaansa Oulu Oy:n fuusioituessa Kajaani Oy:hyn. Veitsiluodon toiminta oli ollut tappiollista ja yleensäkin valtiollisia toimijoita alettiin yhtiöittämään 1930-luvun alun lamavuosina.²⁵⁶

Yksityinen teollisuus oli kytköksissä tiukasti politiikkaan. Myös yksityiselle metsäsektorille huonot liikenneyhteydet olivat rasite, johon tuli puuttua. Infrastruktuurin rakentamisessa tarvittiin aina valtion apua. Rautateiden merkitys metsäteollisuudelle oli suuri: 1920-luvun lopulla kaksikolmasosa rautateillä kuljetetusta tavarasta oli puunjalostustuotteita. Vientiteollisuuden edut otettiin varsin pitkälle huomioon uusien rautateiden rakentamisessa etenkin 1930-luvulla.²⁵⁷

²⁵¹ Åberg 2009, 108.

²⁵² Åberg 2009, 89.

²⁵³ Moisio 2012, 61–63.

²⁵⁴ Häggman 2006, 16.

²⁵⁵ Häggman 2006, 11–18.

²⁵⁶ Häggman 2006, 81–85.

²⁵⁷ Häggman 2006, 146.

Teollisuusmiehet toimivat puolueita myötäillen. Liike-elämän etuja ajavia kansanedustajia tuettiin muun muassa vaalirahoituksella.²⁵⁸ Puunjalostusteollisuuden poliittinen vaikutusvalta oli suurimmillaan 1930-luvun alkuvuosina oikeistosuuntauksen ollessa vahvimmillaan. T.M. Kivimäen (ed.) vuosien 1932–1936 hallitukseen kuului useita metsäteollisuuden piiriin kuuluneita poliitikkoja ja sen pääasiamiehenä ja tiedottajana profiloitunut insinööri Axel Solitander (amm.) toimi kauppa- ja teollisuusministerinä Pehr Evind Svinhufvudin (kok.) hallituksessa 1930–1931.²⁵⁹

Metsähallitus antoi kulkulaitosministeriön pyynnöstä lausunnon Rautatiehallituksen rakennussuunnitelmasta tammikuussa 1930.²⁶⁰ Metsähallitus vertasi lausunnossaan vuoden 1921 suuren kulkulaitoskomitean suunnitelmaa vuoden 1930 tilanteeseen. Olosuhteet olivat niin liikenteen alalla kuin taloudellisesti muuttuneet. Moottoriajoneuvojen käytön huomattava lisääntyminen oli lisännyt maanteiden kunnossapidon ja uusien teiden rakentamisen kustannuksia. Lisäksi menossa ollut taantuma olisi rajoittanut suuria pääomia vaativien rautateiden rakentamista, puhumattakaan vielä kesken olevista ratarakennuksista. Ennen kuin rautateiden rakentamiseen olisi ryhdytty, tulisi Metsähallituksen mielestä selvittää maantien ja autoliikenteen mahdollisuudet kyseisillä alueilla.²⁶¹ Moottoriajoneuvot olivat yleistyneet huomattavasti 1920-luvun kuluessa. Vuonna 1922 ajoneuvoja oli ollut Suomessa 2700, kun vuonna 1930 niitä oli jo 40 000.²⁶²

Kuusamon radasta Metsähallitus oli samaa mieltä Rautatiehallituksen kanssa: sen tuli olla ensi sijalla uusien rautateiden rakentamisessa. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -suuntavaihtoehdon suhteen Metsähallitus oli kuitenkin epäilevä. Vaikkakin se olisi ollut lyhin tie merenrantaan Kuusamosta, sen metsävarat etenkin Oulun ja Pudasjärven välillä olivat vähäiset, ja ne olisi saatu uiton avulla edullisesti Kiiminki- ja Iijokia pitkin merenrantaan.²⁶³ Ennen 1920-lukua arviot metsien todellisesta määrästä Suomessa olivat perustuneet lähinnä valistuneisiin arveluihin. Metsätieteellinen koelaitos oli vuonna 1921 aloittanut metsien inventoinnit ja ensimmäiset tulokset julkaistiin vuonna 1927. Tiedot metsistä oli näin saatu luotettavammalle tasolle.²⁶⁴

²⁵⁸ Häggman 2006, 36–38.

²⁵⁹ Häggman 2006, 51.

²⁶⁰ ”Kuusamon radan suunta” *Liitto* 17.1.1930.

²⁶¹ ”Metsähallituksen lausunto rautatiehallituksen rakennusohjelmasta” *Kaupparehti* 4.2.1930.

²⁶² Enbuske 2009, 258.

²⁶³ *Ibidem*.

²⁶⁴ Åberg 2009, 119.

Myös autoliikenne Oulun ja Pudasjärven välillä oli vilkastunut ja tietä oli pidetty auki ympärivuotisesti. Näin Pudasjärven ja Kiimingin paikallistarpeet olisi voitu Metsähallituksen mielestä tyydyttää autoliikenteen avulla. Kuusamon päässä tie oli huonokuntoinen.²⁶⁵ Posti- ja linja-autoliikenne kehittyi 1920-luvun kuluessa, mutta ongelmaksi muodostui talvikunnossapito aurauskaluston ja varojen puutteen vuoksi. Maantietä pyrittiin korjaamaan pulavuosien aikana hätäaputöiden muodossa.²⁶⁶ Vielä 1930-luvun alussa linja-automatka talviolosuhteissa Kuusamosta Ouluun saattoi kestää jopa 19 tuntia.²⁶⁷

Taivalkosken ja Oulun välillä rata olisi tullut kulkemaan useita kymmeniä kilometrejä uittokelpoisen Iijoen vartta pitkin. Näin Metsähallituksen mielestä rata ei tulisi olemaan kannattava eikä metsätalouden kannalta paras mahdollinen vaihtoehto.²⁶⁸ Rautatiehallitukseen ei ollut ohjelmaehdotuksessaan kannattanut uittoväylien rinnalle tulevia ratoja. Uitto oli ja tulisi olemaan vielä pitkään varteenotettava puunkuljetusmuoto. Uitto toimi paitsi työllistäjänä tuhansille miehille ja se oli huomattavasti edullisempi verrattuna rautatiekuljetuksiin, sillä palkat olivat matalat ja laskivat entisestään laman myötä.²⁶⁹ Metsähallitus kunnosti uittoväyliä, oli mukana uittoyhdistyksissä ja mukautti toimintaansa uittoon sopivaksi.²⁷⁰

Kontiomäeltä pohjoista kohti Kuusamoon rakennettuna rata taas olisi Metsähallituksen mukaan kulkenut suhteellisesti metsärikkaita seutuja myöten katkoen poikittaisia vesistöjä sopivasti. Kyseisen radan länsipuolella oleva puutavara olisi voitu edullisesti uittaa länsirannikolle, kun taas itäpuolen joet olisivat muodostaneet imuverkoston radalla kuljetettavalle puutavaralle. Suomussalmen osa olisi rakennettu edullisesti haararatana.²⁷¹ Kun rataa olisi jatkettu myöhemmin Rovaniemi - Kemijärvi -rataan saakka, olisi se muodostanut metsätalouden ja maanpuolustuksen kannalta tärkeän runkoradan. Tästä olisivat hyötäneet Etelä- ja Itä-Suomessa sijainneet (kts. liite 2) maan talouden kannalta tärkeät puunjalostuslaitokset, jotka tarvitsivat raaka-ainetta lisääntyvään tuotantoonsa.²⁷²

²⁶⁵ Kyllönen 2014, 244.

²⁶⁶ Ervasti 1978, 733.

²⁶⁷ Kyllönen 2014, 248–249.

²⁶⁸ ”Metsähallituksen lausunto rautatiehallituksen rakennusohjelmasta” *Kauppalehti* 4.2.1930.

²⁶⁹ Åberg 2009, 109.

²⁷⁰ Kyllönen 2014, 272.

²⁷¹ ”Metsähallituksen lausunto rautatiehallituksen rakennusohjelmasta” *Kauppalehti* 4.2.1930.

²⁷² *Ibidem*.

Kainuun rautatietoimikunta pyysi lausuntoa ratakysymykseen metsäalan ammattilaiselta, Paavo J. Pelttarilta, joka oli toiminut Oulun läänin metsälautakunnan puheenjohtajana ja Metsäkeskus Tapion metsänhoitajana.²⁷³ Pelttari oli Metsähallituksen kanssa samoilla linjoilla. Paperi- ja selluteollisuus tarvitsi laajat hankinta-alueet ja Kainuusta kuljetettiin jo tuolloin paljon puuta Etelä- ja Itä-Suomessa sijaitseville puunjalostustehtaille.²⁷⁴ Kuusamon ja Kuolajärven vedenjakajan takaisilla alueilla odottivat runsaat kuusipuuvarastot.²⁷⁵ Pohjois-Suomessa tehtaita oli huomattavasti vähemmän ja Oulun seudun tehtailla oli omat hankinta-alueensa. Mitä tuli pitempiin kuljetuksiin Oulun satamaan Kontiomäen kautta, ei tällä olisi Pelttarin mielestä väliä valtion omistaessa 75 % alueen metsistä: mitä valtio olisi menettänyt kantohinnassa²⁷⁶, olisi se kompensoitunut rahtikuluina.²⁷⁷ Metsänomistuksen suhteen Pelttari ei kuitenkaan huomionut Kuusamossa tuolloin edelleen kesken ollutta isojakoa, jonka vuoksi valtion ja yksityisten lopullinen maanomistus oli vielä epäselvä.

Myös Kajaani Oy oli aktiivinen radan suhteen. Helmikuussa 1930 yhtiöstä lähetettiin toisiin puunjalostusyhtiöihin sekä vaikutusvaltaisille henkilöille Kontiomäki – Kuusamo -radan puolesta kirjeitä, joiden mukana oli Pelttarin lausunto. Kirjeissä painotettiin ratakysymyksen tärkeyttä sisämaan selluloosa- ja paperitehtaille. Paperipuiden liikakulutus oli ollut suurta ja uusia hankinta-alueita täytyi saada. Puita tarvittiin tehtaille, ei maasta vietäväksi.²⁷⁸ Raakapuun vienti oli huolestuttava ilmiö puunjalostusteollisuuden näkökulmasta ja sitä oli pyritty hillitsemään valtion ja teollisuuden asettamilla komiteoilla, mutta muun muassa maalaisliitto puolsi metsänomistajan oikeutta myydä puunsa parhaiten tarjoavalle ostajalle.²⁷⁹ Myös metsäteollisuuden piirissä olleita kansanedustajia ohjeistettiin Kajaani Oy:n toimesta rata-asian suhteen. Heidän tuli ryhtyä yhteistoimintaan Toivo Janhosen kanssa, ja myös

²⁷³ ”Kontiomäen – Kuusamon ratasuunta” (art.). *Kainuun Sanomat*, 28.1.1930.

²⁷⁴ Kainuun rautatietoimikunta 1932. Pelttari, 5–6.

²⁷⁵ Kainuun rautatietoimikunta 1932. Pelttari, 14.

²⁷⁶ Kantohinta on pystykaupoissa maksettava puun yksikköhinta, jonka ostaja maksaa myyjälle, kun ostaja huolehtii hakkuusta ja metsänkuljetuksesta. Kantohinta määräytyy nimensä mukaisesti puun ollessa vielä pystyssä kannossaan. Kantohintaan vaikuttavat puun laadun lisäksi ulkomaan markkinoiden suhdanteet, paikallinen kysyntä sekä metsän sijainti suhteessa teollisuuslaitoksiin ja kaukokuljetusväyliin. Mitä haastavammassa paikassa metsä sijaitsee kuljetuksen ja korjuun suhteen, sitä alhaisemmaksi jää kantohinta. Laine 2006, 100–101.

²⁷⁷ Kainuun rautatietoimikunta 1932. Pelttari, 19–20.

²⁷⁸ Kajaani Oy:n rautatieliikennettä koskevat asiakirjat.

²⁷⁹ Häggman 2006, 60.

toisia kansanedustajia tuli valistaa radan tärkeydestä, kun rata-asia tulisi ajankohtaiseksi eduskunnassa.²⁸⁰

Edellä kuvatut toimenpiteet kertovat hyvin metsäteollisuuden merkityksestä Suomessa maailmansotien välisenä aikana. Valtion ja yksityisen teollisuuden kesken pyrittiin yhteistyöhön viennin ja kaupan ylläpitämiseksi haastavina taloudellisina aikoina. Kartelleilla pyrittiin ehkäisemään haitallista kilpailua raaka-aineiden hankinnassa sekä pitämään ulkomaiset kilpailijat pois maasta.²⁸¹ Myös Kuusamon ratakysymys kytkettiin maan etua koskevaksi: metsäsektorin hyvinvointi oli koko maan etu. Radan olisi näin tullut hyödyttää koko maan metsäteollisuutta. Metsäteollisuus oli myös kulkemassa kohti rakennemuutosta 1920- ja 1930-luvun taitteessa, mikä näkyi paperipuun, eli pääasiassa kuusipuun merkityksen kasvuna.

Sahateollisuudessa oli vallinnut korkeasuhdanne 1920-luvulla. Tuotantopiikki saavutettiin 1927. Kysyntää lisäsi ensimmäisen maailmansodan ja sisällissodan jälkeisten tuhojen korjaus, kansainvälisen kaupan kasvu sekä yhteiskunnan kehittäminen muun muassa asuntotuotannon muodossa. Neuvostoliiton poissaolo markkinoilta lisäsi myös kulutusta. Sahatavaran kulutus laski 1920-luvun lopulla ja 1930-luvun alussa ja Neuvostoliiton palatessa markkinoille havahduttiin liikatuotantoon.²⁸² Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata olisi palvellut eniten juuri rannikolle keskittynyttä sahateteollisuutta ja sen ulkomaan vientiä.

Yhdysvalloista 1920-luvun lopulla alkanut lama levisi nopeasti myös Eurooppaan aiheuttaen markkinoiden supistumista, työttömyyttä ja konkursseja. Suomessa sahatalouden suhdannetilanne oli ylikuumenemassa vuonna 1927. Noususuhdanne oli aiheuttanut myös kasvavaa tuontipainetta, mitä lisäsi vuoden 1928 heikko sato. Liikatarjonnan ja hintatason laskun myötä vientikin joutui vaikeuksiin.²⁸³ Lisäksi Neuvostoliitto ryhtyi valtaamaan takaisin lännen puumarkkinoita polkumyynnillään.²⁸⁴

Sanomalehdistön merkityksen kasvun sekä laadukkaan paperin avulla suomalaisten paperi- ja selluloosatuotteiden vienti puolestaan kymmenkertaistui vuosina 1917–1939. Laskevia hintoja kompensoi tuotannon ja viennin valtava kasvu. Sanomalehtipaperi oli

²⁸⁰ Kajaani Oy:n rautatieliikennettä koskevat asiakirjat.

²⁸¹ Häggman 2006, 78–81

²⁸² Ahvenainen & Kuusterä 1982, 231–233.

²⁸³ Ahvenainen & Vartiainen 1982, 186–187.

²⁸⁴ Kuisma 2009, 173.

usein tullitonta ja vähärasitteista. Tuotanto laajeni pääasiassa vanhoja tehdasyksikköjä laajentamalla. Kuusipuun lisäksi myös mäntyä alettiin käyttämään paperin raaka-aineena. Koneiden kapasiteettia nostettiin ja uudet tekniset innovaatiot nostivat tuotantoa ja vähensivät kustannuksia. Suomi oli ainoa maa kansainvälisesti, jonka paperiteollisuuden tuotanto kasvoi sotien välillä.²⁸⁵ Rautateiden tehtäväksi tulikin puunjalostustehtaiden raaka-ainetarpeen tyydyttäminen.

3.2. Eduskuntakeskusteluja ja rautatieretkiä

Eduskunta aloitti uuden rautatierakennuslain käsittelyn helmikuussa 1930. Hallitus oli tehnyt supistetun ehdotuksen rautatieohjelmaksi vuosille 1931–1933. Autoliikenteen kasvava merkitys huomioitiin. Rautateitä ei tullut rakentaa alueille, jossa maantieliikenne pystyisi tyydyttämään liikennöintitarpeen kilpailun vuoksi. Niiden paikka olisi siellä, mistä syntyi pitkämatkaista matkustaja- ja tavaraliikennettä.²⁸⁶ Taloudellinen taantuma näkyi paperiteollisuutta lukuun ottamatta puunjalostusteollisuudessa tuotannon supistumisena. Laman vaikutukset olisivat pitkäaikaisia, ja tulisivat näkymään rautatierakentamisen määrärahoissa. Keskeneräisiä ratoja oli vielä tekeillä, ja ne sitoivat varoja satojen miljoonien edestä. Kuitenkin lukkoon lyöty rautatierakennusohjelma oli osoittautunut toimivaksi töiden suunnittelun ja jatkuvuuden kannalta, mutta siihen tulisi nyt sisällyttää ratoja vain sen verran, että työt pysyivät käynnissä. Pitkäkestoiset ja suuritöiset rakennusprojektit tulisi jättää pois.²⁸⁷

Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata oli hallituksen mielestä liian suuritöinen. Metsähallituksen epäilevän kannan ja muiden suuntaehdotuksien vuoksi Koillis-Pohjanmaan ratakysymys tarvitsi vielä tarkempaa selvitystä.²⁸⁸ Koillis-Pohjanmaan ratakysymystä Kallion hallitus piti yleisesti ehdottoman tärkeänä ja lähitulevaisuudessa ratkaistavana. Rakenteilla olevien ratojen lisäksi hallitus ehdotti uusiksi radoiksi taloudellisesti ja maanpuolustuksellisesti merkittäviä Kyläpaakkola – Myllypelto- ja Lappeenranta – Vuoksenniska -ratoja.²⁸⁹

Eduskunnan keskustelussa Kaarlo Hänninen ihmetteli hallituksen esitystä, sillä ammattiviraston eli Rautatiehallituksen mielipiteitä ei ollut huomioitu Kuusamon radan

²⁸⁵ Ahvenainen & Kuusterä 1982, 241–245.

²⁸⁶ VP 1930. Hallituksen esitys Eduskunnalle rautatierakennuksista vuosina 1931–1933, 24.2.1930. Asiakirjat I–V osa.

²⁸⁷ Ibidem.

²⁸⁸ Ibidem.

²⁸⁹ Castrén 1937, 210.

suhteen. Noin 13 000 asukkaan²⁹⁰ Kuusamo olisi Hännisen mukaan ollut juuri niitä seutuja, joilla syntyisi rautateille suotavaa pitkänmatkan henkilö- ja tavaraliikennettä. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rataa oli ajettu jo vuosikymmeniä, ja se oli ikivanha liikesuunta, suurin tie satamaan ja valtionmetsät sekä vedenjakajan takaiset metsäalueet Kuusamossa olivat tuottoisia. Luonnonvaroiltaan rikas alue oli kulkuyhteyksien vuoksi saavuttamattomissa. Jo vuosikymmeniä aiemmin annetut lupaukset olisi nyt ollut aika toteuttaa.²⁹¹

Kulkulaitosministeri Jalo Lahdensuo (ml.) totesi, ettei Oulu – Kuusamo -rata tarvinnut sen enempää perusteluita kuin muutkaan pitkät ja kalliit ohjelmasta poisjätetyt radat.²⁹² Uusista rautatielinjoista päätettiin käynnistää Lappeenranta – Vuoksenniska – Elisenvaara-rata.²⁹³ Pääministeri Kyösti Kallion mukaan Kuusamon radan rakentamiseen ei ollut varoja ja lukuisat suuntaehdotukset tuli nyt tutkia taloudellisista syistä. Korkeintaan jos rataohjelma olisi laajennut viisivuotiseksi ja ulkomaisia lainoja olisi hyödynnetty, olisi Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata voinut pääministerin mukaan realisoitua.²⁹⁴

Koillis-Pohjanmaalla Metsähallituksen lausunnot ja rata-asian muuttuminen herättivät ihmettelyä. Asian suhteen järjestettiin kansalaiskokouksia muun muassa Pudasjärvellä, Taivalkoskella ja Kuusamossa.²⁹⁵ Kuusamossa 500-henkinen kansalaiskokous tyrmäsi Metsähallituksen lausunnon ja pysyi Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -suunnan kannalla. Ikiikaista liikennettä ei olisi tullut suunnata muualle.²⁹⁶ Kielteistä päätöstä ajaneet olivat kuusamolaisten mielestä edesvastuussa paikkakunnan heikon taloudellisen tilan jatkumisesta, eikä Kuusamon tullut toimia pelkästään resurssien lähteenä etelän teollisuuslaitoksille. Kuusamon kunnanvaltuusto päätti kokouksissaan luovuttaa ilmaiseksi maa-alueet Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rataa varten kunnan alueelta²⁹⁷ ja olla osallistumatta mihinkään tutkimus- tai korvauskuluihin liittyen Kulusjoelta ehdotettuun ratasuuntaan.²⁹⁸

²⁹⁰ Ervasti 1978, 677.

²⁹¹ VP 1930. Rautatierakennukset vuosina 1931–1933, 4.3.1930. Pöytäkirjat I osa, 387–391.

²⁹² VP 1930. Rautatierakennukset vuosina 1931–1933, 4.3.1930. Pöytäkirjat I osa, 400–402.

²⁹³ Castrén 1937, 212.

²⁹⁴ ”Oulun – Kuusamon radan saamisesta rakennusohjelmaan alkaa olla toiveita” (art.). *Liitto* 18.3.1930.

²⁹⁵ ”Pudasjärvi ja Taivalkoski Oulun – Kuusamon radan kannalla” (art.). *Kaiku* 28.1.1930.

²⁹⁶ ”Kuusamolaiset haluavat rautatiensä suoraan yhteyteen lähemmän merenrannan ja Pohjanmaan radan kanssa” (art.). *Liitto* 29.1.1930.

