

Rautatie ratkaisuksi?

Keskustelu rautateiden ja Suomen tulevaisuudesta vuosien 1863–64 valtiopäivillä

Roosa Ruotsalainen
Pro Gradu -tutkielma
Historian maisteriohjelma
Humanistinen tiedekunta
Helsingin Yliopisto
Helmikuu 2020



Tiedekunta – Fakultet – Faculty Humanistinen		Koulutusohjelma – Utbildningsprogram – Degree Programme Historian maisteriohjelma	
Opintosuunta – Studieriktning – Study Track Historia			
Tekijä – Författare – Author Roosa Ruotsalainen			
Työn nimi – Arbetets titel – Title Rautatie ratkaisuksi? – Keskustelu rautateiden ja Suomen tulevaisuudesta valtiopäivillä 1863–64			
Työn laji – Arbetets art – Level Pro Gradu		Aika – Datum – Month and year Helmikuu 2020	Sivumäärä – Sidoantal – Number of pages 62
Tiivistelmä – Referat – Abstract <p>Tämän tutkielman aiheena on vuosien 1863–64 valtiopäivien rautatiekeskustelu. 1860-luvun alussa rautatiet eivät olleet vielä vakiinnuttaneet asemaansa Suomessa, ja aiheesta keskusteltiinkin valtiopäivillä vielä vilkkaasti. Säätyjen tehtävänä oli päättää rakennettaisiinko Helsingistä Hämeenlinnaan 1862 rakennetulta radalta seuraavaksi rataa Tampereelle vai Lahteen. Valtiopäivillä keskusteltiin Suomen tulevaisuudesta ja siitä, miten rautatiet siihen sopisivat. Tutkimuskysymykseni ovat siis: Miksi valtiopäiville valitut säätyjensä edustajat näkivät rautatiet tärkeänä osana Suomen tulevaisuutta? Minkälaisia tarpeita niiden ajateltiin muuttuvassa maailmassa palvelevan? Pälälähteenäni käytän säätyjen istuntojen pöytäkirjoja kyseisiltä valtiopäiviltä.</p> <p>Rautateiden rakentaminen oli pitkälti taloudellinen kysymys. Rautatiet olivat kallis investointi, ja toisaalta rautateiden avulla voitiin saavuttaa kaupankäynnin vilkastumista ja siten myös talouskasvua. Valtiopäivämiehet pitivät Suomea köyhänä maana, ja suurin osa koki, että rautateistä voisi olla avuksi Suomen talousahdinkoon. Nopeita voittoja ei kuitenkaan odotettu, vaan muutokset näkyisivät vasta kun enemmän ratoja olisi saatu rakennettua. Osa ajatteli, että rautateiden rakentaminen oli pois erityisesti maanviljelyksen auttamisesta. Maanviljelys olisi saatava jaloilleen ennen kuin voitiin rakentaa rautateitä. Valtiopäivien koolle kutuminen ensimmäisen kerran sitten vuoden 1809 asetti paineita edustajille saada muutosta ja uudistuksia aikaan. Keinot niiden aikaansaamiseksi vaihtelivat kuitenkin säädystä ja edustajasta toiseen.</p> <p>Rautatiekysymystä käsiteltiin valtiopäivillä pitkälti talousvaliokunnan mietinnön pohjalta. Siinä talousvaliokunta oli eritellyt eri ratalinjojen etuuksia ja vertaillut niitä toisiinsa. Argumentit Lahden radan puolesta koostuivat pitkälti siitä, että rataa voitaisiin jatkaa itään ja edelleen Pietariin, josta Suomella olisi ratayhteys muuhun Eurooppaan. Suomen vesireitit ulkomaille jäätyivät usein talvisin, joten tarve maayhteydelle oli suuri. Tampereen paremmuutta perusteltiin usein kotimaan yhteyksillä, ja erityisesti Tampereelta jatkettavan Pohjanmaan yhteydellä. Tampere oli myös Suomen tärkein teollisuuspaikkakunta, jonka yhteys rannikolle ja sitä myöten ulkomaille oli tärkeää viennin ja tuonnin kannalta. Valtiopäivillä keskusteltiin myös Turun ja Porvoon radoista, mutta niiden kannatus jäi säädöissä vähemmälle.</p> <p>1860-luvulla valtiopäivien käytänteet eivät olleet vielä vakiintuneet, ja keskustelussa valtiopäivämiesten henkilökohtaisilla mielipiteillä oli paljon sijaa. Maan etu oli kuitenkin asia, jota kaikki kokivat ajavansa puolustamalla rautateitä. Maan edusta ei kuitenkaan käyty avointa keskustelua, ja edustajilla oli selkeästi eri mielipiteitä siitä, mihin suuntaan Suomea tulisi viedä, ja millä tavalla rautatiet istuisivat Suomen tulevaisuuteen.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords 1800-luku, rautatiet, rataverkko, säätyvaltiopäivät, aateli, papisto, porvaristo, talonpojat, säädöt, päätöksenteko, Suomi, talous, tulevaisuus, elinkeinot, maatalous, teollisuus			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited Keskustakampuksen kirjasto (E-Thesis)			
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information			

Sisällysluettelo

1. Johdanto	1
1.1. Tutkimuskysymykset ja metodi.....	1
1.2. Lähteet ja aiempi tutkimus	3
2. Säädynmukaista ratapolitiikkaa?	7
2.1. Rautateiden kehitys Suomessa ennen valtiopäiviä	7
2.2. Valtiopäivien koollekutsuminen ja valtiopäivätyöskentely	9
2.3. Säätyjen erityispiirteet rautatiekeskustelussa	14
3. Maan etua tavoittelemassa	21
3.1. Kilpailu kustannustehokkuudesta	21
3.2. Talouskasvu motivaattorina	27
3.3. Millä rahalla?.....	31
4. Paikallisintressejä ja liikennepolitiikkaa.....	38
4.1. Lahden ja Tampereen kiista	38
4.2. Turku ja Porvoo – Suomen tärkeimmät kauppakaupungit?	47
4.3. Tavoitteena rataverkon muodostaminen	54
5. Johtopäätökset	60
Lyhenteet	63
Lähteet ja kirjallisuus.....	64

1. Johdanto

”- tässä armollisessa esityksessä riippuu nykyisen ja tulevaisen aikamme onni eli onnettomuus.”¹

Rautatien alkutaival oli Suomessa kivinen, eikä niiden tulevaisuutta sinetöity ensimmäisen radan rakentamisella Helsingin ja Hämeenlinnan välille vuonna 1862. Rautatien rakentaminen ja sen avaaminen liikenteelle oli pitkällisen pohdinnan ja keskustelun tulos, eikä keskustelu rautateiden tarpeellisuudesta tai tarpeettomuudesta Suomelle päättynyt ensimmäisen ratayhteyden avaamiseen. Tämän tutkimuksen aiheena on rautatiekeskustelu vuosien 1863–64 valtiopäivillä. Kyseessä on aika, jolloin rautatien tulevaisuudesta Suomessa keskusteltiin vielä vilkkaasti. Yllä oleva lainaus on erään talonpoikaiston valtiopäiväedustajan puheesta vuodelta 1863 ja se on hyvä esimerkki siitä, millaisella innolla säädyt suhtautuivat mahdollisuuteen kehittää Suomea. Valtiopäivät oli kutsuttu koolle ensimmäisen kerran sitten vuoden 1809, joten nämä valtiopäivät olivat ensimmäiset, joilla keskusteltiin rautateistä. Käsittelen tässä tutkimuksessa sitä, millaisena Suomen kehittämisen väylänä rautatiet nähtiin.

1.1. Tutkimuskysymykset ja metodi

Liikenneyhteyksiä kuten rautateitä ei rakenneta rakennushetken tarpeisiin, vaan tulevaisuutta varten. Rautatien rakentaminen on ollut aikanaan iso investointi, eikä sen vaikutuksia voinut olettaa tapahtuvan heti sen valmistumisen jälkeen. Nopeita taloudellisia hyötyjä ei voinut kuvitellakaan. Valtiopäivämiehet ymmärsivät sen, että Hämeenlinnan radan tulisi saada jatkoa kannattaakseen taloudellisesti, mutta kokonaisen rataverkon aikaansaaminen Suomen kaltaisessa köyhässä maassa veisi aikaa, ja siksi päätöksenteossa tarvittiin siis silmää tulevaisuudelle. Tutkimuskysymykseni nojaavat tähän päätöksenteon tulevaisuusaspektiin: Miksi valtiopäiville valitut säätyjensä edustajat näkivät rautatiet tärkeänä osana Suomen tulevaisuutta? Minkälaisia tarpeita niiden ajateltiin muuttuvassa maailmassa palvelevan?

Päälähteenäni käytän säätyjen pöytäkirjoja vuosien 1863–64 valtiopäiviltä. Analysoin aineistoani lähdekriittisesti: tutkin sekä sitä, millaisia argumentteja valtiopäiväkeskusteluissa käytettiin, mutta myös sitä, millaisia asenteita rautateitä kohtaan edustajien kommentteista

¹ Tal. ptk. I, 19.10.1863: 99. Antti Puhakka.

välittyä. Tutkimusotteeni on laadullinen, enkä esittele yhtä objektiivista kuvaa valtiopäivistä ja niiden osallistujista, vaan kirjoitan sen tulkinnan, jonka olen muodostanut oman tutkimuskysymyksiini perustuvan lähdeyöskentelyn avulla. Lähteille asettamani tutkimuskysymykset ovat vaikuttaneet siihen, miten olen lähteitä lähestynyt, ja millaisen tulkinnan niistä olen näin ollen tehnyt. Lähteitä tutkiessani olen tarkentanut tutkimuskysymyksiäni lähteiden viitoittamaan suuntaan, toimien siis hermeneuttisen kehän periaatteiden mukaisesti.²

Hyödynnän tulkinnassani puhujan ja säädyn taustoja liittäen niitä esitettyihin väitteisiin. Sosiaaliset taustat vaikuttavat ajatteluunne ja siihen, miten asioihin suhtaudumme. Siksi sen huomioon ottaminen on tässä tutkimuksessa tärkeää: valtiopäivämiehet olivat ihmisiä, joiden yhteiskunnallinen asema sekä asuinpaikat erosivat toisistaan. Tässä tutkielmassa en varsinaisesti ole kiinnostunut valtiopäivien lopputuloksesta: yksittäisten edustajien mielipiteet tarjoavat hedelmällisemmän ja tarkoituksenmukaisemman tutkimusaineiston tutkimuskysymyksilleni.

Tutkielmassani kytken käydyn keskustelun ja ideat aikakautensa kontekstiin. Kontekstualisointi on tärkeää tutkittavan ilmiön ymmärtämisen kannalta.³ Taloudellinen tilanne, nälänhätä, eurooppalainen rautatieinnostus sekä orastava kansallismielisyys kaikki vaikuttivat käytyyn keskusteluun. Minkälaiseen kontekstiin rautatiekeskustelu liittyi? Puhutiinko rautatiestä ensisijaisesti vain taloudellisessa kontekstissa? Millä tavoin rautateiden ”voittokulku” muualla Euroopassa vaikutti Suomeen?

Kun rautateiden tarvetta 1860-luvun Suomessa pohdittiin, kuviteltiin tulevaisuutta. Rautatie ei 1860-luvun alkupuolella ollut vielä vakiinnuttanut asemaansa suomalaisessa liikennejärjestelmässä. Valtiopäivämiehet eivät siis vielä voineet kovin vahvasti nojata olemassa olevaan näyttöön rautateiden toimivuudesta Suomessa. Helsingin–Hämeenlinnan rata ei antanut kokonaiskuvaa siitä, miten kokonainen rataverkosto toimisi Suomessa. Siispä: kun valtiopäiväedustajat puhuvat rautateistä Suomessa, heidän täytyy kuvitella se, miltä verkosto näyttäisi tulevaisuudessa, kuinka se toimisi, mihin se menisi? Minkälaisia etuja sillä olisi verrattuna teihin tai vesiväyliin? Miten rautatie muuttaisi Suomea?

Tärkeää on myös huomioida, miten valtiopäiväedustajat käsittivät tulevaisuuden. Minkälaisesta aikamääreestä puhumme? Puhummeko kuukausista, vuosista, vuosikymmenistä,

² Danielsbacka, Hannikainen & Tepora 2018: 11.

³ Danielsbacka, Hannikainen & Tepora 2018: 11.

vuosisadoista? Täytyy muistaa, että kyseessä on päätöksentekotilanne, jonka on tarkoitus saada aikaan muutosta. Päätöksenteko tapahtuu sykleissä, esimerkiksi vaalikausissa, kuten nykyään eduskunnassa. Vuosien 1863–64 valtiopäivät olivat aloittamassa uutta sykliä, sillä keisari oli luvannut kutsua valtiopäivät uudelleen kokoon kolmen vuoden kuluttua.⁴ Ainakin osa edustajista ajatteli siis, että muutaman vuoden kuluttua tulisi uusi tilaisuus päättää yhteisistä asioista ja määrärahoista hankkeisiin. Tästä kertovat esimerkiksi useat talonpoikaistossa esitetyt mielipiteet, joissa edustajat halusivat lykätä rautateistä päättämisen seuraaville valtiopäiville, jolloin olisi saatu jo selville uusien verojen tuottavuus.⁵ Voidaan siis sanoa, kun puhutaan valtiopäivämiesten tulevaisuuskäsityksistä, että päätöksentekoprosessissa heidän ajatuksensa eivät välttämättä ulottuneet kymmeniä vuosia tulevaisuuteen, vaan ennemminkin muutamia vuosia. Tämän otan huomioon käsitellessäni lähdeaineistoa.

Valtiopäiväkeskusteluja on käsitelty yksittäisten säätyjen näkökulmasta ja useissa rautatiehistoriallisissa tutkimuksissa yleisluontoisesti, mutta kokoavaa tutkimusta vuosina 1863–64 säätyjen valtiopäivillä käymistä rautatiekeskusteluista ei ole tehty. Vaikka talonpoikien ja papiston suhtautumista rautatiekysymyksiin on jo tutkittu, uudelle tutkimukselle on sijaa. Pureudun tutkimuksessani rautatierakennuksen alkuaikojen päätöksentekoon ja siihen, kuinka rautatiet nähtiin osana Suomen tulevaisuutta. Tästä näkökulmasta ei ole kirjoitettu kaikkien säätyjen osalta yhtäkään teosta. Tarkoitukseni on luoda yleiskatsaus Suomen päättäjien käsityksiin rautateiden tulevaisuudesta valittuna ajanjaksona. Rautatiepolitiikan tarkempi tutkimus valottaa aikakauden ilmapiiriä ja ajatuksia laajemminkin kuin vain rautatiehistorian näkökulmasta.

1.2. Lähteet ja aiempi tutkimus

Rautatiehistorian tutkimus Suomessa nojaa vahvasti *Valtionrautatiet 1862–1912* 50-vuotishistoriikkiin. Erityisesti Lennart Gripenbergin kirjoittamat osiot, kuten ”Poliittinen historiikki”, ovat saaneet miltei kanonisen aseman rautatiehistorian kirjoituksessa. Häneen viittaavat sekä myöhemmät juhlahistoriikit⁶ että muut rautateihin ja liikenteeseen liittyvät tutkimukset⁷. Gripenbergin valta-asemaa myöhemmässä tutkimuksessa on myös kritisoitu⁸,

⁴ Krusius-Ahrenberg 1981: 125.

⁵ Esim. tal.ptk. I 20.10.1863, 113. Kolmesta vuodesta puhutaan myös porvaristossa, borg. prot. IV, 8.4.1864, 379.

⁶ Esim Zetterberg 2012.

⁷ Esim Seppinen 1992.

⁸ Esim. Wiik 2016.

mutta vanha tutkimus pitää yhä pintansa. Ongelma Gripenbergin tutkimuksen käytössä on se, ettei 50-vuotishistoriikissa lähdeviitteitä ole kirjattu sellaisella pieteetillä kuin niitä tänä päivänä kirjataan. Hänen väitteidensä ja tutkimuksen tarkistus on siten hankalaa. Poliittisen historian alussa Gripenberg kertoo osion perustuvan ”valtiopäiväkirjoihin, komiteoiden pöytäkirjoihin, ajan sanomalehtiin sekä Th. Reinin kirjoittamaan Snellman -elämäkertaan”.

Päätöksentekoa rautatiekysymyksissä tutkii Suomessa esimerkiksi Jan-Erik Wiik. Hänen kirjansa *Vägar av järn till landets värn – Storfurstendömet Finlands järnvägspolitik* (2016) on perusteos Suomen rautatiepolitiikasta. Teoksessa Wiik käsittelee suomalaisen rautatiepolitiikan päälinjat ja peruskysymykset suhteessa eurooppalaiseen kontekstiinsa. Wiik on käsitellyt teoksessaan muun muassa valtiopäivien rautatiepäätöksiä. Myös Wiikin uudempi teos, *Suuriruhtinaskunnan kiivaat kiskokiistat* (2018) käsittelee samoja teemoja. Liikennepolitiikan historiaa yleisesti Suomessa esitellään muun muassa Ilkka Seppisen kirjassa *Valtaväylä Suomeen – Liikenneministeriö 100 vuotta* (1992).

Seppo ja Paula Tiihosen *Suomen hallintohistoria* (1983) on tarjonnut tutkielmaani tärkeää hallintohistoriallista näkökulmaa. Tiihosten teos valottaa Suomen hallinnollisia oloja ja siten myös valtiopäiviin liittyviä teemoja, sekä käytäntöihin että poliittiseen ilmapiiriin liittyen. Hallinnosta ja erityisesti rahoituksesta rautateiden näkökulmasta on kirjoittanut Heikki Puhakainen pro gradu -tutkielmassaan *Suomen valtionrautateiden rahoitus vuosina 1857–1875* (1966). Rautateiden taloudellisten aspektien ymmärtämisessä tämä teos on ollut tärkeä. Myös Markku Kuisma on kirjoittanut paljon Suomen taloudesta ja elinkeinoista, ja hänen kirjoistaan *Saha – Tarina Suomen modernisaatiosta ja ihmisistä jotka sen tekivät* (2016) sekä *Suomen poliittinen taloushistoria 1000–2000* (2013) olen saanut kontekstia Suomen yleisistä talousoloista ja elinkeinoelämästä tutkimaanani ajankohtana.

Tutkielmassani yksi tärkeä näkökulma on suomalaisen rautatiekeskustelun liittäminen eurooppalaiseen kontekstiin. Sen hahmottamisessa erityisesti apua on ollut Simon P. Villen *Transport and the Development of the European Economy, 1750–1918* (1990), jossa näkökulmana on rautateiden suhde talouden kehitykseen ja muihin kulkuneuvoihin. Samoin Nicolas Faithin *The World the Railways Made* (1990) kertoo rautateiden kehityksestä maailmalla ja erityisesti Euroopassa. Rautateitä käsitellään molemmissa niiden aiheuttamien muutosten kautta, mikä on oman tutkielmanikin lähtökohta.

Säätyjen koostumuksista ja valtiopäiväkeskusteluista olen käyttänyt kirjallisuutena talonpoikien, porvariston ja papiston osalta 1900-luvun alkupuolella ilmestyneitä

säätyhistorioita⁹. Säätyjen taustatiedot perustuvat suurilta osin näihin teoksiin. Aatelin osalta vastaavaa teosta ei ole tehty, mutta olen käyttänyt säädyn osalta muun muassa Antti Koivumäen pro gradu -tutkielmaa *Suomen aatelin edustus autonomian ajan säätyvaltiopäivillä 1863–1906* (1968), joka tarjoaa esimerkiksi runsaasti tilastotietoa aatelissäädyn koostumuksesta ja sosiaalisista taustoista. Myös Johanna Aminoff-Winbergin toimittama *Ritarihuone ja Suomen aatelissuvut* (2013) on ollut apuna aatelin taustojen selvittämisessä sekä säädyn valtiopäivätoiminnan ymmärtämisessä. Henkilötiedot ovat joko näistä teoksista tai Kansallisbiografiasta.

Sekä talonpoikaissäädyn että papiston rautatiepolitiikasta on kirjoitettu opinnäytteet. Jukka Vieri pohtii pro gradu -tutkielmassaan *Kiskoja vai peltoja? Talonpoikaissäädyn valtiopäiväedustajien suhtautuminen rautatiekysymykseen 1863–1882* (2014) talonpoikaiston argumentteja rautateistä käydyistä valtiopäiväkeskusteluista suhteessa edustajien taustoihin. Vieri käsittelee rautateitä myös teknologisenä uutuutena Suomessa sekä tuo esille argumenteissa käytettyjä taloudellisia ja paikallisia perusteluja. Myös oman tutkielmani painotukset ovat samansuuntaisia. Kuitenkin, verrattuna Vierin pro graduun, tutkielmassani eri säädyt luovat vertailukohtaa toistensa argumenteille, Vierin keskittyessä vain yhteen säätyyn. Heikki Riipin pro gradu -tutkielma *Pappissäädyn rautatiepolitiikka 1863–1885* (1993) käsittelee nimensä mukaisesti papiston suhtautumista rautatiehankkeisiin valtiopäivillä. Riipin tutkielmassa painopiste on Vierin tapaan argumenteissa ja rautatieasioiden käsittelyssä valtiopäivillä. Porvaristosta ja aatelista vastaavia tutkimuksia ei ole tehty.

Valtiopäiväasiakirjat muodostavat tutkimukseni lähdeaineiston rungon. Pöytäkirjat vuosien 1863–64 valtiopäiviltä on painettu, ja ne on järjestetty säädyyttain. Pöytäkirjoihin on kirjattu kaikki kirjallisena tulleet lausunnot sekä vapaasti muotoiltuina käsittelyssä esiin tulleet suulliset lausunnot valtiopäivämiehiltä, eli ne ovat niin sanottuja keskustelupöytäkirjoja. Näin ollen pöytäkirjoista on mahdollista selvittää keskustelun kulkua ja valtiopäivämiesten ajatuksia rautateistä ja niiden rakentamisesta. Säätyjen pöytäkirjojen lisäksi olen perehtynyt myös muihin asiakirjoihin liittyen rautatie-esitykseen valtiopäivillä 1863–64. Armollinen esitys¹⁰ numero 31

⁹ Hytönen, Viljo 1923: Talonpoikaissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906; Nordenstreng, Sigurd 1920: Porvarissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906; Österbladh, Kaarlo 1933: Pappissäätö Suomen valtiopäivillä 1809–1906.

¹⁰ Käytän tässä tutkielmassa nimitystä ”(keisarin) armollinen esitys” sillä tällä nimellä esitykset esiintyvät myös lähteissäni. Yleisesti käytetty ”hallituksen esitys” on 1860-luvulla harhaanjohtava, sillä ennen 1869 valtiopäivä uudistusta valtiopäiville annettavat esitykset olivat kaikki keisarin hyväksymiä. Muita nimityksiä ovat esimerkiksi ”senaatin esitys” ja ”keisarillinen esitys”. Kts. Krusius-Ahrenberg 1981: 160 (alaviite).

(joka sisältää rautatiet), valiokuntien mietinnöt sekä säätyjen päätökset löytyvät kootusti painettuna.¹¹

Apuna rautateitä käsittelevien pöytäkirjan sivujen löytämisessä olen käyttänyt teosta *Suomen säätyvaltiopäiväin pöytä- ja asiakirjain sisällysluettelo 1809–1906 osa I* (1915). Pöytäkirjoissa olen keskittynyt erityisesti talousvaliokunnan mietinnön numero seitsemän käsittelyyn, sillä aatelissa, papistossa ja porvaristossa keskustelu rautatieasiasta (esityksestä numero 31) keskittyy nimenomaan kyseisen mietinnön käsittelystä kumpuavaan keskusteluun keväällä 1864. Talonpoikaistossa ja porvaristossa asiasta keskusteltiin jo jonkin verran syksyllä 1863, mutta myös muiden säätyjen tavoin keväällä talousvaliokunnan mietintöä käsiteltäessä.

Rautatie-esitystä käsiteltiin valtiopäivillä talousvaliokunnan mietinnössä numero seitsemän sekä yhdistetyn valtio- ja suostuntavaliokunnan mietinnössä numero kaksi. Tätä tutkimusta varten olen kuitenkin rajannut valtio- ja suostuntavaliokunnan mietinnön ja sen käsittelyn pois, sillä se käsittelee rautateiden rahoitusta tarkemmin kuin tässä tutkielmassa on tarkoitus sitä käsitellä. Mietintö keskittyy siihen, miten ja mistä rahoitus armollisen esityksen numero 31 hankkeille saataisiin. Talousvaliokunnan mietintö sen sijaan ottaa enemmän kantaa siihen, mitä rakennetaan ja kuinka paljon se tulee maksamaan. Nämä näkökulmat herättivätkin edustajissa paljon mielipiteitä Suomen rataverkon tulevaisuudesta. Valtio- ja suostuntavaliokunnan mietinnöstä säädyt keskustelivat talousvaliokunnan mietintöä vähemmän, eivätkä sen tarjoamat näkökulmat ole merkityksellisiä tutkimusaiheeni kannalta.

Työni toisessa luvussa käsittelen tarkemmin säätyjen valtiopäivätyöskentelyä sekä säätyjen erityispiirteitä. Sen jälkeen käsittelen säätyjen keskustelua rautateistä teemoittain. Säädyt ajattelivat Suomen olevan jäljessä Euroopan kehityksestä, minkä takia Suomen tarvitsi päästä eteenpäin taloudessa, maataloudessa, teollisuudessa, kaupassa ja sivistyksessä. Näiden kaikkien asioiden edistämiseen auttoi rautatie, joka vetäisi kehitystä eteenpäin. Luvuissa kolme ja neljä käsittelen näitä aspectteja valtiopäivillä käytyjen keskustelujen kautta. Luvussa kolme otan esille talouden ja elinkeinot: käsittäen siis pääasiassa maatalouden ja teollisuuden. Miten rautatie auttaisi Suomen taloudellisessa kehityksessä? Luvussa neljä keskityn ratojen suuntiin ja paikallisuuden vaikuttamiin liikennepoliitikassa. Minkälaisia argumentteja edustajat käyttivät ratojen puolesta ja vastaan? Mikä käsitys heillä oli Suomen tulevaisuuden rataverkosta?

¹¹ Hans kejsersliga majestäts (HKM) nådiga propositioner till Storfurstendömet Finlands ständer i landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864 äfvensom vederbörande utskotts betänkanden och ständernes underdåniga svar i anledning af sagde propositioner. Käyttämäni asiakirjat löytyvät osasta II.

