

Tämän teoksen sähköisen version on julkaissut Suomalaisen Kirjallisuuden Seura (SKS) Creative Commons -lisenssillä: CC BY-NC-ND 4.0 International. Lisenssiin voi tutustua englanniksi osoitteessa: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Suomalaisen Kirjallisuuden Seura on saanut sähköisen julkaisuluvan teoksen oikeudenhaltijoilta. Mikäli olette oikeudenhaltija, jota SKS ei ole tavoittanut, pyydämme teitä ystävällisesti ottamaan yhteyttä [SKS:aan](#).

Alpo Juntunen

Valta ja rautatiet

**Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista
keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta
2. maailmansotaan**

Helsinki 1997

Kansi: Rauno Endén

Kansikuva: Radan rakennusta Belomorskin–Obozerskin radalla 1940.
Karjalan valtionarkiston kuvakokoelma.

ISBN 951-710-053-1

Gummerus Kirjapaino Oy
Jyväskylä 1997

Esipuhe

Helmikuussa 1992 Joensuun yliopiston historian laitoksessa alettiin suunnitella yhteistä tutkimusprojektia karjalaisten ja komilaisten tutkijoiden kesken. Tuolloin todettiin tarpeelliseksi kartoittaa yleinen tutkimustilanne esitutkimuksen avulla. Filosofian lisensiaatti Pekka Kauppalan esitutkimuksen valmistuttua keväällä 1993 ryhdyttiin suunnitteluun varsinaista tutkimusprojektia. Yhteisissä keskusteluissa todettiin Luoteis-Venäjän kansallinen ja valtiollinen kehitys kaikkia kiinnostavaksi tutkimusaiheeksi. Syksyllä 1993 valmistui tutkimussuunnitelma ”Kansallinen valtiollisuus Luoteis-Venäjällä vallankumouksen jälkeen vuoteen 1940. Karjalan ja Komin kehityslinjat Suomeen verraten”. Suomen Akatemian humanistinen toimikunta suhtautui siihen myönteisesti ja antoi rahoituksen vuosiksi 1994–1996.

Esitutkimuksen aikana selvisi kulkuyhteyksien suuri merkitys Luoteis-Venäjän kehitykselle. Koska itse olin jo aikaisemmin perehtynyt Venäjän liikenteen ja varsinkin rautateiden historiaan, aloin projektissa tutkia, mitkä näkökohdat ja tavoitteet ovat ohjanneet Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista.

Tutkimukseni lähteet ovat suurimmaksi osaksi Venäjällä, ja Suomen ja Venäjän välinen tieteellis-teknillinen yhteistyö on mahdollistanut lukuisat tutkimusmatkat Moskovaan, Pietariin, Petroskoihin ja Syktyvkariin. Näiden kaupunkien arkistojen ja kirjastojen henkilökuntaa kiitän monipuolisesta ja asiantuntevasta avusta. Taloudellista tukea tutkimusmatkoilleni olen saanut paitsi Suomen Akatemialta myös opetusministeriön alaiselta Venäjän ja Itä-Euroopan instituutilta.

Kolmivuotisen tutkimusperiodin aikana ovat olleet erittäin hedelmällisiä projektin yhteisseminaarit ja keskustelut muiden projektillaisten kanssa. Suomalaiset kollegat dosentti Antti Laine, filosofian lisensiaatti Markku Kangaspuro, Dr. Pekka Kauppala ja filosofian kandidaatti Sari Autio ovat lukeneet käsikirjoitukseni ja ovat huomautuksillaan edistäneet tutkimusta. Karjalaisista kollegoista kiitän erityisesti J. M. Kiliniä ja komilaisista A. A. Popovia ja A. F. Smetaninia, jotka ovat ohjanneet minut paikallisille lähteille ja edistäneet tutkimustani neuvoillaan Karjalassa ja Komissa. Rautatieasiantuntemuksesta olen kiitollinen VR-Yhtymän pääjohtajalle Panu Haapalalle ja viestintäjohtajalle Jan-Peter Paul. Dosentti George Maudelle ja tohtori Ilmari Susiluodolle olen kii-

tollinen heidän käsikirjoitukseen esittämistään kansainväliseen politiikkaan liittyvistä huomautuksista.