²⁹⁷ ”Kuusamon kansalaiskokouksessa hyväksytyt ponnet” (art.). *Liitto* 30.1.1930.

²⁹⁸ ”Kunnallisasiat – Kuusamon kunnanvaltuuston kokous” *Liitto* 28.6.1930.

Kuusamon kunnallislautakunnan esimies Artturi Lämsä oli skeptinen rata-asian suhteen *Kalevan* haastattelussa kesäkuussa 1930. Hän piti rataa jo ”vainajana”, koska etenkin rovaniemeläiset ja kemijärveläiset olivat asiaan tehokkaasti sotkeutuneet kuusamolaisilta kysymättä. Valtion metsät kaipasivat Lämsän mielestä suorinta tietä satamaan paikallistenkin etujen kannalta, ja tämän vuoksi Oulun suunnasta aiottiin pitää kiinni.²⁹⁹ Maakuntien lehdistössä kirjoittelu ratasuunnista oli vilkasta kunkin alueen puolustaessa omia ehdotuksiaan Kuusamon radasta. Kaarlo Hänninen kirjoitti pakinoita ja kolumneja *Liitto*-lehteen, joissa hän muun muassa kyseenalaisti Veitsiluodon Lauri Kivisen epämääräisiä ratalaskelmia ja syytti Kainuun rautatietoimikuntaa ”lehmänkauppojen” tekemisestä ja yleensäkin kummankin maakunnan sekaantumisesta Kuusamon ratakysymykseen.³⁰⁰ Kainuun sekä Lapin ja Peräpohjolan ratasuuntia kannattaneet edustajat puolestaan saivat Metsähallituksen lausunnosta vahvan lyömäaseen Oulun suunnan kannattajia vastaan.

Tammikuussa 1931 Rautatiehallitus antoi uuden ehdotuksen rautatierakennusohjelmaksi. Ratojen määrää oli vähennetty huomioiden kasvava autoliikenne ja maan taloudellinen tilanne. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) oli nyt jätetty pois ehdotuksesta määrärahan tarpeen supistamiseksi. Vasta puutavaran menekin parannuttua olisi tämä rata voitu ottaa ohjelmaan.³⁰¹ Hallituksen uudessa esityksessä rautatierakennusohjelmaksi 1932–1937 perustelut Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan suhteen olivat edellisvuoden kaltaiset. Suuria ratoja ei pystytty ottamaan ohjelmaan edelleenkään.³⁰²

Keskusteluissa kritisoitiin uusien ratojen painottumista Kaakkois-Suomeen.³⁰³ Kaarlo Hänninen painotti rataverkon Kaakkois-Suomessa olevan jo niin tiheän, että radat kilpailivat keskenään autoliikenteen lisäksi. Toisin oli Pohjois-Suomessa. Hänninen painotti Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan kannattavuutta ja Koillis-Pohjanmaan väestön sitä myöskin toivovan. Myös puun kantohinnat laskisivat pitkien kuljetusmatkojen myötä Kontiomäen kautta.³⁰⁴ Kaakkois-Suomen radat olivat

²⁹⁹ ”Rautatie Oulu – Kuusamo – Paanajärvi” (art.). *Kaleva* 28.6.1930.

³⁰⁰ Kaarlo Hänninen, ”Uusi rautatieasiain auktoriteetti ratkaisemassa Kuusamon radan suuntaa” (pak.). *Liitto* 29.1.1930.

³⁰¹ Castrén 1937, 216–217.

³⁰² VP 1931. Hallituksen esitys Eduskunnalle rautatierakennuksista vuosina 1932–1937. Asiakirjat osa I–II.

³⁰³ Castrén 1937, 218.

³⁰⁴ VP 1931. Rautatierakennukset vuonna 1932, 12.12.1931. Pöytäkirjat II osa, 1646–1650.

maanpuolustuksellista syistä keskeisiä ratapolitiikassa. Kontiomäen rataa taas puolustettiin Metsähallituksen lausunnon turvin.³⁰⁵

Kuusamon radan kannalta kulkulaitosvaliokunnassa oli tapahtunut jäsenistön vaihdoksia, kun Kaarlo Hänninen ei ollut enää valiokunnan jäsen ja hänen tilalleen oli tullut Toivo Janhonen.³⁰⁶ Vuodesta 1931 lähtien Janhonen toimi myös valiokunnan puheenjohtajana.³⁰⁷ Kulkulaitosvaliokunta oli erityisesti maalaisliiton pohjoissuomalaisen edustajien halutuimpia paikkoja 1920- ja 1930-luvuilla.³⁰⁸ Valiokunnasta käsin oli hyvä vaikuttaa omiin liikennehankkeisiin Pohjois-Suomessa.

Kulkulaitosvaliokunta ehdotti joulukuussa 1931 pitemmän rakennusohjelman hylkäämistä edelleen kiristyneen taloudellisen tilanteen vuoksi sekä erityisen kulkulaitoskomitean nimittämistä selvittämään rautatieliikenteen ja maantieliikenteen järjestämistä sopusuhtaisiksi.³⁰⁹ Uusista rautatierakennuksista aloitettiin 1932 vain Varkaus – Viinijärvi -rata.³¹⁰ Tulevissa ratasuunnitelmissa tuli valiokunnan mukaan huomioida metsätalouden ja etenkin puunjalostusteollisuuden merkitys.³¹¹

Mainittu kulkulaitoskomitea asetettiin toukokuussa 1932. Puheenjohtajaksi tuli eduskunnan puhemies Kyösti Kallio ja jäseniksi Rautatiehallituksen pääjohtaja Jalmar Castrén, Tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja E.W. Skogström ja professori Väinö Voionmaa. Teknisenä asiantuntijana toimi tie- ja maarakennusten professori Arvo Lönnroth.³¹² Uusi rautatienrakennusohjelma esiteltäisiin myöhemmin ottaen huomioon kyseisen komitean mietinnön. Vuonna 1933 aloitettiin uutena rautatierakennuksena Vuoksenniska – Elisenvaara -rataosuuden rakentaminen.³¹³

Rautatierakennuslain ollessa valmisteluvaiheessa teki kulkulaitosvaliokunta yhdessä muiden kulkulaitosten edustajien kanssa paljon mediahuomiota saaneen ”rautatieretkeilyn” Pohjois-Suomeen heinäkuussa 1932. Retken kulkusuunta oli Kainuusta Koillis-Pohjanmaan kautta Peräpohjolaan ja Lappiin, päätepysäkkinä Oulu,

³⁰⁵ VP 1931. Rautatierakennukset vuosina 1932–1937, 10.3.1931. Pöytäkirjat I osa, 189–195.

³⁰⁶ VP 1930. Valiokuntain jäsenten vaalit, 6.2.1930. Pöytäkirjat I osa, 47.

³⁰⁷ Toivo Janhonen, eduskunnan www-sivut, hakupalvelu.

³⁰⁸ Virranniemi 1971, 146.

³⁰⁹ VP 1931. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 6 Hallituksen esityksen johdosta rautatierakennuksista vuosina 1932–1937, 10.12.1931. Asiakirjat I–II osa.

³¹⁰ Castrén 1937, 218.

³¹¹ VP 1931. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 6 Hallituksen esityksen johdosta rautatierakennuksista vuosina 1932–1937, 10.12.1931. Asiakirjat I–II osa.

³¹² Enbuske 2009, 226.

³¹³ Castrén 1937, 222.

josta pitäen käytiin Pudasjärvellä ja lissä.³¹⁴ Eri paikkakunnilla ja maakunnissa paikalliset edustajat toivat esille alueensa hankalan taloudellisen tilanteen sekä korostivat rautatien saamisen olevan edellytys olojen kehittymiselle.

Kainuussa kulkulaitosvaliokunta totesi olevansa yksimielinen siitä, että Pohjois-Kainuukin tarvitsi rautatien, mutta koska suuntaehdotuksia oli paljon, tuli niiden edullisuus selvittää taloudellisesti ahtaana aikana.³¹⁵ Kainuusta siirryttiin Koillis-Pohjanmaan puolelle ja Taivalkoskella vaadittiin rautatietä ehdottomasti Oulusta käsin Kuusamoon.³¹⁶ Toivo Janhonen rauhoitteli taivalkoskelaisia kertoen heidän olevan onnellisessa asemassa, koska tulisi rautatie mistä suunnasta tahansa, kulkisi se Taivalkosken kautta.³¹⁷ Tämä lausunto antaa kuvan, että jo tuossa vaiheessa olisi ollut todennäköistä, että vaihtoehtoina olivat enää Oulusta ja Kontiomäeltä lähtevät suunnat.

Kuusamossa kirkonkylään oli järjestetty juhlaliputus vieraiden kunniaksi ja majoituspaikkana toimi asianmukaisesti koristeltu kansanopisto.³¹⁸ Tervetuliaispuheessa Ali Ervasti korosti radan tärkeyttä ja otti kantaa suuntakysymykseen:

”Mitä erikoisesti suuntaan tulee, olemme me kuusamolaiset aina olleet Oulun suunnan kannalla – – Se vuosisatainen liiketie, joka kulkee Kuusamosta Taivalkosken, Pudasjärven ja Kiimingin kautta Ouluun, on muodostunut aikojen kuluessa, ainoa liiketie kun se on ollut, yhdysiteeksi näille paikkakunnille, joten ne yhteisten taloudellisten ja henkistenkin harrastusten kautta ovat muodostaneet maakunnallisen kokonaisuuden, joka tulisi rikotuksi siinä tapauksessa, että rata rakennettaisiin tänne Kontiomäeltä – – Ja loppujen lopuksi: Tulkoon nyt sitten kumpaa suuntaa tahansa, pääasia on nyt jo, että se tulee mahdollisimman pian. Me kuusamolaiset emme voi mitenkään asettua sille kannalle, ettei tänne meidän mielestämme saisi rautatietä rakentaa muualta, elleivät hyvät herrat sitä päättä nimenomaan Oulusta rakenneltavaksi.”³¹⁹

³¹⁴ ”Kulkulaitosvaliokunnan retkeily” (art.). *Liitto* 9.6.1932; ”Kulkulaitosvaliokunta saapuu tutustumaan Kuusamon radalle ehdotettuihin eri suuntiin” (art.). *Liitto* 9.7.1932.

³¹⁵ ”Kulkulaitosvaliokunnan retkeily Pohjois-Kainuuseen alkoi” (art.). *Kainuun Sanomat* 12.7.1932.

³¹⁶ ”Eduskunnan kulkulaitosvaliokunnan matka” (art.). *Kaleva* 12.7.1932.

³¹⁷ ”Kulkulaitosvaliokunta vieraili eilen Kuusamossa” (art.). *Kaleva* 13.7.1932.

³¹⁸ *Ibidem*.

³¹⁹ ”Rautatie Oulusta Kuusamoon” (art.). *Kaleva* 15.7.1932.

Ervasti totesi näin Kontiomäen suunnan olevan ainoan, jota olisi voitu Oulun ohella ajatella. Meneillään ollut taloudellisesti ahdas aika todennäköisesti pakotti joustamaan suuntakysymyksessä. Kuusamon kunnallislautakunnan esimies Pekka Alavuotunki (ml.) kertoi paikkakunnan köyhäinhuoltomenojen räjähdysmäisestä noususta. Kesken oleva isojako, metsätöiden keskeytykset, huonot kulku- ja kuljetusyhteydet ja rajan kiinnimeno olivat synnyttäneet työttömän tukkilaisväestön, joka kuormitti kunnan taloutta. Retkikunnan jäsenet myönsivät radan tarpeen Kuusamossa. Toivo Janhonen lupasi, ettei rataa tarvitsisi enää kauaa odotella, mutta suuntakysymystä ei voitaisi heti ratkaista, sillä kyse oli laajasta alueesta ja rataa tarvittaisiin kaikkialle.³²⁰

Kuitenkin jo elokuussa 1932 Kainuun rautatietoimikunnan kokouksessa Kajaanissa Janhonen totesi Kontiomäki – Kuusamo -suunnalla olevan vahva kannatus ja että ratkaisu tapahtuisi lähiaikoina.³²¹ Rautatietoimikunta oli myös julkaissut kirjan *Pohjois-Kainuun rautatiekysymys* kesällä 1932 koskien rata-asiaa. Kirjassa Janhonen perusteli ratakysymystä koskien Kainuuta ja Kuusamoa. Koillis-Suomen rata olisi tullut toteuttaa yhdellä mahdollisimman monipuolisella radalla, koska useita ratoja ei olisi voitu rakentaa maan taloudellisesta tilanteesta johtuen.³²²

Ihanneratkaisu oli Janhosen mielestä rakentaa runkorata Kontiomäeltä Rovaniemi – Kemijärvi -rataan, josta olisi rakennettu haararadat Taivalkoski – Kuusamo (Paanajärvi) ja Taivalkoski – Oulu. Tämän ollessa nyt mahdotonta tulisi harkita, mikä rata olisi hyödyllisin ja edullisin. Vaihtoehtoina olivat kolme tutkittua suuntaa Kontiomäki – Taivalkoski – Kuusamo, Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) ja Kulusjoki – Paanajärvi, joista Janhonen painotti ensin mainittua juuri Koillis-Suomen ratakysymyksenä.³²³ Maantieteellisesti se rajasi itärajalla Koillis-Pohjanmaalla, Kainuussa sekä Itä-Lapin alueella sijaitsevat kunnat rataan liittyväksi. Tässä mielessä Oulu ja muut läntisemmät pitäjät, kuten Pudasjärvi sulkeutuivat ulos ratakysymyksestä.

Janhonen toi Metsähallituksen tavoin esille puunjalostustehtaiden merkityksen. Kotimaiset tehtaot olisivat päässeet kilpailemaan Koillis-Suomen metsävaroista, ja Savon radan kautta tuotteet olisivat kulkeneet laajoille alueille. Oulun alueen tehtaot olisivat pystyneet kilpailemaan uiton avulla, jolla puiden kuljetus merenrantaan olisi tullut

³²⁰ ”Kulkulaitosvaliokunta kuusamolaisten vieraana” (art.). *Kaleva* 14.7.1932.

³²¹ ”Kainuun rautatietoimikunnan kokous pidettiin viime lauantaina Kajaanissa” (art.). *Kainuun Sanomat* 9.8.1932.

³²² Kainuun rautatietoimikunta 1932. Janhonen, 35.

³²³ Kainuun rautatietoimikunta 1932. Janhonen, 35–36.

rautatietä halvemmaksi. Kainuun suunnasta raaka-aineensa hankkivien tehtaiden raaka-ainetarpeeksi Janhonen ilmoitti noin 3 miljoonaa kuutiota, kun taas Oulun alueen tehtaiden tarve olisi ollut vain noin 300 000 kuutiota.³²⁴

Syyskuussa 1932 kulkulaitosvaliokunta ilmoitti lausunnossaan koskien rautatiealoitetta Kontiomäki – Suomussalmi kannattavansa suuntaa Kontiomäki – Kuusamo. Valiokunnan mukaan ammattivirastot ja asiantuntijat olivat nyt kääntyneet Kontiomäki – Kuusamo - suunnan puolelle.³²⁵ Toivo Janhonen kainuulaisedustajana oli jo vuosia ajanut Pohjois-Kainuun rautatiehanketta ja toimi nyt myös kulkulaitosvaliokunnan puheenjohtajana varsin merkittävässä asemassa. Toimintaa voisi ajatella kyseenalaiseksi ottaen huomioon Janhosen omien intressien ja aseman välisen ristiriidan. Janhonen julkaisi keväällä 1933 oman vastineensa asian suhteen:

”Oulu - Kuusamo suunnan kannattajain taholta on m.m. väitetty, että valiokunta olisi sen tähden asettunut suopeaksi Kontiomäeltä suuntautuvaa rataa kohtaan, koska allekirjoittanut tämän ratasuunnan ajajana toimii kulkulaitosvaliokunnan puheenjohtajana. Jokainen asiain käsittelyä tunteva tietää, ettei tällaisilla väitteillä ole mitään todellisuuspohjaa. – – Olihan metsähallitus jo useampaan kertaan lausunnoissaan asettunut puoltamaan Kontiomäki – Taivalkoski suuntaa, mutta vastustanut Oulu - Kuusamo rataa metsätalouden kannalta. Rautatiehallitus, joka aikaisemmin on kannattanut Oulusta lähtevää suuntaa, on myös ryhtynyt kannattamaan metsähallituksen ehdotusta. Yleisesikunnan taholta samoin pidetään välttämättömänä, että radan on lähdettävä juuri Kontiomäeltä, Lisäksi rautatieasiantuntijamme, prof. Lönnroth suorittaessaan laskelmat kaikista Koillis-Suomen alueelle ehdotetuista eri ratasuunnista asettui tiukasti puoltamaan Kontiomäki — Taivalkoski linjaa. Ja merkillepantavaa on myös, että eräät niistäkin edustajista, jotka nyt puolsivat Oulu — Kuusamon suuntaa, ovat aikaisemmin julkisuudessa kirjoittaneet ja eduskunta-aloitteissa todenneet, että ainoa oikea ratasuunta Koillis-Suomeen on Kontiomäeltä alkava rata.”³²⁶

³²⁴ Kainuun rautatietoimikunta 1932. Janhonen, 43–44.

³²⁵ VP 1932. Kulkulaitosvaliokunnan lausunto N:o 5 valtionvarainvaliokunnalle, 17.9.1932. Asiakirjat I–II osa.

³²⁶ T. Janhonen, ”Kainuun rautatiekysymys” (kolumni). *Kainuun Sanomat* 13.5.1933.

3.3. Ratasuunta ratkeaa eduskunnassa

Rautatiehallitus oli tarkistanut kantaansa Kuusamon radan suhteen muiden suuntavaihtoehtojen ja metsätaloudellisen kehityksen myötä.³²⁷ Vuonna 1930 se tutki suunnat Kontiomäeltä Taivalkoskelle ja Kulusjoelta Paanajärvelle. Kontiomäki – Taivalkoski -rata olisi kulkenut vesistörikkaita seutuja pitkin halkoen Ristijärvi – Iijoen-, Hyrynjärven ja Kiantajärven vesialueet. Taivalkoskella Iijoen läntisen puolen arvopuut kuljetettaisiin edelleen uittamalla merenrantaan. Rata olisi yhtynyt Taivalkoskella aiemmin tutkittuun Oulu – Kuusamo -ratalinjaan.³²⁸

Kulusjoki – Paanajärvi -rata olisi lähtenyt Kuluksen asemalta kulkien Kemijokivartta pitkin Posiolle, josta se jatkuisi Riisitunturin pohjoispuolitse saapuen Kuusamon puolelle Kitkajärvien välisen Kilkilösalmen kautta. Tästä se olisi jatkunut edeten Konttainsavaaran pohjoispuolelta Kuusinkijoelle, päätyen Paanajärven asemalle. Radan vaikutusalueen metsävaroista suurin osa olisi kertynyt Kuusamon ja Posion pitäjistä.³²⁹ Kummankin ratasuunnan päätarkoitus olisi ollut palvella puutavaraliikennettä matkustajaliikenteen ollessa hyvin vähäistä varsinkin Kulusjoen suunnalla. Joulukuussa 1930 Rautatiehallitus teki ratasuunnista vertailun:³³⁰

Taulukko 1. Rautatiehallituksen ratasuuntavertailu 1930.

RATASUUNTA	PITUUS (KM)	SATAMAAN (KM)	TUOTTO RAKENNUSKUSTANNUKSISTA (%)
Oulu – Kuusamo (Paanajärvi)	278	280	2,25
Ii – Kuusamo (Paanajärvi)	282	300	2,25
Kontiomäki – Taivalkoski – Kuusamo (Paanajärvi)	294	465	2,27
Kulusjoki - Paanajärvi	185	331	2,54

Lähde: Rautatiehallitus, 1937.

³²⁷ Castrén 1937, 231.

³²⁸ Rautatiehallitus 1930, Kontiomäki – Taivalkoski, Backberg, 1–3.

³²⁹ Rautatiehallitus 1930, Kulus – Paanajärvi, Backberg, 1–2.

³³⁰ Castrén 1937, 231.

Rautatiehallitus laati vertailun pohjalta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle lausunnon koskien Kontiomäki – Taivalkoski -rataa vuonna 1931. Radasta olisi muodostunut kannattava vasta Paanajärvelle jatkettaessa. Ilman jatkoa radan kannattavuus olisi 1,65 %, pahimmillaan alle yhden prosentin.³³¹ Kulusjoen suunta olisi hyvästä tuottavuusprosentista huolimatta Rautatiehallituksen mukaan hyödyttänyt vain Kemin seudun tehtaita ja suunta olisi ollut rataverkkoon nähden luonnon vienti liikenteen suuntautuessa pohjois-eteläsuuntaisten runkoratojen kautta tavallisesti maan etelä- ja lounaisosien satamiin. Rautatiehallitus oli metsäteollisuuden kanssa samoilla linjoilla: maan paperiteollisuudelle tuli varata uusia raaka-aineen, eli kuusipuun, saantimahdollisuuksia.³³²

Kulkulaitosvaliokunta laati mietinnön huhtikuussa 1933 lukuisten rautatiealoitteiden pohjalta. Selvitys maantieverkon ja rautatieverkon yhteistoiminnan kehittämiseksi oli vielä kesken, mutta rautatierakentamisen käynnissä pitämiseksi tuli selvittää, mitä ratoja rakennettaisiin tulevaisuudessa. Maa tarvitsi edelleen ratoja, tästä olivat osoituksena valiokunnan mukaan varsinkin Koillis-Suomen, Keski-Suomen ja Pohjois-Savon radattomat laajat alueet.³³³ Kulkulaitosvaliokunta jakoi aloitteet maantieteellisen sijainnin mukaisiin ryhmiin. Kuusamon radan ehdotukset kuuluivat kategoriaan *Koillis-Suomen radat*. Kulkulaitosvaliokunta piti ”maakunnan” saamista rautatieverkkoon kiireellisenä asiana.³³⁴ Mietintö antaa kuvan Koillis-Suomesta omana maakuntanaan, vaikka rataehdotukset todellisuudessa koskettivat ainakin kolmea eri maakuntaa.

Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) ja Ii – Kuusamo (Paanajärvi) -radat eivät valiokunnan mukaan tulleet kysymykseen jo aiemmin perusteltujen syiden johdosta: Oulu – Taivalkoski -väli oli vähämetsäinen, kulki hyvän uittoreitin varrella ja sataman sijaan puusto tulisi kuljettaa maan puunjalostusteollisuuden käyttöön. Ijoen kunnostamisen myötä uitto oli saatu Taivalkoskelta kulkemaan yhden vuoden aikana edullisesti. Sahatavaran menekki oli Neuvostoliiton polkumyynnin ja laman vuoksi laskenut niin, että useita sahoja oli mennyt konkurssiin ja uusien perustaminen Ijoen varteen oli epätodennäköistä.³³⁵ Kulusjoki – Paanajärvi puolestaan kulkisi osin hyvien

³³¹ ”Rautatiehallituksen lausunto Kontiomäen – Taivalkosken ratasuunnan tutkimuksesta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle” (art.). *Kainuun Sanomat* 29.8.1931.

³³² Castrén 1937, 232.

³³³ VP 1932. Rautateiden rakentaminen, 4.5.1933. Pöytäkirjat III osa, 3101–3104.

³³⁴ VP 1932. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 5 erinäisistä rautatierakennuksia koskevista toivomusaloitteista, 21.4.1933. Asiakirjat IV–V osa.

³³⁵ Castrén 1937, 231–232.

metsäalueiden läpi, mutta hyödyttäisi vain harvoja pohjoisen teollisuuslaitoksia eikä radalla valiokunnan mielestä olisi ollut maakunnallista merkitystä.³³⁶

Rata Kontiomäeltä Kuusamoon puolestaan olisi ollut edullinen maan puunjalostusteollisuudelle uusien hankinta-alueiden ja runsaiden kuusipuuvarastojen ansiosta. Puun kuljetus Etelä- ja Itä-Suomen tehtaisiin olisi laskelmien mukaan kannattavaa, vaikka rahtikustannukset nousisivat verrattuna Kuusamosta Ouluun kuljetettuna. Metsähallitus kannatti radan myöhempää yhdistämistä Kemijärven rataan sopivasti uittoväyliä katkoen mahdollistaen kilpailuvapaat rautatiekuljetukset.³³⁷ Myös Rautatiehallitus oli ehdottanut Kontiomäki – Taivalkoski -rataa maaliskuun 1933 luonnoksessaan uudesta rautatierakennuslaista.³³⁸ Koska radan rakentaminen kerralla Kontiomäeltä Kuusamoon ja Kemijärvelle asti olisi ollut iso projekti ja radan alkuosa Kontiomäeltä Taivalkoskelle hyödyttäisi jo alustavasti metsätaloutta, rakennettaisiin alkuosa ensin tulevan rakennuskauden aikana ja radan loppuosa seuraavalla kaudella.³³⁹ Radan saanti Kuusamoon asti olisi siirtynyt jälleen usealla vuodella eteenpäin.

Kontiomäen suunnan kannatuksen kasvusta huolimatta Kaarlo Hänninen puolusti edelleen Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -suuntaa. Hänninen jätti aloitteita radan rakentamisen aloittamisesta hätäaputöinä työttömyyden lieventämiseksi³⁴⁰ ja toi budjettikeskusteluissa esille radan tarpeen. Hän uskoi hallituksen edelleen kannattavan Oulun suuntaa.³⁴¹ Hänninen painotti edelleen radan ohjaamista lähimpään satamaan yleisestä mielipiteestä huolimatta sekä sen maakunnallista ja paikallista merkitystä. Hän teki ehdotuksen kulkulaitosvaliokunnan mietinnön ponnien muuttamisesta niin, että Kontiomäki – Taivalkoski -radan tilalle tulisi Oulu – Kuusamo (Paanajärvi).³⁴² Äänestyksessä Hännisen ehdotus hävisi kulkulaitosvaliokunnan mietinnölle. Lopulta kuitenkin koko mietintö rataehdotuksineen hylättiin äänestysten tuloksena.³⁴³ Pitkäaikaiseen rautatieohjelmaan ei vielä kaikin puolin uskallettu sitoutua ja varsinkin

³³⁶ VP 1932. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 5 erinäisistä rautatierakennuksia koskevista toivomusaloitteista, 21.4.1933. Asiakirjat IV–V osa.

³³⁷ VP 1932. Rautateiden rakentaminen, 4.5.1933. Pöytäkirjat III osa, 3101–3104.

³³⁸ Castrén 1937, 223.

³³⁹ VP 1932. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 5 erinäisistä rautatierakennuksia koskevista toivomusaloitteista, 21.4.1933. Asiakirjat IV–V osa.

³⁴⁰ VP 1932. Rah. al. N:o 47, Valtiovarainvaliokunta, Liitteet I–XII.

³⁴¹ VP 1932. Tulo- ja menoarvio vuodelle 1933. – 20 Pl., 16.12.1932. Pöytäkirjat II osa, 2055–2056.

³⁴² VP 1932. Rautateiden rakentaminen, 4.5.1933. Pöytäkirjat III osa, 3106–3108.

³⁴³ VP 1932. Rautateiden rakentaminen, 5.5.1933. Pöytäkirjat III osa, 3132–3136.

useita suuntaehdotuksia sisältänyt Keski-Suomen ratakysymys sekä Turun ja Helsingin satamaratakysymykset herättivät erimielisyyttä johtaen mietinnön hylkäämiseen.³⁴⁴

Oulun kauppakamari toimi edelleen aktiivisesti Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -suunnan puolesta. Kauppakamari teki helmikuussa 1934 selvityksensä kulkulaitos- ja yleisten töiden ministeriölle Kuusamon ratakysymyksestä. Se piti yleisesti rautatien rakentamista Oulun lääniin hyvänä asiana, mutta ei nähnyt liikennettä syntyvän Taivalkosken ja Kainuun välille. Rata olisi myös heti tullut rakentaa aina Kuusamoon ja Paanajärvelle asti.³⁴⁵ Uiton vaikutuksesta kauppakamari oli samaa mieltä ja ehdottikin ratasuunnan muuttamista niin, ettei uiton ja rautatien välille syntyisi kilpailua. Tässä mielessä kauppakamari ehdotti radan tekemistä Vaalan seudulta Taivalkoskelle, jos Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) ei voisi tulla kysymykseen.³⁴⁶ Kauppakamari pyrki myös kehittämään Oulun paikallista teollisuutta. Kaupunki oli tervaporvarivuosien jälkeen menettänyt perinteistä asemaansa läänin keskuksena puunjalostusteollisuuden keskittyessä enemmän Kemiin ja Kajaaniin muun muassa rautateiden myötä.

Hallitus teki esityksen rautatierakennuslaista vuosille 1934–1938 marraskuussa 1933. Esitys oli kulkulaitosvaliokunnan, Rautatiehallituksen ja Metsähallituksen kanssa samoilla linjoilla Kuusamon ratakysymyksessä. Varteenotettavin vaihtoehto oli Kontiomäki – Taivalkoski – Kuusamo (Paanajärvi) -suunta. Hallitus kuitenkin totesi, toisin kuin Rautatiehallitus, että rataa olisi voitu jatkaa Taivalkoskelta eteenpäin muutakin kautta.³⁴⁷ Todennäköisesti olisi ajateltu radan suoraa jatkoa Kemijärven rataan, josta olisi tehty haararata suoraan Paanajärvelle, mahdollisesti ohittaen Kuusamon kirkonkylä. Kontiomäki – Taivalkoski -väli olisi riittänyt aluksi metsävarojen nopean hyödyntämisen käyntiin saamiseksi.³⁴⁸

Kyösti Kallion johtama kulkulaitoskomitea puolsi Kontiomäen ratasuuntaa³⁴⁹ ja maanteiden osalta Kuusamoa koskien se ehdotti valtatie n:o 5:ttä, joka kulkisi Helsingistä Savon kautta Kajaaniin ja sieltä Suomussalmen kautta Kuusamoon sekä Oulu – Kuusamo -maantien kunnostamista valtaväyläksi.³⁵⁰ Näin Suomussalmi ja Kuusamo yhdistettäisiin

³⁴⁴ T. Janhonen, ”Kainuun rautatiekysymys” (kolumni). *Kainuun Sanomat* 13.5.1933.

³⁴⁵ Oulun kauppakamari 1934, 3–5.

³⁴⁶ Oulun kauppakamari 1934, 13–14.

³⁴⁷ VP 1933. Hallituksen esitys Eduskunnalle rautatierakennuksista vuosina 1934–1938, 3.11.1933. Asiakirjat III–V osa.

³⁴⁸ Ibidem.

³⁴⁹ VP 1934. Rautatierakennukset vuosina 1934–1938, 6.2.1934. Pöytäkirjat I osa, 124.

³⁵⁰ *Liitto* 27.3.1933.

valtatie avulla toisiinsa ja yhteys Ouluun rakentuisi edelleen maanteitse rautatien kulkiessa Kontiomäeltä suoraan Taivalkoskelle, josta sitä jatkettaisiin Kuusamoon.

Edustajat tekivät myös itse rautatierakennuslaista aloitteita. Kaarlo Hänninen teki pudasjärveläisen kansanedustajan Eino Ryttingin (spp.) kanssa lakialoitteen, jossa he ehdottivat Kontiomäki – Taivalkoski -radan tilalle Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rataa.³⁵¹ Heidän epäonnekseen lakialoitteita tehtiin kaikkiaan kahdeksan kappaletta, joista seitsemässä kannatettiin Kontiomäki – Taivalkoski -rataa.³⁵² Hänninen ei kuitenkaan antanut periksi. Marraskuun 1933 rautatiekeskustelussa hän esitti kahdeksan kohdan vetoimuksen Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan puolesta perustellen muun muassa radan edullisuutta, maakunnallista merkitystä, metsävaroja ja teollisuuden syntymistä paikkakunnille ja suoraa tietä satamaan.³⁵³

Rautateiden rakentamislain 1934–1938 (kts. Kartta 3) varsinainen käsittely aloitettiin helmikuussa 1934. Alustuspuheenvuorossaan Toivo Janhonen perusteli Kontiomäki – Taivalkoski -rataa asiantuntijoiden, ammattivirastojen ja eri komiteoiden yksimielisillä lausunnoilla. Metsähallituksen johtokuntaan kuulunut kansanedustaja Mauno Pekkala (sd.) piti rataa tärkeänä maan teollisuuslaitosten vuoksi. Kuusipuun tarve oli tuntuva Etelä- ja Itä-Suomen puunjalostustehtailla. Useat muutkin edustajat puolustivat sen paikkaa rakennusohjelmassa.

Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan puolesta piti puheenvuoron edustaja Veikko Wainio (ikl.), jonka mielestä laskelmat Kontiomäen radasta olivat ylioptimistisia. Suunta Kuusamosta Ouluun olisi ollut kaikin puolin luonnollinen tie metsätuotteille satamaan. Ratasuuntaa olisi Wainion mielestä voinut vielä muuttaa sen verran, ettei Iijoen uitto siihen vaikuttaisi. Hän myös toivoi, että Hännisen aloite otettaisiin käsittelyn pohjaksi.³⁵⁴ Wainio oli ollut suuressa valiokunnassa käsittelemässä rata-asiaa. Hänen mukaansa päätös Kuusamon radasta tehtiin pelkästään eteläsuomalaisia asiantuntijoita kuulemalla ja Etelä-Suomen teollisuuslaitosten etu edellä eikä Pohjois-Suomen paikallisten edustajien ja asiantuntijoiden mielipiteitä otettu huomioon.³⁵⁵

³⁵¹ VP 1933. Kulkulaitosvaliokuntaan lähetetyt rautateitä koskevat lakialoitteet. Liitteet I–XIV.

³⁵² Castrén 1937, 226.

³⁵³ VP 1933. Rautatierakennukset vuosina 1934–1938, 14.11.1933. Pöytäkirjat II osa, 792–794.

³⁵⁴ VP 1934. Rautatierakennukset vuosina 1934–1938, 6.2.1934. Pöytäkirjat I osa, 145–147.

³⁵⁵ Jaloveikko, ”Kuulumisia eduskunnasta – Tällä kertaa rautateistä” (kolumni). *Kaiku* 25.2.1934.

Eino Rytinki ihmetteli, kuinka oli voitu suunnitella radan rakentaminen vastoin maakunnan mielipidettä vastaan. Kainuu ja Koillis-Pohjanmaa olivat kaksi omaliikenteistä maakuntaa, joita ei tullut sekoittaa. Samoilla linjoilla oli K.A. Lohi, jonka mielestä oli luonnotonta ajeluttaa Koillis-Pohjanmaan puita ympäri maata luonnollisen tien ollessa suoraan Oulun satamaan.³⁵⁶ Oululaisedustaja Arvi Turkka (sd.) ehdotti ratkaisuna sekä Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) että Kontiomäki – Suomussalmi – ratojen rakentamista. Oulun rata olisi toiminut sahatavaran välittäjänä, kun taas Kontiomäen kautta olisi viety raaka-ainetta etelän tehtaille.

Pekka Tapaninen (ikl.) kritisoi etelän edustajia hyödyttävää ratapolitiikkaa, jossa edustajat saavat sovittelujen ja kompromissien avulla ratansa ohjelmiin, kun taas pohjoissuomalaiset joutuivat tekemään ”lehmänkauppoja”, joiden tuloksena saadaan Kontiomäki – Taivalkoski -radan tyyliä ”pätkiä”, eikä maakuntaa hyödyttäviä ratoja, kuten Oulu – Kuusamo. Pekkala totesi, ettei Kontiomäki – Taivalkoski -radasta tarvinnut enää keskustella, sillä siitä vallitsi jo täydellinen yksimielisyys. Sitä vastustavat puheenvuorot olivat Pekkalan mielestä vain säännön vahvistavia poikkeuksia.³⁵⁷

Lakiehdotuksen yksityiskohtaisessa käsittelyssä Rytinki ehdotti rautatielain muuttamista Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan hyväksi. Hänninen, Turkka, Wainio ja Tapaninen kannattivat ehdotusta. Hänninen kertasi vielä jo aiemmin esille tuodut teesinsä radan puolesta ja vetosi jo vuosikymmeniä esillä olleeseen suuntaan radan puolesta korostaen sen merkitystä paikallisille asukkaille.³⁵⁸ *Lapin Kansan* pakinoitsija kuvaili Hännisen puheenvuoron olleen ”paikoin runollinen, jylhää eränmaan tuntua huokuva”.³⁵⁹ Lehti toi esille Hännisen periksiantamattomuuden ja taistelun laskelmineen ja todistusaineistoinen Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan suhteen, vaikka valiokunnat, ammattivirastot, asiantuntijat ja useimmat kansanedustajat olivat kääntyneet Kontiomäen suunnan kannalle.³⁶⁰ Huomiota oli herättänyt myös Hännisen pukeutuminen mustaan pukuun ratakäsittelyssä, josta oli vitsailtu Hännisen tulleen ”Oulu – Kuusamo - ratahankkeen hautajaisiin”.³⁶¹

³⁵⁶ VP 1934. Rautatierakennukset vuosina 1934–1938, 27.2.1934. Pöytäkirjat I osa, 476–481.

³⁵⁷ VP 1934. Rautatierakennukset vuosina 1934–1938, 27.2.1934. Pöytäkirjat I osa, 486–509.

³⁵⁸ VP 1934. Rautatierakennukset vuosina 1934–1938, 27.2.1934. Pöytäkirjat I osa, 524–525.

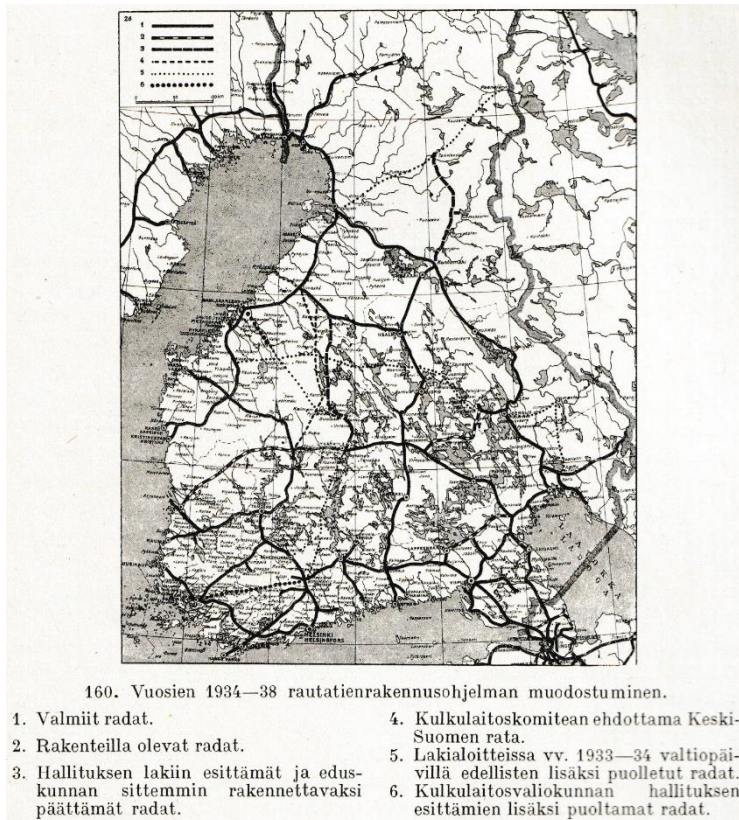
³⁵⁹ Olli-Pekka, ”Pakinan penikoita” (pak.). *Lapin Kansa* 3.3.1934.

³⁶⁰ Olli-Pekka, ”Pakinan penikoita” (pak.). *Lapin Kansa* 24.2.1934.

³⁶¹ Olli-Pekka, ”Pakinan penikoita” (pak.). *Lapin Kansa* 3.3.1934.

Toivo Janhonen vastasi kaikkien konsultoitujen asiantuntijoiden olevan edelleen Kontiomäen suunnan kannalla ja siinä mielessä Hännisen asiatietojen olevan ristiriidassa näiden kanssa. Hän toivoi eduskunnan pysyvän hallituksen esityksen kannalla. Äänestyksessä Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) hävisi reilusti äänin 151–26 hallituksen esitykselle.³⁶² Näin vahvasti oli kannatus kääntynyt Kontiomäen vaihtoehtoon muutamassa vuodessa niin taloudellisen taantuman, maantieliikenteen kehittymisen kuin metsäteollisuuden rakennemuutoksen seurauksena. Tasavallan presidentti vahvisti lain 20. huhtikuuta 1934 ja valmistavat työt Kontiomäellä aloitettiin jo toukokuussa 1934.³⁶³

Kartta 3. *Rautatieohjelman 1934–1938 muotoutuminen selitteineen. Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata ryhmässä 5 ja päätetty Kontiomäki – Taivalkoski ryhmässä 3.*



Lähde: Rautatiehallitus, 1937.

³⁶² VP 1934. Rautatierakennukset vuosina 1934–1938, 27.2.1934. Pöytäkirjat I osa, 525–527.

³⁶³ Castrén 1937, 228.

4. Talvisodan alusvuodet 1935–1939

4.1. Rautatiesuunnitelmat lääninjaon määrittelijänä

Kuusamon ratakysymys kytkettiin myös Oulun läänin ajankohtaiseksi tulleeeseen jakokysymykseen. Lähes puoli Suomea kattaneen suuren läänin jaosta oli ollut suunnitelmia jo itsenäisyyden alusta alkaen. Hallinnon työmäärän suuren kasvun myötä vuosina 1920–1935 Oulun lääni todettiin liian suureksi hallintoalueeksi yhdelle maaherralle ja lääninhallitukselle.³⁶⁴ Kahden lääninhallituksen myötä asioiden hoito ja työmäärä helpottuisivat. Jakoa perusteltiin myös rajaseutujen tilan kohottamisella, kun lääninhallinto pystyisi paremmin suunnittelemaan ja valmistelemaan toimenpiteitä työmäärän keventyessä.³⁶⁵

Professori Antti Tulenheimon komitea oli käsitellyt kysymystä 1920-luvun alkuvuosina. Sen ehdotuksissa Kuusamo olisi jäänyt Oulun lääniin.³⁶⁶ Valmistelut ja etenkin 1930-luvun alun pula-aika viivästyttivät jaon toimittamista.³⁶⁷ Vuonna 1931 läänin jaon toteuttamista kannatettiin hallituksessa Tulenheimon komitean ja lainvalmistelukunnan ehdotusten mukaisesti. Kuusamon osalta asiaan vaikutti tuolloin vielä vallinnut käsitys rautatien rakentamisesta Oulusta Kuusamoon, mikä olisi kytkenyt Kuusamon entistä tiiviimmin Ouluun. Kuitenkin ratasuunnan käännyttyä Kontiomäeltä Taivalkoskelle ja sieltä Kuusamoon ja Kemijärvelle olisivat Kuusamon ja Posion kunnat tulleet kytkeytymään lähemmin pohjoisen läänin liikenteeseen.³⁶⁸ Paikalliset mielipiteet jätettiin perusteluissa huomioimatta, vaikka ne kuusamolaisten osalta tulivat varsin selkeästi esille jo rata-asian yhteydessä.

Kuusamon kunnanvaltuusto päätti huhtikuussa 1935, että kunnan oli toimittava kaikin mahdollisin tavoin siihen suuntaan, että lääninjaon tapahtuessa Kuusamo olisi pysynyt Oulun läänissä. Myös sanomalehdistössä esiintyneisiin virheellisiin lausuntoihin koskien Kuusamon halukkuutta pohjoiseen lääniin tuli puuttua ja kumota.³⁶⁹ Hallituksen esityksen

³⁶⁴ ”Hallitus perustelee laajasti esitystään Oulun läänin jaosta” (art.). *Kaiku* 10.12.1935.