2. Säädynmukaista ratapolitiikkaa?

”Hyvät herrat! Suotta yritämme pysäyttää ajan ratasta, jarru siihen ei ole ihmisen kädessä vain Jumalan.”¹²

Valtiopäivillä 1863–64 vallitsi optimismin ilmapiiri, kuten Fridolin Stjernvallin lausahduksesta voi kuulla. Suurempia uudistuksia ei ollut voitu tehdä ilman valtiopäiviä, eikä siten myöskään päättää uusien rautatiehankkeiden rahoittamisesta, joten innostus oli syystäkin suurta. Valtiopäiviä ei ollut kutsuttu koolle sitten Porvoon maapäivien 1809, joten Suomessa ei ollut ollut virallista poliittisen keskustelun foorumia senaatin ulkopuolella. Valtiopäivien koollekutsuminen ei 1800-luvun alkupuoliskolla ollut tullut ajankohtaiseksi, sillä valtion varat olivat riittäneet juokseviin menoihin, eikä säätyjen suostunutta uusiin veroihin ja lainoihin ollut tarvittu.¹³ Senaatilla ei ollut oikeutta tehdä päätöksiä lainoista ja uusista veroista, joita tarvittaisiin muun muassa rautateiden rakentamista varten, vaan lain mukaan siihen tarvittiin säätyjen suostumus.¹⁴ Yhteiskunnallinen ilmapiiri tuntui vaativan jonkinlaista valtiollista aktiivisuutta ja päätöksenteon mahdollisuuksia senaatin ulkopuolella. Muualla Euroopassa oli 1860-luvun alussa kireä ilmapiiri, sillä Venäjä oli kukistanut Puolan kapinan väkivaltaisesti. Ranska ja Britannia olivat tuominneet Venäjän toimet, ja sodan uhka leijui ilmassa. Myös suomalaiset olivat huolissaan, sillä Puolalla oli samantapainen asema Venäjän imperiumissa kuin Suomella. Aleksanteri II myöntyi lopulta suomalaisten valtiopäivätoiveisiin voittaakseen suomalaisten luottamuksen ja lojaaliuden puolelleen.¹⁵

2.1. Rautateiden kehitys Suomessa ennen valtiopäiviä

1860-luvun Suomessa rautatie oli vielä uusi keksintö. Vaikka Euroopassa rautateitä oli vuoteen 1860 mennessä rakennettu useita tuhansia kilometrejä, Suomeen vasta rakennettiin ensimmäistä 108 km pituista rautatietä. Suomessa ei toisaalta oltu myöskään täysin epätietoisia siitä, millainen keksintö rautatie oli, sillä muun Euroopan kehitystä seurattiin tiiviisti esimerkiksi sanomalehtien avulla. Jo 1830-luvulla, kun rautateiden rakentaminen Euroopassa

¹² Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 447. Fridolin Stjernvall: ”Mine herrar! det är förgäfves att söka stoppa tidens hjul, bromsen till densamma ligger icke i menniskohand utan i Guds.”

¹³ Jutikkala 1958: 625.

¹⁴ Seppinen 1992: 19.

¹⁵ Krusius-Ahrenberg 1981: 116.

oli vasta aluillaan, kirjoitettiin Oulun Wiikko-Sanomissa ”höyryvaunuista”.¹⁶ Harva Suomessa oli kuitenkaan nähnyt vetureita, saati sitten ollut junan kyydissä. Suomessa suhtauduttiin rautateihin pitkälti toisen käden tiedon kautta.

Vaikka rautateistä oli kuultu muutamia kommentteja sanomalehdistössä ja jopa yksi virallinen rataehdotuskin¹⁷ 1800-luvun alkupuoliskolla, rautateiden rakentaminen ei Suomessa saanut tuulta siipien alle ennen vuotta 1856. Krimin sodan ollessa loppuillaan Venäjän valtaistuimelle nousi edeltäjänsä uudistusmielisempi keisari Aleksanteri II. Vieraillessaan Suomen senaatissa toisena pääsiäispäivänä vuonna 1856 keisari lausui kuuluisan kokonaisvaltaisen uudistusohjelman, jossa vaadittiin muun muassa kulkuyhteyksien parantamista maassa. Tätä voidaan pitää Suomen rautatiehistoriassa käännekohtana, sillä keisarin aktiivisuus suuriruhtinaskunnan asioihin sai päätöksenteon toden teolla liikkeelle. Rautateitä alettiin miettiä Suomeen aivan uudella innolla. Keskustelua Suomen liikenneväylystä käytiin sekä julkisella hallinnon tasolla senaatissa että sanomalehdistössä, jossa pohdittiin rautateiden ja kanavien sopivuutta Suomeen.¹⁸

Rautatiet olivat kuljetusjärjestelmänä teihin ja kanaviin verraten erityisasemassa; investointina rautatien rakentaminen vaati niin suuria varoja, ettei niitä ilman erillisjärjestelyjä pystytty rahoittamaan. Rautatien rakentamisessa ei Suomessa ollut juurikaan käytännön kokemusta, ainoastaan Hämeenlinnan radan johtohahmo Knut Stjernvall oli ollut rakentamassa ja suunnittelemassa rautateitä Venäjällä. Ensimmäisen rautatien rakentaminen oli myöhempään ratoihin verrattain hidas ja kallis prosessi. Helsingin–Hämeenlinnan radan rakennus ylitti budjetin 64 prosentilla, ja vielä ensimmäisenä liikennöintivuosikymmenenään rata tuskin tuotti voittoa, mikä aiheutti pessimismää radanrakennuksia kohtaan.¹⁹ Se pakotti keksimään halvempia keinoja saada rautateitä Suomeen. Rautatiepoliittinen keskustelu keskittyikin 1860-luvulla paljolti radan rakentamisen taloudellisiin aspekteihin.

Suomen poliittinen kenttä sai uudenlaisia sävyjä, kun valtiopäivät kutsuttiin koolle monen vuosikymmenen tauon jälkeen vuonna 1863. Suomalaisilla oli yhtäkkiä uusi areena keskustella yhteiskunnallisista asioista. Ennen valtiopäiviä senaatissa oli keskusteltu ja valmisteltu muun muassa kulkulaitoskysymyksiä valtiopäivien käsiteltäväksi. 1862 talvella niin sanottu

¹⁶ Seppinen 1992: 15.

¹⁷ 1849 Claes Alfred Stjernvall ehdotti hevosrautatietä Helsingistä Turkhautaan (Hämeenlinnan lähellä), jotta Helsingin logistiset yhteydet helpottuisivat. Seppinen 1992: 16.

¹⁸ Wiik 2016: 44–45.

¹⁹ Gripenberg 1912: 30.

tammikuun valiokunta oli kokoontunut tekemään viralliset esitykset säädyille.²⁰ Samalla suomalaiset saivat kokemusta valtiopäiväkäytännestä, sillä valiokunnassa oli jäseniä kaikista säädyistä. Vallalla oli yleinen optimismi: kunnianhimoisia suunnitelmia tehtiin Suomen kulkuyhteyksien parantamiseksi. Lopulta senaatti esitti säädyille sekä rataa Hämeenlinnasta Tampereelle että Hämeenlinnan radalta Pietariin.²¹

2.2. Valtiopäivien koollekutsuminen ja valtiopäivätyöskentely

Yliopistojen liberaalia ajatustapaa edustaneet piirit sekä kasvava porvaristo olivat 1850-luvun lopussa ja 1860-luvun alussa vaatineet valtiopäivien koollekutsumista.²² Myös senaatissa oli huomattu valtiopäivien tarve. Senaatin valtionvaraintoimituskunnan päällikkö Fabian Langenskiöld ehdotti 1861 erityisen valiokunnan koollekutsumista, sillä keisari oli katsonut ajan olevan epäsopeva valtiopäivien avaamiselle. Valiokunta koostui säädyistä kuten valtiopäivillä, joten näin saatiin harjoiteltua valtiopäivien käytäntöjä sekä valmisteltua esityksiä varsinaisille valtiopäiville.²³

Valtiopäiviä valmisteltiin siis jo vuonna 1862 vilkkaasti, kun valtiopäiviä valmisteleva valiokunta – niin kutsuttu tammikuun valiokunta – kokoontui käsittelemään valtiopäiville tulevia asetuksia. Tammikuun valiokunnan käytännön järjestelyt aiheuttivat etukäteen sekaannusta ja huolta. Enää ei ollut elossa niitä edustajia, jotka olivat olleet Porvoon maapäivillä 1809, joten valtiopäivien järjestäminen tuli opetella uudelleen. Senaatti havahtui säännöksiensä epäselvyyteen talvella 1862, joten ryhdyttiin selvitystyöhön, jotta ennen valtiopäiviä tiedettäisiin, mitkä säännökset olivat yhä voimassa. Samalla huomattiin, että tarve uudelle valtiopäiväsäännölle oli kova, sillä Suomessa voimassa olevat valtiopäiväsäännökset ja -lait olivat perua Kustaa III:n ajalta vuoden 1772 hallintojärjestyksestä. Uutta valtiopäiväsääntöä ei kuitenkaan saatu valmiiksi vielä 1860-luvun valtiopäiville.²⁴ Vuosien 1863–64 valtiopäivien tottumattomuudesta kertoo esimerkiksi se, että aatelittomilla säädyillä oli epätietoisuutta siitä, kuka oli edes vaalikelpoinen valtiopäivämiesvaaleihin, ja mitkä olivat vaalialueet.²⁵

²⁰ Krusius-Ahrenberg 1981: 95, 98.

²¹ Wiik 2016: 75–79.

²² Tiihonen & Tiihonen 1983: 144.

²³ Österbladh 1933: 103–104.

²⁴ Snellman 2013: 56.

²⁵ Jutikkala 1958: 626; Nordenstreng 1920: 97.

Valtiopäivien koollekutsuminen 1863 liittyi Euroopan epävarmaan poliittiseen tilanteeseen. Kun Puolan autonomisella alueella tapahtui tammikuussa 1863 kansannousu, Venäjä tukahdutti sen sotilaallisesti. Tämä kiristi Venäjän välejä muihin eurooppalaisiin maihin, sillä esimerkiksi Ranska, Itävalta ja Britannia vaativat Puolan itsehallinnon vapauttamista ja valtiopäivien koollekutsumista. Sodan uhka oli ilmeinen. Siksi Suomen valtiopäivien koollekutsuminen 54 vuoden tauon jälkeen toi Aleksanteri II:lle merkittävän positiivisen julkisuuskuvan muutoksen muun Euroopan silmissä. Vuosien 1863–64 valtiopäivät jäivät ainoiksi valtiopäiviksi 1800-luvun lopulla, joiden avajaisissa keisari oli henkilökohtaisesti mukana, mikä osaltaan kertoo niiden tärkeydestä keisarille.²⁶

Suomessa haluttiin hoitaa hallinnolliset asiat erityistä varovaisuutta noudattaen. Erityisesti kirkkoon ja yliopistoon liittyvissä asioissa oltiin tarkkoja, sillä suomalaiset halusivat välttää keisarin tai kenraalikuvernöörin puuttumisen asioihin. Tiihosten mukaan asiat ” - - hoidettiin niin, että näistä ei voisi muodostua kenraalikuvernöörin mielestä turvallisuusriskiä.”²⁷ Tämä olikin tärkeää, sillä Euroopassa poliittinen tilanne oli kiristynyt Puolan kansannousun kukistamisen myötä, ja keisari vahti suomalaisten toimia tarkasti. Suomalaisille levottomista ajoista oli sekä hyötyä että haittaa.

Vaikka 1860-luvulla ei valtiopäivillä ollut vielä varsinaisia puolueita, olivat valtiopäiväedustajat kerääntyneet löyhästi (ja vaihtelevasti) erilaisten aatteiden ympärille. Liberalismi nousi tärkeäksi ajatusmaailmaksi ja talouspoliittiseksi ajuriksi Suomessa 1850-luvulta lähtien. Aatteen keskiössä oli vapaus. Erityisesti talouselämän vapauttaminen kuten ammatinharjoittamisen, omistamisen ja kilpailun vapaus olivat liberaaleille tärkeitä arvoja.²⁸ Liberaalit ajatukset olivat saaneet kannatusta erityisesti porvariston ja aatelin piirissä, ja aatelin liberaalit olivat omaksuneet opin Suomesta erillisenä valtiona. Esimerkiksi tammikuun valiokunnan vaaleja toimitettaessa tapahtui eräänlaista puoluejakoa: liberaalia ajatusmaailmaa edustaneet aateliset halusivat, että valiokuntaan valitaan ihmisiä, jotka ovat riippumattomia valtion viroista. He julkaisivat sopivien ehdokkaiden listan sanomalehdissä.²⁹ Liberalismi oli voimissaan ennen kielikiistoja tai Venäjän kysymystä, nimenomaan 1860-luvulla.³⁰

²⁶ Snellman 2013: 57; Österbladh 1933: 129.

²⁷ Tiihonen & Tiihonen 1983: 193.

²⁸ Rasila 1982: 16.

²⁹ Snellman 2013: 55.

³⁰ Snellman 2013: 66.

Valtiopäivillä säädyn kokoukset käsittelemään asioita omiin säädykohtaisiin kokouksiinsa. Vuosien 1863–64 valtiopäivillä kaikki säädyn löysivät kokoustilansa Ritarihuoneelta, mutta myöhemmin Ritarihuoneen tultua liian ahtaaksi kaikille säädyille, ne hajaantuivat omiin tiloihinsa ympäri Helsinkiä.³¹ Säädyjen kokouksissa asioista keskusteltiin armollisten esitysten mukaisesti usein valiokuntien mietintöjen pohjalta. Jokaisella säädylle oli puheenjohtaja, joka jakoi puheenvuorot edustajille. Sihteeri kirjasi puheet ylös ja koosti pöytäkirjan. Säädyjen äänestyksissä yksittäisten edustajien ääniä ei voi jäljittää, sillä äänestyksissä on merkitty vain, kuinka moni edustaja on äänestänyt mitään vaihtoehtoa. Äänestystuloksissa on syytä ottaa huomioon se, että ne olivat enemmistöpäätöksiä; säädyn sisällä ei vaadittu yksimielisyyttä säädyn käsiteltävistä asioista. Esimerkiksi talonpoikaissäädyn ensimmäinen äänestystulos rautatieasiassa muita säädyjä vastaan ei kerro siitä, että koko säädyn olisi ollut eri mieltä, vaan säädyn enemmistö.³²

Vaikka aatelin osuus koko väestöstä oli vain 0,2 %³³, aatelin edustajia oli valtiopäivillä enemmän kuin muilla säädyillä yhteensä. Se ei kuitenkaan vaikuttanut äänimääriin, eikä päätöksissä aatelilla ollut sen enempää vaikutusvaltaa kuin muillakaan säädyillä. Säädyjen yhteisissä päätöksissä vaadittiin myönteinen tulos kolmelta säädyltä neljästä, jotta asia voitiin hyväksyä. Suostunta-asioissa, eli muun muassa uusien verojen asettamisiin liittyvissä kysymyksissä, tarvittiin kaikkien säädyjen myönteinen päätös.³⁴ Tällainen oli pohjimmiltaan myös rautatiekysymys valtiopäivillä 1863–64.

Kaikilla valtiopäivämiehillä oli oikeus esittää mielipiteensä käsiteltävästä asiasta oman säädytensä kokouksissa. Talonpoikaistossa puhemies joutui jopa muistuttamaan edustajia siitä, etteivät he käyttäisi enempää puheenvuoroja kuin oli sallittu käsiteltävää asiaa kohden.³⁵ Kaikki eivät kuitenkaan käyttäneet tätä oikeuttaan kaikkien asioiden kohdalla. Säädyjen puheoikeuden käyttäneiden lukumäärä sekä heidän prosentuaalinen osuutensa säädyn edustajista näkyvät taulukosta 1. Prosenttiosuus ei kuitenkaan kuvaa koko totuutta, sillä kaikki säädyjen jäsenet eivät olleet kaikissa kokouksissa paikalla. Poissaolijoiden määrää on vaikeaa arvioida, mutta keskustelujen lopuksi tehtyjen äänestysten mukaan paikalla oli aatelista 56 edustajaa, papistosta 24, porvaristosta 30 ja talonpoikaistosta 42.³⁶ Talonpoikaistossa puheaktiivisuus oli selvästi korkeampi kuin muissa säädyissä, sillä suurin osa säädyn edustajista kertoi mielipiteensä

³¹ Hytönen 1923: 34.

³² Vieri 2014: 3.

³³ Vieri 2014: 21. Prosenttiosuus v. 1865.

³⁴ Snellman 2013: 65.

³⁵ Tal. ptk. I, 20.10.1863: 123.

³⁶ Talonpoikaiston osalta käytetty II pöytäkirjasta 7.4.1864 istuntoa esimerkkinä.

esityksestä numero 31. Aatelin huomattavan alhainen prosenttiosuus keskusteluun osallistuneista, noin 7%, johtuu luultavasti siitä, ettei paikalla ollut kuin noin kolmasosa säädyn edustajista. Osa paikallaolleista edustajista on voinut jättää myös äänestämättä, joten äänestykseen osallistuneiden lukumäärä antaa vain suuntaa-antavan tuloksen siitä, kuinka moni säädyn jäsenistä osallistui rautateitä käsittelevään kokoukseen, ja näin ollen oli mahdollisuus lausua mielipiteensä aiheesta.

Taulukko 1: Puheoikeuden käyttäneet rautatieasiaa käsiteltäessä säädäytin.³⁷

	Aateli	Papisto	Porvaristo	Talonpojat
Puheoikeuden käyttäneet	12	13	18	36
Säädyn edustajat yhteensä	170	34	38	47
Prosenttiosuus	7,06 %	38,24 %	47,37 %	76,60 %

Ridd.&Ad. prot. V, 6.4.1864: 433–463; Prest. prot. III, 5.4.1864: 575–614; Borg. prot. IV, 8.4.1864: 333–365; Tal. ptk. I, 14.10.1863: 74–83, 19.10.1863: 95–111, 20.10.1863, 111–124, tal. ptk II, 7.4.1864: 653–683.

Kaikilla yhteiskuntaryhmillä ei ollut edustusta valtiopäivillä, joten iso osa kansasta jäi päätöksenteon ulkopuolelle. Tällaisia ryhmiä olivat esimerkiksi aatelittomat virkamiehet, opettajat ja maaseudun tilaton väestö.³⁸ Vain talonpoikien voidaan katsoa edustaneen suurta kansanryhmää, sillä talonpoikien osuus Suomen väestössä oli vuonna 1865 33,8 %, kun muiden säätyjen osuudet olivat korkeimmillaan muutamien prosenttien luokkaa.³⁹ Vaikka kaikilla yhteiskuntaryhmillä ei ollut edustusta valtiopäivillä, laajensivat valtiopäivät silti poliittisen toiminnan kenttää merkittävästi aikaisemmasta. Enää valta ei ollut vain pelkästään senaatin ja muiden virkamiesten käsissä, vaan se oli hiljalleen laajenemassa koko yhteiskunnan asiaksi. Samanaikainen sensuurin lieventäminen vaikutti sanomalehdistön keskustelun vilkastumiseen, missä valtiopäivävaaleista ja valtiopäivillä käsiteltävistä asioista kirjoitettiin vilkkaasti.⁴⁰ Ihmiset pystyivät seuraamaan keskusteluja aiempaa poliittista keskustelua laajemmassa mittakaavassa. Vaikutusmahdollisuudet lisääntyivät entisestään, sillä oman säädyn edustaja oli

³⁷ Luvut aatelin, papiston ja porvariston osalta ovat talousvaliokunnan mietintöä käsittelevästä istunnosta, talonpoikaistossa mukana on myös syksyn 1863 keskusteluja. Mukaan on otettu säädäytistä kaikki sellaiset kokoukset, joissa on käsitelty armollista esitystä nro 31, kohdat missä käsitellään rautateitä, ja missä edustajien kesken on syntynyt keskustelua aiheesta.

³⁸ Tiihonen & Tiihonen 1983: 145. Toisaalta opettajia saattoi olla edustajina esimerkiksi papistossa tai talonpoikaistossa, mikäli he täyttivät säätyyn kuulumisen kriteerit.

³⁹ Vieri 2014: 21. Aateli 0,2%, papisto 0,4%, porvaristo 1,2%.

⁴⁰ Tiihonen & Tiihonen 1983: 191–192. Yleisö pääsi myös seuraamaan säätyjen keskusteluja, mutta lehdistöllä ja muiden säätyjen jäsenillä oli tässä etusija, sillä tilaa ei Ritarihuoneella ollut paljon.

usein omalta alueelta tai ainakin läheltä sitä. Edustaja saattoi siis olla tuttu ja siksi saattoi olla mahdollisuus vaikuttaa siihen, mitä asioita tämä ajaisi valtiopäivillä. Edustajat tekivätkin monesti aloitteita ja ottivat kantaa oman paikkakuntansa eduksi.

Tammikuun valiokunnan työn pohjalta senaatissa päätettiin mitkä kysymykset tulisivat säätyjen käsiteltäviksi tulevilla valtiopäivillä. Tammikuun valiokunnassa kysymykset oli jaettu I ja II luokan kysymyksiin tärkeytensä perusteella. Valtiopäiville käsiteltäväksi valittiin kaikki I luokan kysymykset, mutta vain osa II luokan kysymyksistä. Esityksiä valtiopäiville kertyi yhteensä 50. Senaatin tuli koota säädyille myös täydellinen esitys valtion varoista ja velkatilanteesta päätösten tueksi.⁴¹ Valtiopäivillä 1863–64 suuria kysymyksiä olivat muun muassa rikoslain, kirkkolain ja paikallishallinnon uudistaminen, sekä painovapausasetus. Kolmessa ensiksi mainitussa tavoitteena oli lakien valmistelun jatkaminen. Säädyt eivät vielä siis valtiopäivillä käsitelleen kysymyksiä loppuun, vaan vastasivat hallitsijan asettamiin kysymyksiin, jotta niiden työstöä voitaisiin jatkaa valtiopäivien jälkeen. Tärkeä valtiopäivien käsittelemä uudistus oli myös seurakunnan ja maallisen kunnan erottaminen toisistaan, joka liittyi sekä kirkkolain että paikallishallinnon uudistamiseen.⁴² Koska edellisistä valtiopäivistä oli kulunut aikaa, valtiopäivillä oli kädet täynnä. Kysymys rautateistä oli tärkeä, muttei suurin kysymys vuosien 1863–64 valtiopäivillä. Rautateiden lisäksi valtiopäivillä oli päätettävänä suuri määrä kysymyksiä, jotka vaativat vastausta.⁴³

Esitykseen rautateistä oli tehty paljon taustatyötä senaatin suuressa komiteassa ja tammikuun valiokunnassa 1862, mutta sitäkin ennen linjauksia oli tutkittu. Senaatti oli asettanut vuonna 1861 kulkulaitoskomitean tutkimaan mahdollisia rautatieyhteyksiä Suomessa. Komitea oli tullut siihen lopputulemaan, että rautatiet olisivat Suomessa kanavia kustannustehokkaampi vaihtoehto. Komitea esittikin rautateiden rakentamista Tampereelle ja Pietariin. Pietarin rata kulki muun muassa Lahden kautta. Lisäksi tarvittaisiin kanava Vesijärven ja Päijänteen välille. Suuri komitea esitti seuraavana vuonna rautateitä Tampereelle ja Lahteen, sillä ne yhdistäisivät vesireittejä rautateihin.⁴⁴

Valtiopäivillä rautatieasioita käsiteltiin keisarin armollisessa esityksessä numero 31, jossa säädyiltä kysyttiin mielipidettä siitä, tulisiko rautateitä rakentaa seuraavaksi Hämeenlinnasta Tampereelle vai Riihimäeltä Lahteen. Lahden rata oli tarkoitettu Pietariin menevän radan

⁴¹ Krusius-Ahrenberg 1981: 98.

⁴² Krusius-Ahrenberg 1981: 161–168.

⁴³ Wiik 2016: 79.

⁴⁴ Wiik 2016: 77.

ensimmäiseksi vaiheeksi. Säädyltä haettiin nimenomaan rahoituksen ja lainanoton hyväksymistä näihin hankkeisiin. Samassa ehdotuksessa olivat mukana kansakoulujen rakentaminen, soiden kuivatustöitä sekä joitakin kanavoiteja.⁴⁵ Näin ollen säädylt käsiteltävät ehdotuksessa esiteltyjä hankkeita istunnoissaan osin ristiin, ja erityisesti kansakoulukysymys sai paljon huomiota rautatieasioiden ohella. Myöhemmillä valtiopäivillä kulkulaitosasiat ja rautateiden rakentamista koskevat ehdotukset käsiteltiin omissa ehdotuksissaan.⁴⁶

Vallanjako ja valtion varojen jaottelu oli se syy, miksi kaikki ”yleiset työt” olivat valtiopäivillä samassa esityksessä. Suomessa oli vielä tuolloin käytössä Ruotsin ajan vanhat lait, joissa taloudenpito oli perustuslain nojalla määrätty hallitsijan vastuulle. Vanhastaan kruunun varat oli jaettu vakinaiisiin valtion varoihin ja suostuntavaroihin. Vakinaiset valtion varat koostuivat kruunun omaisuudesta, ja niihin kuuluivat myös kruunun yksinoikeuksista kertyvät tulot. Hallitsija sai käyttää näitä varoja ilman valtiopäivien suostumusta, mutta ne tuli käyttää valtion hyödyksi. Valtiopäiville tuli antaa selvitys siitä, mihin varoja oli käytetty.⁴⁷ Ylimääräisiin tai uusiin menoihin voitiin määrätä suostuntavaroja. Näiden varojen hankinta oli säätyjen velvollisuus, ja säädylt säätivät niiden käytöstä. Kun valtiopäivätoiminta muuttui säännölliseksi, suostuntavarojen myönnöt lisääntyivät runsaasti.⁴⁸ Rautatiet kuuluivat näiden uusien ja ylimääräisten töiden alle, kuten myös muut esityksessä luetellut asiat. Tällä tavoin tulivat yhteen niputetuiksi niin kansakoulut, rautatiet kuin suonkuivatustyötkin.

2.3. Säätyjen erityispiirteet rautatiekeskustelussa

Ennen valtiopäiviä 1863 aatelilla oli säätyjen joukosta eniten poliittista vaikutusvaltaa. Aatelilla oli paljon edustusta erilaisissa valtion viroissa, ja esimerkiksi senaattoreista lähes puolet oli aatelisia. Aateli suosi poliittisesti tärkeimpiä ja arvostetuimpia hallinnon virkoja.⁴⁹ Näin ollen aatelissäädylt olisi ajatellut olevan vähiten innostusta valtiopäivien koolle kutsumiseen, kun

⁴⁵ HKM Nådiga Propositioner osa II: 921–1034. Ehdotuksessa oli mukana rautateiden rakentamisen lisäksi kansakoulut, useiden saariston valotornien rakennus, kanavointi lähellä Virtain kappelia, Oulunjoen puhdistus, Kallaveden ja Iisalmen välinen kanava, Pelsonsuon kuivatus, rahaa korpi- ja suoviljelyyn, Kalkkistenkosken ja Jyrängönvirran välinen kanava sekä kanava Lemströmin niemen yli Ahvenanmaalla.

⁴⁶ Vieri 2014: 30.

⁴⁷ Puhakainen 1966: 20

⁴⁸ Puhakainen 1966: 21–22.

⁴⁹ Tiihonen & Tiihonen 1983: 175.

poliittisia vaikutuskanavia oli ilman valtiopäiviäkin. Senaatissa kuitenkin ymmärrettiin, ettei uudistuksia voitu saada aikaiseksi ilman säätyjen tukea.⁵⁰

Kaikilla Ritarihuoneeseen kirjatuilla suvuilla oli oikeus edustaa valtiopäivillä. Erillistä vaalia ei siis aatelin edustajien keskuudessa suoritettu.⁵¹ Aatelissa oli vuosien 1863–64 valtiopäivillä 168 edustajaa, ja sukuja oli edustettuna 162, eli noin 70 % elossa olevista suvuista⁵² lähetti edustajansa valtiopäiville. Kaksi sukua haki valtiopäiväpolettinsa valtiopäivien käynnissä ollessa, ja näin ollen valtiopäivillä edustettujen sukujen määrä nousi 170:neen. Se oli enemmän kuin monilla seuraavilla valtiopäivillä. Alkuinnostus valtiopäivien avaamisesta pitkstä aikaa vaikutti varmasti säädyn korkeaan osallistumisaktiivisuuteen.⁵³ Säädyn kokouksissa oli kuitenkin paljon päivittäistä poissaoloa säädyn korkeasta edustajamäärästä huolimatta.