Suomen Historiallista Seuraa kiitän tutkimukseni julkaisemisesta ja VR-Yhtymää osallistumisesta painatuskustannuksiin.

Turussa 15. tammikuuta 1997

Alpo Juntunen

Sisällys

JOHDANTO	9
IMPERIUMIN LUOTEISOSAN LIIKENTEELLISET TAVOITTEET 1890-LUVULLA	13
Pohjois-Venäjän perinteiset liikenneolot ja maailmanpoliittinen tilanne	13
Suomalainen vaihtoehto	14
Venäläinen vaihtoehto	18
Päätös radan suunnasta	22
MUURMANNIN RATA	24
Ensimmäiset yritykset rautatien rakentamiseksi Aunukseen	24
Aunuksen rautatie	26
Periferiasta Venäjälle	33
Maailmansota sanelee ratkaisut	37
Radan rakentaminen	46
Valmiin radan liikennepoliittinen merkitys	59
SUOMALAISTEN SUUNNITELMAT LUOTEIS-VENÄJÄN LIIKENTEEN KEHITTÄMISEKSI V. 1917–21	73
Itä-Karjala liitettävä Suomeen rautateillä	73
Yleissuunnitelma ei-venäläisille kansoille	89
Tavoitteet sortuvat realiteettien alle	93
LUOTEIS-VENÄJÄN LIIKENNE SOTAKOMMUNISMIN JA NEPin AIKANA	96
Vallankumouksen jälkeinen tilanne	96
Rauta- ja maanteitä koskevat suunnitelmat	103
Muurmannin radasta Luoteis-Venäjän valtavyölyä	109
Karjalan työkansankommuunin ja Neuvostotasavallan synty	109
Siirtolaisuuden rakentajaksi	113
Muurmannin rautatiekombinaatti	120
Muita ratasuunnitelmia	125
Komi	130

KESKITETYN SUUNNITELMATALOUDEN LIIKKENEPOLITIikka	134
Rautatiet 5-vuotissuunnitelmissa	134
Strategia määrää rakentamisen suunnan ja tahdin	147
Luoteisen Neuvostoliiton rautatiet 1940	156
ULKOMAIDEN SUHTAUTUMINEN NEUVOSTOLIITON LIIKKENESUUNNITELMIIN	162
Suomi	162
Norja	177
Suurvallat	178
TIIVISTELMÄ	183
LÄHTEET JA KIRJALLISUUS	186
SUMMARY	199
HENKILÖHAKEMISTO	208

Johdanto

Ranskan vallankumouksesta alkaneiden sotien päätyttyä oli Venäjä vaikiinnuttanut asemansa suurvaltojen joukossa, ja seuraavina vuosikymmeninä se katsoi oikeudekseen vaikuttaa muiden maiden sisäisiin oloihin ja koko Euroopan asioihin. Itämereltä Tyynellemerelle ulottuvan alueen haltijana se oli pinta-alaltaan maailman laajin valtakunta. Tuolloin oli Englannissa kuitenkin alkanut kehitys, joka jätti Venäjän jälkeensä historian valtavirrasta. Kapitalismi ja industrialismi alkoivat luoda uutta yhteiskuntaa. Höyrylaivat ja rautatiet uudistivat kuljetukset ja ihmisten liikkumisen. Samalla henkiset ja aineelliset innovaatiot levisivät aiempaa nopeammin maasta maahan. Konkreettisesti Venäjän jälkeensä jääneisyyden osoitti tappio Krimin sodassa (1853–1856). Erityisesti liikenteellisesti Venäjä oli kilpailijoita heikommassa asemassa. Sisäiset yhteydet olivat jokiliikenteen ja hevospuljetusten varassa. Avoimelle merelle taas päästiin vain pohjoisessa ja kaukoidässä. Avuksi otettiin silloin rautatiet, mutta ankara ilmasto, harva asutus ja köyhyys rajoittivat niiden rakentamista. Venäjällä rautateiden rakentaminen erosi sekä lähtökohdiltaan että tavoitteiltaan siitä, mitä se oli muualla Euroopassa. Venäjällä ei ollut kehittyneitä talouselämää, joka omalla kustannuksellaan olisi voinut vastata liikenteen kehittämisestä. Toisena erityisongelmana oli sotilaallinen perinne. Pietari Suuren ajoista asti valtakunnan kehittämisessä oli ollut etualalla sotilaallisen voiman vahvistaminen. Strategiset tarpeet olivat ensisijaisia myös, kun Krimin sodan jälkeen alettiin määrätietoisesti rakentaa rautateitä. Rakentamisen painopiste oli valtakunnan keskisillä ja läntisillä alueilla. Vuosisadan vaihteessa koko Venäjä, lukuun ottamatta pohjoisia ja Uralin takaisia alueita, oli kuitenkin saatu rautateiden piiriin. Keskusjohtoisella rata-verkon laajentamisella pyrittiin keskustan vallan lujittamiseen ja valtakunnan yhtenäistämiseen. Toiseksi yhtenäistämisen välineeksi valittiin vuosisadan lopulla nationalismi, jolla ymmärrettiin isovenäläisyyden ja ortodoksisen uskonnon suosimista.