³⁶⁵ Ibidem.

³⁶⁶ Ibidem.

³⁶⁷ ”Esitys Oulun läänin jakamisesta” (pääkirjoitus). *Liitto* 10.12.1935.

³⁶⁸ ”Hallitus perustelee laajasti esitystään Oulun läänin jaosta” (art.). *Kaiku* 10.12.1935.

³⁶⁹ *Lapin Kansa* 13.4.1935.

aikoihin joulukuussa 1935 pidettiin Kuusamossa kansalaiskokous asiasta. Paikalle kokoontui 200 henkeä ja alustuksen piti kunnanvaltuutettu, tohtori Ali Ervasti.³⁷⁰

Ervastin mukaan rautatieasiassa kuusamolaiset olivat joutumassa Etelä-Suomen tehtaiden raaka-aineaitaksi. Kärsijöiksi joutuisivat metsänomistajat ja valtio alhaisempien kantohintojen vuoksi. Rautatien suhteen tuli Ervastin mukaan reagoida heti kun jatkoa Taivalkoskelta oltiin päättämässä ja se tulisi viedä Kuusamon kirkonkylän kautta Paanajärvelle. Sitä ennen lääninjako tulisi kuitenkin saada kuusamolaisten kannalta onnellisesti hoidettua. Aatteellisiakaan yhteyksiä lestadiolaisuutta lukuun ottamatta kuusamolaisilla ei ollut Lapin ja Peräpohjolan alueelle. Myös kemijärveläisten ja rovaniemeläisten jatkuva puuttuminen kuusamolaisten asioihin oli omiaan huonontamaan suhteita.³⁷¹

Ervasti nosti myös esille perinteiset liikenne- ja liikeyhteydet Kuusamosta Ouluun.³⁷² Kuusamo oli liitetty vastaperustettuun Oulun lääniin kesäkuussa 1775 pohjoisimpana pitäjänä. Autonomian alussa 1809 koko muukin Pohjois-Suomi liitettiin Oulun lääniin. Kuusamo kuului aluksi Kemin kihlakuntaan, mutta Lapin hallinnollisten olojen järjestelyn myötä se liitettiin 1838 Oulun kihlakuntaan.³⁷³ Kytkeytyminen Oulun lääniin ja rajojen määrittäminen lujitti kruunun vaikutusta Kuusamon pitäjässä. Yhteys läänin pääkaupunkiin Ouluun suoraviivaisti asioiden hoitoa ja 1830-luvulla rakennettu Oulu – Kuusamo maantie paransi liikenneyhteyttä.³⁷⁴ Samalla muodostuivat taloudelliset ja henkiset yhteydet myös tienvarsipitäjiin, kuten Taivalkoskeen ja Pudasjärveen.

Lapin alueen lehdistössä oli esitetty pohjoiskuusamolaisten olevan halukkaita liittymään uuteen pohjoiseen lääniin. Rautatieasiassakin Kuusamon halukkuuden Oulun suuntaan väitettiin jo aiemmin tulleen Kuusamon kirkonkyläläisten taholta, kun taas pohjois- ja eteläkuusamolaisilla sanottiin olevan eri mielipide siitä, mistä radan pitää tulla.³⁷⁵ Kuusamosta itsenäistyneen Posion liikesuhteet olivat kallellaan Rovaniemen ja Kemijärven suuntaan ja myös Kitkan, Oulangan ja Paanajärven seudut voitiin joissain piireissä mieltää maantieteellisesti Peräpohjolaan kytkeytyviksi liikenteen suhteen.³⁷⁶

³⁷⁰ ”Kuusamo vastustaa sen liittämistä perustettavaan Lapin lääniin” (art.). *Liitto* 11.12.1935.

³⁷¹ Ali Ervasti, ”Lääninjakoasia kuusamolaisten kannalta katsottuna” (alustus). *Liitto* 13.12.1935.

³⁷² Ibidem.

³⁷³ Ervasti 1978, 359–360.

³⁷⁴ Ervasti 1978, 362–363.

³⁷⁵ Kuusamolainen, ”Kuusamolaisten mielipiteitä Oulun läänin jakamisasiassa” (maalaiskirje). *Liitto* 5.1.1936.

³⁷⁶ Castrén 1937, 230.

Kuusamolaisia ratalähetystössä edustanut Toivo Kemppainen myönsi vuoden 1928 haastattelussa *Kaiku*-lehdessä, että kunnan pohjoisosissa saattoi olla pohjoisemman ratasuunnan kannattajia³⁷⁷ ja joissain yleisökirjeissä Kitkan suunnalta kannatettiin Kulusjoelta rakennettavaa rautatietä.³⁷⁸ Etelä- ja Kaakkois-Kuusamossa taas saattoi puolestaan olla Kainuuseen suuntautuvia yhteyksiä tervakaupan jäljiltä.³⁷⁹ Lisäksi Kaakkois-Kuusamoon ja Kainuuseen rajautuva Murtovaaran, Kurvisen, Teerirannan ja Suomussalmen Juntusrannan seutu oli vielä 1930-luvulla kokonaan ilman kunnollisia tieyhteyksiä, jotka varmasti nähtiin siellä rautatietä tärkeämmäksi.³⁸⁰

Poliittisestikin intressit poikkesivat Koillis-Pohjanmaan, Lapin ja Peräpohjolan ja Kainuun välillä. Kuusamossa, Taivalkoskella ja Pudasjärvellä maalaisliitto hallitsi poliittista ilmasto.³⁸¹ Lapissa ja Peräpohjolassa³⁸² sekä Kainuussa³⁸³ sosialismi sai vahvaa kannatusta. Kuusamossa vaikuttanut vanhoillislestadiolainen liike on Matti Kyllösen mukaan ollut vahvasti torjumassa sosialismin leviämistä paikkakunnalla. Ylimaihin 1800-luvun puolivälin jälkeen levinnyt isäntähenkinen herätysliike sitoi mukaansa paikkakunnan köyhimpiä asukkaita ja liike tuli mukaan myös kunnallispolitiikkaan muodostaen lestadiolais-talonpoikaisrintaman.³⁸⁴ Laillisen esivallan, isänmaan, kirkon ja Jumalan kunnioittaminen kuuluivat lestadiolaiseen arvomaailmaan, mikä sopi hyvin oikeistolaiseen poliittiseen kulttuuriin. Ateistinen, yksityisomistusta vastustava ja vallankumouksellinen, esivaltaa uhmaava sosialistinen liike taas ei sopinut oikeistolais-lestadiolaiseen maailmankuvaan. Jos ajatellaan Kuusamon ratasuuntaa myös poliittisten aatteiden kannalta, sopi Oulun suunta parhaiten kuusamolaiseen aatemaailmaan. Työväenliikkeen toiminta Oulussa oli maltillista³⁸⁵ ja radanvarsikunnat Pudasjärvi ja Taivalkoski olivat poliittisesti Kuusamon kaltaisia.

Lääninjaosta päätettiin keväällä 1936. Hallituksen lakiesitys oli lyhytsanainen: Oulun lääni jaettaisiin kahteen osaan alkuvuodesta 1938 ja tarkemmat määräykset antaisi valtioneuvosto. Rajojen määrittely jäisi hallitukselle, eduskunta päättäisi lailla vain läänin

³⁷⁷ ”Oulun – Kuusamon – Paanajärven ratasuunta saa ylimään kuntain yksimielisen kannatuksen” (art.). *Kaiku* 12.2.1928.

³⁷⁸ esim. Mikonpoika, ”Alakitkan kirje” (maalaiskirje). *Lapin Kansa* 22.2.1930.

³⁷⁹ Ervasti 1978, 555–556.

³⁸⁰ M. Turunen, ”Kirje Kuusamosta” (maalaiskirje). *Liitto* 7.9.1930.

³⁸¹ Kyllönen 2007, 12–13.

³⁸² Aatsinki 2009, 65–68.

³⁸³ Heikkinen 1986, 307–309.

³⁸⁴ Kyllönen 2010, 289.

³⁸⁵ Kyllönen 2007, 39–57.

jakamisesta.³⁸⁶ Näin ei myöhemmistä mahdollisista rajamuutoksista tarvitsisi tehdä erillisiä lakeja. Eduskuntakeskustelussa Kaarlo Hänninen puolusti kuusamolaisten mielipidettä. Historialliset siteet tuli huomioida jaossa. Rautatieasian kytkemistä lääninjakoon Hänninen piti aiheettomana. Vielä ei ollut päätetty, mihin suuntaan rataa jatkettaisiin Taivalkoskelta ja Hänninen piti varmana, että rata Oulusta Kuusamoon rakennettaisiin tulevaisuudessa. Sisäministeri Yrjö Puhakka (kok.) muistutti Hännistä Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratahankkeen raukeamisesta. Puhakka vetosi myös Posion liikeyhteyksiin, jotka vaativat sen liittämistä pohjoiseen lääniin.³⁸⁷ Vaikka Kuusamo oli tuonut monissa yhteyksissä esille Oulu-kytköksensä, vedettiin sitä nyt entisen sivukylänsä liikenteen ehdoilla pohjoiseen lääniin.

Lain ratkaisevassa käsittelyssä sisäministeri Puhakka myönsi Kuusamon Iijoen vesistöalueeseen kuuluvana omaavan luonnollisemman yhteyden Ouluun. Jättämällä Kuusamon Oulun lääniin jäisi uuteen pohjoiseen lääniin kuitenkin vielä noin 128 000 asukasta.³⁸⁸ Ja näin myös lopulta tapahtui, kun päätös läänin jakamisesta annettiin heinäkuussa 1937. Jako toimitettiin hallituksen alkuperäisen suunnitelman mukaan lukuun ottamatta Kuusamoa, joka jäi Oulun lääniin.³⁸⁹ Uuden läänin nimeksi tuli Lapin lääni suuren osan lääniä ollessa vanhan Lapinmaan puolella.³⁹⁰

4.2. Maanpuolustus ja rautatiet Pohjois-Suomen näkökulmasta

Maanpuolustuksellisia tekijöitä esitetty yhdeksi syyksi Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan epäonnistumiseen. Seppo Ervastin mukaan tuon aikainen strateginen ajattelutapa ei suosinut rannikolta itärajalle suuntautuvaa rataa. Asiasta ei myöskään kerrottu paikallisille asukkaille.³⁹¹ Myös Kananen arvelee sotilaspoliittisien näkökohtien vaikuttaneen rata-asiassa: Oulu – Kuusamon rata olisi voinut toimia suorana hyökkäysurana venäläisille Kuusamosta Ouluun ja mahdollistanut maan katkaisemisen kahtia.³⁹² Radan maanpuolustuksellinen merkitys olisi tässä mielessä ollut negatiivinen. Kyllönen on eri mieltä ja kyseenalaistaa Ervastin näkemyksen. Neuvostoliiton uhasta puhuttiin avoimesti, radoilla oli huonojen kulkuyhteyksien takaisille rajaseuduille myös

³⁸⁶ ”Esitys Oulun läänin jakamisesta” (pääkirjoitus). Liitto 10.12.1935.

³⁸⁷ VP 1935. Oulun läänin jakaminen kahteen lääniin, 7.2.1936. Pöytäkirjat III osa, 3411–3416.

³⁸⁸ VP 1935. Oulun läänin jakaminen, 31.3.1936. Pöytäkirjat IV osa, 4042–4044.

³⁸⁹ ”Hallituksen päätös Oulun läänin jakamisesta annettu” (art.). *Kaiku* 11.7.1936.

³⁹⁰ ”Hallitus perustelee laajasti esitystään Oulun läänin jaosta” (art.). *Kaiku* 10.12.1935.

³⁹¹ Ervasti 1978, 686.

³⁹² Kananen 2010 c.

turvallisuuspoliittinen merkitys ja maan poikki oli rakennettu muitakin poikittaisratoja. Lisäksi Kyllösen mukaan ratahanke ei olisi ollut vireillä useita vuosikymmeniä, jos se olisi ollut uhka maanpuolustuksellisesti.³⁹³

Ratahankkeiden yhteydessä julkaistut rautatiekirjat keskittyvät taloudelliseen puoleen ja käsittelevät hyvin vähän maanpuolustuksellista näkökulmaa. Strateginen politiikka oli suhteellisen uutta vasta itsenäistyneessä Suomessa, ja ratakirjojen tekijät olivat pääasiassa poliitikkoja sekä liike-elämän ja metsäteollisuuden edustajia. Tekijät toteavat oman ratasuunnan olevan maanpuolustuksellisesti tärkeä ilman tarkempia perusteluja. Kaikkia maanpuolustuksellisia tietoja ei yleisesikunta voinut saattaa julkisuuteen, esimerkiksi tiedusteluun liittyviä asiakirjoja.³⁹⁴

Ratapolitiikan historiaa tutkinut Reino Castrén kuitenkin käsitteli myös rautateiden maanpuolustuksellista merkitystä. Maanpuolustus oli varsinkin itsenäisyyden alkuvuosien merkittävä asia rautateiden rakennuksessa. Castrén jakoi maanpuolustuksellisesti tärkeät radat neljään kategoriaan. Ensimmäiseksi tulivat rajan puolustamiseksi Karjalankannakselle rakennetut radat. Nämä sijaitsivat pääasiassa Viipurin ympäristössä. Toisena olivat radat, jotka vahvistivat valtakunnan muita rajaseutuja liittäen ne kiinteämmin muun Suomen yhteyteen. Kolmantena tulivat poikkiradat, jotka liittivät toisiinsa kolme runkorataa yhdistämään maan eri osia ja lujittivat valtakunnan sisäistä yhtenäisyyttä ulkonaista vaaraa vastaan. Näitä olivat poikkiradat Iisalmi – Ylivieska ja Oulu – Nurmes. Lopuksi tulivat yhdysradat, joiden maanpuolustuksellinen tehtävä oli olla ensimmäiseen ryhmään kuuluvien ratojen turvana ja varana sekä turvata rintamalohkojen välinen liikenne, esimerkkeinä Varkaus – Viinijärvi ja Lappeenranta – Elisenvaara -radat.³⁹⁵

Suomen itsenäistymisen myötä myös maan puolustusvastuu siirtyi suomalaisille.³⁹⁶ Suomessa alettiin alusta alkaen laatimaan suunnitelmia Venäjän hyökkäykseltä puolustautumiseksi. Suomi oli sotatilassa Neuvosto-Venäjän kanssa aina Tarton rauhan solmimiseen 1920 saakka. Heti alkuun lähtökohtana oli hyökkäyksen torjuminen Karjalankannaksen ja Laatokan Karjalan suunnissa. Päähyökkäys tulisi kaakosta.

³⁹³ Kyllönen 2014, 268.

³⁹⁴ Juntunen 1997, 166.

³⁹⁵ Castrén 1937, 250–251.

³⁹⁶ Juntunen 1997, 165.

Laatokan Karjalasta pohjoiseen, aina Jäämerelle saakka Venäjän voiman oletettiin olevan vähäistä.³⁹⁷

Yleisesikunta näki rautateiden roolin tärkeänä maanpuolustuksessa etenkin joukkojen nopeiden siirtojen vuoksi. Maanpuolustukselle tärkeitä ratoja tuli alkaa rakentaa välittömästi, sillä laiminlyönnit eivät olisi enää sodan aikana korjattavissa. Yleisesikunnan päälliköihin kuulunut majuri C. Kraemer esitti 1919 neljää rataa rakennettavaksi, joista yksi oli Oulu – Kuusamo. Sisällissodan aikaisia rajantakaisia operaatioita oli toteutettu paljolti Oulun ja Kuusamon kautta ja kulkuyhteydet todettu heikoiksi. Yleisesikunta ei kuitenkaan pitänyt tätä rataa tärkeänä, kun taas kolme muuta Karjalankannakselle ehdotettua rataa rakennettiin muodossa tai toisessa seuraavien vuosien aikana.³⁹⁸ Varhaisissa puolustus suunnitelmissa Lappi ja Pohjois-Suomi olivat takamaata, johon ei nähty kohdistuvan sotilaallista uhkaa.³⁹⁹

Juntusen mukaan 1920-luvulla yleisesikunnan toiminta haki muotojaan ja oli paljolti nuorien ja kokemattomien upseerien käsissä. Yksityiskohtaisiin detaljeihin ja teknisiin seikkoihin kiinnitettiin huomiota isomman kokonaisuuden kustannuksella. 1920-luvun strategisissa arvioinneissa Venäjän rataverkon nähtiin olevan huonossa kunnossa ja näin Muurmännin ja Pohjois-Venäjän ratoja ei huomioitu. Lisäksi teiden sanottiin olevan huonossa kunnossa Laatokalta Jäämerelle asti molemmin puolin rajaa, joten joukkojen liikuttaminen olisi haastavaa kyseisin paikoin. Hyökkäysväylänä olisi edelleen Karjalankannas, ja Laatokan pohjoispuolelta tulisi vain sivustatukea. Tämän vuoksi liikenteen kehittämisen tulisi keskittyä Karjalankannakselle ja Suomen etelärannikolle. Kannaksen ratojen siltoihin ja purkulaitureiden yksityiskohtiin kiinnitettiin huomiota.⁴⁰⁰ Kokonaisuuden kannalta esimerkiksi Petsamon satamaa ei nähty vaihtoehtoisena tienä länteen Itämeren joutuessa sotatilaan. 1920-luvun alussa Pohjois-Suomen edustajien Kontiomäki – Petsamo -hankkeen yhteydessä Jäämerelle pääsy tuotiin esille, mutta myös sillat ja rannikon läheisyys Oulusta lähtevien ratojen yhteydessä.⁴⁰¹ Yksityiskohtien ajattelu näkyi juuri siltoihin kiinnitetystä huomiosta.

Yleisesikuntaan perustettiin oma kuljetuksista vastannut osasto ja myös Rautatiehallituksessa oli sotilaskuljetustoimisto, jota johti yleisesikuntaupseeri.

³⁹⁷ Montonen 2015, 22.

³⁹⁸ Arimo 1986, 178–179.

³⁹⁹ Kronlund 1988, 469.

⁴⁰⁰ Juntunen 1997, 165–167.

⁴⁰¹ A. P:n., ”Petsamon rautatie” (kolumni). *Liitto* 3.11.1920.

Yleisesikunta teki aktiivisesti yhteistyötä Rautatiehallituksen kanssa yhteiskunnan kuljetusolojen kehittämiseksi 1920- ja 1930-luvulla.⁴⁰² Yleisesikunta teki ainoaksi jääneen esityksensä Rautatiehallitukselle rautatienrakennusohjelmasta vuonna 1925. Ohjelmassa huomioidaan sodan mahdollisuus Venäjää sekä myös Ruotsia vastaan, vaikka Ruotsin vastaisen sodan puolustussuunnittelu oli lopetettu jo muutamaa vuotta aiemmin. Ruotsia ei pidetty vihollisena pohjoismaisen rauhanomaisen yhteistyön perinteiden näkökulmasta. Rautatieohjelma perustuikin suurilta osin edelleen Karjalankannaksen ja Kaakkois- ja Etelä-Suomen rannikon varustamiseen Neuvosto-Venäjän hyökkäystä vastaan. Yleisesikunta piti rataverkkoa vielä riittämättömänä Neuvosto-Venäjän hyökkäystä silmällä pitäen.⁴⁰³ Yleisesikunta ei puuttunut juurikaan pohjoiseen rakennettaviin ratoihin. Pohjanlahdesta sisämaahan suuntautuviin ratoihin sekä maanteihin tuli kuitenkin kiinnittää huomiota maanpuolustuksellisessa mielessä.⁴⁰⁴

Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratasuunta ei näytä olleen yleisesikunnan mielestä tuolloin aiheellinen, jos ei aiheetonkaan, sillä hanke oli voimakkaassa myötätulessa 1920-luvun puolivälissä ja hallitus myös tutkitutti ratasuunnan vuosina 1926–1927. Taloudellisesti sahatavara eli huippukauttansa ja radat raaka-aineseuduilta suoraan satamiin ajankohtaisia. Olojen rauhoittuessa 1920-luvun alkuvuosina painopiste siirtyi rauhanajan toimintaan, jolloin radat olisi tullut rakentaa taloudellista kannattavuutta mukaillen.⁴⁰⁵

Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rataa puolustanut Yrjö Herva otti kantaa vuoden 1928 rautatiekirjassaan strategisiin kysymyksiin toteamalla, että ”strategiselta näkökannalta näytetään yleensä annettavan etusija rajaan kohtisuoraan suuntautuville radoille”, perustelematta väitettään sen enempää.⁴⁰⁶ Herva, kuten useat ratojensa puolustajat tuohon aikaan, viittasi kirjassaan professori Topi Kallion teokseen *Rautateiden suunnat viennin kannalta ja valtion tulot Suomessa* (1925).

Kallion mukaan kaikki seudut kaipasivat suoraa tietä lähimpään merisatamaan, ja maan tavaraliikenne noudatti tai sen olisi tullut noudattaa pääsuuntina koillinen-lounas-, pohjoinen-etelä- ja itä-länsi-suuntia.⁴⁰⁷ Castrén piti Kallion teosta ensimmäisenä tieteellisenä yrityksenä rataverkkosuunnitelmien rakentamiseksi. Kallio ei Castrénin

⁴⁰² Montonen 2015, 34.

⁴⁰³ Montonen 2015, 15–17.

⁴⁰⁴ Juntunen 1997, 166.

⁴⁰⁵ Aadolf K. Suoraniemi, ”Mistä rautatie Kuusamoon?” (kolumni). *Kaiku* 28.9.1923.

⁴⁰⁶ Herva 1928, 24.