Aatelin valtiopäivämiesten joukko oli monipuolinen. Aatelissäädyltä oli säädyistä laajin osaamisala, sillä sen edustajissa oli ammatteja valtion virkamiehistä lääkäreihin, upseereihin ja liikemiehiin.⁵⁴ Maanomistus oli kuitenkin aatelin perinteisin toimeentulon lähde. Aatelilla oli vankka maaomistus varsinkin Etelä-Suomen alueella.⁵⁵ Suurin osa aatelin omistamista kartanoista sijaitsi noin 100 kilometrin säteellä Helsingistä.⁵⁶ Aatelin kasvavat liiketoimet sekä maanomistus olivat monesti syynä siihen, miksi aatelin enemmistö asettautui rautateiden puolelle. Varsinkin teollisuudessa toimivat aatellisliikemiehet halusivat rautatien kulkevan itselle edullisessa kohdassa, erityisesti silloin, jos liikemiehellä oli omaa tai liikekumppaniensa maita rautatien kulkureitillä.⁵⁷

Pappissäätöyn valittiin vaaleilla 31 jäsentä, yksi jokaisesta rovastikunnasta. Tämän lisäksi maan kolme piispaa olivat automaattisesti oikeutettuja osallistumaan valtiopäiville. Papiston edustajiksi valittiin useimmiten kirkkoherroja, jotka tunsivat kotiseutunsa tarpeet ja toiveet hyvin. Valtiopäiville pyrittiin valitsemaan virkaiältään vanhimpia tai muuten pätevimpiä edustajia; virka-asemansa ja koulutustasonsa puolesta valtiopäivillä kokoontunut pappissäätö edusti siis säätönsä parhaimmista. Monella kirkkoherralla oli virka tuomiokapitulissa tai

⁵⁰ Snellman 2013: 55.

⁵¹ Koivumäki 1968: 19.

⁵² 1863 Ritarihuoneeseen oli kirjattuna mieslinjassa elinvoimaisia sukuja 229. Molander ja Edelfelt kirjattiin Ritarihuoneeseen ennen valtiopäivien päättymistä, ja nämä suvut saivat edustajat valtiopäiville kesken kauden. Sukujen määrä kasvoi siis 231:een. Koivumäki 1968: 7.

⁵³ Koivumäki 1968: 25–27.

⁵⁴ Koivumäki 1968: 60, taulukko s.61.

⁵⁵ Koivumäki 1968: 69.

⁵⁶ Paakkunainen 1957: 77.

⁵⁷ Kuisma 2011: 58–59.

muussa kirkon hallinnollisessa toimessa.⁵⁸ Pappien paikallistuntemus näkyi säädyn valtiopäiväkeskusteluissa myös rautatieasiassa, kun edustajat puolsivat ratahankkeita omille paikkakunnilleen tai lähelle niitä.

Porvarissäädyn edustajat valittiin kaupungeittain. Vaalikelpoisen porvarissäädyn edustajan tuli asua vakituisesti kaupungissa sekä harjoittaa porvarillista elinkeinoa. Vaalikelpoisuudessa oli epäselvyyksiä esimerkiksi sen osalta, saiko porvari omistaa maata, tai laskettaisiinko teollisuuden harjoittaminen porvarilliseksi elinkeinoksi.⁵⁹ Kaupungeista valittiin pääsääntöisesti yksi edustaja, mutta suurimmilla kaupungeilla oli oikeus valita valtiopäiville kaksi edustajaa. Oikeutensa käyttivät Viipuri, Porvoo, Helsinki, Turku, Pori, Pietarsaari ja Oulu. Eräillä paikkakunnilla sovittiin yhteisestä edustajasta jonkin toisen paikkakunnan kanssa.⁶⁰

Talonpoikaissäätöyn valittiin 47 edustajaa, yksi kustakin kihlakunnasta. Talonpoikaissäädyn edustajat olivat 1860-luvun valtiopäivillä enemmän tavallisia viljelijöitä, toisin kuin vuoden 1869 valtiopäiväjärjestyksen jälkeen.⁶¹ Ratsutilallisten ja säätyläistilanomistajien osuus oli vielä 1863–64 valtiopäivillä pieni, ja he olivat useimmiten Etelä-Suomesta ja erityisesti Uudeltamaalta. Maakauppiaita 1863–64 valtiopäivillä oli vasta yksi; maakauppa oli avautunut vasta edellisen vuosikymmenen puolella, ja yhä kriteerinä talonpoikaissäätöyn pääsemisenä oli se, että maakauppias omisti maata.⁶²

Erityisesti aateli tuli tunnetuksi liberaalit aatteet omaksuneena säätynä. Aatelin 170 edustajasta 60 edustajaa voitiin pitää liberaaleina. Koska selkeää puoluejakoa ei kuitenkaan ollut, rajanveto konservatiivien ja liberaalien välillä on hankalaa. Liberaalit olivat omaksuneet opin Suomesta erillisenä valtiona, ja he ajoivat Venäjän vallan rajoittamista Suomessa.⁶³ Aatelissäädössä liberaaleilla oli vankka edustus valiokunnissa. Lisäksi osa valtiopäivämiehistä välillä viikkojenkin mittaisilla lomilla tai poissa muista syistä valtiopäivien pitkän keston vuoksi, jolloin liberaalit saattoivat olla välillä jopa enemmistönä aatelin istunnoissa.⁶⁴ Aatelissa liberaaleja ajatuksiaan avoimesti esitti esimerkiksi lehtimies Ernst Linder, mikä näkyi myös

⁵⁸ Murtorinne 1992: 237.

⁵⁹ Nordenstreng 1920: 97–98.

⁶⁰ Nordenstreng 1920: 101.

⁶¹ Jutikkala 1958: 626–627.

⁶² Vieri 2014: 22.

⁶³ Snellman 2013: 66.

⁶⁴ Krusius-Ahrenberg 1981: 132.

hänen myönteisenä suhtautumisenaan rautatieasiaan. Liberaalit kannattivatkin usein rautateiden rakentamista.

Myös pappissäädyssä oli sekä liberaaleja että konservatiiveja. Näiden ryhmien välissä oli papistossa selkeä poliittinen keskusta.⁶⁵ Liberaaleiksi tai ”vapaamielisiksi” voidaan luokitella ainakin F.L. Shauman, hänen lankonsa Henrik Heikel, A.F. Granfelt sekä edellisen veli A.E. Granfelt. Vapaamielisyys näkyi erityisesti myönteisessä suhtautumisessa kansakoulukysymykseen sekä lukuisissa anomusehdotuksissa.⁶⁶ Pappissäädyssä vaikutti erityisesti herätysliikkeiden uudismielisyys, mikä teki perinteisesti vanhoillisena pidetystä säädystä tärkeän uudistusten puolestapuhujan.⁶⁷ Rautateihin papiston liberaalit suhtautuivat myötämielisesti, kuten aatelistossakin.

Porvariston edustajien enemmistö oli ennemminkin maltillisen edistysmielistä kuin mitään aatetta kannattavaa ajatustavoiltaan.⁶⁸ Porvarissäädyn vahvuus oli ehdottomasti vankka kaupanalan tuntemus. Monet valtiopäivillä käsiteltävistä asioista olivat luonteeltaan taloudellisia kuten kysymys rautateiden rakentamisesta.⁶⁹ Porvariston suhteet ulkomaankauppaan sai monen säädyn edustajan kannattamaan erityisesti sellaisia ratayhteyksiä, jotka he kokivat parhaiksi viennin ja tuonnin kannalta.

Aatelissa keskustelun johtohahmoja rautatieasiassa olivat Fridolin Stjernvall, edellä mainittu Ernst Linder sekä Carl Gustaf von Kraemer. Stjernvall piti aatelissa pöytäkirjaan yli kymmensivuisena tallentuneen puheenvuoron rautatieasian tärkeydestä, ja esitteli hyvin tarkasti säädylleen omat ideansa Suomen rautateiden tulevaisuudesta. Stjernvall oli erityisesti sen kannalla, että säätyjen tulisi päättää näillä valtiopäivillä tulevan rataverkon suunnista tarkemmin kuin mitä armollisessa ehdotuksessa oli esitetty.⁷⁰ Fridolin Stjernvallilla oli rautatieinnostusta suvussakin, sillä hänen isänsä oli Alfred Stjernvall, joka oli tehnyt rataehdotuksia ennen Krimin sotaa ja hänen setänsä oli Knut Stjernvall, joka oli puolestaan ollut mukana Hämeenlinnan rautatien rakennuksessa.⁷¹ Stjernvall sai ajatuksilleen paljon tukea säädysään, jossa moni oli sitä mieltä, että kattavamman rataverkon päättäminen olisi tärkeää. Ernst Linder oli muuten Stjernvallin kanssa samoilla linjoilla, mutta kyseenalaisti tämän väitteet

⁶⁵ Österbladh 1933: 139.

⁶⁶ Murtorinne 1992: 238.

⁶⁷ Krusius-Ahrenberg 1981: 133.

⁶⁸ Krusius-Ahrenberg 1981: 137.

⁶⁹ Krusius-Ahrenberg 1981: 136–137.

⁷⁰ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 437–447.

⁷¹ Wiik 2018: 51

siitä, etteikö rataverkkoa olisi määritelty jo tarpeeksi ehdotuksessa.⁷² Aatelissa sekä Tampereen että Turun rata saivat selkeästi eniten kannatusta säädyn puheenvuoroissa, mutta von Kraemer puolusti äänekkäimmin Lahden rataa, minkä takia hän sai paljon arvostelua osakseen säädyn istunnoissa.⁷³

Pappissäädyn jäsenet olivat suopeita ratahankkeita kohtaan. Keskustelua käytiin pitkälti siitä, pitäisikö Tampereen rata rakentaa ennen Lahden rataa vai toisin päin. Myös porvariston Turun radan ehdotusta kannatettiin, ja papisto olisi halunnut soiden kuivaamiseen osoitetut varat menevän tähän ratahankkeeseen. Samassa esityksessä ollut kansakoulukysymys kuitenkin nousi papistossa kenties rautateitä polttavammaksi aiheeksi; oltiinhan kansanopetusta siirtämässä pois papiston tehtävistä.⁷⁴

Papiston rautatiekeskustelussa oli selkeästi useampi eri keskusteluaihe käynnissä samaan aikaan. Turun tuomiorovasti Torsten Renvallin johtama keskustelu Turun rautatien merkityksestä sai sekä kannatusta että vastustusta.⁷⁵ Esimerkiksi Johan Hackzell ja Zakarias Castrén taas halusivat puolestaan nostaa keskustelussa enemmän esille Lahden ratasuunnan paremmuutta.⁷⁶ Lisäksi Juvan kirkkoherra, rovasti Mauno Alopaeus yritti saada säätyään ymmärtämään rautateiden vaikutusta sivistykselle, mutta hän sai vain vähän vastakaikua.⁷⁷ Papiston keskustelun sävy on ehdottomasti paikallisten intressien sävyttämä, mutta sama tuntuu olevan läsnä myös muiden säätyjen keskustelussa.

Rautateillä oli myös porvaristossa vahva kannatus. Suurimpien kaupunkien edustajat ajoivat tietenkin yhteyttä omaan kaupunkiinsa. Porvaristossa tehtiin valtiopäivillä muutama rataehdotus käsiteltävien ratojen lisäksi: Porvoon porvarit kannattivat rataa Hämeenlinnan radalta Porvooseen, ja Turun porvarit Tampereen radan ensisijaista valmistumista ja Turun radan samanaikaista rakentamista sen kanssa. Porvarissäädystä kysymys ei ollut siitä, rakennetaanko rautateitä Suomeen, vaan kumpi armollisessa esityksessä esitetyistä radoista rakennettaisiin ensin.⁷⁸ Innokkaimmin porvaristossa Tampereen rataa puolsivat pormestarit Anton Thermén ja Gabriel Tengström. Heille radan saaminen Tampereelle oli erityisesti kannattavuuskysymys, ja he käyttivät puheenvuoroissaan paljon aikaa kaupan ja talouden

⁷² Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 447.

⁷³ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 433–435.

⁷⁴ Österbladh 1933: 194.

⁷⁵ Esim. prest. prot. III, 5.4.1864: 583–584 (Hackzell), 586 (Grönberg ja Hellén), 597 (Heikel).

⁷⁶ Prest. prot. III, 5.4.1864: 588–589 (Castrén), Hackzell kts. edellinen viite.

⁷⁷ Prest. prot. III, 5.4.1864: 591–592.

⁷⁸ Nordenstreng 1924: 341–342.

kysymyksiin rautateiden näkökulmasta.⁷⁹ Lahden kannattajina esiintyivät kärkkäimmin Jacob Mölsä sekä Carl Wilhelm Sundman, jotka halusivat pitää keskustelussa esillä myös vesireittien tärkeyttä rautateiden ohella.⁸⁰ Keskustelu rautateista oli porvaristossa vilkasta.

Talonpojat esitetään monesti vastarannankiiskeinä, ja myös rautatiehistorioissa ylläpidetään sitä käsitystä että talonpoikaissäätö olisi jopa tahallaan vastustanut yhteiskunnalle hyödyllisiä uudistuksia.⁸¹ Monella talonpojalla oli kuitenkin esimerkiksi lautamieskokemusta, mistä johtuen heillä oli jonkinlainen käsitys yhteisten asioiden hoitamisesta.⁸² Valtiopäivämiehellä tuli olla tietty sivistystaso, jotta hän pystyi menestyksekkäästi toimimaan kotipaikkakuntansa ja Suomenmaan hyväksi. Siksi valtiopäiville lähetettiin monesti paikkakunnan aktiivisimmat ja tietäväisimmät talonpojat, vaikkei monella varsinaista koulusivistystä ollutkaan.⁸³ Talonpojat eivät vastustaneet rautateitä sinänsä, vaan he monesti kokivat maatalouden parantamisen tärkeämpänä kuin rautateiden rakentamisen. Säädyistä löytyi kuitenkin myös rautateiden puolustajia.

Rautateiden vankkoina kannattajina talonpoikaistossa esiintyivät Pehr Östring sekä Pietari Kumpulainen. Heidän mielestään rautateitä rakentamalla autettiin myös maataloutta, mikä oli talonpojille hyvin tärkeää. Monet pelkäsivät rautateiden rakentamisen vievän rahoitusta maanviljelykseltä. Säädyssään paljon puhevuorojaan käytti Erkki Klami, joka piti esillä mahdollisuutta rautateiden rakentamiseen yksityisellä rahoituksella tai kaupunkien omasta aloitteesta. Aatteita ja ajatussuuntia enemmän valtiopäivämiesten mielipiteisiin ja äänestyksiin vaikutti henkilökohtainen mielipide. Kuitenkin erityisesti talonpoikaiston keskuudessa vaikutti edustajan kotipaikkakunta; talonpoikaiston anomusehdotuksissa tuli kotipaikkakunnan ääni selkeästi kuuluviin.⁸⁴ Talonpoikaiston äänestyksissä edustajat saattoivat olla äänestämättä, mikäli he kokivat, ettei asia kuulunut heille. Tällöin oli kyse usein toisen paikkakunnan rakennusprojekteista tai rautatiehankkeista.⁸⁵

Talonpoikaistossa pöytäkirjat kirjoitettiin suomeksi toisin kuin muissa säädyissä. Suurin osa edustajista oli suomenkielisiä, mutta rannikkoalueilta talonpoikaistoon tuli myös ruotsinkielisiä edustajia. Ruotsin kielen taitoa toisaalta arvostettiin, ja joskus se vaikutti vaaleissa niin, että

⁷⁹ Esim. borg. prot. IV, 8.4.1864: 343–344 (Thermén), 348–351 (Tengström).

⁸⁰ Esim. borg. prot. IV, 8.4.1864: 341 (Mölsä), 347–348 (Sundman).

⁸¹ Vieri on yrittänyt kumota tätä käsitystä talonpojista pro gradu – tutkielmassaan.

⁸² Jutikkala 1958: 630.

⁸³ Hytönen 1923: 37.

⁸⁴ Hytönen 1923: 34–35, 43, 52.

⁸⁵ Vieri 2014: 26.

suomenkielinen tuomiokunta valitsi valtiopäiville edustajakseen ruotsinkielisen. Suomenmielisyys oli kuitenkin talonpoikaistossa vahvoilla, ja talonpojat ajoivat monesti suomen kielen parempaa asemaa erityisesti kansakoulukysymyksessä.⁸⁶ Säädyn kokouksissa toisiaan ymmärtämättömät talonpojat kommunikoiivat tulkin välityksellä.⁸⁷

Talonpoikaiston pöytäkirjoista välitty keskustelusta muita säätyjä jähmeämpi kuva. Monet edustajat esittivät asiansa lukien valmiiksi kirjoitetun mielipiteensä asiasta. Jotkin edustajat ilmaisivat välillä kantansa kannattamalla edellisen lausuntoa. Talonpoikaiston keskustelu muistuttaa enemmän peräkkäisiä mielipiteitä, kuin ajatustenvaihtoa ja vilkasta keskustelua rautateistä. Näille piirteille on löydettävissä useita eri syitä: talonpoikaistolla ei ollut käytössään pikakirjuria, niin kuin muilla säädyillä, ja valtiopäivien käytäntöjen vieraus saattoi aiheuttaa kankeutta.⁸⁸ Talonpoikaistosta tiedetään, että säädyn sihteeri saattoi joskus lyhentää pitkiäkin puheita pöytäkirjaan runsaasti. Näin oli esimerkiksi Antti Puhakan kohdalla, joka tuli säädyssään tunnetuksi pitkäveteisistä puheistaan. Säädyn jäsenet saattoivat lähteä ravintolaan tai ”tupakkavaliokuntaan” Puhakan noustessa seisomaan puhuakseen. Kerran sihteeri oli kuitannut Puhakan pitkän puheen vain kolmella sanalla pöytäkirjaan.⁸⁹

Säädyt olivat toisiinsa verrattuna hyvin erilaisia profiileiltaan. Yhteistä niillä oli kuitenkin se, että jokainen säädyn edustaja kannatti valtiopäivillä käsiteltäviä kysymyksiä omista lähtökohdistaan käsin. Yhdelläkään säädyllä ei ollut yhtenäistä linjaa siitä, miten edustajien olisi tullut suhtautua kysymyksiin. 1860-luvun valtiopäivät poikkeavatkin eduskuntalaitoksen ajan puoluepolitiikasta suuresti. Oma etu, kotipaikkakunnan intressit ja erilaiset näkemykset hallitsivat rautatiekeskustelua.

⁸⁶ Krusius-Ahrenberg 1981: 137–138.

⁸⁷ Krusius-Ahrenberg 1981: 119.

⁸⁸ Keskusteluja on mahdollista rekonstruoida pelkästä tekstistä, sillä edustajien ilmeet, eleet ja äänenpainot ovat jääneet jo historiaan. Sama pätee myös muiden säätyjen kohdalta. Siksi siis mielikuva, mikä tekstejä lukiessa tulee, voi olla täysin erilainen siitä, millaiselle se on tilanteessa olleille näyttänyt.

⁸⁹ Hytönen 1926: 233.

3. Maan etua tavoittelemassa

”On kyllä totta että olemme köyhiä, mutta se joka etsii, löytää, sanoo sananlasku ja meidän ei pidä enää etsiä pitkään.”⁹⁰

Suomi oli 1860-luvulla köyhä maa, minkä valtiopäivämiehet myös hyvin tiesivät. Aatelin Adolf Törngrenillä oli ongelmaan mielessään ratkaisu: kruunun metsien parempi hyödyntäminen. Rautatie tulisi avuksi tähän operaatioon, ja niin metsien ja rautateiden avulla saataisiin Suomen talous kasvamaan. Valtiopäivämiehet ottivatkin innokkaina vastaan rautateiden tuomat taloudelliset mahdollisuudet. Rautatien mahdollisuuksia Suomen talousolojen kehittämiseen vertailtiin muista maista saatuja esimerkkejä, mutta ajateltiin, että Suomi poikkeaa muista Euroopan maista: Suomi on köyhä ja pohjoisessa. Kannattaisiko köyhän maan lähteä ollenkaan rautatien rakennukseen mukaan? Kuitenkin parempien liikenneyhteyksien oli huomattu edistävän talouskasvua ja kaupan vilkastumista, etenkin tuotteiden myyntialueen laajenemisen ja ihmisten liikkuvuuden lisääntymisen kautta.⁹¹ Muualla Euroopassa rautateiden erinomaiset hyödyt oli huomattu jo 1840-luvulle tullessa, mutta niiden todelliset hyödyt näkyivät vasta noin puolen vuosisadan kuluttua niiden rakentamisesta.⁹²

3.1. Kilpailu kustannustehokkuudesta

Yksi tärkeä tarve korostui liikenneolojen kehittämisessä ylitse muiden: Suomen suurten vesistöjen yhdistäminen rannikkoon ja sitä myöten meriin ja muuhun maailmaan. Etelä-Suomessa oli hyvin vähän, jos ollenkaan, kulkukelpoisia jokia, tai niiden kunnostaminen sellaisiksi olisi maksanut liikaa. Rautatie oli siis hyvä vaihtoehto kalliille ruoppaus- ja syvennyksille. Yhteyttä suurien vesistöjen ja meren välillä oli toivottu jo vuosisatoja, mutta sopivaa ratkaisua ei ollut löytynyt.⁹³ Olisiko rautateistä siis ongelman ratkaisijaksi? Jo Helsingin–Hämeenlinnan rautatien alulle panevat voimat olivat juuri tässä tavoitteessa: Helsingin logistisia yhteyksiä oli parannettava, eivätkä kanavoinnit tulleet kysymykseen.

⁹⁰ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 454. Adolf Törngren: "Det är visst sannt att vi äro fattige, men den som söker, han finner, säger ordspråket och vi behöfva ej söka så länge."

⁹¹ Ville 1990: 9–10.

⁹² Faith 1990: 4, 9.

⁹³ Wiik 2016: 45.

Rautatiet huomattiin sopivammaksi ratkaisuksi, ja Helsinki yhdistettiin niiden avulla seuraavaan isoon vesistöön Hämeenlinnan liepeillä.⁹⁴

Nyt seuraavaksi kyseessä olevat vesistöt olivat Päijänne ja Näsijärvi. Vesistöillä tarkoitettiin hyvinkin laajoja alueita, ja valtiopäivämiehet ottivat pohdinnoissaan huomioon niihin yhteydessä olevat maa-alueet. Tarve yhdistää vesistöt mereen tuli erityisesti kaupan näkökulmasta. Jotta alueiden suuret luonnonvarat ja maatalous- ja teollisuustuotteet saataisiin paremmin kulkemaan kaupunkeihin ja sieltä ulkomaille, tarvittaisiin parannettuja kulkuyhteyksiä. Toki siitä hyötyisivät myös ihmiset, jotka näillä seuduilla asuivat. Meri oli portti maailmalle – muita yhteyksiä ei juuri ollut. Miltei kaikki kansainvälinen kauppa kulki Suomesta ja Suomeen merien kautta, sen takia oli Suomelle elintärkeää, että sisämaan yhteyksiä rannikolle parannettaisiin. Vesireitit eivät siis olleet vielä täysin vanhentuneita kulkuväyliä.

Muualla Euroopassa eivät yhteydet vesireitteihin olleet katkenneet, vaikka rautatiet olivat olleet jo käytössä kolmisenkymmentä vuotta. Rautatiet saattoivat jopa lisätä vesireittien liikennemääriä, jos ne oli rakennettu toimimaan toisiaan täydentävinä järjestelminä. Tilanne oli toinen, jos rautatie oli rakennettu vesireitin suuntaisesti. Rautatiet ja kanavat kilpailivat samoilla markkinoilla, joten niiden välille syntyi helposti kilpailua, mutta toisaalta myös luontevaa yhteistoimintaa.⁹⁵ Talousvaliokunnassa kanavien ja rautateiden väliseen yhteistoimintaan haettiin esimerkkiä muualta Euroopasta: kanavilla kulkivat usein halvat tavarat, rautateillä kalliit tavarat sekä ihmiset. Suomessa kanavilla kulkivat kuitenkin pääsääntöisesti vain puutavara, joten sillä ei ollut aivan samanlaista merkitystä kuin maissa, joissa esimerkiksi kaivosteollisuus oli Suomea merkittävämpää.⁹⁶ Jonkinlaista työnjakoa näiden kulkuvälineiden välille voitaisiin silti ehkä saada aikaan Suomessakin.

Ranskassa kanavat toimivat kilpailijoina rautateille, mutta kilpailusta oli hyötyä molemmille. Koska rautateillä kuljetusmaksut olivat yleisesti ottaen halvemmat, se pakotti kilpailijoita (kanavia) alentamaan kuljetusmaksujaan. Rautateiden ja kanavien yhteisvaikutuksesta ruuan hinnan erot eri alueiden kesken laskivat.⁹⁷ Monissa Euroopan maissa ensimmäiset rautatieyhteydet rakennettiinkin nimenomaan tarkoituksella yhdistämään vesireittejä toisiinsa siellä, missä uudet vesireitit eivät olleet mahdollisia.⁹⁸ Suomen päättäjien haikailu samaan ei

⁹⁴ Seppinen 1992: 13, 16.

⁹⁵ Ville 1990: 30, 42.

⁹⁶ Tvk. m. 7: 924.

⁹⁷ Ville 1990: 157.

⁹⁸ Wiik 2016: 77.

siis ollut tuulesta temmattu ajatus, eikä siten täysin ainut laatuaan, vaikka Suomen maantieteen voidaan ajatella edesauttaneen asiaa.

Ehdotukseen numero 31 kuuluvat rautateiden lisäksi myös muutamat vesiväylien parantamiset ja kanavoinnit, mutta säädyissä niistä keskusteltiin suhteessa vähemmän verrattuna rautateihin. Valiokuntien tuli kuitenkin ottaa kantaa kaikkiin ehdotuksissa esitettyihin kohtiin, joten niiden mietinnöissä tulevat paremmin esille esimerkiksi vesiväylien ja rautateiden väliset suhteet. Talousvaliokunnassa yleisesti ottaen vesiväylien tekemiset saivat kannatusta, mutta rautateilla oli etusija. Tärkeimmäksi kanavaksi valiokunta nosti Päijänteen ja Vesijärven välisen kanavan, sillä ilman sitä suunniteltu Lahden rata ei olisi voinut toimia niin kuin oli suunniteltu. Radan kannattavuuteen vaikutti nimittäin merkittävästi se, ettei Lahdesta ollut mahdollista päästä vesiteitse Päijänteelle. Päijänteen yhteys mereen tultaisiin saavuttamaan kanavan ja rautatien kautta, mikä saattaisi merkittävät osat Suomen sisämaasta kulkuyhteyksien puolesta parempaan asemaan ja kehittäisi samalla alueen kauppaa.⁹⁹ Näin rautatiet ja kanavat linkittyivät toisiinsa.

Lahden radan ja Päijänteen–Vesijärven kanavan välinen yhteys oli tärkeä. Moni edustaja niputti nämä kaksi rakennushanketta yhteen, jopa niinkin vahvasti, että heidän ehtonaan koko rakennushankkeille olisi niiden samanaikainen toteutuminen. Niin kuin valiokunta selvensi mietinnössään, Lahden rata ei olisi yksinkertaisesti kannattava ilman kanavointia.¹⁰⁰ Eräs porvariston edustaja vaati näiden kahden työn kustannuksia laskettavaksi yhteen, jotta saataisiin todenmukaisempi kuva rautatien aiheuttamista kustannuksista.¹⁰¹ Vaikka siis kanavien rakentamista ei ehkä pidetty niin tärkeinä kuin rautateiden rakentamista, kanavat ja rautatiet olivat silti molemmat tulevaisuudessa käytettävien kulkuneuvojen listalla. Vesireiteillä oli Suomessa pitkä historia, ja vanhana kulkuväylänä ne pitivät pintansa uuden keksinnön, rautateiden rinnalla.

Harvassa olivat silti ne edustajat, jotka olisivat tahtoneet Suomeen mieluiten pelkkiä kanavia rautateiden sijaan. Talonpoikaiston edustaja Antti Puhakka suhtautui rautateiden hyödyllisyyteen epäillen: ”Sillä niin vesirikas maa kuin Suomi on, - - on kanava laitoksilla yhdistettävä, eikä ensinkään kallis arvoisilla rautateilla.” Vesiteistä maa rikastuisi, ja vasta niiden rakentamisen jälkeen voisivat rautatiet löytää paikkansa täällä pohjolassa.¹⁰² Porvariston Jacob Mölsä taas arveli muiden olevan ”rautatievimman” kourissa, eivätkä he siksi pystyneet

⁹⁹ Tvk m. 7: 969, 972.