⁴⁰⁷ Herva 1928, 18.

mukaan kuitenkin huomioinut vesistöjä, maan osien erilaisuutta ja ilmeisesti ei maanpuolustustakaan, joten Kallion hypoteesin seurauksena olisi ollut luonnon yhdistelmä eri suuntiin kulkevia ratoja. Kuitenkin hän oli samaa mieltä siitä, että vientiliikenne pyrkii loppujen lopuksi hakeutumaan etelärannikon läntisimpiin satamiin tai muuhun merisatamaan.⁴⁰⁸

Kainuusta, Peräpohjolasta ja Lapista Kuusamoon esitetyissä ratasuunnitelmissa maanpuolustuksellisesti kiinnitettiin huomiota niin sanottuun selkärata-ajatukseen, joka perustuu Suomen rataverkon runkoon ja jatkettaessa Castrénin esittelemään kolmanteen maanpuolustukselliseen ratamalliin. Autonomian aikana rataverkko oli muotoutunut pohjois-eteläsuuntaiseksi kolmen runkoradan myötä. Itsenäisyyttä kohti suuntaavassa Suomessa Pietari-keskeinen ratasuunnitelma oli hylätty ”kansallisten vaaratekijöiden” vuoksi ja rautatieverkon ytimeksi muodostuivat Helsinki ja Lounais-Suomi.⁴⁰⁹

Runkoratojen ollessa valmistumassa kuvaan astui kysymys niitä yhdistävistä poikkiradoista. Tässä heräsi pelko Venäjän mahdollisuudesta hyödyntää poikkiratoja omien tarkoitustensa ajamiseen strategisesti ja taloudellisesti, eli ajaa Suomen etujen kannalta ”vieraita harrastuksia” maahan. Poikkiratoja tehtiinkin aluksi vain paikallisina ratkaisuin.⁴¹⁰ Tässä tulevat esiin myös Ervastin ja Kanasen esittämät uhkakuvat poikkiradan vaaroista. Kuusamossa puolestaan venäläiset nähtiin vielä autonomian aikana kauppakumppaneina ja rataa anottiin aina Valkeanmeren rantaan saakka. Vielä itsenäisyydenkin aikana 1920-luvulla esiintyi odotuksia Neuvosto-Venäjän avautumisesta ja yhteistyön mahdollisuudesta rajan takana.

Alun perin venäläisten vaatimuksesta ensimmäisen maailmansodan alla ja aikana rakennettu Pietari–Vaasa-poikkiratayhteys osoittautui lopulta hyödylliseksi Suomen valkoisille sisällissodassa⁴¹¹ ja osin näiden hyvien kokemusten perusteella poikkiradat rakennettiin väleillä Iisalmi – Ylivieska ja Oulu – Nurmes. Nämä radat mahdollistivat joukkojen siirrot ja vaunujen kierrot maan osien välillä.

Kainuulais-lappilaisessa selkärataideassa Kontiomäeltä tuleva rata olisi ollut jatko Savon runkoradalle, kulkenut sopivan etäisyyden päässä rajasta ja yhdistynyt Kemijärven rataan, josta olisi ollut kierto Rovaniemen kautta länsirannikolle. Rataa olisi jatkettu

⁴⁰⁸ Castrén 1937, 252.

⁴⁰⁹ Pesonen 2020, 9–10.

⁴¹⁰ Ibidem.

⁴¹¹ Järvinen 1937, 46.

Kemijärveltä tai Rovaniemeltä Petsamoon, jolloin koko maan rataverkko olisi muodostanut kiinteän yhteyden. Tältä itäiseltä runkoradalta olisi voitu tehdä poikkirata esimerkiksi Pudasjärvelle ja Ouluun myöhemmin. Ensin rakennettuna Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata olisi jäänyt rataverkosta irralliseksi poikkiradaksi tässä katsantokannassa. Venäjä rakennutti lopulta yhteyden Jäämerelle vastaavalla tavalla Muurmannin runkoratana, joka kulki Suomen ja Venäjän rajaa pitkin sopivan etäisyyden päässä.

Neuvostoliiton sisäisten olojen ja vallan vakiintuessa se alkoi kasvaa myös sotilaallisesti ja alkoi parantamaan yhteyksiään Muurmannin ja Itä-Karjalan alueilla. Tämä huomioitiin myös Suomen tiedustelun taholta.⁴¹² 1930-luvulla Suomen yleisesikunnan toiminta kehittyi ja katsekanta laaja-alaistui. 1931 kenraali C.G.E. Mannerheimin johtama puolustusneuvosto aloitti toimintansa ja laati puolustus suunnitelmat nyt yksinomaan Neuvostoliiton hyökkäyksen varalta. Painopiste oli edelleen Karjalankannaksella ja Etelä-Suomessa; itärajaa Nurmeksesta pohjoiseen pidettiin edelleen turvallisena maaston ja liikenneolojen haasteiden vuoksi.⁴¹³ Pohjois-Suomen joukkojen varalle tehdyksi suunnitelmaksi muodostui hyökkäyspainotteinen VK 1 -suunnitelma (Venäjän keskitys), jossa pohjoisen joukot olisivat tukeneet Laatokan Karjalan IV armeijakunnan taistelua hyökkäämällä vihollisen sivustaan ja sitomaan näin vihollisen Itä-Karjalaan. Pohjois-Suomeen keskitettiin kuusi pataljoonaa (Repola, Kuhmoniemi, Suomussalmi, Kuusamo, Salla ja Petsamo). Tämä keskitys pysyi aina talvisotaan saakka ennallaan.⁴¹⁴

Kuusamon rautatiekysymyksessä suunnanmuutos tapahtui juuri 1930-luvun alussa, kun Kontiomäen ratasuunta nousi Oulun edelle. Maanpuolustuksellisessa mielessä muun muassa kulkulaitosvaliokunnan perusteluissa mainittiin myös yleisesikunnan kannattavan Kontiomäeltä lähtevää suuntaa. Rajaa pitkin kulkeva runkorata olisi ilmeisesti tukenut edellä mainittuja asetettuja pataljoonia sotatilanteessa paremmin kuin Oulusta tuleva poikkirata Kuusamoon. Huhuja myös Neuvostoliiton pyrkimyksestä katkaista Suomi Oulun – Kemin korkeudelta sotatilanteessa esiintyi kotimaisissa ja ulkomaisissa lehdissä 1930-luvun puolivälissä niin sanottujen kummituslentojen

⁴¹² Kronlund 1988, 469.

⁴¹³ Juntunen 1997, 170.

⁴¹⁴ Kronlund 1988, 470–471.

uutisoinnin yhteydessä. Vieraita lentokoneita Pohjois-Suomen alueella pidettiin Neuvostoliiton koneina.⁴¹⁵

Castrén ei ottanut kantaa Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan maanpuolustukselliseen merkitykseen mitenkään, mutta toteaa pohtiessaan Kontiomäki – Taivalkoski -radan jatkoa sen jatkon runko- eli selkäratana Kemijärvelle olevan maan rataverkon yhtenäisyyden ja maanpuolustuksen kannalta hyödyllisen ja ”ennen pitkää ehkä välttämättömänkin”, kun taas radan jatkaminen Taivalkoskelta Kuusamoon ja Paanajärvelle ratkaisi kyseisen rajaseudun taloudellisen kysymyksen lopullisesti.⁴¹⁶

Vuonna 1938 uutta rautatieohjelmaa suunniteltaessa yleisesikunta ei nähnyt Pohjois-Suomeen suunniteltuja ratoja maanpuolustuksellisesti kiireellisinä.⁴¹⁷ Vaikka Neuvostoliitto varustautui rajan takana, ei Pohjois-Suomeen kiinnitetty puolustusvoimien taholta erityistoimenpiteitä. 1920-luvun alussa Petsamo oli todettu vaikeaksi puolustaa ja siitä oltiin valmiita luopumaan lähes taisteluitta.⁴¹⁸ Maantie Petsamoon valmistui vasta 1930-luvulla ja se oli osan vuodesta liikennöintikelvoton.⁴¹⁹ Kuitenkin myöhemmät malmilöydöt ja satama nähtiin tärkeiksi resursseiksi alueella. 1920-luvulla ajateltiin myös, että Oulujärven pohjoisen osan menettäminen ei heikentäisi Suomen puolustuskykyä merkittävästi, mutta toisaalta VK 1 -keskityssuunnitelmalla pyrittiin siirtämään taistelut Neuvostoliiton maaperälle, mikä olisi helpottanut Pohjois-Suomen asemaa. Vielä 1930-luvun lopulla Karjalankannas oli strategisesti merkittävin alue. Välitön uhka maan tärkeitä alueita vastaan oli tältä suunnalta ilmeinen.⁴²⁰ Myös maan puunjalostusteollisuus sijaitsi suuremmaksi osaksi Itä- ja Kaakkois-Suomen alueella. Kuusamon rautatien suhteen Kontiomäen suunta nähtiin 1930-luvulla maanpuolustuksellisesti parempana vaihtoehtona Oulu – Kuusamoon verrattuna, mutta sitä ei pidetty yleisesikunnan taholta kiireellisenä rakentaa.

⁴¹⁵ Kainuun Sanomat, 26.11.1936.

⁴¹⁶ Castrén 1937, 233.

⁴¹⁷ VP 1938. Rautatierakennukset vuosina 1939–1946, 11.4.1938. Pöytäkirjat I osa, 484.

⁴¹⁸ Kronlund 1988, 472.

⁴¹⁹ ”Ainoa Jäämerelle johtava tie” (art.). *Lapin Kansa* 8.6.1935.

⁴²⁰ Kronlund 1988, 472.

4.3. Rautatiet teollisuuden ja maanteiden ehdoilla

Koillis-Suomen ratakysymyksessä päätarkoituksena oli Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan itäisten rajaseutujen ja varsinkin teollisuuden kannalta tärkeiden itärajan taakse laskevien vesistöalueiden yhdistäminen rataverkkoon. Kuten Castrén toteaa, edellisessä tarkoituksessaan Kontiomäki – Taivalkoski jäi puolitiehen ja jälkimmäistä se ei koskettanut vielä ollenkaan. Myöskään Kyösti Kallion kulkulaitoskomitea ei vielä päättänyt vuoden 1936 mietinnössään, miten rataa jatketaan.⁴²¹ Vaihtoehtoina oli jatkaa sitä suoraan Taivalkoskelta Kuusamon kirkonkylän kautta Paanajärvelle tai tehdä runkorata Taivalkoskelta Kemijärvelle ja tehdä sen väliltä sopivalta kohden haararata Paanajärvelle joko suoraan tai Kuusamon kirkonkylän kautta.

Autoliikenteellä oli kasvava vaikutus uusien ratojen suunnittelussa. Kallion komitea huomioi tämän muun muassa hylkäämällä rataehdotuksia, joiden liikenne voitaisiin hoitaa maanteiden välityksellä.⁴²² Esimerkiksi Kuusamoon tulisi lähitulevaisuudessa Kainuun suunnasta valtatie 5 ja Oulu – Kuusamo -maantie parannettaisiin entistä liikennekelpoisemmaksi. Kallion komitea oli näitä jo ehdottanut 1933.⁴²³ Maantiet muokkasivat 1930-luvun loppupuolen ratapolitiikkaa. Siinä missä aiemmin rautatiet oli rakennettu pääosin asuttuja seutuja myötäillen, kiinnitettiin nyt huomiota radan varrelta kerääntyvään liikenteeseen.

Pitkillä kuljetusreiteillä, varsinkin Pohjois-Suomessa, jossa asutus oli harvaa, ei rautatietä kannattanut vetää asutuskeskusten kautta, vaan suoraan.⁴²⁴ Vanhojen liikesuuntien henkilö- ja kevyempi tavaraliikenne, joka jäi radastansa syrjään, voitiin hoitaa maanteiden kautta, esimerkkinä Oulun ja Kuusamon väli. Jos kuitenkin tarvittiin raskaan liikenteen rata, kuten Kontiomäki – Taivalkoski – Kemijärvi, voitiin se ohjata suoraan vedenjakajaa pitkin esimerkiksi haararadan avulla vesistönsä keskusjärveen, eli kyseisen radan tapauksessa Paanajärvelle. Ja jos vedenjakajan takaisilla alueilla oli huonot uittoloosuhteet, kuten Kuusamossa, olisi puuta voitu ajaa autojen avulla radan varteen.⁴²⁵

⁴²¹ Castrén 1937, 228–233.

⁴²² Castrén 1937, 244.

⁴²³ Ehdotetut tiet olivat valtatie 5 (Helsinki – Lahti – Mikkeli – Kuopio – Kajaani – Suomussalmi – Kuusamo) ja valtatie 26 (Oulu – Kuusamo – Märkäjärvi). Ensin mainittu toteutui, jälkimmäinen muutettiin valtatie 20:ksi (Oulu – Kuusamo). Rovaniemi – Kuusamo on kantatie 81. Enbuske 2009, 227–228.

⁴²⁴ Esimerkiksi Kontiomäki – Taivalkoski -rataa ei ohjattu kulkemaan Suomussalmen kirkonkylän kautta, vaan radalta tehtiin haararata Suomussalmelle Kiantajärven rantaan. Castrén 1937, 232–233.

⁴²⁵ Castrén 1937, 259.

Periaatteeksi 1930-luvun loppupuolella muodostuikin, että rautateiden tuli keskittyä niille parhaiten soveltuvan kuljetusmuodon, eli raskaan liikenteen alalle. Nyt mentäisiin talous ja teollisuus edellä. Suomen tapauksessa etusijalla oli puunjalostusteollisuus: tehtaat tuli kytkeä rataverkkoon, metsäalueet suoraan rautateiden välityksellä tehtaille ja tärkeimpiin vientisatamiin tuli olla hyvät yhteydet.⁴²⁶ Metsähallituksen lausunnoilla oli suuri merkitys ratoja suunnitellessa, mikä huomioitiin Kuusamon tapauksessa.⁴²⁷ Pula-ajan jälkeen tavaraliikenne rautateilla kohosi ennätyslukemiin vuonna 1937. Henkilöliikenteessäkin rautateilla oli vielä vahva asema. Autoliikenteen kilpailuun vastattiin kehittämällä asiakaspalvelua, muodostamalla omia Valtionrautateiden autolinjoja sekä pyrkimällä yhteistyöhön liikennöitsijöiden kanssa.⁴²⁸

Pohjois-Suomessa puiden autokuljetusta oli kokeiltu Oulankajoen vesistöissä talvella 1935 Veitsiluodon ja Kemi-yhtiön toimesta. Tulokset olivat olleet lupaavia, mutta erikoiskuljetuksina kalliita. Tähän vaikutti vielä puun alhainen hintataso verrattuna kuljetuskustannuksiin. Metsähallitus oli tutkinut eri puiden kuljetusmahdollisuuksia alueella ja suunnitteli talviautoteitä ja koneellisia tukinsiirtolaitoksia vedenjakajan välille.⁴²⁹ Kaarlo Hänninen totesi, etteivät nämä toimenpiteet vähentäneet ollenkaan rautatien tarvetta. Sen saanti tulisi kuitenkin vielä kestävämpään ja puutavara tuli saada liikkeelle.⁴³⁰

Teiden kuntoon kiinnitettiin entistä enemmän huomiota. Kaarlo Hänninen teki maantiealoitteita ja autosavotat yleistyivät Kuusamossakin.⁴³¹ Kuitenkin puiden kuljetus autolla oli hintavaa ja näkyi alhaisina kantohintoina. Tukinsiirtolaitokset taas jäivät vähäiselle käytölle autokuljetusten yleistyessä. Mitä syvemmälle vedenjakajan itäosiin mentiin, sitä alhaisemmaksi laski puunhinta. Vedenjakajan takaisia puita kannatti myydä vain todella korkeiden kantohintojen aikoina.⁴³² Muuten lupaavalta näyttäneen autokuljetuksen kustannuksia pyrittiin madaltamaan tekemällä muun muassa aloitteita tullivapaasta bensiinistä.⁴³³ Rautatie olisi ollut yhä paras ja edullisin kuljetuskeino puutavaralle.

⁴²⁶ Hirvisalo 1962, 81.

⁴²⁷ Castrén 1937, 259.

⁴²⁸ Elomaa 1962, 26.

⁴²⁹ ”Metsähallitus tutkii jatkuvasti mahdollisuuksia” (art.). *Lapin Kansa* 5.11.1935.

⁴³⁰ ”Kuusamon metsät arvoon uitto-oloja parantamalla” (art.). *Liitto* 30.5.1935.

⁴³¹ ”Edelleen runsaasti edustajain raha-aloitteita” (art.). *Kaiku* 12.9.1936.

⁴³² Pekka Alavuotunki, ”Näkökohtia Kuusamon rautatieasiassa I” (kolumni). *Liitto* 7.4.1938.

⁴³³ ”Tullivapaata bensiiniä olisi saatava” (art.). *Lapin Kansa* 27.2.1937.

Oulussa teollisuus ja talousnäkymät olivat pulavuosien jälkeen positiivisessa kasvussa. Sahateollisuus oli pulavuosien jälkeen nousussa ja kaupunkiin oli perustettu uusi puunjalostustehdas. Toppila Oy:n sulfiittiselluloosatehdas oli käynnistetty vuonna 1931. Vuonna 1937 Kajaani Oy:n ja Veitsiluodon fuusioituessa Uleå Oy:n kanssa syntynyt Oulu Oy avasi sulfaattiselluloosatehtaan Nuottasaaren. Yritys omisti myös Pateniemen sahan.⁴³⁴ Nuottasaaren tehtaan tuotanto oli kaksinkertainen verrattuna Toppilaan ja se nousi Oulun suurimmaksi teolliseksi työnantajaksi.⁴³⁵ Myös Kemissä Veitsiluodon ja Kemi Oy:n tehtaot olivat valtakunnallisestikin suuria selluloosan tuottajia.

Uusien tuotantolaitosten myötä nousi esille rauenneen Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratahankkeen uudelleenkäynnistäminen. Kaarlo Hänninen jätti helmikuussa 1938 aloitteet niin Oulu – Taivalkoski kuin Taivalkoski – Paanajärvi -radoista valtiopäiville. Oulu – Taivalkoski oli aiemmin rauennut Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -aloitteen rautessa, kun taas Taivalkoski – Paanajärvi oli edelleen eri muodoissaan aktiivinen. Yhdessä ne kuitenkin muodostivat periaatteessa vanhan Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -suunnan. Hänninen oli saanut Oulu – Taivalkoski -aloitteeseen mukaan 24 muuta edustajaa ja kahdeksan Taivalkoski – Paanajärvi -aloitteeseen. Hänninen perusteli aloitteissa muuttunutta tilannetta 1930-luvun alkuun verrattuna. Oulun, Kemin ja Pietarsaaren tehtaiden tuotanto oli moninkertainen verrattuna esimerkiksi Kajaani Oy:n vastaavaan. Lisäksi tehtaot käyttivät jo raaka-ainealueinaan vedenjakajan takaisia metsiä. Autokuljetukset Ouluun olivat parantaneet hankintaa, mutta kantohinnat olivat jääneet edelleen pieniksi.⁴³⁶ Isojako oli ratkaisuvaiheessa Kuusamossa ja metsänmyyntiin pääsyä toivottiin.

Taivalkoski – Paanajärvi -radan sen hetkisiä ehdotuksia Hänninen piti liian epäselvinä. Toteutettuna alkuperäisen suunnitelman mukaan Kuusamon kirkonkylän kautta se olisi palvellut asukkaita ja kerännyt Kuusamon keskiosien vesistöjen puutavaran. Oulu – Taivalkosken osalta Hänninen toivoi hallitukselta uutta selvitystä nykytilanteen valossa, kun taas Taivalkoski – Paanajärvi olisi tullut ottaa piakkoin työn alle rautatielain ulkopuolella.⁴³⁷ Näin metsänmyynti ja samalla elintason kohoaminen olisi saatu nopeampaa käyntiin, vaikkakin puuta olisikin ensin viety Etelä-Suomeen. Lapin ja

⁴³⁴ Nieminen 2018, 39.

⁴³⁵ Salo 2021.

⁴³⁶ VP 1938. Toiv. al. N:o 124, Rautateitä, maanteitä, siltoja, merenkulkua, lentoliikennettä, puhelinverkostoa y. m. koskevia laki- ja toivomusalitteet. Liitteet I–XII.

⁴³⁷ VP 1938. Toiv. al. N:o 125, Rautateitä, maanteitä, siltoja, merenkulkua, lentoliikennettä, puhelinverkostoa y. m. koskevia laki- ja toivomusalitteet. Liitteet I–XII.

Peräpohjolan kansanedustajat olivat jättäneet aiemmilla valtiopäivillä aloitteita Koillis-Suomen radan jatkamisesta Paanajärvelle ja Toivo Janhosen johtama Kainuun ja Peräpohjolan talouskomitea ehdotti Kontiomäki – Taivalkoski -radan jatkoa Kemijärvelle ja haararadan tekemistä siitä Paanajärvelle.⁴³⁸

Tulevan rautatielain 1939–1946 käsittelyssä valtiopäivillä 1938 kulkulaitosministeri Hannes Ryömä (sd.) puolusti tiukasti hallituksen viiden radan esitystä. Pääpainon tuli olla teollisuudessa, maan talouselämässä ja kaukoliikenteessä. Pääasiana oli Ryömän mukaan myös, että teollisuus- ja talousmiehet olivat tyytyväisiä.⁴³⁹ Ratoihin kuului muun muassa Yhtyneiden Paperitehtaiden osin rahoittama Orivesi – Jämsä -rata.⁴⁴⁰ Koillis- tai Pohjois-Suomeen ei ollut luvassa yhtään rataa. Rataohjelman käsittely oli ollut ilmeisen erimielistä kulkulaitosvaliokunnassa, sillä mietintöön jätettiin viisi vastalauseita valiokunnan sisällä. Myös puheenjohtaja Janhonen jätti vastalauseen Pohjois-Suomen jättämisestä huomiotta. Janhonen piti myöskin valiokunnan ehdottamaa yhdeksän radan ohjelmaa liian suurena, sillä se siirtäisi entisestään juuri pohjoisen ratahankkeita kaukaiseen tulevaisuuteen.⁴⁴¹

Ryömä ja hallitus esittivät pahoittelunsa Koillis-Suomen puolesta. Radan tarve oli ilmeinen, mutta kustannukset ja erityisesti kunnollisen yleissuunnitelman puute hankaloittivat rataksymyksen ratkaisua.⁴⁴² Myös aloitteissa oli näkynyt sama seikka: rataa oli anottu rakennettavaksi Kuusamon kirkonkylään tai Paanajärvelle niin Oulusta, Kemijärveltä kuin Rovaniemeltä tai epämääräisiltä kohdilta Taivalkosken ja Kemijärven väliltä. Minkäänlaista yhteistä linjaa ei edelleenkään löytynyt. Kulkulaitosministeriö kehottikin Rautatiehallitusta tekemään välittömästi perinpohjaista tutkimusta ja suunnitelmaa Koillis-Suomen rataksymyksen lopulliseksi ratkaisuksi.⁴⁴³ Myös kulkulaitosvaliokunta oli lisännyt, todennäköisesti Janhosen painostuksesta kaksi ponsiesitystä Koillis-Suomen hyväksi aloitteiden pohjalta.