¹⁰⁰ Esim. borg. prot. IV, 8.4.1864: 352–353 (Thermén), tal. ptk. II, 12.4.1864: 776 (Warpenius). Tvk m. 7: 972.

¹⁰¹ Borg. Prot. IV, 8.4.1864: 353 (Thermén).

¹⁰² Tal. ptk. I, 19.10.1863: 97.

ajattelemaan muita, vaihtoehtoisia kuljetusvälineitä. Eivät kai tuhannet järvet olleet vain kaloja varten, Mölsä ihmetteli.¹⁰³ Saman säädyn edustaja Frans Lemström kyseenalaisti rautateille annetut perustelut, ja uskoi, että jos ei parempia syitä jommankumman radan etusijaisuudelle löytyisi, tulisi kaikista ensimmäiseksi kanavoida Kymijoki.¹⁰⁴ Heinolalaisena se olisi luultavasti ollut hänelle helpoin reitti vesitse merenrantaan. Kaikki eivät olleet siis aivan täysin vakuuttuneita rautateiden paremmuudesta kanaviin nähden.

Vaikka voidaan väittää, että suurin osa edustajista ajatteli vesireittien täydentävän rautateitä, tai toisinpäin, edustajien keskuudessa oli myös toisenlaisia ajatuksia noiden kuljetusvälineiden suhteista. Porvariston edustaja Carl Sundman oli vakaasti sitä mieltä, että rata Tampereelle on oikeastaan täysin tarpeeton, sillä Hämeenlinnan ja Tampereen välillä on mahdollisuus hyvään vesireittiin. Suhteellisen vähillä kustannuksilla pystyttäisiin saamaan reitti kokonaan kulkukelpoiseksi tekemällä syväyksiä ja puhdistustöitä laivaväylillä. Sundman ei ollut täysin rataa vastaan, varsinkaan siinä tapauksessa, että se tulevaisuudessa ulottuisi Tampereelta eteenpäin Pohjanmaalle.¹⁰⁵ Sundmanin käsitys kulkuneuvojen yhteydestä on selvä: hän rinnastaa rautatiet ja vesireitit samanarvoisiksi kulkuvälineiksi. Jos toinen on mahdollinen, toista ei tarvita. Myös Carl Holm kannatti Lahden rataa sillä perusteella, että Hämeenlinnasta Tampereelle oli jo vesireitti.¹⁰⁶ Tämä käsitys ei kuitenkaan saanut laajempaa kannatusta edes porvariston piirissä, sillä esimerkiksi Anton Thermén vastasi Sundmanille, ettei uskonut että rautatiet ja vesireitit voitaisiin asettaa samanarvoiseen asemaan. Hämeenlinnan ja Tampereen välinen vesiyhteys ei koskaan tulisi olemaan merkityksellinen, sillä reitti oli auttamattoman hankalakulkuinen.¹⁰⁷ Sundman halusi vielä puolustaa mielipidettään sanoen, että reitin kunnostaminen voisi tehdä siitä merkityksellisen, ja se oli nimenomaan hänen mielipiteensä tausta-ajatuksena.¹⁰⁸ Sundmanin ajatukset ovat kiinnostavia, ja harvinaisia kyseessä olevien valtiopäivien keskusteluissa. Vesireittejä kyllä arvostettiin, mutta harva oli sitä mieltä, että ne saattaisivat riittää joillakin reiteillä ainoana kuljetusmuotona. Varsinkin, kun oli kyseessä Tampere, edustajat pitivät tärkeänä saada ratayhteys Helsingistä Tampereelle saakka, ei vain osaksi matkaa.

¹⁰³ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 341.

¹⁰⁴ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 340.

¹⁰⁵ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 347.

¹⁰⁶ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 355.

¹⁰⁷ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 353.

¹⁰⁸ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 357. Kts. myös prest. prot. III, 5.4.1864: 599–600. Sirénin ja Grönbergin puheenvuoroissa saman sävyistä keskustelua Tampereen seudun vesiväylistä.

Vesireitit olivat tärkeitä erityisesti sahatteollisuudelle. Puutavaraa pystyttiin kuljettamaan niitä pitkin helposti suuria määriä. Ongelmana oli kuitenkin se, että tie metsästä tuotteen vientiin saattoi kestää vuosia. Vesistöjä pitkin puuta pystyttiin kuljettamaan vain sulana aikana vuodesta, joten usein rahtilaivat markkinoille pääsivät liikkeelle vasta keväällä.¹⁰⁹ Tämän oli huomannut myös J.V. Snellman, joka puhui rautateiden puolesta Litteraturbladin kirjoituksissaan 1856. Vaikka Snellmanin mielestä puulla ei ollut Suomessa tulevaisuutta, oli vientiketjun nopeuttaminen myös muiden tuotteiden etu, ja ehto Suomen talouskasvulle. Puolet vuodesta jäässä oleville vesiteille oli keksittävä vaihtoehto.¹¹⁰ Juuri vesiteiden luontainen ominaisuus, jäätyminen, tuntuu ajaneen myös valtiopäivämiehiä rautatien suuntaan.

Huoli metsien loppumisesta ei ollut pelkästään Snellmanin ajatus. Ajatus metsien loppuun kulumisesta oli perua 1700-lukulaisesta ruotsalaisesta metsäpolitiikasta, josta oli vielä kaikuja jäljellä 1860-luvullakin. Koska metsien pelättiin kuluvan loppuun, senaatti oli suhtautunut pitkään nihkeästi erilaisiin sahanhankkeisiin, ja sahojen perustamista oli rajoitettu erilaisin laein.¹¹¹ Samaa ajatusta näkyi myös valtiopäivämiesten keskuudessa. Porvariston Anton Thermén oli sitä mieltä, että rautateillä kuljetettuna puutavara ei kattaisi kustannuksia, eikä sen varaan kannattaisi laskea muutenkaan: metsät tulisivat loppumaan Suomesta ennen pitkää.¹¹² Vanha ajatus pysyi tiukassa.

Vesireittien tärkeys metsäteollisuudelle oli kuitenkin vuosien 1863–64 valtiopäivillä käytännössä itsestään selvä asia, jota harva kyseenalaisti. Aatelin Adolf Törngren oli kuitenkin toista mieltä. Rautateitse Hämeenlinnasta Helsinkiin oli jo kulkeutunut puutavaraa Tampereelta, vaikkei rataa ollut edes rakennettu sinne asti. Sen sijaan, Päijänteen suunnasta sitä oli tullut hyvin vähän puuta olemassa olevalle rautatielle. Törngren oli tehnyt laskelmia, jotka vahvistivat hänen kantaansa rautateiden paremmuudesta puun kuljetuksessa vesireitteihin nähden. Polttoaineen kulutusta vertailemalla voitiin saada selville, että höyrylaivat, joita käytettiin kuljettamaan puuta vesitse, kuluttivat samalla matkalla ja samalla puumäärällä enemmän polttoainetta kuin höyryveturi. Höyrylaiva tarvitsi 10 sylillistä puuta polttoaineenaan kuljettaakseen 20 000 leiviskää puuta 10 mailin matkan, kun taas veturi tarvitsi samaan määrään vain kaksi syliä puuta. Oli siis vain järkevää siirtää puiden kuljetus rautateille.¹¹³ Siitä, mistä

¹⁰⁹ Kuisma 2016: 123.

¹¹⁰ Ruotsalainen 2017: 18.

¹¹¹ Kuisma 2016: 70–71.

¹¹² Borg. prot. IV, 8.4.1864: 353.

¹¹³ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 452–453. 1 syli = 3,77 m³, 1 leiviskä = 8,5kg, 1 maili = 1,6 km.

Törngren oli lukunsa saanut, ei ole tietoa. Harva silti osoitti puheissaan perehtyneensä rautateiden aiheuttamiin polttoainekuluihin näin tarkasti.

Carl Gustaf von Kraemer käänsi Törngrenin argumentaation puutavaran kulusta jo nykyiselle radalle toisinpäin. Hänen mielestään se, että Tampereelta kulkeutui jo puuta Hämeenlinnan radalle, ja Päijänteeltä ei niinkään, todisti hänen omien argumenttinsa puolesta, ei Törngrenin. Se tarkoitti nimenomaan sitä, että Tampere ei tarvinnut rataa niin paljon kuin Lahti ja Päijänne, sillä sieltä kuljetettiin puuta jo nykyisen radan avulla.¹¹⁴ Törngren kuitenkin ei tästä hätkähtänyt, vaan selitti, että toki oli luontevaa jatkaa rataa sinne, mistä tuotteita jo valmiiksi tulee.¹¹⁵ Törngrenillä ja von Kraemerilla olikin hyvin erilaiset näkemykset siitä, millä tavalla rautatiet tulisivat auttamaan tavaroiden liikkuvuutta.

Lääninrovasti Adolf Sirén ei sen sijaan uskonut puun kuljetukseen rautateillä, koska ajatteli sen olevan liian kallista verrattuna vesikuljetukseen. Lisäksi hänen mielestään teollisuuteen ei tulisi luottaa aivan liiaksi, sillä vuoden teollisuustuotteet olisi jo kolmessa viikossa rahdattu Tampereelta rannikolle rautateitä myöten. Tampereen metsien ja teollisuuden arvostusta hän ei siksi ymmärtänyt. Lahdestahan saataisiin Tamperetta parempi maataloustuotteiden ja henkilöliikenteen virtaus Helsinkiin, viljavaa seutua kun oli.¹¹⁶ Väitteet siitä, että Tampereen teollisuudesta ei riittäisi kuljetettavaa rautateille, kertovat Suomen teollisuuden olleen vielä varsin vaatimatonta. Edustajillakaan ei ollut vielä selvillä se, mihin teollisuus Suomessa pystyi, ja kuinka paljon se oikeasti tuotti. Yhdistettynä uuteen kulkuvälineeseen, rautatiehen, teollisuuden kapasiteettia saattoi arvioida väärin. Teollisuudesta ja sen kasvusta ei oltu vielä täysin varmoja, joten sen varaan ei Suomen tulevaisuutta uskallettu laskea.

Valtiopäivillä 1863–64 oli vielä selvästi erilaisia näkemyksiä siitä, mikä tulee olemaan vesireittien ja rautateiden välinen suhde tulevaisuudessa. Kuitenkin vesireitit olivat olleet tärkeitä Suomessa niin kauan, ettei ollut aihetta uskoa rautateiden syrjäyttävän niitä kokonaan vielä lähitulevaisuudessa. Kiinnostava kysymys oli se, mitkä tuotteet päätyisivät rautateiden saatua Suomessa enemmän jalansijaa vesireiteille, ja mitkä kuljetettaisiin rautateitä pitkin. Näiden kahden kulkuväylän jonkinlainen yhteistoiminta tuntui useimpien edustajien mielestä todennäköiseltä tulevaisuudenkuvalta. Lähtökohdat rautatielle olivat kuitenkin siinä, että

¹¹⁴ Ridd. & Ad. prot. V, 5.4.1864: 457.

¹¹⁵ Ridd. & Ad. prot. V, 5.4.1864: 460.

¹¹⁶ Prest. prot. III, 5.4.1864: 581–582.

Suomen suuret vesistöt täytyisi saada yhdistettyä rannikkoon. Valtiopäivämiehet olettivat siis vesireittien säilyvän merkityksellisinä myös tulevaisuudessa.

3.2. Talouskasvu motivaattorina

Rautatiet olivat vaikuttaneet Euroopassa jo paljon kauppaan ja teollisuuteen 1860-luvulle tultaessa. Parantuneet kuljetusyhteydet olivat vilkastaneet kaupankäyntiä ja kehittäneet markkinoita. Rautatielinjaukset vaikuttivat taas sekä uusien että vanhojen teollisuuslaitosten sijaintiin. Kun kuljetuksista tuli aiempaa nopeampia ja säännöllisempiä ja kuljetuskustannukset alenivat, pystyivät tuotteet löytämään aiempaa laajempia markkina-alueita.¹¹⁷

Muualla Euroopassa rautateiden rakentamisella oli huomattu olevan positiivisia vaikutuksia teollisuuteen. Radanrakennus nieli erityisesti rautaa ja muita rakennustarvikkeita, minkä vuoksi teollisuuden tuotanto ja tehtaiden tilaukset usein kasvoivat radanrakennuksen ansiosta. Joskus se saattoi tosin luoda myös pullonkauloja, mikäli tilauksia oli liian paljon verrattuna tehtaiden tuotantokapasiteettiin.¹¹⁸ Suomessa teollisuus oli vielä verrattain vähäistä, mutta Euroopan esimerkit lupasivat teollisuuden kasvua rautateiden myötä Suomessakin.

Rautateiden vaikutus elinkeinoelämään tunnustettiin myös valtiopäivillä 1863–64. Aatelin Fridolin Stjernvall nosti rautateiden vaikutuksen kauppaan ja elinkeinoelämään yhdeksi tärkeimmistä tekijöistä ratojen rakentamisessa. Ratojen linjausvaiheessa tulisi nimenomaan ottaa huomioon ulkomaankaupan edistäminen, kotimaan tavaraliikenne sekä henkilöliikenne. Ulkomaankaupan edistäminen on näistä tärkein, ja siksi sisävesien yhdistäminen rannikkoon olikin hänen mielestään pääasia.¹¹⁹

Suomen pohjoinen sijainti ja pitkät rannikot erottivat Suomen muusta Euroopasta ja pakottivat toimimaan kauppayhteyksissä pääasiassa vesiteitse. Suomen tapauksessa ulkomaanyhteys maitse saataisiin helpoiten Venäjän kanssa. Venäjälle kulkeutui osa Suomen talouden viennistä. Erityisesti Itä-Suomen maataloustuotteet, kuten voi, vilja ja karja, löysivät markkinansa Venäjältä. Länsi-Suomessa maataloustuotteiden vientikauppaa käytiin merten ylitse Tukholmaan tai Saksaan sisämaan huonojen liikenneyhteyksien vuoksi. Sahatavara oli kuitenkin ollut Suomen yksi merkittävimmistä vientiartikkeleista tervan ohella jo 1700-luvulta

¹¹⁷ Ville 1990: 9–10.

¹¹⁸ Ville 1990: 144.

¹¹⁹ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 439.

alkaen, ja se löysi tiensä markkinoille merta pitkin Amsterdamin ja Lontoon kautta jopa Välimerelle asti.¹²⁰ Laivanrakennukseen tarvittavia puuvaroja rahdattiin Suomesta Eurooppaan 1860-luvulta alkaen enenevässä määrin, sillä liberalistisen talouspolitiikan saatua jalansijaa Britanniassa alenivat tuontitullit myös suomalaisille sahatuotteille. Samaan aikaan säädettiin Suomessakin sahateollisuutta vapauttavia lakeja, jotka osaltaan vilkastuttivat sekä tuotantoa että vientiä.¹²¹

Viennin ja tuotannon kasvattaminen rautateiden avulla oli ollut ajatuksena myös muualla Euroopassa, vaikka yhteydet muihin maihin syntyivätkin siellä Suomea helpommin. Ranskassa oli ajateltu rautateiden vähentävän erityisesti hiilen tuonnin kustannuksia, sekä parantavan kotimaista tuotantoa. Ranska toi pitkään hiiltä Belgiasta, sillä kotimainen tuotanto ei ollut riittävällä tasolla, mikä tuli kalliiksi. Hiiliteollisuus olikin Keski-Euroopassa rautateiden suurimpia hyötyjiä, sillä kuljetuskustannukset hiilelle olivat aikaisemmin olleet korkeat, jonka takia hiiltä oli myyty suhteellisen paikallisesti.¹²² Ranskassa ja Britanniassa ensimmäiset radat rakennettiin selvästi teollisuuden tarpeita silmällä pitäen. Ranskassa kuitenkin jo järjestyksessä toinen ratalinja oli enemmän henkilöliikenteelle suunnattu.¹²³ Ratojen välitön vaikutus näkyikin monesti matkustajaliikenteessä, vaikka suunnittelussa olisi otettu huomioon enemmän tavaraliikenteen etuja.¹²⁴ Suomessa valtiopäivillä 1863–64 keskustelu keskittyikin enemmän tavaraliikenteeseen ja kauppaan, ja henkilöliikennettä vain sivuttiin keskusteluissa. Talouden näkökulmat hallitsivat keskustelua.

Suomi oli 1800-luvun puolivälissä ja vielä pitkälle 1900-luvun puolelle vahvasti maatalousvaltainen maa. Sillä oli siis 1860-luvulla suuri rooli siinä, mitä rautateiden ajateltiin tulevaisuudessa palvelevan. Kyse oli kuitenkin enemmän rahdista kuin matkustajaliikenteestä, kun rautateitä Suomeen ryhdyttiin toteuttamaan. Maatalous olikin keskustelussa rahdista merkittävässä osassa, sillä maataloustuotteille tuli saada nopeampia kuljetusmenetelmiä. Varsinkin karjasta saatavat tuotteet, kuten liha, maito, juusto ja voi pilaantuivat nopeasti, joten esimerkiksi vesiteitse kuljettaminen ei sen hitauden vuoksi tullut kysymykseen. Rautatiet tarjosivat siis uusia mahdollisuuksia Suomen elinkeinojen kehittymiselle. Tämä näkökulma näkyi vahvasti myös valtiopäiväkeskusteluissa.

¹²⁰ Kuisma 2013: 73–74, 78.

¹²¹ Kuisma 2013: 84.

¹²² Ville 1990: 157, 161.

¹²³ Ville 1990: 119.

¹²⁴ Ville 1990: 155.

Talonpoikien keskuudessa maanviljelys sai paljon huomiota rautateitä käsiteltäessä. Carl Slotte lausui jo ensimmäisissä keskusteluissa, joita sääty kävi rautateistä, että ” - - Suomessa aivotaan pyrkiä väärälle suunnalle.” Nimittäin, ” - - jos maanviljelystä rasietaan veroilla siten kuin tähän asti, niin turhaan rautateitä rakennetaan.” Hän pohjasi mielipiteensä siihen, että ennen kuin maataloutta olisi tarpeeksi viety eteenpäin, ei olisi rautateillä tuotteita mitä kuljettaa.¹²⁵ Maatalouden verotus oli monelle talonpoikaiston edustajalle tärkeä asia myös radanrakennuksen kannalta: on sitä aikaisemminkin revitty rahat ”kansan selästä”, oli yleinen ilmapiiri. Talonpojilla oli huoli, että heidän elinkeinonsa jäisi syrjään kaikesta uudesta kehityksestä, jota maahan nyt oltiin suunnittelemassa.

Maanviljelyksen jaloilleen saaminen toistui talonpoikaiston keskusteluissa. Paavo Nyrösen mukaan verojen lisääminen maanviljelijöiden taakkaan olisi ”- - yhtä oudosti tehty, kuin että uupuneelle hevoiselle lisätä kuormaa kuorman päälle, ajatellen että kuin se nyt jaksais tuon kuorman kulettaa, niin tulevina aikoina olis niin ja niin paljon hyötyä.” Hänen mielestään muut asiat tulivat kuin itsestään, kunhan maanviljelys oli hyvällä tolalla. Maanviljelyksen tulisi siis olla etusijalla kaikessa. Ei siis tulisi tehdä hätiköityjä päätöksiä vain hyödyn vuoksi.¹²⁶ Antti Sinkko lisäsi, että ”- - ei voi lentää etemmäksi, kuin siivet kantaa”. Maanviljelys kannatti Suomea, ja se ei ollut tällä hetkellä kovin hyvässä kunnossa. Ei siis voitaisi rakentaa rautateitä, ennen kuin autettaisiin maanviljelystä.¹²⁷ Nyröstä ja Sinkkoa on myöhemmin kuvailtu ahdasmielisiksi näkemyksissään. Sinkko ei esimerkiksi olisi halunnut maahan kansakouluja, tai valtiopäiviä kutsuttavan koolle liian usein niiden aiheuttamien kustannusten vuoksi.¹²⁸

Nälkävuodet vaikuttivat maatalouden tulevaisuudennäkymiin ja talonpoikien halukkuuteen tukea muita kuin maanviljelyksen uudistuksia. Vuodesta 1862 alkaneet katovuodet köyhdyttivät merkittävästi maaseudun väestöä, ja asettivat viljelijät tukalaan tilanteeseen.¹²⁹ Maatalous oli talonpojille kaikki kaikessa, ja koko Suomen mittakaavassa se oli merkittävä elinkeino. Venäläinen tuontivilja, jota Suomeen tuotiin halvalla, oli sekin puolestaan osoittanut suomalaisen maanviljelyksen uudistustarpeet.¹³⁰

Talonpoikien huolta ei tule tulkita niin, että kaikki verojen korottamista vastaan puhuneet edustajat olisivat olleet rautateitä vastaan. Edustajat saattoivat olla rautateiden puolella, mutta

¹²⁵ Tal. ptk. I, 14.10.1863: 75.

¹²⁶ Tal. ptk. I, 14.10.1863: 78.

¹²⁷ Tal. ptk. I, 14.10.1863: 83.

¹²⁸ Hytönen 1926: 203, 263.

¹²⁹ Soininen 1982: 27.

¹³⁰ Kuisma 2013: 116.

vallitsevissa oloissa olivat kuitenkin sitä mieltä, että niitä ei juuri nyt kannattaisi rakentaa. Talonpoikaistossa oli myös niitä, jotka näkivät maatalouden edun ja rautateiden rakentamisen yhteyden. Esimerkiksi Pehr Östring halusi saada muutkin ymmärtämään, että parantamalla kulkuyhteyksiä parannettiin maataloutta. Maatalouden ylijäämä oli nimittäin saatava nopeasti liikkeelle ja myyntiin, erityisesti ”karjanhoidon antimien” myynnissä nopeus oli valttia.¹³¹ Tämä oli yleinen argumentti rautateiden puolesta: jotta saataisiin maatalous kasvuun, tulisi rakentaa rautateitä.

Talonpoikaisto oli tarttunut talousvaliokunnan mietinnössä rautatien maataloutta kehittävään voimaan. Talousvaliokunnan mietinnössä numero seitsemän korostettiin erityisesti liikenneväylien ja maatalouden kehittämisen yhteyttä. Kun maatalouden tuottavuus kasvoi, kasvoi maatilojen ylijäämätuotteiden määrä. Näin ollen se määrä maataloustuotteita, jotka virtaavat markkinoille, kasvoi. Kun liikenneyhteyksiä parannettiin, paranivat talonpoikien mahdollisuudet myydä tuotteitaan.¹³² Maatalouden kehittymistä tarvittiin, jotta saatiin turvattua Suomen kehitys: haluttiin, että Suomi voisi olla viljan suhteen mahdollisimman omavarainen. Suomen ilmasto-olojen takia sato oli usein parhaanakin vuonna keskinkertainen. Parannetut liikenneyhteydet muualle Eurooppaan parantaisivat siis muun muassa ostoviljan saantia Suomeen tarvittaessa. Olemassa olleet kuljetuslaitteet eivät olleet valiokunnan mielestä ajan tasalla, eivätkä läheskään riittävät sellaisinaan Suomessa harjoitetuille elinkeinoille, erityisesti maataloudelle ja teollisuudelle. Se, miten nämä parannetut kulkuyhteydet saavutettaisiin, oli selkeää: valiokunta piti rautateitä parhaana vaihtoehtona.¹³³

Rautateiden nähtiin vastaavan talousvaliokunnassa tulevaisuuden tarpeeseen. Tulevaisuudessa sekä maatalouden että teollisuuden alojen nähtiin kasvavan, ja rautatie tukisi näiden kehittymistä. Valiokunnan mukaan rautatie sopisi nimenomaan maataloustuotteiden sekä teollisuustuotteiden kuljettamiseen. Metsäteollisuus tarvitsi vesiteitä. Suuria määriä puutavaraa oli helpompaa kuljettaa kanavia pitkin. Valiokunta ei kuitenkaan nähnyt metsäteollisuuden merkityksen kasvavan tulevaisuudessa, joten kanavainvestointeja voitiin tehdä vähemmän. Valiokunta vetosi myös henkilöliikenteen tarpeisiin, mikä tulee harvemmin esiin tuon ajan kirjoituksissa: vain rautateillä voitaisiin tehdä Suomeen järkevä järjestelmä myös henkilöliikenteelle. Näyttöjä tästä oli Helsingin–Hämeenlinnan radalta: jo lyhyt rautatie oli lisännyt ihmisten liikehdintää alueella.¹³⁴ On siis selvää, että valiokunnassa ajateltiin, että

¹³¹ Tal. ptk. I, 19.10.1863: 95.

¹³² TvK m.7: 966.

¹³³ TvK m.7: 967.

¹³⁴ TvK m.7: 968.

tulevaisuudessa ihmisten liikkuvuus lisääntyisi, olisi se sitten rautateiden ansiota tai ei. Rautateitä ajateltiin kuitenkin rakennettavan ensisijaisesti tulevaisuuden Suomea varten, ei tämän päivän Suomen tarpeisiin.

Suomen kehittäminen eurooppalaisten esimerkkien perässä ja talouskasvun saaminen rautateiden avulla tuntui olevan vuosien 1863–64 valtiopäivien edustajille tärkeää. Edustajat eivät halunneet Suomen jäävän paitsi siitä hyvästä, mitä rautatiet olivat tuoneet muihin maihin. Köyhä maa katsoi mallia sieltä, missä asiat olivat paremmin, ja tavoitteli maansa etuja parhaansa mukaan. Nicholas Faithin mukaan kehityksestä jäljessä olevat valtiot kokivat 1800-luvulla usein tarvetta suuriin uudistuksiin rautateiden avulla: "Mitä takapajuisempi valtio, sitä kiireisempi on sen tarve – sekä psykologinen että taloudellinen – modernisoitua, ja sitä innokkaammin se tarttui rautateihin edistyksen avaimena."¹³⁵ Suurin osa valtiopäiväedustajista koki, että rautatiet olisivat avain Suomen parempaan tulevaisuuteen.

3.3. Millä rahalla?

Koska rautatiet olivat pohjimmiltaan valtiontaloudellinen suostunta-asia, säätyjen tehtävänä oli osoittaa rahoitus hankkeelle.¹³⁶ Säädyissä keskusteltiinkin siis jo talousvaliokunnan mietinnön pohjalta, mistä rahat rautateihin saataisiin. Selvää oli, ettei niin köyhä maa kuin Suomi saisi rautateitä aikaiseksi ilman lainaa. Talousvaliokunnan mietinnössä ei ollut kuitenkaan lähtökohtaisesti kysymys rahoituksesta, vaan hankkeiden kustannuksista ja siitä, missä järjestyksessä ne pitäisi rakentaa. Rahoitusta käsiteltiin tarkemmin yhdistetyn valtio- ja suostuntavaliokunnan mietinnössä numero kaksi. Se ei kuitenkaan estänyt edustajia keskustelemasta rautateiden rahoituksesta myös talousvaliokunnan mietintöä käsiteltäessä.

Rautatien vaatimia kustannuksia oli hankalaa laskea, sillä monesti niihin kului paljon rahaa jo ennen kuin sen rakentamista oli aloitettu. Suunnittelu, maanlunastukset ja lait veivät sekä aikaa että rahaa. Maaston muokkaamisen vaiheessa saattoi tulla yllätyksiä vastaan, mikä vaikeutti entisestään budjetin asettamista.¹³⁷ Koska Suomessa ei ollut vielä tehty toimivaa järjestelmää rautateiden rakentamisen prosesseista, oli odotettavaa, että seuraavastakin radasta saattaisi koitua yllättäviä kuluja.

¹³⁵ Faith 1990: 59. "The more backward the country, the more urgent its need – psychological as much as economic – to modernise, the more eagerly it seized the on the railway as the key to progress."

¹³⁶ Puhakainen 1966: 21–22.

¹³⁷ Ville 1990: 131.