⁴³⁸”Janhosen komitean suunnitelmat ja ehdotukset Kainuun olojen kohottamiseksi” *Kainuun Sanomat* 15.6.1939.

⁴³⁹ VP 1938. Rautatierakennukset vuosina 1939–1946, 5.4.1938. Pöytäkirjat I osa, 386–391.

⁴⁴⁰ VP 1938. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi rautatierakennuksista vuosina 1939–1946, 11.2.1938. Asiakirjat I–II osa.

⁴⁴¹ VP 1938. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 1 hallituksen esityksen johdosta laiksi rautatierakennuksista vuosina 1939–1946 sekä eräistä rautateiden rakentamista tarkoittavista laki- ja toivomusaloitteista, 22.3.1938. Asiakirjat I–II osa.

⁴⁴² VP 1938. Rautatierakennukset vuosina 1939–1946, 5.4.1938. Pöytäkirjat I osa, 388–389.

⁴⁴³ Ibidem.

Ensimmäisessä ponnassa toivottiin hallituksen laativan rahoitussuunnitelman Kontiomäki – Taivalkoski radan jatkamisesta Taivalkoskelta Kemijärven radalle, sekä tältä ratasuunnalta ”tarkemmin määrättävältä kohdalta” haararatana Paanajärvelle. Toinen ponsi hallitukselle koski Oulu - Taivalkoski-ratasuunnan uuden tutkimuksen mahdollisuutta uudemman kehityksen perusteella ja sen vertaamista Koillis-Pohjanmaan muihin ratahankkeisiin Hännisen aloitteen perusteella.⁴⁴⁴ Hallitus lisäsi nämä ponnet ohjelmaesitykseensä. Hänninen oli tyytyväinen hallituksen esitykseen ja ponsiin. Hän tähdensi keskustelussa vielä Kuusamon kirkonkylän merkitystä:

”Kuusamon kirkonkylää ei saisi sivuuttaa. Siellä asuu useita tuhansia ihmisiä, sen lähellä on vesivoimalaitos, jossa on valtiolla osake-enemmistö, siellä on rajavartioston Koillis-Pohjanmaan pääpaikka, kansanopisto, ja kirkonkylä on koko pitäjän ja laajan alueen liikekeskus, josta postiautojakin kesän aikana lähtee kahdeksaan eri suuntaan. Ouluun päin lähtee kaksi postiautoa päivässä, samoin Oulusta päin saapuu myös kaksi autoa vuorokaudessa. Kuusamon kirkonkylä on myöskin kesällä matkailuliikenteen keskus, ja senkin tähden ei pitäisi sitä sivuuttaa. Taivalkoskelta Paanajärvelle johtava rata ottaisi puutavaran Kuusamon itärajaa myöten niin hyvin Kuusamojärven, Muojärven ja muun Pistojoen vesistön alueelta kuin Oulankajoen sankkametsäisiltä seuduilta, jotka alueet yhteensä ovat laajuudeltaan Uudenmaan läänin kokoisia.”⁴⁴⁵

Hänninen toi esiin matkailun kasvaneen merkityksen. Kulkuyhteyksien parantuessa ja autoliikenteen kehittyessä tuli Kuusamo 1930-luvulla entistä enemmän matkailun piiriin. Matkailijayhdistys perustettiin paikkakunnalle 1936.⁴⁴⁶ Kuusamon vetovoima oli sen luonnossa ja komeissa maisemissa. Myös tunturit, kuten Ruka ja Nuorunen vetivät matkailijoita.⁴⁴⁷ Kuusamon kansanopisto alkoi järjestämään maankuuluja juhannusjuhlia Rukalla 1930-luvun alussa ja talvisin tunturihiihto, nykyinen laskettelu, oli suosittua.⁴⁴⁸

⁴⁴⁴ VP 1938. Kulkulaitosvaliokunnan mietintö N:o 1 hallituksen esityksen johdosta laiksi rautatierakennuksista vuosina 1939–1946 sekä eräistä rautateiden rakentamista tarkoittavista laki- ja toivomusaloitteista, 22.3.1938. Asiakirjat I–II osa.

⁴⁴⁵ VP 1938. Rautatierakennukset vuosina 1939–1946, 11.4.1938. Pöytäkirjat I osa, 484–486.

⁴⁴⁶ Kyllönen 2014, 445–446.

⁴⁴⁷ Vaikka Kuusamossa Ruka mielletään tunturiksi, voitaisiin se luokitella myös vaaraksi tai nummeksi. Tuntureiden tunnusmerkkinä on yleensä niiden puuton huippu. Matkailupropagandassa tunturit ovat osa lappilaismytologiaa, mikä usein liitetään myös Kuusamoon. Esim. Timo Rehtonen, ”Tutkija: Riisitunturi ei ole eteläisin”, YLE-UUTISET 3.6.2012.

⁴⁴⁸ Reino Rinne, ”Rukatunturi kutsuu tunturihiihtäjiä Kuusamoon” (kolumni). *Kaleva* 27.3.1938.

Ulkomaalaisten osuus alkoi kasvamaan ja tietoisuus Kuusamosta levisi laajemmalle.⁴⁴⁹ Pitkään kestäneellä isojaollakin oli oma vaikutuksensa, kun etelästä tulleet maanmittausinsinöörit kertoivat Kuusamon huikkeista luontokohteista ja näkymistä kotiseuduillaan. Matkailun kasvu näkyi postiautojen matkustajamäärien kasvussa: vuonna 1929 matkustajia oli ollut 9800, 1936 se määrä oli 48 900.⁴⁵⁰ Rautatiehankkeissa matkailu ei raskaan teollisuuden korostamisen vuoksi näytellyt suurta osaa, vaikka se olisi tuonut lisäystä henkilöliikenteeseen. Uusia paikallisia maanteitä ja reittejä rakennettiin matkailua silmällä pitäen. Matkailun tuoma tulo oli lisä köyhän kunnan talouteen.⁴⁵¹

Hallituksen lakiesitys hyväksyttiin sellaisenaan toivomusponnet mukaan lukien ja Tasavallan presidentti hyväksyi lain rautateiden rakentamisesta vuosille 1939–1946 kesäkuussa 1938.⁴⁵² Koneelliset tutkimukset Taivalkosken ja Kemijärven välisellä ratasuunnalla aloitettiin heti kesällä 1938.⁴⁵³ Rautatielain päättämisen jälkeen Oulussa alettiin uusiin toimenpiteisiin ratakysymyksessä. Kaupunginhallitus asetti kesällä 1938 uuden toimikunnan ajamaan Oulu – Kuusamo -radan rakentamista. Kaupungin tuli nyt tehokkaasti vaikuttaa päätetyssä Taivalkoski – Kemijärvi -ratatutkimuksessa siihen seikkaan, että ratasuunnalta Paanajärvelle lähtevän haararadan lähtökohta olisi tullut edistämään kaupungin ajaman Oulu – Kuusamo -ratakysymyksen aikaansaamista, huomioiden nyt myös autokuljetusten mahdollisuudet uiton lisäksi.⁴⁵⁴

Toimikunnan puheenjohtajaksi tuli pormestari K.T. Reinilä, ja jäseniin lukeutui muun muassa Oulun kauppakamarin rautatieaktiivi Yrjö Herva. Asiantuntijoiksi pyydettiin metsäteknologian professori Ilmari Vuoristo sekä Rautatiehallituksen insinööri ja rakennuspäällikkö Martti Viluksela. Myös muita arvovaltaisia asiantuntijoita oli tarkoitus käyttää. Radanvarsikuntia ei kuitenkaan osallistutettaisi tällä kertaa mukaan vedoten kuntien vähävaraisuuteen.⁴⁵⁵ Tähän saattoivat vaikuttaa myös radan vaikutusalueen paikkakuntien ja kansanedustajien omat jo aiemmin asioita sekoittaneet ristiriitaiset pyyteet. Radat rakennettiin kuitenkin valtion talouden ja teollisuuden ehdoilla.

⁴⁴⁹ Kyllönen 2014, 441.

⁴⁵⁰ ”Lähes 50,000 matkustajaa Oulun – Kuusamon postiautolinjalla viime vuoden aikana” (art.). *Kaiku* 16.7.1937.

⁴⁵¹ Kyllönen 2014, 444–445.

⁴⁵² ”Rautatielaki vahvistettu ja uusia toimenpiteitä koskevat toivomukset esitelty presidentille” (art.).

Lapin Kansa 4.6.1938.

⁴⁵³ ”Taivalkosken – Kemijärven ja sen haararatasuuntain tutkimukset parhaillaan käynnissä” (art.). *Kaiku* 28.7.1938.

⁴⁵⁴ Oulu – Kuusamo ratatoimikunnan asiakirjat.

⁴⁵⁵ *Ibidem*.

Ratatoimikunnan arkistosta löytyy muistiinpanoja keskusteluista, joita käytiin asiantuntijoiden kesken Paanajärven radan suhteen. Mukana olivat myös Veitsiluodon Lauri Kivinen, Rautatiehallituksen insinöörit Lauri Suhonen ja Reino Castrén sekä Pohjois-Pohjanmaan sotilasläänin komentaja Hjalmar Siilasvuo. Lauri Kivinen kannatti Taivalkoski – Kemijärvi -väliltä Suolijärviltä lähtevää kohtisuoraa linjaa Paanajärvelle.⁴⁵⁶ Kajaani Oy ehdotti hieman eteläisempää, Livojärven kohdalta lähtevää linjausta omassa kannanotossaan. Nämä linjaukset olisivat mahdollistaneet tasavertaiset kuljetusmahdollisuudet niin Kemin, Oulun, Kajaanin ja Etelä-Suomen tehtaille, jättäen tosin Kuusamon kirkonkylän radan ulkopuolelle.⁴⁵⁷ Puita olisi voitu uittaa Kitka-, Livo- ja Suolijärviin ja nostaa raiteille radan leikatessa järvien kautta. Kajaani Oy ehdotti, toisin kuin Kivinen, radan rakentamista ensin Paanajärveltä etelään päin, sillä yhtiön mukaan Lapissa olisi ollut vielä metsävaroja paikallisten tehtaiden käyttöön Etelä-Suomea runsaammin.⁴⁵⁸

Herva ja Castrén puolestaan kannattivat Posion Sirniöltä, noin 50 kilometriä Taivalkoskelta pohjoiseen Kuusamoon lähtevää suuntaa.⁴⁵⁹ Tämä olisi kulkenut myös Kuusamon kirkonkylän läpi, mutta matka pohjoisen tehtaille olisi pidentynyt. Linjausta olisi mahdollisesti myöhemmin jatkettu Ouluun saakka. Mitä ilmeisemmin Vuoristo, Viluksela, Suhonen ja Siilasvuo olisivat olleet Kulusjoen suuntaa kulkevan linjauksen kannalla. Tässä haararataa olisi jatkettu tulevan Taivalkoski – Kemijärvi -radan poikki mahdollistaen suuremman reitin Rovaniemelle. Toimikunnan muistiinpanoista löytyy huomautus, joka ilmeisemmin toimi ohjenuorana suunnittelussa: ”Aina ajateltava koko maan etujen nimessä, ei paikallisena asiana”.⁴⁶⁰

Tammikuussa 1939 Martti Viluksela tiedotti Pohjois-Suomen ratasuunnitelmien edistymisestä. Kontiomäki – Taivalkoski -rataa oli kiskotettu nyt 20 kilometriä ja se olisi valmis vuonna 1943. Taivalkosken ja Kemijärven välinen 149 kilometriä pitkä rataosa oli tutkittu kesällä 1938 ja maaston osalta se olisi ollut edullinen rakentaa. Paanajärven haararadan osalta tutkimukset olisivat jatkuneet kesällä 1939 ja lähtöpaikka tulisi määräytymään puunkuljetuksen suuntien perusteella. Vilukselan mukaan ehdolla haararadaksi oli neljä vaihtoehtoa. Kuusamon kirkonkylän kautta kulkevia vaihtoehtoja

⁴⁵⁶ Ibidem.

⁴⁵⁷ Kajaani Oy:n rautatieliikennettä koskevat asiakirjat.

⁴⁵⁸ Ibidem.

⁴⁵⁹ Oulu – Kuusamo ratatoimikunnan asiakirjat.

⁴⁶⁰ Ibidem.

oli kaksi, joko suoraan Taivalkoskelta tai ilmeisimmin Sirniön kautta esitetyt mahdollisuudet. Kaksi muuta vaihtoehtoa olivat Suolijärveltä Kitkajärvien välitse kulkeva yhteys ja toinen mahdollisesti Kajaani Oy:n esittämä Livojärveltä Kitkajärvien eteläpuolitse kulkeva linja (kts. kartta 4). Oulu – Taivalkoski -radan suhteen tehtäisiin uudet kannattavaisuuslaskelmat teollisuuden laajentumisen johdosta.⁴⁶¹ Rata-asiassa menttiin entistä enemmän teollisuuden ja asiantuntijoiden näkemysten mukaan.

Kuusamon paikallispoliitikot kritisivat rata-asian käännteitä. Pekka Alavuotunki painotti lehtikirjoituksessaan Kontiomäki – Taivalkoski – Kuusamo (Paanajärvi) -linjauksen olevan Oulun vaihtoehdon ohella parhain mahdollinen; linjaus Ouluun voitaisiin rakentaa myöhemminkin. Lupaukset oli kuitenkin unohdettu. Radan jatko Taivalkoskelta oli epäselvä ja pahimmassa tapauksessa kirkonkylää syrjivä. Omilla aloitteillaan Alavuotungin mukaan Lappi ja Kainuu, kaksi muuta köyhää löivät yhtä köyhää, eli Kuusamo.⁴⁶² Maaherra kuulutti kesäkuussa 1939 Rautatiehallituksen aloittavan tutkimukset Suolijärvi – Paanajärvi -välisellä ratasuunnalla heinäkuussa 1939. Samalla tutkittaisiin myös Sallan puolella olevalle Atri Oy:n kaivosalueelle suunniteltu haararata.⁴⁶³ Haararata Paanajärvelle olisi toteutettu näin ollen täysin teollisuuden ehdoilla ohittaen Kuusamon kirkonkylä. Kuusamon kunnanvaltuuston puheenjohtaja Ali Ervasti kirjoitti kyseisen ratasuunnitelman merkitsevän kuusamolaisille samaa kuin ”oven rakentaminen katon kautta pirttiin”.⁴⁶⁴

Maaliskuussa 1939 suru-uutinen tavoitti kuusamolaiset Kaarlo Hännisen menehdyttyä sydänkohtaukseen.⁴⁶⁵ Muistokirjoituksissa huomioitiin Hännisen sitkeä työ Koillis-Pohjanmaan rajaseudun olojen parantamiseksi sekä rauhallinen, myötätuntoa herättävä olemus.⁴⁶⁶ Hännisen tilalle tuli löytää uusi maalaisliittolainen ehdokas kesän 1939 eduskuntavaaleihin ja valinta kohdistui kunnallispolitiikassa pitkään vaikuttaneeseen U.A. Virranniemeen, joka myös tuli valituksi eduskuntaan.⁴⁶⁷

Rautatiehanke siirtyi nyt Virranniemen ajettavaksi, ja syksyllä 1939 hän jätti aloitteen Taivalkoski – Paanajärvi -radasta, nimenomaan suoraan Taivalkoskelta Kuusamon

⁴⁶¹ ”Pohjois-Suomen rautatietarpeitten tyydyttäminen ensi tilalla lähivuosien rautatierakennussuunnitelmissa” (art.). *Kaiku* 4.1.1939.

⁴⁶² Pekka Alavuotunki, ”Näkökohtia Kuusamon rautatieasiassa 1.” (kolumni). *Liitto* 7.4.1938.

⁴⁶³ ”Kuulutuksia” (kuulutus). *Liitto* 20.6.1939.

⁴⁶⁴ Ali Ervasti, ”Kuusamon rautatiekysymys saadaan tyydyttävästi ratkaistuksi vain alkuperäistä Oulu – Kuusamo -suuntaa noudattamalla” (kolumni). *Kaiku* 23.6.1939.

⁴⁶⁵ Hänninen-Guev, 79.

⁴⁶⁶ ”Kansainliiton peruskirjaan” (art.). *Liitto* 29.3.1939.

⁴⁶⁷ Virranniemi 1971, 138.

kirkonkylän kautta Paanajärvelle. Radan valmistavat rakennustyöt olisi tullut aloittaa välittömästi, jotta metsät olisi saatu tuottamaan.⁴⁶⁸ Virranniemi ei mainitse aloitteessaan kesän 1939 jo ilmoitetuista ratatutkimuksista Kuusamon ja Paanajärven alueella. Muistelmissaan hän toteaa aloitteensa osoittaneen, kuinka sekavaksi jo selvänä pidetty Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -hanke saatiin eri komiteoissa ja portaissa⁴⁶⁹. Lisäksi hän toteaa ennustaneensa, millainen sijoitus Kontiomäki – Taivalkoski -radasta lopulta muodostuisi.⁴⁷⁰

Muistelmissaan Virranniemi kertoo keskustelleensa Toivo Janhosen kanssa ratakysymyksestä. Janhonen oli Virranniemen mukaan ollut murheellinen rata-asian saamista käännteistä sekä tunsikin tehneensä vääryyttä kuusamolaisia kohtaan ja aikoi tukea Virranniemeä tämän rataponnisteluissa.⁴⁷¹ Janhonen ei ollut saanut Koillis-Suomen rataa tuoreimpaan rataohjelmaan ja ratakysymys oli ajautunut teollisuusmiesten ja asiantuntijoiden pelinappulaksi. Janhosen osalta toki hänen ajamansa Pohjois-Kainuun ratakysymys oli jo ratkaistu, mutta lääninjoon myötä Kainuu ja Kuusamo olivat nyt samaa vaalipiiriä, jolloin äännet Kuusamosta olisivat olleet tärkeitä myös hänelle. Janhonen ei nähnyt ajamansa radan valmistumista, sillä hän menehtyi aivoinfarktin seurauksena marraskuussa 1939.⁴⁷²

Virranniemi kuvailee Hännisen ja Janhosen välejä rautatieasiassa. Hänen mukaansa Janhonen oli rautatien suhteen säälimättömän hyökkäävä, jolloin luonteeltaan hiljainen ja rauhallinen Hänninen joutui puolustuskannalle.⁴⁷³ Eduskunnan pöytäkirjoja tarkastellessa tämä asetelma ei kuitenkaan tule ilmi. Hänninen näyttäytyy niissä aktiivisena ja kriittisenäkin kannanottajana, joka ajoi Oulu – Kuusamo -rataa viimeiseen asti, vaikka jäi eduskunnassa lähes yksin 1930-luvun alkuvuosina. Rautatiehankkeen raukeaminen oli

⁴⁶⁸ Virranniemi 1971, 168–172.

⁴⁶⁹ Virranniemi 1971, 173.

⁴⁷⁰ Kontiomäki – Taivalkoski -radan rakennustyöt olivat vuosia seisausissa toisen maailmansodan jälkeen. Ennen sotia päätettyjä ratoja rakennettiin sittemmin työllisyysratoina, eli työllistämistöinä alueellisen työttömyyden lievittämiseksi, vaikkakin ratojen arveltiin jäävän kannattamattomiksi. Yleinen kiinnostus radanrakennusta kohtaan oli hiipunut, liikenneolosuhteet muuttuneet ja sodan jälkiseuraukset (mm. alueluovutukset, politiikka) muokanneet yhteiskuntaa. Pöhlö 1987, 22–23.

Vuonna 1939 kuitenkin kyseisen radan tavoitteet niin teollisuudelle kuin kuusamolaisille olivat merkittäviä kysymyksiä. Muistaminen kytkeytyy aina muistihetkeen, eli Virranniemen tapauksessa 1960- ja 1970-lukujen taitteeseen, jolloin yhteiskunnallinen tilanne ja radan merkitys oli aivan toisenlainen. Esim. Jouhki: ”Muistitieto ei ole ’ikkuna menneisyyteen’ ... menneisyys on sidoksissa nykypäivän historialliseen kontekstiin ja muistamisen tapoihin”. Jouhki 2020, 66.

⁴⁷¹ Virranniemi 1971, 102.

⁴⁷² ”Rovasti, kansanedustaja Toivo Aapeli Janhonen” (muistokirjoitus). *Kainuun Sanomat* 4.11.1939.

⁴⁷³ Virranniemi 1971, 101.

ollut kova pettymys Hänniselle vuosien työn mennessä hukkaan.⁴⁷⁴ Minkäänlaisia yhteenottoja Hännisen ja Janhosen välillä ei ilmene. Janhosen lausunnot olivat pääasiassa maltillisia ja esimerkiksi rautatien suhteen hän vetosi niissä usein asiantuntijalausuntoihin, eikä lähtenyt arvostelemaan muiden ratasuuntien kannattajia Hännisen ja muiden rata-aktiivien tavoin. Janhonen toimitti rovestin roolissa Kaarlo Hännisen siunauksen pääsiäisenä 1939,⁴⁷⁵ mikä kertonee osaltaan miesten välisestä keskinäisestä kunnioituksesta.