Mahdollisia rautatienrakennussuunnitelmia vertailtiin jonkin verran jo rakennettuun rautatiehen, vaikka se oli ollut toiminnassa vasta kaksi vuotta. Talousvaliokunnassa tiedostettiin se, että Helsingin–Hämeenlinnan –rata oli vasta alkua. Sen kustannuksia ei siis tullut tuomita kovin ankarasti, sillä valiokunnassa uskottiin, että jos Suomeen saataisiin tarpeeksi laaja rataverkko, se kannattaisi itse itsensä ja kustannukset olisivat minimaaliset. Valiokunta kehotti kuitenkin pohtimaan mieluummin koko maalle koituvia hyötyjä kuin prosessista mahdollisesti koituvia korkotappioita.¹³⁸ Kaikkea ei siis edes talousvaliokunnassa ajateltu taloudellisesti: joskus kansakunnan kehittyminen on tärkeämpää kuin saatavat voitot.

Suomeen oli jo tuolloin otettu ensimmäistä kertaa valtionlainaa. Huono taloustilanne Krimin sodan jälkeen sekä useamman vuoden huonot sadot olivat kääntäneet Suomen senaatin katseet varainhankinnasta ulkomaille. Senaatin valtionvaraintoimituskunnan päällikkö Fabian Langenskiöld oli lähtenyt Eurooppaan etsimään potentiaalisia lainanantajia vuonna 1862. Lopulta laina saatiin Frankfurtista M.A. Rotchildiltä ja Shöneltä. Lainan suuruus oli noin 16 miljoonaa markkaa. Sanomalehdistössä senaatin omakätisyys lainanhankinnassa herätti vastustusta: oliko senaatilla oikeutta hankkia ulkomaista lainaa, tai lainaa ylipäänsä, ilman säätyjen suostumusta?¹³⁹ Voi olla, että eriävät mielipiteet lainanotosta edustajien keskuudesta olisivat siis perua hallituksen kahden vuoden takaisesta lainanotosta sekä erilaisista suhtautumistavoista siihen. Lainaa nimittäin käytettiin ensisijaisesti katojen torjumiseen ja muihin siihen liittyviin toimenpiteisiin, eikä kulkulaitoksiin niin kuin alun perin oli suunniteltu.¹⁴⁰

Ehdotuksia valtiopäiville valmistellut komitea ehdotti, että varat rautateihin saataisiin, kun otettaisiin käyttöön osin pääomasta tai työtuloista ja osin kiinteästä omaisuudesta koostuva tulosuostunta. Lisäksi valtiopäivillä käsiteltävän viinanpoltto-oikeuden lakkautuksen jälkeen voitaisiin päättää viinanpolttoverosta.¹⁴¹ Samoilla linjoilla oli myös yhdistetty valtio- ja suostuntavaliokunta, joka mietinnössään kallistui rahoituksessa uusien verojen puoleen, sillä valtiolla ei ollut tarvittavia rahoja ennestään. Ulkomaista pääomaa tulnaisiin tarvitsemaan uusien verojen lisäksi joka tapauksessa. Paloviinaveron laskettiin tuottavan rautateille 1,8 miljoonaa markkaa vuodessa, jonka lisäksi tulosuostunta tuottaisi noin miljoona markkaa vuodessa. Uusia veroja ei valiokunnan mielestä saanut asettaa enempää, kuin mitä pääoman

¹³⁸ TvK m.7: 968–969.

¹³⁹ Puhakainen 1966: 30–33.

¹⁴⁰ Puhakainen 1966: 34.

¹⁴¹ Puhakainen 1966: 37–38.

korkeus ja kuoletusprosentti vaatisivat.¹⁴² Talousvaliokunta arvioi käsittelyssä olevien rautateiden maksavan yhteensä 15 104 892 markkaa.¹⁴³

Talousvaliokunnan mietinnön käsittelyn loppuvaiheessa syntyi porvaristossa sananvaihtoa kahden edustajan, Samuel Wesanderin ja Carl Dahlströmin, välillä. Wesander tahtoi tuoda vielä oman kantansa esille rautatiekysymykseen, ja halusi erityisesti ottaa kantaa rautateiden rahoitukseen. Monet edustajat olivat jo aikaisemmin puhuneet lainanotosta ja sen tarpeellisuudesta hankkeelle, mutta Wesander oli eri mieltä: lainaa otettiin usein silloin, kun maata kohtasi jokin kriisi, kuten sota tai nälänhätä, eikä silloin, kun tarvittiin rahaa suurhankkeisiin. Kriisit horjuttivat valtion taloutta, ja niistä selviämiseen tarvittiin ulkomaista lainaa. Lainan ottaminen oli siis Wesanderin mielestä ikään kuin varaventiili, viimeinen mahdollisuus, johon turvautua hankalassa tilanteessa. Lainan ottaminen rautatien rakentamiseen ei parantaisi valtion rahatilannetta, ja voisi aiheuttaa vakavia ongelmia, jos jonkinlainen kriisitilanne sattuisi syntymään. Wesander siis ehdotti, että suostuntaverosta tehtäisiin rahasto, jonka varat sitten myöhemmin pystyttäisiin käyttämään rautatierakennukseen.¹⁴⁴ Wesanderin näkemykset rautateiden rahoittamisesta olivat ainutlaatuisia keskustelussa. Lainan ottamista pidettiin nimittäin itsestään selvänä asiana, mitä valtiopäivien tulisi tehdä jotta Suomeen saataisiin lisää rautateitä. Wesander piti lainaa selkeänä riskinä, eikä halunnut lainanotosta tulevan normi valtiontaloudellisena keinona uudistusten aikaansaamiseksi Suomessa.

Herra Dahlström, joka oli koko keskustelun ajan ollut vahvasti rautateiden kannalla, tarttui Wesanderin lausuntoon. Dahlström oli sitä mieltä, että Wesander oli väärässä siinä, että lainanotto heikentäisi valtion taloustilannetta. Rautateihin otettava laina olisi nimittäin erillinen velka valtion takauksella, eikä sinällään olisi riski valtionkassalle. Lisäksi Dahlström kehotti miettimään muitakin asioita kuin vain onnettomuuksia: jos keskityttiin kaikkiin kriiseihin, joita tulevaisuudessa voisi olla edessä, ei päästäisi koskaan eteenpäin ja Suomi jumittuisi nykytilanteeseen. Sopi siis toivoa, että tulevaisuus toisi tullessaan muutakin kuin onnettomuuksia, ja kenties jopa ulospääsyteitä vaikeuksista.¹⁴⁵ Herrat kävivät vielä muutaman puheenvuoron sananvaihdon lainojen yksityiskohdista, mutta lopulta kellään ei ollut enää sanottavaa aiheeseen.

¹⁴² Puhakainen 1966: 41–42.

¹⁴³ Tvk. m. 7: 983.

¹⁴⁴ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 361–362.

¹⁴⁵ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 362–363.

Wesanderin ja Dahlströmin sananvaihto lainanotosta ja siten myös taloudellisten riskien otosta osoittaa, että porvarissäädyssä ei ollut yksiselitteistä kantaa siitä, mikä oikeastaan oli paras vaihtoehto valtionkassalle. Rautateiden aiheuttamista taloudellisista kustannuksista tunnuttiin tietävän hyvin vähän, tai tieto oli ristiriitaista. Rautatie oli joka tapauksessa suuri investointi, jonka rahoittamiseen Suomella ei varsinaisesti ollut omasta takaa varaa. Valtiopäiväedustajien tuli siis pohtia, mistä nämä vaadittavat rahat tulisivat. Edustajien puheissa ilmeni kaksi rahoitusvaihtoehtoa: rautateiden rahoittaminen uusilla veroilla (paloviinavero ja suostuntavero) tai ulkomaisella lainalla. Edustajien halukkuus tai vastahakoisuus ottaa lainaa rautateiden rakentamiseen kertoo siitä, kokivatko edustajat rautatiet riskin arvoiseksi sijoitukseksi. Huolta aiheutti esimerkiksi se, ettei rautateiden uskottu tuottavan voittoa pitkään aikaan, tai ei osattu sanoa, kuinka pitkään kestäisi, että rautatie olisi antanut takaisin siihen laitettut varat.¹⁴⁶ Niin suureksi sijoitukseksi rautatie oli siis hyvin epävarma siinä, milloin siihen laitettut rahat alkaisivat maksaa itseään takaisin.

Talonpoikaistossa talousvaliokunnan mietinnön käsittely herätti tunteita. Moni oli sitä mieltä, ettei mietinnöstä voitaisi keskustella, ennen kuin olisi saatu yhdistetyn valtio- ja suostuntavaliokunnan mietintö säädyn luettavaksi. Näin saataisiin tietää, mistä hankkeisiin määrätyt rahat koostuisivat. Puhemies pyrki kuitenkin ohjaamaan säädyn keskustelua siihen suuntaan mistä oli tarkoituskin keskustella: esitettyjen hankkeiden edusta ja hyödyistä.¹⁴⁷ Löytyi joukosta niitäkin, jotka menivät jo ehkä asioiden edelle: Johan Simula oli vakaasti sitä mieltä, että kun ryhdyttiin miettimään asemarakennuksien rakentamista, tulisi rakentaa köyhälle maalle sopivia rakennuksia ”- - sillä ne komeat rakennukset eivät tuota mitään hyötyä, vaan ainoastaan liikoja kustannuksia.”¹⁴⁸ Lieneeköhän Simula nähnyt kuvia Keski-Euroopan prameammista asemista?

Talonpoikaiston keskuudessa tuntui olevan erimielisyyttä siitä, oliko rautatiet sellainen investointi, jota valtion tulisi rahoittaa, vai olisiko se jätettävä yksityisen yritteliäisyyden harteille. Jälkimmäisen mielipiteen kannalle asettuvat olivat erityisesti sitä mieltä, että kaupunkien tulisi itse ottaa aloite rautateiden rakentamisessa, jos ne sellaisen halusivat. Tampereen niin sanotusta erityisasemasta oltiin selvästi katkeria tai kateellisia, ja vaadittiinkin, että Tampereelle ei tulisi antaa enää yhtään enempää etuoikeuksia kuin millekään muulle kaupungille. Jotkut ajattelivat, että jos valtio ei ottaisi rakentaakseen rautatietä Tampereelle,

¹⁴⁶ Esim. borg. prot. IV, 8.4.1864: 344 (Frenckell), 358 (Wolff); tal. ptk. II, 7.4.1864: 670 (Uotila).

¹⁴⁷ Tal. ptk II, 7.4.1864: 653–655.

¹⁴⁸ Tal. ptk. I, 14.10.1863: 78.

tamperelaiset tekisivät sen kyllä ennen pitkää itse.¹⁴⁹ Toisaalta, osa edustajista oli sitä mieltä, että koska Hämeenlinnan rata oli valtionvaroilla rakennettu, tulisi siis tulevatkin radat rakentaa valtion varoista. Esimerkiksi Johan Keto piti epärealistisena pyytää Tamperetta rakentamaan itse ratansa, jos kerran Hämeenlinna oli saanut sen tekemättä itse mitään.¹⁵⁰

Vastakkaisia mielipiteitä siis löytyi talonpoikaistosta, mitä tuli kaupunkien osuuteen radanrakennuksessa. Carl Hagman oli selkeä kannassaan siitä, että radat, jotka hyödyttivät koko Suomea, eli Tampere ja Lahti, tuli rakentaa valtion varoista. Hagman muistutti vastaavista tapauksista: "Ne, joilla Saimaan kanavasta on enin hyötyä, eivät sen rakentamista ole suoraan edesauttaneet." Tämän perään Hagman lisäsi, että Pohjanmaakin on ottanut osaa vastaavien rakennelmien rahoittamiseen ilman, että mitään olisi rakennettu itse Pohjanmaalle. Tällä hän varmasti halusi myös nokitella oman säätynsä edustajia, jotka olivat valittaneet Etelä-Suomen hyötyvän pohjoisen kustannuksella.¹⁵¹ Valtiossa rakennettiin välillä yhteisillä rahoilla sellaistaakin, joka ei ensi silmäyksellä näyttänyt hyödyntävän kaikkia alueita. Ennen pitkää kuitenkin parantuneista kulkuyhteyksistä ja sitä kautta vilkastuneesta kaupasta saataisiin kasvua koko maalle.

Mistä talonpoikien into ei-valtiolliselle rahoitukselle johtui? Oma tulkintani on se, että uuden vaikutusmahdollisuuden avauduttua, talonpojat tajusivat muiden säätyjen tavoin hetken Suomen olojen parantamiselle tulleen. Talonpoikien koko elämä pyöri maanviljelyksen ympärillä, ja edeltävinä vuosina viljely oli ollut tavallista vaikeampaa katovuosien takia. Valtiopäivissä nähtiin siis mahdollisuus parantaa maanviljelystä konkreettisella tavalla, joka oli heidän mielissään luonnollisesti ensimmäisellä sijalla. Rautatiet tuntuivat kenties siihen verrattuna ylimääräiseltä menoerältä. Vain harva näki rautateiden rakennuksessa mitään yhteyttä maatalouden parantamiseen. Talonpojat ajattelivat, että kaupungeilla riittäisi yritteliäisyyttä ja pääomaa rautateiden rakentamiseen. Miksi valtion tulisi puuttua sellaiseen, jonka yksityinen rahoitus voisi saada aikaan?

Vaihtoehtoisella rahoituksella oli kannattajia myös muissa säädyissä, kuten aatelissa. Talousvaliokunta ei Fridolin Stjernvallin mielestä ole ottanut tarpeeksi huomioon sitä, miten Porvoon kaupunki oli halukas tulemaan hankkeessa vastaan taloudellisesti. Valiokunta ei uskonut, että Porvoon rata lisäisi olemassa olevan radan liikennettä, mutta Stjernvall vakuutti,

¹⁴⁹ Tal. ptk. II, 7.4.1864: 670 (Klami), 671 (Tiainen ja Teräs-Rautila).

¹⁵⁰ Tal. ptk. II, 7.4.1864: 677.

¹⁵¹ Tal. ptk. II, 7.4.1864: 676–677.

että kyllä se todellakin sitä tulisi lisäämään. Sivuratoja koskevassa keskustelussa tulisi ottaa mallia Ruotsista, jossa valtio tuki sivuratahankkeita siksi, että ne toivat välitöntä hyötyä valtion pääradoille. Samaa tulisi tehdä Suomessakin. Porvoon rata ei ollut pelkästään paikallisintressi.¹⁵² Stjernvallin mielipide oli, että valtion tuli rakentaa pääradat ja yksityisten, kuntien tai kaupunkien tuli rakentaa sivuradat. Kaikki hyötyisivät tästä järjestelystä, ja Ruotsissakin oli todisteita sen toimimisesta.

Jos esimerkkejä rautateiden rahoitusmalleille lähti etsimään muualta Euroopasta tuohon aikaan, sai vastaukseen hyvin erilaisia ratkaisuja. Britanniassa uskottiin alusta saakka rautateiden tuottavuuteen, vaikkei valtio päässytäkään suoraan osaksi rautateiden tuotoista. Yksityiset rautatieyhtiöt hoitivat rakentamisen ja liikennöinnin, ja valtion ei tarvinnut huolehtia kustannuksista. Monella parlamentin jäsenellä oli kuitenkin omistuksia rautatieyhtiöissä.¹⁵³ Yhtiöillä oli tarpeeksi pääomaa kattamaan rautateiden alkukustannukset, joten Britanniassa oli helpompi uskoa rautateiden tuottavaan tulevaisuuteen kuin pääomaköyhässä Suomessa. Yksityisten yhtiöiden muodostama rataverkosto oli sekava ja osin päällekkäinen, mikä saattoi koitua yhtiöiden kohtaloksi.¹⁵⁴ Toisesta ääripäästä löytyi Belgia, joka ryhtyi alusta asti rahoittamaan rautateitään valtiojohtoisesti. Rautateitä rakennettiin niin sotastrategisista kuin logistisista syistä. Valtiojohtoisesta ratajärjestelmästä tuli Belgialle ikään kuin todiste sen kansallisesta kyvykkyydestä Alankomaista itsenäistymisen jälkeen.¹⁵⁵

Talonpoikaistossa vertailtiin Suomen oloja selkeästi muita säätyjä vähemmän muihin valtioihin, mutta huolena oli silti se, miten rautatiet kannattaisivat Suomessa ja olisiko se turhan kallis investointi Suomen kaltaiselle köyhälle maalle. Monet kääntyivätkin vastustamaan rautateitä investoinnin kalleuden vuoksi.¹⁵⁶ Antti Uotila oli sitä mieltä, ettei Suomen taloustilanteessa kannattaisi ryhtyä kovin isoihin ratatöihin, sillä vielä ei ollut varmaa tietoa rautateiden tuottavuudesta Suomessa. Olemassa olevaa rataa voisi kuitenkin vielä jatkaa jompaankumpaan suuntaan, sinne missä se olisi tuottavampi. Talousvaliokunnan mietintöä mukaillen Uotila päätyi kannattamaan Tamperetta, sillä sieltä virtaisi eniten ihmisiä rataa käyttämään.¹⁵⁷ Talonpojat ajattelivatkin selvästi enemmän rautateiden kustannuksia, kuin niistä koituvia hyötyjä.

¹⁵² Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 442–444.

¹⁵³ Faith 1990: 22–24.

¹⁵⁴ Faith 1990: 25.

¹⁵⁵ Faith 1990: 60–61.

¹⁵⁶ Esim. tal. ptk. I, 19.10.1863: 101–104.

¹⁵⁷ Tal. ptk. II, 7.4.1864: 670.

Aatelin Carl Jägerhorn arvosteli rautatien vastustajien argumentteja siitä, ettei Suomen kaltaisessa köyhässä maassa kannattanut investoida mihinkään niin kalliiseen kuin rautatiet. Jägerhorn pyysi säätynsä edustajia arvioimaan rautateiden vaikutuksia samalla tavoin, kuten vaikka lasten kasvatusta ja koulutusta: Eivät vanhemmat siihen laittamiaan rahoja tai aikaa saa takaisin, mutta vastineeksi hyvin kasvatettu lapsi antaa paljon yhteisölleen. Rautatietkin siis tuottavat sellaista hyvää, jota ei ole mahdollista mitata rahassa. Rautatiet vaikuttivat epäsuorasti esimerkiksi maataloudessa ja valtion kehityksessä.¹⁵⁸ Jägerhornin kommentti aatelin istunnossa tuntuu irralliselta, sillä aatelissa ei oikeastaan esitetty näkemyksiä rautateitä vastaan, tai kommentoitu rautateiden rahoitusta negatiiviseen sävyyn. Voi olla, että Jägerhornin kommentti olikin tarkoitettu suoraan talonpoikaistolle, sillä säädyt olivat kyllä tietoisia toisissa säädyissä käydyistä keskusteluista.

Rautateihin tarvittiin suuria investointeja ja pääomaa, mitä Suomessa ei juuri ollut. Rautateistä ei ollut saatavissa nopeita voittoja, ja riski radan epäonnistumisesta oli suuri. Suomessa rautateistä ei ollut vielä tarpeeksi näyttöä siitä, että ne oikeasti ryhtyisivät kannattamaan. Harvaanasuttu maa ja epävarmat tavaravirrat huolettivat. Yksityisyrittäjiä ei siksi Suomeen juuri tullut. Valtion rooli kasvoi siksi ikään kuin pakosta, kun kaupungeista ja kunnistakaan ei ollut rahoittamaan rautateitä.¹⁵⁹

Se, suhtautuivatko valtiopäiväedustajat rautateihin välttämättömänä investointina vai ylimääräisenä menoeränä, ei riippunut edustajan säädystä, vaan siitä, millaisena koki Suomen taloudellisen tilanteen ja rautateiden vaikutuksen siihen. Olisiko rautateistä kohottamaan Suomen taloutta, vai veisivätkö ne Suomen yhä syvemmälle ahdinkoon? Vaikka rautatiet oli muualla Euroopassa todettu mainioksi kulkuvälineeksi monessa suhteessa, epäili osa edustajista vielä niiden toimivuutta Suomessa. Huono sato ja poliittisesti epävakaa tilanne sekä paineet monenlaisille uudistuksille veivät huomiota pois rautatieasiasta. Valtiopäivillä oli paljon käsiteltäviä asioita, ja kukin priorisoi niitä omalla tavallaan. Joillekin rautatiet näyttäytyivät Suomen pelastavana voimana, joillekin se oli nykyisessä tilanteessa täysin turha uudistus.

¹⁵⁸ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 451–452.

¹⁵⁹ Kuisma 2016: 135.

4. Paikallisintressejä ja liikennepolitiikkaa

”- - kysy ihmiseltä, mistä hän on kotoisin, ja voit etukäteen tietää hänen mielipiteensä kulkulaitoskysymyksessä.”¹⁶⁰

Rautateiden rakentamisessa oli ymmärrettävästi paljon paikallispoliittisia vaikuttimia. Valtiopäivien keskustelu tiivistyy loppuen lopuksi keskusteluksi siitä, pitäisikö etusija antaa Hämeenlinnasta Tampereelle vai Riihimäeltä Lahden kylään rakennettavalle radalle. Yllä oleva lainaus kertoo erään aatelin edustajan näkökulman paikallisuuteen: kaikki halusivat lähtökohtaisesti oman lähiseutunsa liikenneyhteyksien parantamista. Valtiopäivämiehen kotipaikkakunta enteilikin myös todellisuudessa hänen kantaansa käsillä olevaan ehdotukseen, karkeasti jaoteltuna itäsuomalaisten kannattaessa Lahden rataa ja länsisuomalaisten kannattaessa Tampereen rataa.

4.1. Lahden ja Tampereen kiista

Talousvaliokunnan mietintö numero seitsemän antoi säätyjen keskusteluihin lähtökohdat siitä, mikä oli ratojen tarve Suomessa Hämeenlinnan radan rakentamisen jälkeen. Säädyt keskustelivat ratojen tarpeellisuudesta ja rakennusjärjestyksestä pitkälti mietinnön pohjalta, vaikka keskustelua käytiin jonkin verran myös ennen mietinnön valmistumista.

Armollisessa ehdotuksessa oli seuraaviksi radoiksi määritelty Hämeenlinna–Tampere sekä Riihimäki–Lahti. Näiden ratojen lisäksi talousvaliokunta otti käsittelyynsä porvaristossa ehdotetut radat Hämeenlinna–Tampere –radalta Turkuun sekä Riihimäeltä Porvooseen. Ehdotuksessa esitetyt rautatiet Tampereelle ja Lahteen olivat siksi tärkeitä, että ratojen linjauksia ympäröivät suuret vesistöt, jotka olivat vanhastaan yhdistäneet ihmisiä. Näin ollen ratojen vaikutusalue kasvoi isommaksi, kohti pohjoista ja keskistä Suomea, mistä haluttiin saada parannetut reitit rannikkoseudulle. Nämä radat tulisivat olemaan osa kahta päärataa: ensimmäinen yhdistäisi Helsingin ja Pohjanmaan, toinen Turun itärajalta.¹⁶¹ Esitetyt radat tulisi valiokunnan mielestä rakentaa samaan aikaan, mutta jos tämä ei olisi mahdollista, tulisi Tampereelle antaa etusija. Tampereella nimittäin oli jo vilkasta teollisuustoimintaa, joka hyötyisi radasta, ja samalla saataisiin seudun rikkaat vesistöseudut radan yhteyteen. Kyllä

¹⁶⁰ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 435. C.J. Edelsköld: ”- - fråga en person, hvarifrån han är hemma och du skall på förhand känn hans åsigt i frågan om kommunikationer.”

¹⁶¹ Tätä aihetta käsittelee lisää luvussa 4.3.

Lahden seudullakin oli viljavat maat, sekä metsää, mutta Tampereen radan rakentamisesta hyödyttäisiin enemmän lähivuosina. Lahden radan kanssa pitäisi kuitenkin rakentaa samanaikaisesti Vesijärven ja Päijänteen välinen kanava, mikä lisäisi kustannuksia. Tampereen seudun vesistöjen väliset kanavoinnit eivät olleet valiokunnan mielestä yhtä tärkeitä radan rakentamisen kannalta.¹⁶²

Tästä etusijaisuudesta oli jokaisessa säädysssäädössä edustajistollaan omat mielipiteensä. Aatelin Carl Gustaf von Kraemer oli sitä mieltä, että Tampereen sijasta ensin tulisi rakentaa rata Lahteen, sillä näin ollen yhteys Päijänteeltä Helsinkiin kattaisi yhteensä viisi lääniä Uudeltamaalta Vaasan lääniin saakka. Päijänne oli siis mittakaavassa aivan eri luokkaa kuin Näsijärven seudut. Lisäksi Lahdesta rataa tulnaisiin jatkamaan Venäjälle ja sieltä Eurooppaan: Päijänteen seudulla oli selvästi näköpiirissään suurempi tulevaisuus.¹⁶³ Porvariston Carl Adolf Grundfelt oli taas vakaasti sen kannalla, että yhteys Pohjanmaalle tulisi tehdä ensin. Pohjanmaa oli jo saanut kärsiä tarpeeksi, eikä sen tarpeita ollut otettu huomioon. Etelä-Suomessa oli jo kulkuyhteydet hyvällä tolalla: sieltä oli meriyhteys muuhun Eurooppaan. Tämän vuoksi rata Tampereelle ja sitä kautta Pohjanmaalle oli tärkeämpi kuin Lahden rata.¹⁶⁴ Rovasti Johan Hackzellin mielestä maan sydämeen, Päijänteen seuduille, ulottuva linja on kannattavin. Siellä oli paljon maatalouden ylijäämää ja muuta tavaraa, joka tarvitsi myyntipaikan. Tampere ei koskaan pystyisi samaan.¹⁶⁵ Talonpoikaiston edustajan Carl Johan Sloten mukaan rautatie pitäisi suoraan ulottaa jo Tampereelta Vaasaan, sillä ” - - ei pidä yhtä paikkakuntaa auttaman toisen vahingoksi.”¹⁶⁶ Slotte viittasi lausunnollaan siihen, että kaikilla paikkakunnilla tulisi olla tasapuolinen oikeus rautatiehen. Slotte oli itse kotoisin Keski-Pohjanmaalta.

Edustajien mielipiteet vaihtelivat säädystä toiseen, mutta myös säätyjen sisällä. Taulukossa 2 on esitelty edustajien puheenvuoroissaan mainitsevat mielipiteet kootusti.

¹⁶² TvK m.7: 970–972.

¹⁶³ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 333–335.

¹⁶⁴ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 335–336.

¹⁶⁵ Prest. prot. III, 5.4.1864: 584.

¹⁶⁶ Tal. ptk. I, 14.10.1863: 76.

Taulukko 2: Edustajien mielipiteet seuraavaksi rakennettavasta rautatiestä¹⁶⁷

	Aateli	Papisto	Porvaristo	Talonpojat
Tampere	4	7	9	8
Lahti	3	4	6	11
Turku	2	1	-	-
Porvoo	1	-	-	2
Muu ¹⁶⁸	2	1	3	15
Yhteensä	12	13	18	36

Ridd.&Ad. prot. V, 6.4.1864: 433–463; Prest. prot. III, 5.4.1864: 575–614; Borg. prot. IV, 8.4.1864: 333–365; Tal. ptk. I, 14.10.1863: 74–83, 19.10.1863: 95–111, 20.10.1863, 111–124, tal. ptk II, 7.4.1864: 653–683.