Virranniemi kertoo myös ihailleensa Janhosen taitoa luoda kontakteja ja verkostoja yli puoluerajojen, jonka lisäksi Janhosella oli hyvät yhteydet eri keskusvirastoihin, jotka asettuivat tukemaan Janhosen aloitteita.⁴⁷⁶ Myös aikalaislehdissä Janhosta luonnehdittiin julkisuuskuvaltaan rauhalliseksi, mutta kuitenkin kulisseyttä aktiivisesti toimivaksi henkilöksi.⁴⁷⁷ Verkostojen ja kontaktien avulla taustalle luodut enemmistöt kuuluivat ratapolitiikan perusteisiin, joita ratoja ajavien edustajien oli noudatettava edistääkseen ratojansa. Hyvin pohjustettu esitys ei myöskään tarvinnut isompia puheenvuoroja, mikä tulee esille eduskunnan pöytäkirjoista Kontiomäki – Taivalkoski - radan suhteen.

Janhonen itse totesi vuonna 1939 kerratessaan 15-vuotista uraansa kansanedustajana köyhien rajaseutujen asian toimivan sillanrakentajana puoluekannasta huolimatta.⁴⁷⁸ Janhonen nousi valtionpolitiikassa johtoasemiin eri instansseissa ja aina sosiaaliministeriksi⁴⁷⁹ asti Hännisen keskittyessä Koillis-Pohjanmaan asioiden hoitoon rivikansanedustajana ja kirjalliseen siviilityöhönsä.⁴⁸⁰ Seppo Ervasti on kuvannut Hännisen työskentelyä kansanedustajana näkymättömäksi ja hiljaiseksi⁴⁸¹, mutta Hänninen oli kuitenkin maalaisliiton aloiterikkain kansanedustaja vuosina 1918-1939 ja lausuntojenkin osalta sijalla kahdeksan, mikä kertoo aktiivisesta ja näkyvästä työtoteesta.⁴⁸²

⁴⁷⁴ Hänninen-Guev, 62.

⁴⁷⁵ ”Vaikuttava surujuhla Kuusamossa” (art.). Liitto 12.4.1939.

⁴⁷⁶ Virranniemi 1971, 101.

⁴⁷⁷ esim. Olli-Pekka, ”Pakinan penikoita” (pak.). *Lapin Kansa* 17.2.1934.

⁴⁷⁸ Toivo Janhonen, ”15 vuoden aikana eduskunnassa suorittamastaan työstä” (kolumni). *Kainuun Sanomat* 1.7.1939.

⁴⁷⁹ Toivo Janhonen, eduskunnan www-sivut, hakupalvelu.

⁴⁸⁰ Hänninen-Guev 2015, 21–22.

⁴⁸¹ Törmänen 2007, 33.

⁴⁸² Mylly 1989, 355–356.

1930-luvun lopulla poliittinen kehitys alkoi näyttämään uhkaavalta Saksan laajentumispyrkimysten myötä. Itävallan ja Tšekkoslovakian sudeettialueiden liittäminen Saksaan sekä Saksan ja Puolan kiristyneet suhteet ja yleinen varustautuminen enteilivät lähestyvää suurkonfliktia.⁴⁸³ Tiedustelu oli huomionnut Neuvostoliiton kasvaneen varustelun Suomen rajan lähistöllä Muurmannin ja Karjalan alueilla. Aivan kuten Venäjä ensimmäisen maailmansodan aattona, Suomi alkoi suunnitella yhteyden rakentamista pohjoiselle Jäämerelle. Maanpuolustuksen kannalta arveluttavan Petsamon ohella radan päätepisteeksi oli suunniteltu Norjan Yykeänperän (Skibotn) satamaa.⁴⁸⁴

Muuttuneen tilanteen myötä Lapin läänin kansanedustajien ja rata-aktiivien katseet kääntyivätkin nyt Kuusamon Paanajärveltä pohjoiselle Jäämerelle. Hallitus ja kulkulaitosvaliokunta lähtivät ajamaan Jäämeren rataa Rovaniemen ja Sodankylän kautta edustaja Lauri Kaijalaisen aloitteen⁴⁸⁵ pohjalta. Suunta oli tutkittu kesällä 1938 silmämääräisesti, ja koneellinen tutkimus aloitettiin syksyllä 1939.⁴⁸⁶ Taloudelliset seikat olivat esillä maanpuolustuksen ohella. Radan tulisi olla tuottava rauhan aikanaikin. Tässä mielessä tärkeitä olivat Kittilän Porkosen – Pahtavaaran malmikentät, joihin olisi tehty haararata.⁴⁸⁷ Kuusamossa 1930-luvun malmitutkimukset eivät edelleenkään olleet antaneet lupaavia tuloksia⁴⁸⁸, mutta kaoliiniesiintymät kunnan alueella olivat huomattavat.⁴⁸⁹ Jäämeren sulasatamat olisivat mahdollistaneet ulkomaankaupan jatkumon Itämeren sulkeutuessa.⁴⁹⁰ Rata olisi ollut mahdollista rakentaa nopeasti, jos kaikki resurssit olisi keskitetty siihen.⁴⁹¹

Ennustettu konflikti käynnistyi 1.9.1939 Saksan hyökätessä Puolaan. Rauhanajan liikenne Suomen rautateillä kesti syys-lokakuun vaihteeseen 1939. Suojajoukkojärjestelmä laitettiin liikekannalle lokakuussa 1939 ja joukkoja alettiin kuljettamaan rajaseuduille. Siviilitavaroiden kuljetusta karsittiin sotilaskuljetusten ehdoilla. Moskovan neuvottelujen päätyttyä tilanteen odotettiin rauhoittuvan, mutta sota

⁴⁸³ Linnamo 1962, 7.

⁴⁸⁴ Juntunen 1997, 175–176.

⁴⁸⁵ VP 1938. Toiv. al. N:o 126. Rautateitä, maanteitä, siltoja, merenkulkua, lentoliikennettä, puhelinverkostoa y. m. koskevia laki- ja toivomusaloitteita. Liitteet I–XII.

⁴⁸⁶ ”Rovaniemen – Meltauksen – Sodankylän rautatie tulee suunnattavaksi” (art.). *Lapin Kansa* 5.10.1939.

⁴⁸⁷ Ibidem.

⁴⁸⁸ ”Noin 90 neliökilometrin laajuinen kuparimalmialue tutkittu Oulangan latvavesistöjen varsilla Sallan eteläosassa” (art.). *Lapin Kansa* 15.7.1937.

⁴⁸⁹ H. Väyrynen, ”Pohjois-Suomen vuoriteollisuuden mahdollisuuksista esitelmä tiistaina Rovaniemen yliopistollisilla luentokursseilla” (esitelmä). *Lapin Kansa* 28.4.1938.

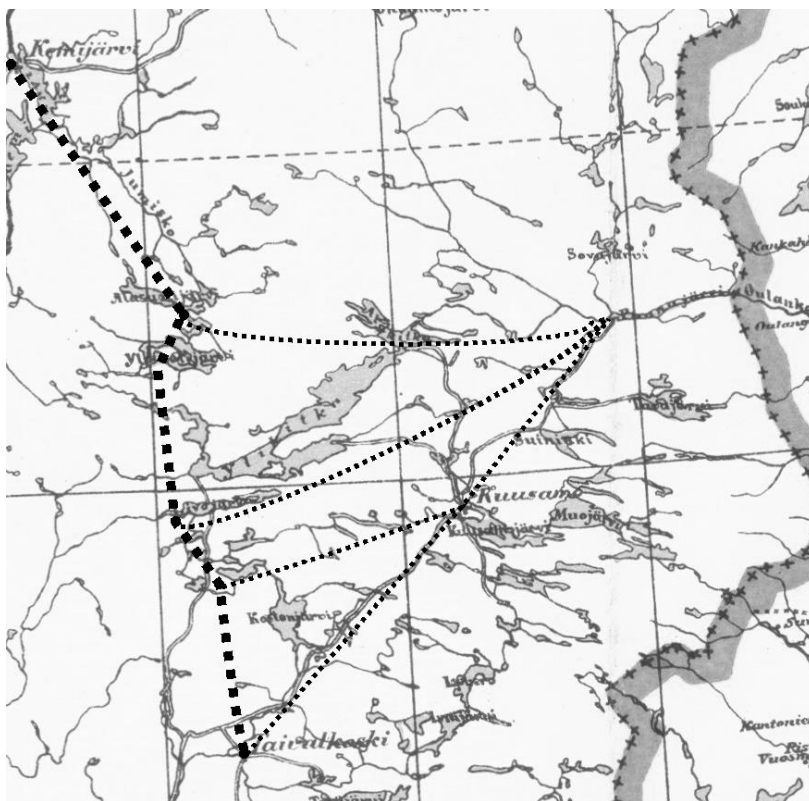
⁴⁹⁰ ”Rovaniemen – Petsamon rata” (art.). *Lapin Kansa* 12.9.1939.

⁴⁹¹ ”Petsamon radan koneellinen tutkimus aloitetaan ensi kuussa” (art.). *Kaleva* 28.9.1939.

alkoi 30. marraskuuta 1939.⁴⁹² Evakuoinnit käynnistyivät ja Suomen talouselämä ja rautatiet siirtyivät sota-ajan olosuhteisiin.⁴⁹³

Talvisodan toisena päivänä, 1. joulukuuta 1939 saavutettiin yksi virstanpylväs Koillis-Suomen ratahankkeessa, kun ensimmäinen juna saapui Hyrynsalmen kylään aloittaen liikenteen rataosalla Kontiomäki – Hyrynsalmi.⁴⁹⁴ Kuusamon ratahanke oli ollut käynnissä vuodesta 1897 alkaen. Lukuisten aloitteiden, lähetystöjen ja eduskuntakeskustelujen jälkeen rautatie oli konkreettisesti edennyt 46 kilometriä.

Kartta 4: Ehdotettuja ratasuuntia 1938–1939. Kuvassa Taivalkoskelta Kemijärvelle tutkittu runkorata ja siitä ehdotetut haararadat Kuusamoon ja Paanajärvelle. Kaksi eteläisintä vaihtoehtoa Taivalkosken ja Sirniön kautta kulkevat Kuusamon kirkonkylän kautta ja kaksi pohjoisempaa Livojärven ja Suolijärvien kautta menevät suoraan Paanajärvelle.



Lähde: Doria.fi (Suomen valtiollisia yleiskarttoja), muokannut Pekka Pesonen 2022.

⁴⁹² Elomaa 1962, 27–31.

⁴⁹³ Linnamo 1962, 6.

⁴⁹⁴ ”Askel eteenpäin” (art.). *Kainuun Sanomat* 30.11.1939.

Loppulause

Rautateiden levittyä Pohjois-Suomen alueelle 1800-luvun loppupuolella alettiin myös koillisella itärajalta Kuusamossa tavoitella rautatietä paikkakunnalle. Rautatien odotettiin tuovan kehitystä ja monipuolistumista elinkeinoihin, lisää työmahdollisuuksia, parempia yhteyksiä muuhun maahan ja isompiin kauppapaikkoihin sekä maanpuolustuksellista turvaa, sivistyksellistä ja henkistä kehitystä. Karut luonnonolosuhteet maanviljelyn kannalta, metsätöiden satunnaisuus keskeneräisen isojaon vuoksi, kalliit rahat, huonot kulkuyhteydet ja pitkät etäisyydet sekä jatkuva tukeutuminen valtion apuun köyhäinhoitokulujen kasvaessa olivat rasitteina kunnalle. Suomen itsenäistymisen myötä kauppa- ja uittoyhteydet itärajan taakse menivät poikki. Kuusamon historiallinen yhteys niin henkisesti, aatteellisesti kuin liikenteellisesti Ouluun tarkoitti myös toivetta rautatien rakentamisesta Oulusta Kuusamoon.

Suomessa rautatiet olivat valtion omaisuutta ja päätöksiä niistä tehtiin eduskunnassa eri alueiden kansanedustajien ollessa merkittävässä roolissa ratojensa puolustajina. Rautateiden lupaaminen oli yksi keino saada vaaleissa ääniä, ja lupaukset tuli myös pyrkiä toteuttamaan. Suomen itsenäistymisen myötä maan rautatiepolitiikka muuttui maan sisäiseksi ja painopisteiksi tulivat talouselämä, maanpuolustus ja maan yhdistäminen.

Rautateiden tehtävä maan yhdistäjänä oli osa valtion aluepolitiikkaa. Tutkimusajanjakson areaalisen aluepolitiikan vaiheessa Suomessa oli pääkaupunkiseudun ja Lounais-Suomen käsittävä poliittis-kulttuurinen ydinalue, joka oli myös rautatieverkon ydin talvisatamineen, sekä laaja niin valtion kuin yksityisenkin metsäteollisuuden käyttöön rajaseutu- ja asutustoiminnalla sekä rautatieyhteyksillä kytketty resurssienlähde, valtioperiferia. Valtio ulotti viranomaistoimintansa myös läänien tasolle ja myös alueellinen maakuntatoiminta oli yksi esimerkki paikallisista aluepoliittisista pyrkimyksistä.

Kuusamossa maalaisliitto nousi suurimmaksi puolueeksi 1910-luvun kuluessa. Vanhoillislestadiolais-oikeistolaisessa aatemaailmassa maalaisliitto oli pienviljelijän puolta pitävänä luotettava ja sopi paikkakunnan talollisten ja kauppiaiden suomettarelaishenkeen. Puolueen kuusamolaisedustaja Edvard Takkula ajoi ratahanketta itsenäistymisen ensi vuosina. 1920-luvun alussa Petsamon myötä kiinnostus rautatien

tekemiseksi alueelle keräsi huomiota Pohjois-Suomessa ja Takkula ajoi yhdessä muiden pohjoissuomalaisten edustajien kanssa rataa, joka alkaisi Kontiomäeltä Kainuusta ja kulkisi aina Kuusamon kautta lopulta Petsamoon. Tässä huomio kiinnittyi yhteistyöhön ja yksimielisyyteen pohjoisen edustajien kesken. Kuusamon kansalaiskokous kannatti ratasuunnitelmaa, mutta kunnanvaltuuston johto pysyi Oulun suunnan kannalla.

Kaarlo Hänninen valittiin kuusamolaisten edustajaksi nimenomaan kuusamolaisten edustajana. Kunta tarvitsi oman asiamiehen pääkaupunkiin hoitamaan paikkakunnan ja muun Koillis-Pohjanmaan kysymyksiä. Hänninen ei pitänyt Kainuusta tulevaa suuntavaihtoehtoa huonona, mutta paikkakuntalaisten toiveiden mukaan ajoi Oulun suuntaa. Tukena kuusamolaisilla oli Oulun kauppakamari, joka piti Kuusamon rataa tärkeänä läänin talouden ja Oulun aseman kohottamiseksi. Kajaani ja Kemi olivat puunjalostustoiminnallaan ajamassa Oulun ohi läänin hierarkiassa. Kainuun rata-aktiiviksi profiloitui kansanedustaja Toivo Janhonen, joka oli aiemmin toiminut Kuusamossakin ja tunsu rajaseudun tukalan tilanteen.

Hänninen ajoi Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rataa määrätietoisesti tekemällä anomuksia, kirjoittamalla kaksi kirjaa radasta sekä pitämällä kysymystä esillä lehdistössä ja eduskunnassa sekä järjesti kansanedustajavierailuja Kuusamoon. Janhonen jatkoi Takkulan aiemmin ajamaa runkoratasuunnitelmaa Kontiomäeltä pohjoiseen, päätarkoituksenaan Pohjois-Kainuun kytkeminen rautatieverkkoon. Janhonenkaan ei pitänyt Oulu – Kuusamo -ehdotusta huonona, mutta piti valtakunnalliselta näkökannalta Kontiomäeltä lähtevää rataa parempana ja ensin rakennettavana.

Peräpohjolan ja Lapin edustajat alkoivat myös kiinnostua Kuusamon pohjoisosien vedenjakajan takaisista metsävaroista ja rautateidensä yhdistämisestä niihin. Tässä mielessä Kainuun ja pohjoisen rautatiesuunnitelmat kohtasivat toisensa Kuusamossa. Kuusamon kuntakokous oli jo 1907 tehnyt päätöksen olla tekemättä yhteistyötä Kainuun kanssa rata-asioissa ja Peräpohjolaa ja Lappia pidettiin lähinnä häirikköinä Kuusamon ratakysymyksessä. Kuusamolaiset yhdessä muiden radanvarsipitäjien kanssa pyrkivät edistämään hanketta asettamalla yhteisiä rautatiekomiteoita sekä lähettämällä lähetystöjä pääkaupunkiin puhumaan radan puolesta.

Eduskunnassa rautatiepolitiikkaa oli leimannut omia piirejä ja varsinkin runsaammin edustettua Suomen eteläosaa suosiva ratapolitiikka, jossa edustajien omat paikkakunnat menivät valtion edun edelle. ”Nurkkakuntaisuus” ja ”lehmänkaupat” olivat yleisiä

termejä ratapolitiikassa. 1920-luvun alkupuolella tätä pyrittiin kitkemään tuomalla Rautatiehallitus mukaan ratasuunnitteluun ja laatimalla rautateiden rakentamisen 5-vuotissuunnitelmat ja laki, joka rauhoittaisi ja johdonmukaistaisi ratapolitiikkaa. Rautatiehallitus, valtioneuvosto ja eduskunnan kulkulaitosvaliokunta tekivät omat rataehdotuksensa, joista eduskunta päätti rakennettavat radat ja sääti lain rakennuskaudesta. Sekä Hänninen että Janhonen olivat jäseninä kulkulaitosvaliokunnissa 1920- ja 1930-luvuilla, Janhonen myös sen puheenjohtajana.

”Lehmänkauppojen” anatomiaan kuului toisiinsa kuulumattomien asioiden ja etujen yhdistäminen toisiinsa muodostamalla tilapäisiä enemmistöjä omien tavoitteiden läpiviemiseksi. Kuusamon ratakysymyksessä Hänninen ja muut Oulun suunnan kannattajat syyttivät Kainuuta, Peräpohjolaa ja Lappia ”lehmänkaupan” tekemisestä Kuusamon radan viemiseksi Kontiomäen kautta pohjoiseen. Kuitenkin kyseisen runkoradan rakentaminen olisi yhdistänyt Pohjois-Suomen Etelä-Suomeen ja olisi ollut valtakunnallisesti hyödyllinen teollisuuden ja maanpuolustuksen kannalta täyttäen rautateiden rakentamisen periaatteet. Toivo Janhonen tunnettiin myös hyvistä yhteyksistään ja verkostoistaan, jotka olivat tärkeitä ratapolitiikassa.

Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -rata olisi jäänyt irralliseksi radaksi hyödyttäen pääasiassa maakuntaa ja sahatavaran maastavientiä. Tässä mielessä kuusamolaiset saatiin näyttämään ”nurkkakuntaisilta” muun maan silmissä. Eduskunnan paikallisista intresseistä vapaa enemmistö ajatteli Kuusamon radan tapauksessa metsäteollisuuden edun olevan koko maan etu. Kuusamo ei alkanut yhteistyöhön Kainuun tai pohjoisten maakuntien kanssa. Oulun suunta nähtiin tärkeimpänä vaihtoehtona ja muut ratasuunnat olisivat myös jättäneet läntiset kumppanuuspitäjät, kuten Pudasjärven ja Kiimingin, ilman rautatietä.

Maanpuolustuksellisesti yleisesikunnan strateginen painopiste oli Karjalankannaksella. Pohjois-Suomen merkitys jäi vähäisemmäksi kulkuyhteyksien ollessa heikkoja rajan molemmin puolin. 1920-luvulla yleisesikunta haki vielä muotoaan ja kokonaiskuva puolustuksesta ei ollut vielä selkeä. Liikenteellisesti keskityttiin Karjalankannaksen ja Etelä-Suomen kehittämiseen. Rautatiehallitus tutki Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -ratasuunnan ja ehdotti rataa vuonna 1929 tulevaan rataohjelmaan. 1930-luvulla Neuvostoliiton sotilaallisen mahdin kasvaessa yleisesikunta alkoi kannattamaan Kontiomäeltä pohjoiseen tehtävää runkorataa. Painopiste oli edelleen

Karjalankannaksella ja Pohjois-Suomi toimisi taustatuen tarjoajana rajaseudun pitäjien avulla. Rajanmyötäisesti kulkeva runkorata olisi ilmeisesti tukenut tätä toimintaa parhaiten. Rataa ei kuitenkaan pidetty yleisesikunnan taholta kiireellisenä vielä 1930-luvun lopulla.

1920-luvulla sahateollisuuden ollessa noususuhdanteessa sahatavaran kuljetus rannikolla sijaitseville sahoille ja suoraan merisatamiin oli isossa roolissa ratojen suunnittelussa. Tämä palveli myös Oulu – Kuusamo -ratahanketta, sillä Kuusamon metsistä lyhin matka oli Oulun satamaan. Rautatiehallituksen tutkittua ratasuunnan tuli sen ulottaminen vedenjakajan itäpuolella sijaitsevalle Paanajärvelle ajankohtaiseksi. Koska itään laskevalta vesistöltä uitto länteen ei ollut mahdollista, ainoa keino suurten metsävarojen saamiseksi oli rakentaa rautatie vedenjakajan taakse.

Maailmanlaajuinen pula-aika ulottui 1920-luvun lopulla Suomeenkin, ja suhdanneherkkä sahateollisuus joutui suurimmaksi kärsijäksi. Sahoja kaatui muun muassa Oulun seudulla, kun taas paperi- ja selluteollisuus pystyivät kasvattamaan tuotantoaan. Metsäteollisuuden turvaaminen muodostui ratapolitiikan keskeiseksi tehtäväksi ja Metsähallituksen lausunnoilla oli iso merkitys ratojen suunnittelussa. Pääosin Etelä- ja Itä-Suomessa sijaitsevalle puunjalostusteollisuudelle tuli turvata raaka-aineiden saanti. Pula-aika vaikutti myös rautateiden rakentamiseen, sillä uusia rakennuksia ei laitettu alulle 1930-luvun alkuvuosina juurikaan määrärahojen supistamisen vuoksi.