Suullisesti esitetyt mielipiteet säätyjen kokouksissa vastaavat säätyjen äänestystuloksia esityksestä numero 31. Aateli, papisto ja porvaristo päättivät, että Tampereen radalle tulisi asettaa etusija, ja mikäli mahdollista, molemmat radat tuli rakentaa samaan aikaan. Talonpojat päättivät ensin tätä vastaan, mutta pyörsivät sovittelussa mielipiteensä, jotta päätös saataisiin läpi.¹⁶⁹ Talonpoikaiston korkea lukumäärä kohdassa ”Muu” selittyy sillä, että moni edustajista ei talonpoikaistossa puhuessaan maininnut mitä rataa kannatti rakennettavaksi. Monet halusivat vain kertoa, etteivät kannattaneet rautateitä laisinkaan, vaan halusivat maatalouteen uudistuksia ja parannuksia. Taulukossa 2 on otettu huomioon vain se mielipide, joka oli edustajalle ensisijainen vaihtoehto. Siksi siinä ei näy esimerkiksi se, että moni edustajista kannatti useiden ratojen samanaikaista rakentamista, mikäli valtion talous sen sallisi. Myös osa Turun radan kannattajista kannatti ensisijaisesti Tampereen rataa, sillä rata Turkuun oli tarkoitus rakentaa alkavaksi Tampereen radan linjalta. Esimerkiksi papiston kohdalla, jossa kannatus Turun radalle oli keskusteluissa suurta, ei tämä näy taulukossa lainkaan. Luultavasti myös ne, jotka ovat kannattaneet lausunnoissaan pelkästään Turun rataa, ovat äänestyksessä kannattaneet Tampereen rataa. Äänestystilanteessa nimittäin Tampereen ja Lahden radat olivat vastakkain, Turun ja Porvoon radoista äänestettiin erikseen.

Vaikka nyt päätettävät radat olivatkin lyhyitä, ne muodostaisivat tulevaisuudessa Suomen rautatieverkon rungon. Lahden radan rakentamisella ei ollut funktiota vain Päijänteen yhdistäjänä rannikkoon, vaan sitä tultaisiin tulevaisuudessa jatkamaan Venäjälle ja Pietariin, mikä soisi Suomelle yhteyden muihin Euroopan maihin. Tampereelta taas rataa tultaisiin

¹⁶⁷ Tiedot koottu säätyjen talousvaliokunnan mietinnön käsittelyssä esittämistä mielipiteistä.

¹⁶⁸ Muu-kategoria sisältää edustajia, joiden ensisijaisesta ratatoiveesta ei saa selvää, esimerkiksi edustaja kannattaa molempia ratoja, tai edustaja ei lainkaan mainitse mitä rataa kannattaa.

¹⁶⁹ Zetterberg 2012: 31.

jatkamaan jonnekin Pohjanmaalle. Kun radoista siis päätettiin, päätettiin siitä, kumpi Suomen olisi parempi saada ensin: paremmat kotimaan– vai ulkomaanyhteydet? Lääninrovasti Adolf Sirén oli ehdottomasti ulkomaisten yhteyksien kannalla:

”Kun on huomionnut näiden ratojen tulevaisuuden, näkee helposti että Lahden rata täytyy rakentaa ensin, koska se vie itään, mikä on se suunta, joka tulee asettamaan meidän rautatiemme yhteyteen ulkomaisten kanssa, ja puolestaan muiden kahden aiemmin mainittujen ratojen päätepisteet ovat Turku ja arvaamattoman pitkässä tulevaisuudessa Tampere.”¹⁷⁰

Hän asetti siis selvästi Suomen yhteyden Eurooppaan Pohjanmaan yhteyksiä merkittävämmäksi Suomelle. Pohjoisessa sijaitsevana maana yhteydet ulkomaihin erityisesti talvisaikaan olivat meren jäätyä takia hankalat. Rautatiet voisivat ratkaista tämän ongelman tuomalla Suomen ympärivuotiseen yhteyteen muun Euroopan kanssa. Tämä auttaisi erityisesti katovuoden iskiessä sekä vilkastuttaisi kauppaa. Erityisesti sahatavaran reitin nopeutuminen maailmalle pystyisi kasvattamaan Suomen taloutta.¹⁷¹ Myös talonpoikaiston Pehr Östringin mielestä etusijalla tulisivat olla radat, joilla Suomi pääsisi yhteyteen muiden maiden kanssa. Näillä Östring tarkoitti Hangon tai Pietarin ratoja.¹⁷² Hanko olikin Suomen tärkein talvisatama, sillä se jäätty harvoin.

Ulkomaanyhteydet olivat viennin ja talouskasvun kannalta tärkeitä. Vaikka reitit meriä pitkin olivat vieneet suomalaisia tuotteita kohti Eurooppaa jo pitkään, meri oli jäässä osan vuodesta. Kauppa pysähtyi siis vuosittain aina talven ajaksi.¹⁷³ Venäjän kautta oli kuitenkin mahdollisuus saada yhteys muun Euroopan kanssa heti, kun Venäjä rakentaisi suoran ratayhteyden kohti Keski-Eurooppaa. Siksi monet kannattivat valtiopäivillä 1863–64 rautatien rakentamista ensisijaisesti Lahden suuntaan.

Ulkomaisten yhteyksien kannalla oli myös vapaaherra Frans de la Chapelle. de la Chapelle halusi korostaa, ettei häntä voinut moittia siitä, että hän katsoisi asioita vain paikallisintresseistä käsin. Suomen liittäminen kulttuurimaihin ei nimittäin voinut olla vain jonkun yhden paikkakunnan etu, se olisi koko Suomen etu. Suomen maantieteen huomioiden kyseeseen

¹⁷⁰ Prest. prot. III, 5.4.1864, 582. ”Har man afseende på dessa banors framtid, så inses lätt att Lahtis banan måste ställas främst, emedan densamma leder österut, som är den väg, hvilken skall ställa våra jernbanor i förbindelse med utlandet, då deremot de öfriga två förordade banornas ändpunkter äro Åbo och för en oberäkneligt lång framtid Tammerfors.”

¹⁷¹ Kuisma 2016: 122–123.

¹⁷² Tal. ptk. I, 19.10.1863: 96.

¹⁷³ Kuisma 2016: 123.

seuraavaksi radaksi ei voinut tulla kysymykseen muu kuin Suomen Eurooppaan yhdistävä rata, joka loisi rungon rataverkolle.¹⁷⁴ Keskusteluissa korostuukin tarve nimenomaan ulkomaiselle yhteydelle, sillä Suomen haastavan sijainnin takia rautatie oli tuohon aikaan ainoa vaihtoehto yhdistää Suomi Eurooppaan maitse niin, ettei matkasta tulisi ajallisesti liian pitkä. Usein näkökulmana oli se, että kun ulkomaanyhteydet olisi saavutettu, olisi sen jälkeen aikaa rakentaa kotimaanyhteyksiä. Se osaltaan osoittaa sen, miten hankalassa tilanteessa Suomi oli maantieteellisen sijaintinsa takia verrattuna muuhun Eurooppaan.

Kaikkien Lahden radan puolustajien perustelut eivät kuitenkaan liittyneet Suomen ulkomaan yhteyksiin. Usein perusteluissa vaikutti myös Suomen köyhyys ja kova ilmasto. Pyhäjärven kirkkoherra Zakarias Castrénin argumentaatio perustui siihen, että Suomen kaltaisessa köyhässä maassa tulisi ennen kaikkea harkita sellaista ratayhteyttä, joka tuotti suurimman hyödyn vähimmillä kustannuksilla, varsinkin kun investointi rautatiehen tuli olemaan jo lähtökohtaisesti hyvin kallis. Siksi Castrén kannattikin rataa Lahteen, sillä kustannukset verrattuna Tampereen rataan olivat huomattavasti pienemmät. Castrénin mukaan rata Lahteen tavoittaisi suuremman alueen ja enemmän ihmisiä, sillä yhteys Päijänteen vesistöön saattaisi sen yhteyteen jopa Oulun läänin eteläisten osien kanssa. Tampereen radassa ei joka tapauksessa ollut kyse yhtä suuresta hyödystä tai alueesta, mitä Lahden radassa.¹⁷⁵ Maskun kirkkoherra Elias Rosengren toisaalta kyseenalaisti Castrénin väitteen siitä, että Lahden rata hyödyttäisi osaa Oulun läänistäkin. Eikö Tampereen rata olisi luontevin reitti Pohjanmaalle, kun rataa oltiin jatkamassa Tampereelta sinne? Kiertoreitit Lahden ja Päijänteen kautta olivat turhia.¹⁷⁶

Kotimaanyhteyksilläkin oli siis kuitenkin puolustajia. Argumentit olivat moninaisempia, kuin niillä, jotka puolsivat yhteyksiä ulkomaille. Siinä missä Suomen köyhyys ja ilmasto-olot vaikuttivat joillekin olevan tärkeintä päätöksenteossa, joillekin ihmisten hätä ja kadon torjunta olivat pääasia. Ne tosin ovat osittain eri tavoin sanottuna köyhyyden ja ilmaston eri puolia. Vaasan ja Mustasaaren kirkkoherra ja kontrahtirovasti Otto Ehrström julisti juhlallisesti asettavansa ihmisten olemassaolon etusijalle. Pohjanmaalaisena hän oli selvästi nähnyt katojen vaikutukset. Sen seurauksena tulleen nälänhädän takia ihmiset kamppailivat elämästä ja kuolemasta. Sen vuoksi rata Pohjanmaalle ja Vaasaan olikin välttämättömyys, sillä radan avulla saataisiin tuotua hätäviljaa alueelle paljon nykyistä tehokkaammin. Siksi Ehrström kannattikin rataa Tampereelle, jotta sieltä voitaisiin jatkaa rataa Vaasaan. Castrénin väitteet siitä, että

¹⁷⁴ Ridd. & Ad. prot. V, 5.4.1864: 460.

¹⁷⁵ Prest. prot. III, 8.4.1864: 588–589.

¹⁷⁶ Prest. prot. III, 5.4.1864: 590.

Lahden rata auttaisi myös Pohjanmaata Ehrström kuittasi paikallistuntemuksen puutteella: Lahden ja Pohjanmaan välissä oli mäkiä ja järviä vaikka kuinka paljon.¹⁷⁷ Edustajat kokivat selvästi vesireittien yhdistävän voiman eri tavalla. Toiset näkivät siinä mahdollisuuden, toiset loputtomat kustannukset uusien kanavatöiden takia.

Ehrströmin kanssa Pohjanmaan puolella papistossa oli myös Porin alisen rovastikunnan lääninrovasti ja Ulvilan kirkkoherra Herman Hellén. Hän halusi kiinnittää säädyn huomiota siihen, että Pohjanmaa kärsi Suomessa eniten hallan aiheuttamista kadoista. Pohjanmaan hätää oli sivuutettu tähän asti, ja niin se tultaisiin sivuttamaan tulevaisuudessakin, mikäli Pohjanmaalle ei rakennettaisi rataa. Hellén ei ymmärtänyt radan tarvetta Päijänteen seudulla, sillä jos talonpojat halusivat myydä tuotteitaan, he kyllä löysivät tiensä järven rannalle, missä he vaihtoivat tuotteensa viljaan. Tampereen rata ei pysähtyisi sen sijaan vain Tampereelle, vaan sitä voitaisiin jatkaa hiljalleen Vaasaan ja myöhemmin Ouluun. Vaikka Hellén oli selvästi Pohjanmaan puolestapuhuja, ratojen järjestys oli hänelle silti ensisijaisesti Tampere, Turku ja viimeisenä Lahti.¹⁷⁸

Aatelin Ernst Linder puolusti Tampereen rataa sen itsensä vuoksi. Tampereen teollisuus oli vireää, mikä oli tärkeää radan kannattavuuden kannalta. Tampere olisi pääte piste radalle, sellaisena Lahtea ei voinut pitää. Linderin mielestä radan kannattavuus oli tässä vaiheessa tärkein kriteeri, jossa Lahti ei voinut edes kilpailla Tampereen kanssa. Kannattavuus oli siksi tärkeää, että tulevan radan kannattavuudesta riippuisi Suomen tulevat ratalinjaukset, joten tulisi valita sellainen rata, joka tuottaisi parhaan lopputuloksen.¹⁷⁹ Valtiopäivämiehet käyttivätkin paljon aikaa ratojen kustannusten vertailuun. Suomen taloustilanteen ollessa heikko, ajateltiin, että kaikkeen ei olisi rahaa. Siksi mietittiin myös sitä, mikä radoista tuottaisi parhaiten.

Porvariston Carl Dahlströmillä oli puolestaan käytännönläheinen suunnitelma ratojen rakentamiselle. Lahden rata tarvitsi toimiakseen kanavan Päijänteen ja Vesijärven välille, jonka rakentaminen kestäisi luultavasti useamman vuoden. Siksi olisi ajantuhlausta aloittaa Lahden radasta, kun samaan aikaan kanavan rakentamisen kanssa voitaisiin jo rakentaa rata Tampereelle.¹⁸⁰ Tampere oli tuohon aikaan teollisuuskaupunki, ja oikeastaan ainut sellainen Suomessa. Lahti sen sijaan oli kylä, joka oli valikoitunut rautatien määränpääksi lähinnä sen sijainnin vuoksi. Lahden kylän sijainti oli vaikuttanut päätökseen radan rakentamisesta, kun

¹⁷⁷ Prest. prot. III, 5.4.1864: 592–593.

¹⁷⁸ Prest. prot. III, 5.4.1864: 601–602.

¹⁷⁹ Ridd. & Ad. prot. V, 5.4.1864: 448–449.

¹⁸⁰ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 359.

taas Tampere oli melkein itsestään selvä kohde radanrakennukselle. Edustajien oli helppo väheksyä Lahtea sen pienuuden vuoksi, sillä se ei voisi toimia itsessään vetovoimana henkilö- tai tavaraliikenteessä.

Rautateillä nähtiin olevan suuri arvo kansakunnan kehittämisessä eteenpäin, josta kansansivistyksellä oli suuri rooli. Talollinen Antti Puhakka kommentoi muiden talonpoikaisedustajien nurinaan suostuntaveron asettamisesta, että jos kansakouluja ja rautateitä ei tehtäisi sen takia, ettei haluttu lisää verotusta, tulisi Suomi jäämään sata vuotta jälkeen muista kansoista.¹⁸¹ Kuljetusyhteydet muihin Euroopan maihin olivat erityisen tärkeitä, mutta kuten talonpoikaiston Pietari Kumpulainen sen muotoili, tavaroiden ja tiedonvaihdon tulisi tapahtua kahteen suuntaan:

”Maalle enemmän häviöksi kuin hyödyksi tulisivat myös rautatiet ja kanavat olemaan, jos niitä myöten maan sisimpiin loukkoihin tulisi vaan virtaamaan ulkomaalaisen tiedon, taidon ja ahkeruuden tuotteita, mutta maasta ei olisi mitään vietävää ulos niitä myöten, ja sitä ei tule milloinkaan tarpeeksi asti olemaan ennenkuin kaikilla kansalaisilla on tilaisuus saamaan sitä korkeampaa oppia, joka innoittaa ja yksinään antaa kykyä ja neuvoa muuttamaan luonnon annit omasta maasta semmoisiksi tuotteiksi, joiden kuletusta niin ulkomaille kuin ympäri omaa maata kaikki täydellisemmät yhdistyskeinot tarkoittavat edistyttää.”¹⁸²

Tässä Kumpulainen toi kansakoulut samaan yhteyteen rautateiden kanssa: sivistys olisi se, jonka avulla kansan tuottavuus saataisiin nousuun, ja sen jälkeen rautateiden vaikutuksesta tuotteet ja ihmiset liikkeelle. Yhteydet muuhun maailmaan olisivat siis maalle hyväksi muutenkin kuin vain taloudellisessa mielessä. Yhteyksien ei myöskään haluttu kulkevan vain yhteen suuntaan: tärkeää oli että myös suomalaisilla olisi jotain annettavaa.

Talonpoikaistossa Lahden rata sai enemmän kannatusta kuin Tampereen rata. Rautatiestä olisi enemmän hyötyä Päijänteelle ja sisämaalle, väitti Puhakka. Pohjanmaa oli rannikkoa, joten sillä oli merireitti kesäisin käytettävissään. Päijänteeltä saataisiin yhteys Jyväskylään, josta voitaisiin vielä suomen kieltä Helsinkiin, jossa siitä oli selkeästi puutetta.¹⁸³ Suomenmielisyys ja fennomania eivät vielä 1860-luvulla olleet vielä valtiopäivillä niin voimissaan, kuin ne myöhemmin tulisivat olemaan. Orastavaa kansallismielisyyttä ja erityisesti fennomaniaa on kuitenkin nähtävissä etenkin talonpoikaiston riveissä. Erityisesti tämä näkyi talonpoikaiston

¹⁸¹ Tal. ptk. I, 14.10.1863, 80.

¹⁸² Tal. ptk. I, 14.10.1863, 82.

¹⁸³ Tal. ptk. II, 12.4.1864: 774.

suhtautumisessa kansakoulukysymykseen. Jotkut, kuten Puhakka, huomasivat myös rautateissä tilaisuuden kohottaa suomen kielen asemaa.

Erityisesti papiston keskuudessa heräsi laajempia pohdintoja siitä, millä tavalla rautatie toimi sivistyksen airuena. Rovasti ja Juvan kirkkoherra Mauno Alopaeus oli ehdottomasti sitä mieltä, että nyt rakennettavilla rautateillä kannattaisi auttaa kadoista kärsivää sisämaata. Helsingin yhdistäminen paremmilla kulkuyhteyksillä tiiviimmin sisämaahan yhdistäisi myös Suomen koulutetuimmat ihmiset paremmin muuhun Suomeen. Helsingissä asuivat ne ihmiset, jotka tekivät kaikkensa Suomen etujen eteen, kielen ja suomalaisuuden hyväksi. Nyt siis olisi mahdollisuus saada yhteys maan sydämen, Päijänteen seudun, ja ”älyllisen koulutuksen kodin” välille yhteys. Siksi Alopaeus kannattikin rataa Lahteen.¹⁸⁴ Papistostakin löytyisi siis varhaisia suomalaisuusaatteen kannattajia.

Turun tuomiorovasti Torsten Renvall ei kuitenkaan kannattanut Alopaeuksen perusteluja Lahden radan rakentamiselle. Hänen mielestään Alopaeuksen syyt olivat liian runollisia. Hän ajatteli Alopaeuksen tarkoittaneen sivistyksen yhteyksillään erityisesti yhteyttä Helsingin ja Jyväskylän opettajaseminaarin välillä. Siinä tapauksessa yhteyden saisi toki helpomminkin, Tampereen kautta, jos oltaisiin sitä mieltä että seminaari jollain tavalla hyötyisi rautatiestä.¹⁸⁵ Myös Kuopion hiippakunnan tuomiorovasti Aron Borgin mielestä haikailut opettajaseminaarin yhdistämisestä Helsinkiin rautatiellä olivat aivan liian idealistisia. Rautatieasiaa tulisi käsitellä mieluummin käytännön näkökulmasta.¹⁸⁶ Vaikka Renvall ja Borg eivät selvästi lämmenneet Alopaeuksen ajatukselle, ei Alopaeus ollut täysin yksin mielipiteensä kanssa. Lääninrovasti Sirén tosin oli ainoa, joka sanoi ääneen kannattavansa hänen ajatuksiaan.¹⁸⁷

Alopaeus pyysi uudelleen puheenvuoroa saman päivän iltapäivän täysistunnossa. Hän oli harmissaan siitä, että hänen ehdotustaan oli pidetty liian runollisena, eikä se ollut saanut paljon vastakaikua. Lahden rata tulisi olemaan välineenä sivistyneistön nousuun laajoissa osissa Suomea. Päijänne ulottui jo hyvin pitkälle Pohjois-Savoon, ja lähelle Saimaan kanavaa. Tulevaisuudessa oli suunnitelmia, jotka yhdistäisivät nämä suuret vesistöt toisiinsa, jolloin vaikutusalue olisi entistä suurempi. Lahden radalla tulisi olemaan siis merkitystä tulevaisuudessa.¹⁸⁸

¹⁸⁴ Prest. prot. III, 5.4.1864: 591–592. Lainaus s. 592, ”den intellektuella bildningens hem”.

¹⁸⁵ Prest. prot. III, 5.4.1864: 596.

¹⁸⁶ Prest. prot. III, 5.4.1864: 601.

¹⁸⁷ Prest. prot. III, 5.4.1864: 599.

¹⁸⁸ Prest. prot. III, 5.4.1864: 611–612.

Papistossa esitetyt mielipiteet eivät kuitenkaan olleet ainutlaatuisia, sillä rautateiden yhteydestä sivistykseen oli puhuttu jo aiemmissa yhteyksissä. J. V. Snellman oli erityisesti profiloitunut sivistyksen puolestapuhujana, ja hänen mielestään rautatiet olivat omimpia levittämään sivistystä ympäri maata. Erityisesti sisämaan suomenkielinen maaseutu tulisi hyötymään rautateistä, joiden avulla se nousisi aivan uudentlaiselle sivistyksen tasolle.¹⁸⁹ Nopeampien kulkuyhteyksien vuoksi esimerkiksi ihmisten liikkuminen lisääntyisi, ja sanomalehdet leviäisivät aiempaa laajemmalle. Sivistys ja rautatiet kulkivat siis käsi kädessä, vaikka ensisijaisesti oli helpointa ajatella rautateiden palvelevan vain taloutta ja ihmisten liikkumistarpeita.

Aatelin Fridolin Stjernvallin mielestä Tampereen rata olisi rakennettava ensin, koska jo rakennettu rautatie saisi samalla osakseen enemmän liikennettä. Lisäksi se olisi osa rataa Turkuun, millä oli myös oma painoarvonsa. Stjernvallin mielestä Lahden radalla oli lukuisia esteitä, mitkä vaikeuttivat sen rakentamista. Lahdessa jouduttaisiin kaivamaan harjun läpi, jotta saataisiin sivurata satamaan Vesijärven rantaan. Okeroisten kylän kohdalla tarvittaisiin kallion räjäytys, Hohmajärvellä täytyisi täyttää ratapenkkää ja Hollolassa suo hankaloittaisi rakennustöitä. Stjernvallin mukaan nämä kaikki työt olisivat toisistaan riippuvaisia, ja pelkästään niissä työ voisi kestää hyvinkin kaksi vuotta. Muu maanmuokkaustyö olisi hänen mukaansa valmista luultavasti alle vuodessa. Jos Tampereen radan rakentamisen jälkeen osaavaa työvoimaa voitaisiin ohjata suoraan radanrakennustyömaalta toiselle, kokonaistyöurakka lyhenisi luultavasti jopa vuodella. Siksi ei kannattaisi lähteä rakentamaan Lahden rataa ensin.¹⁹⁰ Valtiopäivämiehet miettivät selvästi paljon ratojen rakentamiseen kuluvaa aikaa, ja sitä, miten työvoima riittäisi ratojen rakentamiseen. Monet olivatkin sitä mieltä, että ratoja ei voitaisi rakentaa samaan aikaan, sillä työvoima ei riittäisi Suomen kaltaisessa vähäväkisessä maassa alkuunkaan.¹⁹¹ Siksi töiden suunnittelu ja aikataulutus oli joidenkin edustajien, kuten Stjernvallin mielestä erityisen tärkeää.

Tampereen radan perusteissa nousee tärkeinä esille erityisesti kaupungin itsensä merkitys Suomen teollistuneimpana kaupunkina. Myös radan jatkomahdollisuudet Pohjanmaalle ja Turkuun olivat erityisesti näiden seutujen edustajien mielissä. Sekä Tampere että Lahti kasvoivat edustajien puheissa asutuskeskittymiään suuremmiksi alueiksi; Lahti jopa Päijänteen ympäriskuntien kokoiseksi. Tässä apuna oli rautateiden yhdistäminen muihin kulkureitteihin,

¹⁸⁹ Kuisma 2016: 130–131.

¹⁹⁰ Ridd. & Ad. prot. V, 5.4.1864: 440.

¹⁹¹ Esim. ridd. & ad. prot. V, 5.4.1864: 439–440 (Stjernvall); prest. prot III, 5.4.1864: 594 (Stenbäck).

kuten vesiteihin ja maanteihin. Koska rautatie ei voinut ulottua kaikkialle, olivat sitä tukevat kulkureitit tärkeitä. Tiet syöttivät tavaraa ja ihmisiä rautateille, ja paikkasivat sen puutteet. Kanavat ja vesiväylät toimivat rautatiejärjestelmän paikkaajina, mikäli ne oli rakennettu toisensa huomioon ottaen.¹⁹² Lahden radan perusteena toimikin usein sitä laajempi kokonaisuus: Pääjätteen seudun, Sisä-Suomen huonojen kulkuyhteyksien parantaminen tai Suomen yhteys ulkomaihin Venäjän kautta.

4.2. Turku ja Porvoo – Suomen tärkeimmät kauppakaupungit?

Armollisessa ehdotuksessa mainittujen ratojen lisäksi valiokunta käsitteli porvaristossa ehdotettuja ratoja Turkuun ja Porvooseen. Näistä talousvaliokunnalla oli ristiriitaisia mielipiteitä. Selvänä pidettiin sitä, ettei niitä ollut mahdollista rakentaa samaan aikaan, kuin rakennettiin Tampereen ja Lahden ratoja. Turun radan osalta oli valiokunnan mielestä selvää, että rautatie hyödyttäisi Turkuja. Mutta se, että rata Turkuun oli käytännössä täysin riippuvainen Tampereen radan rakentamisesta, teki siitä epävarman: mitä jos Tampereen rataa ei syystä tai toisesta rakennettaisikaan? Suurin huoli näiden ylimääräisten ehdotettujen ratojen rakennuksessa oli silti työvoima ja sen saatavuus: Suomessa ei ollut niin paljon työvoimaa, että olisi voitu rakentaa neljää rataa samaan aikaan ilman, että se alkaisi haitata muita elinkeinoja. Ratatyöhön tarvittava työvoima tuli kuitenkin suurimmaksi osaksi maaseudun ja kaupunkien sekatyöläisistä. Valiokunnan mukaan työvoimapulasta oli tullut ongelma muissakin Euroopan paljon väkirikkaammissa maissa, joten miten se vaikuttaisi harvaanasutussa Suomessa? Valiokunta ei halunnut kuitenkaan radan rakennuksen myöhästyvän kovinkaan paljoa.¹⁹³

Porvoon radasta valiokunnalla ei ollut niin paljon hyvää sanottavaa kuin Turun radasta. Vaikka Porvoon kaupunki oli luvannut ottaa osaa radan rakentamiseen, se ei ollut yhtä yleishyödyllinen kuin Turun rata. Sen takia aika Porvoon radan rakentamiselle ei ollut nyt, vaan se oli ennemminkin tulevaisuuden hanke.¹⁹⁴ Porvoon radan hylkääminen osoittaa selvästi valiokunnan tärkeysjärjestyksen. Ensin on rakennettava päälinjat, ja sitten vasta siitä risteävät, merkitykseltään vähäisemmät rataosat. Myös muualla Euroopassa toimittiin usein näin: ensin varmistettiin tärkeimmät ratalinjat ja sitten vasta ryhdyttiin rakentamaan toissijaisia linjoja.¹⁹⁵

¹⁹² Ville 1990: 23, 42.

¹⁹³ TvK m 7: 978.

¹⁹⁴ TvK m.7: 979.

¹⁹⁵ Ville 1990: 118.

Turun tuomiorovasti Torsten Renvall oli papiston istunnoissa innokkaimmin ajamassa Turun radan etuja. Turku oli ollut Suomen sivistyksen kehto satoja vuosia. Vaikka Turulla ei enää ollut samanlaista sivistyksen keskuspaikan asemaa kuin ennen, Turku silti ansaitsi rataansa. Se oli kuitenkin teollisuuden ja kaupan keskus. Renvallin mielestä Turkuun rakennettava rautatie ei ollut mikään sivurata, niin kuin jotkut väittivät, vaan se oli Suomen tärkeimmän pääradan päätepiste. Nimenomaan tämä rata yhdistäisi Suomen Eurooppaan. Turun radan rakentaminen Tampereen radan jälkeen ei tarkoittaisi sitä, että Helsingin edut unohdettaisiin. Helsingillekin olisi hyötyä yhteydestä Turkuun. Turun radan jälkeen olisi helppo jatkaa ratoja Vaasaan ja Viipuriin. Renvall toivoi, ettei olisi yksin mielipiteidensä kanssa säädysään, eikä hän aivan yksin ollutkaan.¹⁹⁶ Tosin lääninrovasti Adolf Sirén ja rovasti Johan Hackzell syyttivät Renvallia liiasta kotiseudunrakkaudesta, eivätkä voineet siksi olla hänen kanssaan samaa mieltä. Hackzell muistutti Renvallille, että nyt oli kyseessä koko maan etu, eikä silloin voinut ajatella pelkästään paikallisintressejä.¹⁹⁷ Helsingin ja Turun eduista puhuessaan Renvall ilmaisee selvästi huolensa siitä, että jompikumpi kaupungeista jättäisi toisen varjoonsa. Edustajat ajattelivat, ettei kaupan keskittyminen yhteen kaupunkiin ei olisi kenenkään etu.

Renvall tuntui harmistuneen siitä, ettei hänen sanojansa otettu todesta vain siksi että hän oli Turusta kotoisin. Syyttelemällä toisia paikallisista vaikuttimista jätettiin huomiotta paljon voimakkaampia syitä. Renvall halusikin muistuttaa säätyveljilleen, ettei rautateitä voinut rakentaa ”ilmojen halki”, vaan ne kuljivat väkisinkin eri paikkakuntien lävitse. Renvall kehottikin häntä syyttelien puhujien tutkiskelemaan omia näkökulmiaan ja miettimään, voisiko heidän omissakin mielipiteissään olla paikallisia vaikuttimia.¹⁹⁸ Renvall halusi samanlaista kohtelua myös muiden paikkakunnan etuja ajaville edustajille. Täysin vapaata paikallisista näkökulmista keskustelu ei olisi voinut olla, kun puhuttiin paikkakunnista joiden halki radat kulkisivat.

Kaikki papistossa eivät olisi halunneet keskustella Turun radasta lainkaan. Kuopion hiippakunnan tuomiorovasti Aron Borg kehotti kaikkia pysymään asiassa. Säädyn tehtävänä oli keskustella talousvaliokunnan mietinnön mukaisesti siitä, kumpaan rataan, Lahden vai Tampereen, rakentamiseen rahaa kannattaisi ensimmäiseksi käyttää. Renvallin aloittama keskustelu Turun radasta oli selvästi alkua jollekin laajemmalle keskustelulle, eikä siihen ollut nyt aikaa.¹⁹⁹ Samaa mieltä oli myös rovasti Alopaeus joka kertoi, ettei hänellä ollut mitään

¹⁹⁶ Prest. prot. III, 5.4.1864: 578–579.

¹⁹⁷ Prest. prot. III, 5.4.1864: 579, 584.

¹⁹⁸ Prest. prot. III, 5.4.1864: 595.

¹⁹⁹ Prest. prot. III, 5.4.1864: 600.

Tampereen tai Lahden ratoja vastaan, mutta Turun rata oli jo liikaa. Suomessa ei ollut varoja rakentaa suuria hankkeita loputtomasti. Sanojensa painoksi hän lainasi latinaksi roomalaista runoilijaa, Horatiusta: "prematur nonum in annum", anna sen odottaa yhdeksänteen vuoteen saakka.²⁰⁰ Alopaeuksen mielestä Turun rata saisi siis vielä odottaa.

Renvall ei ollut mielipiteineen aivan yksin säädyssään, vaikka saikin osakseen paljon kritiikkiä. Maskun kirkkoherra Elias Malakias Rosengren oli Renvallin kanssa samaa mieltä siitä, että Turku olisi Suomen helpoin reitti ulkomaille. Lisäksi se tulisi olemaan lännestä itään ulottuvan pääradan toinen päätepiste, joten se ansaitsi jo sinänsä korkean sijan rautatierakentamisen järjestyksessä. Helsinkiä oli jo autettu paljon Turun kustannuksella. Ratoja tulisi rakentaa rannikoilta sisämaahan, niin kuin ulkomailla oli tehty. Siitä huolimatta, että Rosengren oli Turun radan puolella, hänen mielestään ensiksi piti rakentaa rata Tampereelle. Tampereen radasta täytyikin aloittaa, mikäli halusi radan Turkuun.²⁰¹

Rosengren nosti esille papiston ammatin luonteen vaikutuksen paikallisintressikeskusteluun. Pappien työhön kuului, että heidät saatettiin siirtää jonain vuonna eri seurakuntaan vaikka toiselle puolelle maata. Siksi papeilla ei ollut vahvaa kotipaikan tuntua. Papit varmasti tunsivat oman paikkakuntansa ja sen tarpeen rautateille, ja siksi monesti rautateiden puolestapuhujien argumentit muuttuivat subjektiivisiksi. Joskus, "eksyväisen vakaumuksen" takia, saattoi joku luulla tätä koko maan eduksi, mutta ei silti pitänyt leimata ketään pelkkiä paikallisintressejä ajavaksi.²⁰² Paikallisintressit olivat selvästi kaikkien säätyjen keskusteluissa läsnä, papistossa ja aatelissa kuitenkin enemmän kuin muissa. Paikallisintressit puhuttivat ja edustajat kokivat monesti tarvetta ilmoittaa, että he eivät nyt ajatelleet vain paikallisista näkökulmista, vain koko maan näkökulmasta käsin.

Vähäisen tuen takia Renvall koki tarpeelliseksi puolustaa mielipiteitään. Renvall kertoi rakastavansa kotiseutuaan, mutta ei ikinä ajaisi sellaisen seudun etuja, jonka edut olisivat ristiriidassa yleisen edun kanssa. Siksi häntä hämmensikin se, että häntä silti syyteltiin puhuvan pelkistä paikallisintresseistä käsin. Hän kysyikin säädyltään: "- - mistä syystä minun sanani ei kelpaa totuutena?" Rata Turkuun menisi viljellyimpien seutujen ohi, siellä tulisi olemaan paljon henkilöliikennettä, ja se saattaisi Helsingin ja Turun yhteyteen toistensa kanssa. Turku olisi

²⁰⁰ Prest. prot. III, 5.4.1864: 612.

²⁰¹ Prest. prot. III, 5.4.1864: 609.

²⁰² Prest. prot. III, 5.4.1864: 610. "vilsefarande öfvertygelsen".

päätepiste Pietarin radalle, jonka avulla saataisiin kauttakulkukauppaa Suomeen. Siitä, että rata palveli sekä yhteistä etua että Turun seudun etua, ei voinut olla kuin vain hyötyä.²⁰³

Riipi on tiivistänyt hyvin Renvallin keskeiset argumentit Turun radan puolesta: ensimmäiseksi Turun ja Tampereen välinen rautatie yhdistäisi toisiinsa Suomen runsasväkisimmät seudut, toiseksi Helsingin ja Turun välinen kilpailu olisi eduksi koko maalle, kolmanneksi rata tulisi olemaan taloudellisesti kannattava, joten se kannustaisi kilpailuun, ja neljänneksi se tulisi liittymään luontevasti Pietarin rataa.²⁰⁴ Renvallin vakuuttavat argumentit eivät kuitenkaan onnistuneet vakuuttamaan hänen papistoa Turun radan paremmuudesta.

Turun rata herätti keskustelua myös muissa säädyissä, myös sitä ehdottaneessa porvaristossa. Carl Dahlström, kauppaneuvos ja laivanvarustaja Turusta, puolusti porvariston istunnoissa voimakkaasti Turun rataa. Hänen mielestään Turun tulisi olla toinen päätepiste radoille ja kaupalle. Olisi nimittäin kaikella tavalla huono asia, mikäli Helsingistä tulisi kaiken keskipiste. Dahlströmin mukaan mikään muu rata ei voisi tuottaa yhtä hyvin ja yhtä nopeasti kuin Turun rata: Turku oli itse kaupan, teollisuuden, maatalouden ja karjanhoidon keskus, eli siis kasvavien elinkeinojen aluetta. Päijänteellä oli vai metsä, mikä loppuisi kuitenkin ennen pitkää. Turkuun menevä rautatie kulkisi viljeltyjen seutujen halki. Dahlströmin mielestä ”Suomella ei ole varaa antaa toisen kaupunkinsa, kaupungin jossa on 17 000 asukasta, tulla puutteeseen ajanmukaisista kulkuyhteyksistä ja vajota merkityksettömyyteen.”²⁰⁵ Dahlströmin perusteluissa on hyvin paljon samaa kuin Renvallilla. Erityisesti Turun seudun väkirikkauden korostaminen sekä Turun historiallisuus näkyvät molempien miesten kommentteissa. He myös molemmat jakoivat huolen siitä, että Helsingistä kasvaisi liian suuri kauppakaupunki, joka jättäisi muut kaupungit varjoonsa, jollei Turkuun rakennettaisi rataa.

Talonpoikaistossa ratojen rakennusjärjestys puhutti vielä senkin jälkeen, kun sääty oli tehnyt päätöksensä muita säätyjä vastaan kannattaa Lahden radan rakentamista ennen Tamperetta. Juho Brusila ehdotti, että ne kaupungit, jotka haluaisivat kaupunkiinsa rautatien, saisivat siihen jonkinlaista avustusta valtiolta. Tällä tavalla voitaisiin menetellä esimerkiksi Turun rautatien kanssa, tai sitten Turku voisi olla seuraava, joka rakennettaisiin kokonaan valtion rahoilla. Edustajat Antti Uotila ja Johan Simula kannattivat tätä lausuntoa.²⁰⁶ Johan Keto sen sijaan piikitteli säätynsä jäseniä sanomalla, että ehdotus oli sinänsä hyvä, mutta koska sääty oli

²⁰³ Prest. prot. III, 5.4.1864: 610–611. Lainaus s. 610: ”- - af hvad skäl få icke mina ord gälla för sanning?”

²⁰⁴ Riipi 1993: 29.

²⁰⁵ Borg. prot. I, 6.10.1863: 59–60. Lainaus s. 60: ”Finland bör icke hafva råd att låta sin andra stad, en stad med 17 000 innevånare, i brist på tidsenliga kommunikationer nedsjunka till en obetydlighet.”

²⁰⁶ Tal. ptk II, 7.4.1864: 679.

päättänyt sitä rataa vastaan, johon Turun radan oli tarkoitus yhdistyä, hän ei oikein ymmärtänyt mihin rata oikein rakennettaisiin. ”Ehkä se loppuisi metsään”, Keto arveli. Brusila oli kuitenkin vakuuttunut siitä, että muut säädöt määräisivät Tampereen rakennettavaksi ensimmäisenä, vaikka talonpoikaisto olikin päättänyt toisin.²⁰⁷ Talonpoikaistossa kaikki eivät selvästi olleet samaa mieltä säädyn päätöksen kanssa, ja toivat suhtautumisensa siihen eri tavoin esille.

Aatelissa Fridolin Stjernvall argumentoi vahvasti Turun radan puolesta. Turun seutu on Suomen kulttuurin kehto, se on väkirikas ja viljelty seutu. Rata oli suorastaan elinehto Turulle, siitä riippuisi entisen pääkaupungin koko olemassaolo.²⁰⁸ Samaa mieltä oli myös säätyveli Carl Johan Edelsköld, joka väitti kyseessä olevan ennen kaikkea koko maan edun. Vaikka Edelsköld olikin kotoisin Turusta, tässä tapauksessa hänen kotipaikkakuntansa sekä koko Suomen intressit olivat samat. Siksi ei pitänyt puhua pelkästään paikallisintressien vaikutuksesta vaan hyväksyä asiat niin kuin ne ovat: ratoihin vaikuttivat aina paikallisintressit. Edelsköld toisti myös jo Stjernvallin ja valiokunnan lausumia argumentteja Turun historiallisuuteen ja seudun väkirikkauteen vedoten. Edelsköld lisäsi, että koko Suomi surisi, jos rautatietä Turkuun ei syystä tai toisesta saataisi.²⁰⁹ Halu saada rata Turkuun oli aatelin keskuudessa selvästi suuri.

Porvoolaisten anomuksen radasta kaupunkiin esitteli porvaristossa Porvoon edustaja Fredrik Sneckenström. Anomuksessa pyydettiin säätyä kiinnittämään erityisesti huomiota viiteen eri seikkaan: Porvoo oli merkittävä kauppakaupunki, toiseksi tulisi paljon vahinkoa, jos Lahden rata rakennettaisiin ilman sivurataa Porvooseen, kolmanneksi Porvoon asukkaat olivat itse valmiita osallistumaan radan rakennuksen kustannuksiin, neljänneksi Helsingin ja Porvoon välillä kulkevat höyrylaivat toisivat paljon tuloja, ja viidenneksi kestikievereiden määrää ja kyyditysten taakkaa voitaisiin rautatien avulla vähentää. Anomuksen luettuaan Sneckenström lisäsi olevansa samaa mieltä esityksen kanssa, ja halusi vielä painottaa, että Porvoosta voisi tulla radan avulla toinen piste ulkomaankaupalle Helsingin lisäksi. Päijänteen tuotteet löytäisivät varmasti Porvoon kautta markkinoille. Muiden hyötyjen lisäksi Sneckenströmin mielestä kyytivelvollisuuden helpottuminen Porvoon ja Helsingin välillä oli suurin etu.²¹⁰ Kuitenkin myöhemmin, talousvaliokunnan mietinnön käsittelyn yhteydessä Sneckenström sanoi kannattavansa Lahden rataa ennen muita, sillä sieltä saataisiin eniten vientituotteita.²¹¹ Moni Porvoon rataan myönteisesti suhtautuva kääntyikin kannattamaan esimerkiksi Lahden

²⁰⁷ Tal. ptk. II, 7.4.1864: 679.

²⁰⁸ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 441.

²⁰⁹ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 436–437.

²¹⁰ Borg. prot. I, 10.12.1863: 410–411.

²¹¹ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 342.

rataa, sillä Porvoon rata ei tuntunut ajankohtaiselta porvoolaisten tarjoamasta rahallisesta avusta huolimatta.

Porvoon pormestari ja kaupungin toinen edustaja Carl Magnus Holm ilmaisi luontaisesti tukensa Porvoon ratahankkeelle. Holm toivoi, että sekä porvaristo että muutkin säädyt näkisivät Porvoon radassa sekä yksityisen että yhteisen hyödyn.²¹² Teollisuuden kehitys ja ihmisten liikkuvuus tarvitsisi rataa. Radan avulla koko rannikko saisi hyötyä rautateiden vaikutuksesta.²¹³ Myös aatelin Stjernvall oli vahvasti Porvoon radan puolestapuhuja, ja hän valitteli kovasti sitä, että Porvoon radasta tunnuttiin tehneen jo kielteinen päätös, vaikkei asiasta ollut keskusteltu tarpeeksi. Porvoosta voitaisiin tehdä tapulikaupunki, jolloin sen kaupankäynnin lisääntyessä sille tulisi radalle entistä enemmän käyttöä. Rata myös syöttäisi liikennettä Helsingin–Hämeenlinnan radalle.²¹⁴ Rata Porvooseen herättikin edustajissa selkeästi vähemmän mielenkiintoa kuin Turun rata.

Ernst Linder oli eri mieltä Stjernvallin kanssa. Hänen mielestään säädyt käyttäisivät aikaansa paremmin, mikäli ne keskittyisivät päärajojen rakentamiseen, eikä sivurajojen suunnitteluun.²¹⁵ Stjernvall moitti Linderiä siitä, ettei hän uskonut porvoolaisiin. He olivat toimittaneet allekirjoitetun paperin säädyille, jossa pyysivät suostumusta. Dokumentin olivat allekirjoittaneet hyvin vaikutusvaltaiset ja arvokkaat miehet, eikä sitä tullut siksi kyseenalaistaa.²¹⁶ Linderin mielestä porvoolaisilla oli kuitenkin toivoa saada rata aikaiseksi ilmankin säätyjen tukea.²¹⁷ Olisi luullut, että porvoolaisten halukkuus osallistua radan kustannuksiin olisi taivutellut edustajia Porvoon radan puolelle Suomen hankalassa taloustilanteessa. Sen sijaan moni edustaja Linderin tavoin koki, että säätyjä ei näin ollen tarvittaisi Porvoon radan rakentamiseen lainkaan.

Talonpoikaiston edustaja Jarl Hagelstam tuki ehdottomasti Porvoon rataa, sillä Porvoon oli yksi maan vireimmistä kauppakaupungeista. Näin ollen suhteellisen halvoin rakennuskustannuksineen se tulisi tuottamaan melkoisesti taloudellista hyötyä.²¹⁸ Talonpoikaistossa Porvoon rata herättikin kiinnostusta, luultavasti siksi, että valtion tarvitsisi käyttää siihen vähemmän rahaa, sillä porvoolaiset olivat luvanneet maksaa osan radan kuluista. Hagelstam oli toki itse Porvoon tuomiokunnan edustajana valtiopäivillä, joten se on saattanut

²¹² Borg. prot. I, 10.12.1863: 412.

²¹³ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 356.

²¹⁴ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 442.

²¹⁵ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 448.

²¹⁶ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 455.

²¹⁷ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 459.

²¹⁸ Tal. ptk. I, 20.10.1863: 115.

vaikuttaa hänen esittämiin mielipiteisiinsä. Talonpoikia toisaalta kiinnostikin muita säätyjä enemmän valtionrahoituksen ulkopuoliset rahoitusvaihtoehdot.

Edustajien mielipiteet Turun ja Porvoon radoista vaihtelivat, mutta niiden puolustajilla oli hyvinkin samanlaiset argumentit, etenkin Turun radan osalta. Turun kaupungin historiallisuus ja seudun väkirikkaus ja viljavuus tuntuivat olevan edustajien mielestä painokkaita syitä rakentaa Turkuun rautatie. Historiallisena pääkaupunkina Turku oli siis ilmiselvä kandidaatti seuraavan rautatien päätepisteeksi. Ongelmana tuntui vain olevan se, että mikäli päätös Turkuun menevästä radasta tehtäisiin näillä valtiopäivillä, vaatisi se ensin Tampereen radan rakentamisen. Turku oli kuitenkin sitä puolustavien mielestä yhä tärkeä osa Suomen taloudellista, väestöllistä ja elinkeinollista kehitystä myös tulevaisuudessa.

Turun ja Porvoon ratojen puolustajia syytettiin muita enemmän puolueellisuudesta sekä paikallisista vaikuttimista. Varsinkin Turkua puolustaneet kyllä vakuuttivat, ettei kyse ollut pelkästään siitä. Kenties se, että ratoja ei ollut sisällytetty varsinaiseen ehdotukseen, vaikutti muiden edustajien tulkintaan. Esitykset Turun ja Porvoon radoista eivät olleet tulleet itse keisarilta, joten se saattoi vähentää niiden painoarvoa joidenkin edustajien silmissä. Ratoja olivat kuitenkin ehdottaneet näiden seutujen edustajat, joten epäilykset paikallisen edun tavoittelusta tarttuivat ehkä helpommin juuri näiden ratojen puolustajiin.

Turun ja Porvoon radat herättivät selvästi keskustelua säädyissä, vaikka Tampere ja Lahti tuntuivat olevan edustajien mielestä realistisemmat vaihtoehdot seuraaviksi radoiksi. Turun osalta syynä oli luultavasti se, että sen rakentaminen oli riippuvainen Tampereen radasta, joten jotkut kokivat Turusta puhumisen näillä valtiopäivillä turhana. Porvoo jäi helposti keskusteluissa vähemmälle huomiolle, vaikka esimerkiksi talonpoikaistossa porvoolaisten oma-aloitteisuus rautatieasiassa herätti kiinnostusta. Turku oli kaupunkina Porvoota suurempi, ja sillä oli historiaa Suomen pääkaupunkina. Siksi monet kokivat vain järkeväksi sen, että Turkuun saataisiin rautatie mahdollisimman nopeasti. Huolena oli seudun kuihtuminen samalla kuin Helsinki rikastuisi. Porvoon rataa ajateltiin selvästi Turkua enemmän sivuratana. Monen mielestä ensin oli aika keskittyä päälinjauksiin, joten Porvoo jäi siksi vaille suurempaa huomiota.

4.3. Tavoitteena rataverkon muodostaminen

Vaikka armollisessa esityksessä puhuttiin vain radoista Tampereelle ja Lahteen, ja edustajien ehdotuksissa radoista Turkuun ja Porvooseen, kyse oli isommasta asiasta kuin vain rautatiekatkelmista. Valtiopäiväkeskusteluista käy ilmi, että kyseisillä valtiopäivillä käytiin jo keskusteluja Suomen rataverkon pohjasta.

Suomen rautatieverkosta linjauksista oman esityksensä muutamaa vuotta aikaisemmin oli tehnyt J.V. Snellman. Snellmanin visiossa rataverkon perustana olisi päärata Turusta Viipuriin, eli lopulta Pietariin, josta erkanisi rata Tampereelle ja siitä eteenpäin Pohjanmaalle. Pohjoisen suuntaan päästäisiin myös samalta radalta, josta Päijänteen itäpuolitse johdettaisiin rata Kuopion kautta Ouluun.²¹⁹ Snellmanin suunnitelmassa tärkeintä oli nimenomaan yhdistää sisämaan paikkakunnat ja vesistöt rannikkoon, rannikkokaupunkien yhdistäminen toisiinsa voisi hänen mukaansa odottaa. Wiikin mukaan aikansa keskusteluissa Snellmaniin ei kuitenkaan juurikaan viitata.²²⁰ Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteivätkö valtiopäivämiehet voineet olla tietoisia Snellmanin suunnitelmista. Osa edustajista oli voinut kuulla Snellmanin ajatuksista, ja se on hyvin voinut vaikuttaa heidän mielipiteisiinsä ja käsityksiinsä ratojen tulevaisuuden suunnista.

Käsittelyssä olleet rautatielinjaukset ovat helppo mieltää vain pieninä rataosuuksina. Valtiopäivämiehet ovat kuitenkin ajatelleet jo suurempaa kokonaisuutta päättäessään ratojen rakentamisesta. Hämeenlinnan radan ajateltiin jatkuvan luontaisesti Tampereelle ja siitä Pohjanmaalle, ja sitä kautta muodostavan yhden maan pääradoista. Toinen päärata kulkisi Turusta itään, Pietariin. Tämä rata kulkisi osin pitkin toista päärataa jatkaen Riihimäeltä omaan suuntaansa kohti itää. Moni edustajista hahmotti ratojen tulevat suunnat nimenomaan kahden pääradan ajatuksella, ja olikin siksi sitä mieltä, että jo olemassa olevaa rataa tulisi jatkaa siihen suuntaan kuin sen oli tarkoitus mennä.²²¹ Esimerkiksi papiston edustajan lääninrovasti Otto Ehrströmin mielestä ei ollut hankalaa päättää mihin rautatietä jatkettaisiin. Voitiin vain katsoa mihin suuntaan kompassi osoitti jo rakennetun radan päässä: pohjoiseen. Rataa tulisi siis jatkaa hänen mielestään ensimmäiseksi Tampereelle, ja sen jälkeen Parkanon ja Ilmolan kautta Vaasaan.²²²

²¹⁹ Kuisma 2016: 130.

²²⁰ Wiik 2018: 31.

²²¹ Esim. borg. prot. IV, 8.4.1864: 343 (Thermén), 349–350 (Tengström); prest. prot. III, 5.4.1864: 611 (Renvall).

²²² Prest. prot. III, 5.4.1864: 592.

Ratojen päätepisteistä oli kuitenkin valtiopäivillä monta versiota, eikä asiaa ollut selvästi pohdittu vielä perin pohjin. Moni edustaja puhui vain radasta Pohjanmaalle tai vaihtoehtoisesti radasta Turusta itään tai itärajalta, joskin jonkinlainen konsensus on pöytäkirjoista löydettävissä. Pohjanmaan radan päätepisteenä mainitaan useasti Vaasa, ja useampi edustaja puhuu myös mahdollisesta radan jatkamisesta Ouluun. Itään suuntaavan radan päätepisteenä mainitaan lähinnä Pietari.²²³

Joidenkin edustajien mielissä Turku–Pietari sekä Helsinki–Pohjanmaa –radat tuntuivat olevan täysin erillisiä rataverkon osia. Tampereen rataa esimerkiksi perusteltiin sillä, että se tulisi olemaan jo olemassa olevan radan luonnollista jatkoa, mitä Lahden rata ei ollut.²²⁴ Varsinkin talonpoikaistossa ratojen tulevat suuntaukset olivat osalta edustajista pimennossa. Talonpoikaiston edustaja Carl Hagman olisi tahtonut nähdä esityksen Suomen kaikista rautateistä, sillä nyt kun oli esillä vain pienet pätkät, oli vaikeaa arvioida mihin radat tulisivat seuraavaksi menemään.²²⁵ Ratojen jatkosta oli kyllä ollut puhetta aikaisemmin, eri asia tietenkään on se, olivatko nämä suunnitelmat kaikuneet Hagmanin korviin. Hämeenlinnan radasta päättämisen jälkeen 1850-luvun lopussa senaatti oli suunnitellut ratoja rakennettavan seuraavaksi Tampereelle ja Päijänteen suuntaan, ja lopulta Pietariin. Tampereen rataa oli suunniteltu jatkettavan Vaasaan ja Ouluun, ja myös Turun rataa senaatti oli jo miettinyt.²²⁶ On epäselvää, kuinka paljon valtiopäivämiehet tiesivät senaatin suunnitelmista ja tehdyistä tutkimuksista ratasuuntien suhteen.

Joillain edustajilla oli hyvinkin tarkkoja suunnitelmia ja mielipiteitä siitä, mihin ratojen tulisi mennä. Porvariston C.J. Grönbergillä oli selkeä ajatus siitä, että radan Pohjanmaalle tulisi mennä Kauhajoen kautta. Kauhajoen linjaus mahdollistaisi radan kulun mahdollisimman viljeltyjen seutujen halki, ja sen puolesta puhui myös paikkakunnan keskeinen sijainti Pohjanmaalla. Näin useammalla ihmisellä olisi mahdollisuus hyödyntää rautatietä. Kauhajoelta voitaisiin tehdä sivurata Kaskisiin, sillä siellä oli hyvä satama. Grönberg itse oli Kaskisten suurin laivanvarustaja, joka toi maahan muun muassa siirtomaatavaraa. Hän kuitenkin vakuutti, ettei tässä ollut kyseessä pelkästään paikallinen etu, vaan myös isänmaan etu. Ratalinjausten tulisi nimittäin päätyä sellaisiin satamiin, jossa olisi paljon laivaliikennettä ja lastauspaikat lähellä rataa. Kaskinen olisi siis tulevaisuuden tärkeä kaupunki sen sataman syvyyden ja

²²³ Vaasa esim. prest. prot. III, 5.4.1864: 579 (Renvall), 592 (Ehrström), 602 (Hellén); tal. ptk. I, 14.10.1863: 76 (Slotte). Pietari esim. borg. prot. IV, 8.4.1864: 354 (Hackman), 360 (Lindeqvist); ridd. & ad. prot. V, 6.4.1864: 447 (Linder); tal. ptk. II 12.4.1864: 773 (Klami).

²²⁴ Esim. borg. prot. IV, 8.4.1864: 343 (Thermén), 344 (Frenckell); prest. prot. III, 5.4.1864: 591 (Rosengren).

²²⁵ Tal. ptk. II, 7.4.1864: 669.

²²⁶ Seppinen 1992: 19, 21.

helppokulkuisuuden vuoksi. Ei Vaasa, niin kuin monet olivat ehdottaneet. Grönbergin mukaan Vaasan satama oli paljon hankalampi liikennöidä verrattuna Kaskisiin. Vaasan satama, kuten monet muut satamat Pohjanmaalla, oli liian matala. Vaasan kallioinen saaristo tulisi myös vaikeuttamaan laivankäyntiä yhä enemmän tulevaisuudessa, sillä laivat kasvoivat kokoa jatkuvasti. Grönberg arvioi, että viidenkymmenen vuoden päästä laivat eivät edes pääsisi Vaasan satamaan. Sen vuoksi tuli valita Kaskinen, sillä sitä paitsi siellä oli Vaasaa noin kaksi kuukautta pidempi purjehdusaika.²²⁷ Vaikka Grönbergin perustelut olivat vakuuttavia, rautatien rakentaminen Kaskisiin ei saanut vastakaikua porvariston istunnoissa.