Puunjalostusteollisuuden kannalta Kontiomäeltä Kuusamoon ja pohjoiseen lähtevä rata Savon radan jatkeena olisi ollut merkittävä. Oulun suunnalla oli vähemmän tehtaita ja uittokelpoinen Iijoki ja maantie olisivat riittäneet raaka-aineen kuljetukseen länsirannikolle. Metsäteollisuuden tuotantoketju kosketti koko maata metsätyöläiseen saakka, joten valtion ja yksityisen metsäteollisuuden yhteistyö oli tärkeää maan hyvinvoinnin turvaamiseksi. Tämä ratasuunta palveli myös Kainuun, Peräpohjolan ja Lapin rata-aktiiveja. 1934 valtiopäivillä päätettiin radan alkuosa Kontiomäeltä Taivalkoskelle ja rakennustyöt aloitettiin samana vuonna. Eduskunnan enemmistö oli Kontiomäen suunnan kannalla Kaarlo Hännisen jäädessä lähes yksin Oulu – Kuusamo (Paanajärvi) -radan kannattajana.

1930-luvulla autoliikenteen kasvu vaikutti ratapolitiikkaan. Tämä koettiin haitallisena kilpailuna Valtionrautateiden näkökulmasta ja liikennettä pyrittiin järjestämään paremmin molempia palvelevaksi. Kevyempää henkilö- ja tavaraliikennettä oli siirtynyt

maanteille. Ratapolitiikan periaatteeksi 1930-luvun loppupuolella muotoutuikin, että rautateiden tuli keskittyä palvelemaan raskasta teollisuutta. Lyhyempi ja kevyempi liikenne tuli hoitaa maanteiden kautta. Rautatiet vedettäisiin suoraan vedenjakajien ja vesistöjen poikki raaka-ainelähteille. Kuusamoon Kyösti Kallion johtama kulkulaitoskomitea ehdotti kahta valtatiötä Kainuun ja Oulun suunnilta. Rautatie olisi tehty Taivalkoskelta suoraan Kemijärvelle, jolta väliltä olisi tehty haararata suoraan Paanajärvelle. Maantieliikenne otti näin oman roolinsa maan yhdistäjänä.

Huolimatta paikallisista toiveista maakuntapäivätoiminnan ja kuntien yhteistyön myötä rautatieasiat ajautuivat lopulta teollisuuden ja asiantuntijoiden päätettäväksi. 1938 valtiopäivillä Kaarlo Hänninen sai kuitenkin vielä toisen mahdollisuuden Oulu – Kuusamo -radan suhteen, kun se päätettiin tutkia uudelleen Oulun teollisuuden kasvun myötä. Kuitenkaan yhtenäistä suunnitelmaa Koillis-Suomen ratakysymyksestä ei saatu kansanedustajien tai asiantuntijoiden keskuudessa syntymään. Muun muassa haararadasta Paanajärvelle oli edelleen useita vaihtoehtoja. Maailmanpoliittisen tilanteen kiristymisen myötä rautateiden osalta katseet siirtyivät Jäämerelle, ja Kuusamon ratakysymys jäi sodan sytyttyä edelleen keskeneräiseksi.

Tutkielmani tuo esille rautateiden yleisvaltakunnallisen merkityksen vuosien 1917–1939 välisenä aikana. Paikallishistoriat ovat keskittyneet usein Kuusamon ratakysymyksessä kahden toimijan, Kaarlo Hännisen ja Toivo Janhosen väliseen kamppailuun, jossa vahvempi löi heikomman. Kuitenkin lopulta rautateiden rakentamisen kehykset, talouselämä ja teollisuus suhdannemuutoksineen, maanpuolustus ja liikenteen kehittyminen vaikuttivat suurelta osin ratapäätösten muodostumiseen. Nämä periaatteet sopivat yhteen Kainuun, Peräpohjolan ja Lapin ratahankkeiden kanssa, kun taas Kuusamon ja Oulun pyrkimykset eivät kohdanneet teollisuuden suuntaviivojen kanssa. Pohjois-Suomi nähtiin tutkimusajanjaksolla paljolti resurssienlähteenä alueellisista kehityspyrkimyksistä ja toivomuksista huolimatta. Jatkotutkimuksen kannalta olisi luonnollista jatkaa Kuusamon ratahankkeen vaiheiden seuraamista toisen maailmansodan ja sen jälkeiseltä ajalta.

Lähteet ja tutkimuskirjallisuus

I PAINAMATTOMAT LÄHTEET

KANSALLISARKISTO, Mikkeli (MA)

Rautatiehallitus (Rakennuskartat ja -piirustukset)

Oulun – Kuusamon – Paanajärven ja Iin – Pudasjärven ratasuunnat v. 1926 – Rautatietaloudellinen kannattavaisuuslaskelma (1927)

Oulun – Kuusamon – Paanajärven ratasuunnan pituusprofiili ja kartta (1927)

Kontiomäki – Taivalkoski ratasuunta – Rautatietaloudellinen kannattavaisuuslaskelma (1930)

Kulus – Paanajärvi ratasuunta – Rautatietaloudellinen kannattavaisuuslaskelma (1930)

KANSALLISARKISTO, Oulu (KA)

Kajaani Oy:n arkisto

Rautatieliikenne (1907–1953)

Kuusamon kunnan kuntakokouksen / kunnanvaltuuston arkisto

Kuntakokouksen / Kunnanvaltuuston pöytäkirjat (1903–1942)

Martti ja Maija Vuorjoen kokoelma

Oulu – Kuusamo -ratatoimikunnan arkisto (1938–1957)

Oulun lääninkanslian arkisto (OLKA)

Vuosikertomukset (1919–1942)

Kansallisarkisto 2020: ”Arvonmääritys- ja seulontapolitiikka” (Versio 1.6, 16.12.2020)

Kuusamon kaupunki

Kunnanhallituksen asiakirjat (1994)

Liikenne- ja viestintäministeriö 2019: ”Suomen ja Norjan välisen Jäämeren radan

selvitystyöryhmän loppuraportti”. LVV.

Mäntynen, Jorma 2018: ”Tulevaisuuden rautatieliikenne - Vastaus megatrendeihin ja instrumentti Suomen kehittämisessä”. WSP Finland Oy.

Taivalkosken kunta

Kunnanvaltuuston asiakirjat (1920–1931)

II INTERNET-LÄHTEET

Eduskunta

Hakupalvelu, kansanedustajat.

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

(luettu 28.5.2022)

Kainuun liitto

”Nälkämaan laulu”.

<https://kainuunliitto.fi/yhteistyö/viestintä-maakuntakuva-ja-mainetyo/nalkamaan-laulu/> (luettu 28.5.2022)

Väylävirasto

Ilmastonmuutos.

<https://vayla.fi/ymparisto/ilmastonmuutos> (luettu 10.12.2020)

YLE-UUTISET

”Itä-Lappi ei innostu Koillismaan radasta”. Uutiset 26.1.2012.

<https://yle.fi/uutiset/3-5060769>

”Tutkija: Riisitunturi ei ole eteläisin”. Uutiset 3.6.2012.

<https://yle.fi/uutiset/3-6150892>

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

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

”Saamelaisilta täystyrmäys Vesterbackan Jäämeren rata -suunnitelmille – Saamelaiskäräjät yllätettiin jo toistamiseen”. Uutiset 9.5.2019

<https://yle.fi/uutiset/3-10775103>

III PAINETUT LÄHTEET

Herva, Yrjö 1928: ”Mistä päin rautatie Kuusamoon?”. Oulun – Kuusamon radan toimikunta, Oulu.

Hänninen, Kaarlo 1925: ”Oulun – Kuusamon rautatie”. WSOY, Porvoo.

Hänninen, Kaarlo 1929: ”Oulun – Kuusamon – Paanajärven rautatie – Suomen tärkein metsärata”. SKS, Helsinki.

Hänninen-Guev, Eeva 2015: ”Kaarlo Kuusamosta”. Hänninen-Guev, Saarijärvi.

Ii – Kuusamo rautatietoimikunta 1930: ”Rautatie Paanajärvi – Ii – Pihlajakari”. Oy Kirjolan Kirjapaino, Oulu.

Jutila, K.T. & Pekkala, Mauno 1925: ”Rovaniemi – Kemijärven rautatie ja sen taloudelliset edellytykset”. Rovaniemi – Kemijärvi -radan suoran suunnan toimikunta.

Kainuun rautatietoimikunta 1932: ”Pohjois-Kainuun rautatiekysymys”. Kainuun Sanomain kirjapaino osakeyhtiö. Kajaani.

Kivinen, Lauri 1929: ”Kuusamon rautatie ja sen taloudelliset edellytykset”. Peräpohjolan ja Lapin kuntien liiton julkaisuja 1. Rovaniemi.

Lipponen, Pertti & Skinnari, Ville 2009: ”Koillinen ulottuvuus – Raideliikenneselvitys”. Naturpolis Oy / Koillis-Suomen Aluekeskus.

Oulun kauppakamari 1934: ”Kuusamon ratakysymys – Oulun kauppakamarin esitys kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle”. Oulu Kirjapaino Oy Kaleva.

Valtiopäivät 1917–1939 (VP)

Virranniemi, U.A.1971: ”Muistelmia elämäni varrelta”. Karisto Oy.

IV SANOMALEHDET

Kaiku (1917–1939)

Kainuun Sanomat (1922–1939)

Kaleva (1917–1939)

Kauppalehti (1930)

Lapin Kansa (1928–1939)

Liitto (1917–1939)

V TUTKIMUSKIRJALLISUUS

Aatsinki, Ulla 2009: *Tukkiliikkeestä kommunismiin – Lapin työväenliikkeen radikalisoituminen ennen ja jälkeen 1918*. Akateeminen väitöskirja.

Tampereen yliopisto.

Ahvenainen, Jorma & Kuusterä, Antti 1982: ”Teollisuus ja rakennustoiminta”. *Suomen taloushistoria 2 – Teollistuva Suomi*, s. 222–262. Kustannusosakeyhtiö

Tammi, Helsinki.

Ahvenainen, Jorma & Vartiainen, Henri J. 1982: ”Itsenäisen Suomen talouspolitiikka”.

Suomen taloushistoria 2 – Teollistuva Suomi, s. 175–192.

Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.

Arimo, Reino 1986: *Suomen puolustussuunnitelmat 1918–1939 I osa – Ensimmäiset*

vuodet 1918–1919. Sotatieteen laitoksen julkaisuja XXIII, Sotahistorian toimisto, Helsinki.

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

Rautatiehallitus, Helsinki.

Elomaa, T.P. 1962: ”Sotien ja kuljetuskriisien kautta kiihtyvään kilpailuun”.

Valtionrautatiet 1937–1962, s. 26–72. 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 1981: ”Kuusamon seurakunnan kolme vuosisataa”. *Kuusamon*

seurakunnan historia, s. 11–458. Koillissanomat Oy, Kuusamo.

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

Heikkinen, Antero 1986: *Kainuun historia III – Hallinto ja kulttuuri 1720-luvulta 1980*

luvulle. Kainuun Sanomain kirjapaino Oy, Kajaani.

Hirvisalo, I. 1962: ”Rataverkko rakennuksineen ja laitteineen”. *Valtionrautatiet 1937–*

1962, s. 81–110. Rautatiehallitus, Helsinki.

Häggman Kai 2006: *Metsän tasavalta – Suomalainen metsäteollisuus politiikan ja*

markkinoiden ristiaallokossa 1920–1939. SKS, Jyväskylä.

Jouhki, Essi 2020: *Teinikuntatoiminnan sukupolvet: muistitietohistoria oppikoulujen*

koululaisliikkeestä 1950–1970-luvuilla. Väitöskirja, Oulun yliopisto.

Juntunen, Alpo 1997: *Valta ja rautatiet – Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista*

keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan. Gummerus

Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Järvinen, Kyösti 1937: ”Rautatiet ja maan yleinen kehitys”. *Valtionrautatiet 1912–*

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

- Kananen, Jorma 2009 a: ”Kuusamon ratahankkeista ja niiden taloudellisista perusteista”.
Koillissanomat 24.11.2009.
- Kananen, Jorma 2010 a: ”Koillismaan ratahanke: Kivisen esitys – kylmää vettä kuusamolaisten ja oululaisten esitykselle, taistelu radan linjauksesta”.
Koillissanomat 5.1.2010.
- Kananen, Jorma 2010 b: ”Kuusamon ratahanke: Kahden miehen taistelu”.
Koillissanomat 26.1.2010.
- Kananen, Jorma 2010 c: ”Muurmannin rata: kuusamolaiset saavat maksaa kalliisti Muurmannin radasta”. *Koillissanomat* 2.2.2010.
- Kronlund, Jarl: *Suomen puolustuslaitos 1918–1939*. Sotatieteen laitoksen julkaisuja XXIV, WSOY, Porvoo – Helsinki – Juva.
- Kuisma, Markku 2009: *Suomen poliittinen taloushistoria 1000–2000*. Kustannusyhtiö Siltala, Helsinki.
- Kurvinen, Heidi 2022: *Näkökulmia digitoituihin sanoma- ja aikakauslehtiin ja niiden tutkimiseen*. Turun yliopisto.
- Kyllönen, Matti 2007: *Miksi Kuusamo ei ole punainen?* Matti Kyllönen, Oulu.
- Kyllönen, Matti 2010: *Vanhoillislestadiolaisia, vanhasuomalaisia ja maalaisliittolaisia*. Itä-Karjalan Kustannus Oy, Oulu.
- Kyllönen, Matti 2014: *Verellä lunastettu maa – Kuusamo 1918–1939*. Itä-Karjalan Kustannus Oy, Helsinki.
- Laine, Jaana 2006: *Puukaupan säännöt – Yksityismetsänomistajien ja metsäteollisuuden puukauppa Itä-Suomessa 1919–1939*. Suomen tiedeseura, Helsinki.
- Lappalainen, Jussi T. 2012: *Haluatko historiankirjoittajaksi?* Gummerus, Jyväskylä.

- Linnamo, Jussi 1962: ”Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys”. *Valtionrautatiet 1937–1962*, 1–24. Rautatiehallitus, Helsinki.
- Markkanen, Erkki 1997: ”Harvojen harrastuksesta kansan huviksi – Matkailun vaiheet 1887–1987”. *Tuhansien järvien maa – Suomen matkailun historia*. Gummerus, Jyväskylä.
- Moisio, Sami 2012: *Valtio, alue, politiikka – Suomen tilasuhteiden sääntely toisesta maailmansodasta nykypäivään*. Vastapaino, Jyväskylä.
- Montonen, Masi 2015: *Rautatiekuljetukset puolustus suunnittelun osana 1918–1940 – Kuljetusten kehittäminen, suunnittelu ja kouluttaminen*. Diplomityö. Maanpuolustuskorkeakoulu.
- Mylly, Juhani 1989: *Maalaisliitto – Keskustapuolueen historia 2 – Maalaisliitto 1918–1939*. Arvi A. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Nieminen, Anna 2018: ”Pohjoisen elinkeinoelämän ajankohtaiset kysymykset” s. 54–59. *Pohjoisen elinkeinoelämän asialla – Oulun kauppakamari vuosina 1918–2018*. Oulun kauppakamari, Oulu.
- Orrman, Eljas 2012: ”Asiakirjojen seulonnasta ja julkisuudesta tutkimuksen edellytyksiä säätelevinä tekijöinä”, *Tieteessä tapahtuu* 30 (3), 2012
- Pesonen, Pekka 2020: *Kuusamon rautatiehankkeen synty ja alkuvaiheet vuosina 1896–1917*. Historian kandidaatintutkielma, Oulun yliopisto.
- Pöhlö, Eljas 1987: ”Yleishistoria”. *Valtionrautatiet 1962–1987*, s. 9–25. Valtion painatuskeskus, Helsinki.
- Rasila, Viljo 1982: ”Liberalismin aika” s. 13–27, ”Liikenne” s. 114–132. *Suomen taloushistoria 2 – Teollistuva Suomi*. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.

- Renvall, Pentti 1965: *Nykyajan historiantutkimus*. 2. painos 1983, WSOY, Juva.
- Rytkönen, Raili 1989: *Suur-Iin Historia 1870–1925*. Kainuun Sanomain Kirjapaino Oy.
Kajaani.
- Salo, Matti 2021: ”Oulu teollisuuskaupunkina 1920- ja 1930-luvulla” Luentosarja:
Eurooppalaiset kaupungit 1920–1930-luvuilla: Esimerkkinä Oulu, Oulun
yliopisto, Oulun kaupunginkirjasto.
- Savola, Eljas 1993: *Kuusamon historia V – Kuusamon isojako*. Oy Liitto, Oulu.
- Törmänen, Tuomo 2007: *Herätysliike ja demokratian kriisi – Kuusamon
vanhoillislestadiolaisuus ja poliittiset puolueet vuosina 1929–1933*.
Suomen ja Skandinavian kirkkohistorian pro gradu -tutkielma. Helsingin
yliopisto.
- Uola, Mikko 2013: *Unelma kommunistisesta Suomesta 1944–1953*. Minerva Kustannus
Oy, Helsinki.
- Viitasalo, Maire 1986: *Kuusamon Kansanopisto 1909–1984*. Koillismaan Kirjapaino
Oy, Kuusamo.
- Zetterberg, Seppo 2011: *Yhteisellä matkalla: VR 150 vuotta*. WSOY, Helsinki.
- Åberg, Veijo 2009: *Metsävaltio – Metsähallitus ja Suomi 1859–2009*. (s. 13–128),
Edita, Helsinki.

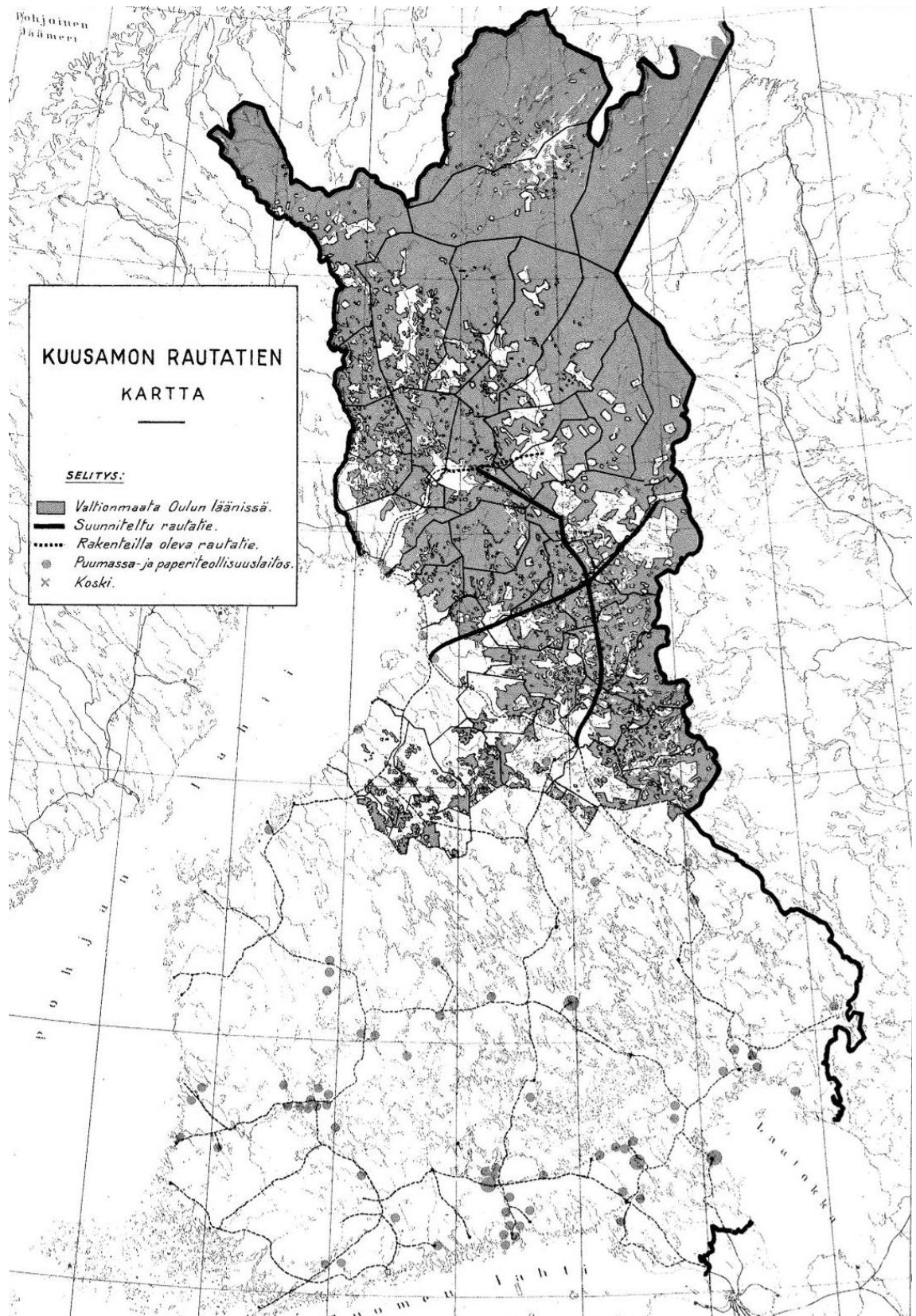
Liitteet

Liite 1: *Kuusamoon ehdotettuja ratasuuntia sekä maanselän jakama itään laskevien vesistöjen alue varjostettuna. Paanajärvi varjostetun alueen keskellä itäraajalla.*



Lähde: Rautatiehallitus, 1937.

Liite 2: Kartta, jossa näkyy mm. Suomen puunjalostusteollisuuden jakautuminen.



Lähde: Kainuun rautatietoimikunta, 1932.