Aatelin Adolf Törngrenillä oli oma suunnitelmansa Suomen liikenneverkon kehittämiseksi. Kun Tampereelle olisi saatu rata, sitä voitaisiin jatkaa Kokkolaan. Helsingin–Hämeenlinnan radalta tehtäisiin sivurata Turkuun, ja sen jälkeen Poriin, Uuteenkaupunkiin, Raumalle ja Tammisaareen. Ja jotta saataisiin suurempi osa ihmisistä hyötymään parannetuista kulkuväylistä, tulisi kanavoida Pielisjoki ja ruopata laivaväylä Mikkeliin. Törngren kannatti myös säädystä aikaisemmin Päijänteen kanavoiteja ehdottaneen von Kraemerin mielipiteitä. Päijänteen yhteydet kanavien avulla Konneveden ja Keiteleeseen olisivat ehdottomasti hyödyllisiä.²²⁸ Törngrenin suunnitelmassa näkyy yleisesti kannatettu ajatus siitä, että rannikot tuli yhdistää sisämaahan ja erityisesti sisävesistöihin.

Papistossa kaikki eivät olleet laajempien ratasuunnitelmien kannalla. Rovasti ja Pietarsaaren kirkkoherra Henrik Heikel kritisoi säätynsä edustajien intoa keskustella muista ratalinjauksista kuin mitä valiokunta oli ehdottanut. Erityisesti papistossa puhuttaneet radat Turkuun ja Vaasaan olivat Heikelin mielestä tässä keskustelussa ylimääräisiä, nyt voitaisiin keskittyä vain kahteen rataan samanaikaisesti. Hänen mielestään säädyllä olisi syytä iloon silloin, jos radat Lahteen ja Tampereelle saataisiin rakennettua seuraaviin valtiopäiviin mennessä, silloin voitaisiin ryhtyä suunnittelemaan näille radoille jatkoa. Yhteys itään olisi pidemmän tulevaisuuden hanke.²²⁹ Jotkut edustajat siis kokivat, että koko rataverkon päättäminen vuosien 1863–64 valtiopäivillä olisi säädylle liian suuri asia päätettäväksi. Keväällä 1864 valtiopäivät olivat venyneet jo alkuperäisestä kestostaan, ja säädylle oli paineita saada päätökset tehtyä nopeasti. Voi olla, että siksi useat edustajat yrittivät hoputtaa keskustelua ja pyytää säätyään pysymään armollisessa esityksessä mainituissa radoissa.

²²⁷ Borg. prot. IV, 8.4.1864: 337–340.

²²⁸ Ridd. & Ad. V, 6.4.1864: 453–454.

²²⁹ Prest. prot. III, 5.4.1864: 597.

Edustajien kiinnostus rautateiden päätesuuntiin ja linjauksiin on merkittävää siksi, että se osoittaa edustajilla olleen jonkinlainen käsitys siitä, mihin suuntiin rautateitä haluttiin tulevaisuudessa rakentaa. Tampere ja Lahti olivat hyviä lähtökohtia, mutta tarvittiin myös visioita siitä, mihin nämä radat tulevaisuudessa johtaisivat. Kumpaakin rataa pidettiin itsessään hyvinä etenkin talouden ja kaupan näkökulmasta, mutta rautatiet tulisivat sitä kannattavimmiksi, mitä laajemmalle verkosto ulottuisi.

Osa valtiopäivämiehistä oli sitä mieltä, että säätyjen tulisi tehdä päätös jo näillä valtiopäivillä Suomen tulevan rataverkon linjauksista. Erityisesti aatelissa oli vaatimuksia rataverkon laatimisesta. Osa aatelin edustajista koki, ettei talousvaliokunnan mietinnössä ollut tarpeeksi käsitelty sitä, mihin ratoja jatkettaisiin Tampereelta ja Lahdesta, ja ilman selkeää suuntaa nämä radat olisivat vain lyhyitä katkelmia. Gustaf Silfversvan halusi eritoten varmistaa rautateiden kulun viljellyiden seutujen halki. Hänen mielestään valtion taloudenpito oli kutakuinkin samanlaista kuin yksittäisen ihmisen taloudenpito. Silfversvan esitti esimerkin: Huoneistonhaltijalla saattoi aikaisemmin olla vain muutamia puutarhatilkkuja siellä täällä, mutta tänä päivänä hän raivaa maa-alaa viljelläkseen yhdessä paikkaa laajemmin. Samalla tavalla tekee valtio: Entiset pienet kylä- ja taajamakeskittymät halutaan yhdistää uusilla kulkuneuvoilla, rautateillä, paremmin toisiinsa suuremmaksi kokonaisuudeksi. Nyt täytyisi vain varmistaa, etteivät nämä kaupunkien väliset yhteydet kulje erämaassa viljavien seutujen kustannuksella.²³⁰ Kaupunkien yhteyksiä toisiinsa korostettiin valtiopäivämiesten puheissa verraten vähän. Suurin osa oli kuitenkin sitä mieltä, että ratojen tulisi kulkea sieltä missä ihmisetkin olivat, mikä näkyy valtiopäivämiesten argumenteissa erityisesti Lahden ja Tampereen ratojen etuisuudesta keskustellessa.

Silfversvan oli talousvaliokunnan jäsenenä jättänyt eriävän mielipiteensä talousvaliokunnan mietinnön yhteyteen. Silfversvanin vastalause koski erityisesti mietinnön päätöstä Turun radan lykkäämisestä, mutta myös sitä, että olisi ehdottoman tärkeää päättää tulevasta ratalinjauksista jo näillä valtiopäivillä.²³¹ Hänen mielteisiinsä yhtyivät aatelista ainakin herrat Stjernvall, Törngren ja von Essen. Fridolin Stjernvall piti mietinnön käsittelyn alkupuolella pitkän puheen rautateiden eduista, ja erityisesti sen puolesta, että olisi kaikkien etu päättää lopulliset ratalinjaukset nyt. Stjernvall haki esimerkkiä muualta Euroopasta: meni suhteellisen pitkään, ennen kuin tajuttiin että alkuvaiheen rautateiden kustannuksia olisi voitu säästää, mikäli jo heti alussa olisi päätetty rautateiden kulkusuunnat. Ratalinjaukset olisi tietysti pitänyt tehdä sekä

²³⁰ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 457–458.

²³¹ TvK m.7: 985.

maan etu että ulkomaiset yhteydet huomioon ottaen. Naapurimaa Ruotsi oli Stjernvallin mielestä loistava esimerkki hyvästä, suunnitelmallisesta rataverkon rakentamisesta: 1854 säädetyt määräsivät ratalinjauksia tutkittaviksi, 1856 tehtiin päätös radoista ja 1859 työt käynnistyivät. Radat Ruotsissa kulkivat tärkeimpien kaupunkien, viljavimpien seutujen sekä vesireittien ohitse, minkä pitäisi olla tavoitteena myös Suomessa.²³²

Stjernvallin mielestä sellainen valtiopäiväehdotus, joka ei ottanut tarpeeksi yleistä etua huomioon, voisi olla peräti haitallinen rautateille. Jos tehtiin vain osittaisia ehdotuksia, jotka jättivät suurimman osan paikkakunnista ratojen ulkopuolelle, saattoivat yleiselle edulle haitalliset mielipiteet kasvaa.²³³ Stjernvallin huoli on tulkittavissa niin, että jos nyt päätettäisiin rautateiden yleiset linjaukset Suomessa niin, että radat laitettaisiin kulkemaan parhaiden ja yleisesti hyödyllisten seutujen halki, välttyttäisiin monelta paikalliselta kiistalta siinä, kun rautateiden hyödystä osalliseksi haluavat paikkakunnat yrittävät saada rataa omalle paikkakunnalleen. Tämä vaatisi päätöstä ratalinjoista laajemmassa mittakaavassa kuin mitä valiokunnan mietinnössä esitettiin.

Kaikilla aatelissa ei ollut samaa näkemystä talousvaliokunnan mietinnön antamista raameista rataverkosta päättämiseksi. Ernst Linder tulkitsi Stjernvallista ja Silfversvanista poiketen mietintöä niin, että siinä oikeastaan oli jo asetettu Suomen tulevan rataverkon pääsuunnat, ja se oli siksi sellaisenaan riittävä rataverkon pohjaksi. Linderin mukaan mietinnössä ja säätyjen päätöksessä sen pohjalta oli nimenomaan kysymys runkoratojen priorisoinnista eikä vain ratojen rakentamisesta joko Lahteen tai Tampereelle. Päätettävät radat olivat runkoratojen aloituksia, joista toinen menisi Pohjanmaalle ja toinen Pietariin. Mistään radanpätkestä ei siis ollut kyse. Kaiken lisäksi nyt ei ollut aika ehdottaa tämän ehdotuksen ulkopuolisia ratoja. Turkuun tulisi sitten myöhemmin, eihän valiokunta ollut kiistänyt sen etuja.²³⁴ Linder lisäsi myöhemmin, että ei kai talousvaliokunta olisi ollut niin ajattelematon, ettei olisi ajatellut Suomen tulevaisuuden tarpeita ehdotusta käsitellessään.²³⁵ Aatelissa oli siis ratalinjauksen puolesta kaksi eri leiriä: ne, joiden mielestä talousvaliokunnan mietintö oli riittävä pohja rataverkolle, ja ne, joiden mielestä olisi pitänyt päättää laajemmista rataverkon linjauksista.

Vaikka selvästi suurin osa edustajista oli sitä mieltä, että ratalinjauksissa oli kyse tulevista pääradoista, oli se etenkin talonpoikaistossa vielä epäselvää. Erkki Klami oli sitä mieltä, että

²³² Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 437.

²³³ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 438.

²³⁴ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 447.

²³⁵ Ridd. & Ad. prot. V, 6.4.1864: 459.

oli vielä "liian aikaista puhua siitä, mitkä rautatiet maassa tulisivat valtateinä pidettäviksi." Hänen mielestään ainakaan Hämeenlinnan ja Tampereen välinen liikenne ei tulisi olemaan niin suurta, että sitä voisi kutsua pääväyläksi. Pohjanmaankaan rata ei tulisi olemaan kannattava, ennen kuin sen yhdistäisi Pietariin. Oikeastaan ainoa tapa saada Suomessa radoista pääradan veroisia, oli yhdistää ne Pietariin, joten siksi sen tulisi olla säätyjen ensimmäinen tavoite.²³⁶ Klami selvästi antaa ymmärtää, että Suomen väestö ei olisi tarpeeksi ylläpitämään riittävän vireää liikennettä rautateillä.

Kiinnostavaa on, miten valtiopäivät päättyivät päättämään juuri Tampereen radan etuisuuden puolesta. Pöytäkirjojen perusteella ulkomaanyhteyksiä pidettiin hyvin tärkeinä, ja se oli nimenomaan yksi rautateitä rakentamalla saavutettavista tavoitteista. Tampereen radan rakentaminen palveli kuitenkin yksistään huonosti ulkomaanyhteyksien tarpeita. Turku oli toisaalta monen mielestä parempi yhteys Suomesta ulkomaille ja muuhun Eurooppaan kuin Venäjä ja Pietari. Tampereen radan jälkeen Turun radan rakentaminen tulisi mahdolliseksi, mutta säädyt päättivät kuitenkin, että Turun aika tulisi vasta myöhemmin. Tampere oli yksi merkittävimmistä kaupungeista Suomessa, ja kotimaan kaupan kannalta yhteys Helsingin ja Tampereen välillä oli merkittävä. Helsingissäkin oli satama, niin kuin Turussakin, jonka kautta ulkomaan tuotteet kulkeutuisivat Suomeen ja josta suomalaisten tuotteet voisivat lähteä ulkomaille.

Päätöstä rataverkosta ei toiveista huolimatta saatu vuosien 1863–64 valtiopäivillä, mutta tulevat valtiopäivät ottivat asian käsittelynsä. Vuoden 1872 valtiopäivillä käsiteltiin Suomen rataverkon suuntia.²³⁷ Ratalinjauksia oli kuitenkin mietitty sekä valtiopäivillä että niiden ulkopuolella, joten rataverkon suunnittelutyöhön ei tarvinnut lähteä tyhjästä. Valtiopäivillä 1863–64 käsittelyssä olleiden rautateiden ei ollut tarkoitus päättyä Tampereelle ja Lahteen, vaan niiden oli tarkoitus alusta saakka muodostaa pohja Suomen tulevalle rataverkolle. Valtiopäivät päättivät lopulta talousvaliokunnan mietinnön mukaisesti rakentaa seuraavaksi molemmat esityksessä esitetyt radat samanaikaisesti, mikäli mahdollista. Tampereen radalle annettiin kuitenkin etusija siinä tapauksessa, mikäli yhtäaikainen rakentaminen ei onnistuisi.²³⁸

²³⁶ Tal. ptk. II, 12.4.1864: 773.

²³⁷ Wiik 2016: 102.

²³⁸ Seppinen 1992: 23.

5. Johtopäätökset

Tässä tutkimuksessa tarkastelin valtiopäivämiesten käsityksiä rautateistä ja Suomen tulevaisuudesta vuosien 1863–64 valtiopäivillä. Vaikka kaikkien säätyjen tuki rautateille saatiin, säädöt eivät olleet sisäisesti yksimielisiä, sillä säädyn päätös perustui aina enemmistön tukeen. Se, että säädöt päättivät rautateiden puolesta, ei tarkoittanut siis sitä, että kaikki edustajat olisivat olleet päätöksen takana. Rautatiekeskustelu vuosien 1863–64 valtiopäivillä oli hajanaista, ja keskittyi edustajien henkilökohtaisiin mielipiteisiin varsinaisten puolueiden puuttuessa. Tottumattomuus valtiopäivien tapoihin hankaloitti käsittelyä.

Yhdestä asiasta säädöt olivat jokseenkin samaa mieltä: rautateitä kannatti rakentaa myös Suomeen. Se, mikä suunta olisi ollut Hämeenlinnan jälkeen paras vaihtoehto, vaihteli paljon. Yksi merkittävä tekijä oli kuitenkin edustajan kotipaikka: kotipaikkakunta on selvästi yhteydessä siihen, mitä rataa edustaja kannatti. Paikkakunnan edun esille tuominen ei kuitenkaan tuonut säätyjen keskusteluissa edustajalle kunniaa, vain päinvastoin: edustaja sai usein päälleen melkoisen arvosteluryöpin.

Totisia väitteitä siitä, että Suomeen kannattaisi rakentaa mieluummin kanavia kuin rautateitä, ei näillä valtiopäivillä enää esitetty. Talonpoikaistossa rautateiden rakentamista vastustaneet vastustivat enemmän valtion rahankäyttöä tilanteessa, jossa heidän näkemyksensä mukaan sitä olisi pitänyt käyttää maatalouden kehittämiseen ja kurjuuden vähentämiseen maassa. Jo 1860-luvun alkuvuosina Suomessa oli koettu huonoja satovuosia, ja maaseudun väestöllä oli vaikeaa. On siis ymmärrettävää, miksi osa talonpojista olisi mieluummin halunnut rautateihin varatut varat menevän maatalouden hyväksi. Osa talonpojista kuitenkin katsoi, että rautateitä rakentamalla saataisiin hyötyjä maataloudelle. Rautateitä sen itsensä takia vastustaneita ei siis enää ollut, ja kysymys olikin vain siitä, milloin Suomeen kannattaisi rakentaa rautateitä, ja kuinka paljon.

Maan yleinen etu hallitsi keskustelun argumentteja. Valtiopäivillä oltiin Suomen päätöksenteon huipulla, ja yhteisten asioiden äärellä pitkästä ajasta. Suomen etu oli siis ymmärrettävästi edustajien mielissä ja yksi tärkeimmistä, ellei kaikista tärkein kriteeri päätöksenteossa. Väitän kuitenkin, että edustajilla ei ollut yhteistä näkemystä siitä, mihin Suomi oli menossa, tai mihin sen kehitystä pitäisi ohjata. Joillakin oli selkeästi enemmän talouspoliittiset näkemykset Suomen tulevaisuudesta, jotkut taas näkivät maataloudessa Suomen kehitystä ajavan voiman. Rautatie istui argumentiksi molemmille puolille. Edustajat eivät kuitenkaan käyneet avointa

keskustelua Suomen tulevaisuudesta, vaan erimielisyydet kuitattiin henkilökohtaisiksi mielipiteiksi ja paikallisen edun tavoitteluksi.

Rautatiekysymys oli ensisijaisesti taloudellinen kysymys, monella tapaa. Rautatie oli Suomen mittapuulla kallis hanke, joten rahoitus puhututti paljon valtiopäiväedustajia. Rautatien oli myös muissa maissa huomattu vilkastuttavan kaupankäyntiä. Suurin osa edustajista näki rautatien selkeästi välttämättömänä investointina: rautateiden avulla Suomeen saataisiin ihmisten ja tavaroiden liikettä, mikä osaltaan auttaisi Suomea saavuttamaan kaivattua talouskasvua kaupankäynnin kautta. Osa edustajista taas näki rautatiet enemmänkin ylimääräisenä menoeränä: rautateihin käytetty raha oli Suomen nykyisessä taloustilanteessa liikaa, ja se oli ennen kaikkea pois jostain muusta. Rautatiet toimivat siis osalle ratkaisuna, osalle ongelmana.

Monet valtiopäivämiehet haikailivat paremman suunnittelun perään rataverkon osalta. Heidän mielestään Suomen olisi tullut ottaa mallia esimerkiksi Ruotsista, jossa oli ratalinjat lyöty lukkoon jo varhaisessa vaiheessa. Ehkä pelkona oli samankaltainen tilanne kuin esimerkiksi Britanniassa, jossa kilpailevat rautatieyhtiöt olivat saaneet aikaan kaikkea muuta kuin harkitun rataverkon. Suunnitelmallisuudella haluttiin myös mahdollisesti helpottaa tulevien valtiopäivien keskusteluja: jos ratojen päälinjaukset olisivat jo päätetty, myöhemmin ei tarvitsisi käyttää aikaa kiistelyyn eri paikkakuntien ratatoiveista. Joidenkin mielestä talousvaliokunnan mietintö antoi tarpeeksi hyvän pohjan rataverkolle: Tampereen rataa jatkettaisiin tulevaisuudessa Pohjanmaalle, ja Lahden radan päätepisteenä tulisi olemaan Pietari, sekä toisessa suunnassa Turku. Porvookin luultavasti saisi ratansa, mutta tämän ja mahdollisesti muiden pienempien ratayhteyksien rakentamisessa menisi luultavasti pidemmän aikaa. Yhteisenä tavoitteena tuntui olevan rakentaa niin sanotut päälinjaukset ensin, joina pidettiin siis Tampereen ja Lahden suuntia. Rataverkon suunnittelu jäi kuitenkin myöhempien valtiopäivien tehtäväksi.

Eurooppalainen kehitys ei ollut aivan tuntematonta täällä Pohjolassakaan. Valtiopäiväedustajat olivat innokkaina pääsemässä mukaan kehitykseen, ja ottamaan kiinni jo edelle ehtineitä valtioita. Epäilystä herätti kuitenkin se, miten Suomi erosi eurooppalaisista valtioista. Siellä, missä rautatiet olivat saavuttaneet jo vankan jalansijan, oli pääomaa, työvoimaa, ja sekä tavaroiden että ihmisten liike suurempaa kuin Suomessa. Toimisivatko rautatiet samoin pääomaköyhässä, kylmässä ja vähäväkisessä maassa? Suomella oli rautateistä kokemusta vain Helsingin–Hämeenlinnan radalta, joka ei ollut vielä pystynyt tuottamaan lainkaan muutaman ensimmäisen toimintavuotensa aikana. On siis aivan luontevaa, että osalla edustajista oli omat

epäilyksensä rautateiden suhteen. Kuitenkin, useimmat luottivat rautateiden voittokulkuun maailmalla, ja siihen, että kun rautateitä saataisiin maahan enemmän ja ne löytäisivät tiensä tärkeisiin kaupunkeihin ja satamiin, ne tulisivat vielä kannattamaan Suomessakin.

Valtiopäiväedustajien puheenvuoroista huokuu kysymyksiä rautatien vaikutuksista: olisiko rautateistä ratkaisuksi Suomen ongelmiin? Toisiko se talouskasvua, niin kuin esimerkit muista maista osoittivat? Auttaisiko se maataloutta? Vilkastuttaisiko se kauppaa, sekä kotimaan sisäistä että ulkomaankauppaa? Liikenneyhteyksien parantaminen hyväksyttiin itsestään selvänä osana rautateiden tuomia etuja, mutta niiden tuomat muut vaikutukset olivat vielä hämärän peitossa, juurikin siksi ettei rautateistä ollut vielä Suomen oloissa paljoa kokemusta. Suomi oli 1860-luvun alussa murrosvaiheessa, jossa säätyvaltiopäivillä oli mahdollisuus vaikuttaa Suomen tulevaisuuden suuntaan, pitkästä ajasta vuosikymmeniin. Valtiopäivämiehillä oli luottoa tulevaisuuteen ja siihen, että rautateistä koituisi vielä hyvää Suomellekin.

Tulevien tutkimusten tehtäväksi jää selvittää valtiopäivien rautatiekeskusteluja laajemmissa yhteyksissä. Säätyjen mielipiteitä suhteessa toisiinsa on tutkittu vielä suhteellisen vähän. Kiinnostavaa olisi esimerkiksi vertailla 1863–64 valtiopäivien keskustelua myöhemmän vaiheen rautatiekeskusteluihin: miten keskustelu muuttuu, kun rautatiet otetaan jo aivan itsestäänselvytenä? Myös sanomalehdet ja esimerkiksi senaatin keskustelut jäävät tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Vertailukohtia rautateiden vaikutuksiin tulevaisuuden Suomessa voisi siis löytää myös laajemmalla yhteiskunnallisen keskustelun kentältä.

Lyhenteet

Ridd. & Ad. prot. = Ridderskaps och adelns protokoll

Prest. prot. = Presteståndets protokoll

Borg. prot. = Borgareståndets protokoll

Tal. ptk = Talonpoikaissäädyn pöytäkirjat

Tvk. m.7 = Talousvaliokunnan mietintö numero 7

Lähteet ja kirjallisuus

Painetut lähteet

Valtiopäiväasiakirjat

Hans kejslerliga majestäts nådiga propositioner till Storfurstendömet Finlands ständer i landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864 äfvensom vederbörande utskotts betänkanden och ständernes underdåniga svar i anledning af sagde propositioner. N. A. Zilliacus, Wiborg 1865.

Protokoll hållna hos höglofl. ridderskapet och adeln vid landtdagen i Helsingfors åren 1863–1864. Helsingfors.

Högvördiga prestaståndets pleni-protokoll vid landtdagen i Helsingfors 1863–1864. Helsingfors.

Protokoll fördt hos vällofliga borgareståndet å landtdagen i Helsingfors 1863–1864. Helsingfors.

Pöytäkirja arvoisassa talonpoikaissäädysssä valtiopäivillä Helsingissä vuonna 1863–1864. SKS:n kirjapaino 1864, Helsinki.

Tutkimuskirjallisuus

DANIELSBACKA, Mirkka; Hannikainen, Matti O. & Tepora, Tuomas 2018: ”Teoriaton historia?”. Teoksessa *Menneisyyden rakentajat – Teoriat historiantutkimuksessa*, 7–17. Toim. Mirkka Danielsbacka, Matti O. Hannikainen ja Tuomas Tepora. Gaudeamus, Helsinki.

FAITH, Nicholas 1990: *The World the Railways Made*. Bodley Head, Lontoo.

GRIPENBERG, Lennart 1912: ”Poliittinen historiikki”. Teoksessa *Suomen valtionrautatiet 1862–1912: Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus*. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjansitomo osakeyhtiö 1912–1916, Helsinki.

HYTÖNEN, Viljo 1923: *Talonpoikaissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906, osa I*. Tietosanakirja-osakeyhtiö, Helsinki.

JUTIKKALA, Eino 1958: *Suomen talonpojan historia*. Toinen uudistettu ja lisätty painos. SKS, Helsinki.

KUISMA, Markku 2013: *Suomen poliittinen taloushistoria 1000–2000*. Toinen, korjattu painos. Siltala, Helsinki.

KUISMA, Markku 2016: *Saha – Tarina Suomen modernisaatiosta ja ihmisistä jotka sen tekivät*. Toinen painos. Siltala, Helsinki.

NORDENSTRENG, Sigurd 1920: *Porvarissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906, osa 1*. Otava, Helsinki.

NORDENSTRENG, Sigurd 1924: *Porvarissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906, osa 3*. Otava, Helsinki.

MURTORINNE, Eino 1992: *Suomen kirkon historia 3 – Autonomian kausi 1809–1899*. WSOY, Porvoo.

RASILA, Viljo 1982: ”Liberalismin aika”. Teoksessa *Suomen taloushistoria 2, teollistuva Suomi*, 13–26. Toim. Jorma Ahvenainen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi, Helsinki.

SEPPINEN, Ilkka 1992: *Valtaväylä Suomeen – liikenneministeriö 100 vuotta*. VAPK-kustannus, Helsinki.

SNELLMAN, Alex 2013: ”Valtiopäiväpolitiikka: Aateli ja keisari”. Teoksessa *Ritarihuone ja Suomen aatelissuvut*, 55–109. Toim. Johanna Aminoff-Winberg. Minerva, Helsinki.

SOININEN, Arvo M. 1982. ”Maa- ja metsätalous”. Teoksessa *Suomen taloushistoria 2, teollistuva Suomi*, 27–51. Toim. Jorma Ahvenainen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi, Helsinki.

KRUSIUS-AHRENBURG, Lolo 1981: ”Uutta luovaa valtiopäivätoimintaa vanhoissa puitteissa (1863–1867)”, teoksessa *Suomen kansanedustuslaitoksen historia 2 – Säätiedustuslaitos 1850-luvun puolivälistä 1870-luvun loppuun*, 95–184. Toim. Lolo Krusius-Ahrenberg, Olavi Salervo ja Uno Tuominen. Eduskunnan historiakomitea, Helsinki.

TIIHONEN, Seppo & Tiihonen, Paula 1983: *Suomen hallintohistoria*. Valtion koulutuskeskus, Helsinki.

WIİK, Jan-Erik 2016: *Vägar av järn till landets värn – Storfurstendömet Finlands järnvägspolitik*. Tipos Ab, Hyvinkää.

WIIK, Jan-Erik 2018: *Suuriruhtinaskunnan kiivaat kiskokiistat*. Tipos Ab, Hyvinkää.

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

ÖSTERBLADH, Kaarlo 1933: *Pappissääty Suomen valtiopäivillä osa 1*. Suomen kirkkohistoriallisen seuran toimituksia XXXIV, Helsinki.

Opinnäytteet

KOIVUMÄKI, Antti 1968: *Suomen aatelin edustus autonomian ajan säätyvaltiopäivillä 1863–1906*. Pro Gradu, Turun yliopisto, Suomen historian laitos.

PAAKKUNAINEN, Raimo 1957: *Aatelissääty vuosien 1863–82 valtiopäivällä – edustus ja sosiaalinen rakenne*. Pro gradu, Helsingin yliopisto.

PUHAKAINEN, Heikki 1966: *Suomen valtionrautateiden rahoitus vuosina 1857–1875*. Pro gradu, Helsingin yliopisto.

RIIPI, Heikki 1993: *Pappissäädyn rautatiepolitiikka 1863–1885*. Pro Gradu, Helsingin yliopisto.

VIERI, Jukka 2014: *Kiskoja vai peltoja? Talonpoikaissäädyn valtiopäiväedustajien suhtautuminen rautatiekysymykseen 1863–1882*. Pro Gradu, Tampereen yliopisto.

Painamattomat opinnäytteet

RUOTSALAINEN, Roosa 2017: *Kanavat vai rautatiet? Keskustelu Suomen ruotsinkielisessä sanomalehdistössä 1856*. Kandidaattitutkielma, Helsingin yliopisto.