Keskushallituksen valittua rautatiet ja nationalismin imperialisminsa välikappaleiksi oli Luoteis-Venäjä ilman rautateitä ja suureksi osaksi suomalais-ugrilaisten kansojen asuttamaa. Siksi alue on mielenkiintoinen imperialismiin, rautateiden rakentamisen ja nationalismiin historian tutkimuksen näkökulmasta.

1800-luvun jälkipuoliskolla Suomi oli irtaantunut yhä enemmän Venäjältä, mutta ulkoisilta olosuhteiltaan ja elinkeinorakenteeltaan Pohjois- ja Itä-Suomi muistuttivat Venäjän luoteisalueita eli Arkangelin ja Aunuksen kuvernementteja. Siksi on kiintoisaa ja hyödyllistä verrata näiden alueiden kehitystä.

Tärkeätä on myös tutkia rautateiden ja nationalismin merkitystä vallankumouksessa ja sen jälkeen. Kuinka niiden rooli muuttui ja millainen oli niiden merkitys uuden keskushallituksen välikappaleena?

Läntisessä ja suomalaisessa tutkimuksessa on tähdennetty Leningradin strategisen merkityksen kasvua Baltian maiden ja Suomen itsenäistyttyä ja Neuvostoliiton jäätyä Suomenlahden pohjukkaan. Toistaiseksi on jäänyt tutkimatta, kuinka tämä vaikutti koko luoteisen Neuvostoliiton strategiseen asemaan ja sotilaalliseen suunnitteluun.

Tutkimuksessa on myös sivuutettu sosialismin ja suunnitelmatalouden rakentamisen alueelliset näkökohdat. Neuvostoliiton talouden kehitystä on tarkasteltu Moskova-keskeisesti. On jäänyt huomaamatta alueellinen ja ilmastollinen erilaisuus. Alueelliselta kannalta Luoteis-Venäjä onkin mielenkiintoinen. Ilmasto ja luonto, laajuus, harva asutus ja kansalliset erityispiirteet erottivat sen Venäjän ydinalueista. Sen elinkeinot koostuivat luontaiselinkeinoista ja alkeellisesta maataloudesta. Siellä ei myöskään ollut merkittävää yksityistä maanomistusta, ja teollisuus sekä kauppa olivat niin vähäisiä, etteivät ne voineet olla sosialismin toteuttamisen esteenä. Myös alueen luonnonvarat olivat lähes tutkimatta, joskin jo ennen vallankumousta oli saatu viitteitä mahdollisista maaperän rikkauksista. Täten siellä oli sosialismin toteuttamiselle puhdas kenttä.

Suomessa ja Venäjällä rataverkon laajeneminen ja tekniikan parantuminen heijastelevat mitä suurimmassa määrin valtion kehitystä. Siksi voidaan sanoa rautateiden historian tutkimisen olevan näiden maiden kehityksen, keskinäisten suhteiden ja kansainvälisten ulottuvuuksien tutkimista.

Tutkimukseni keskeinen kysymys on: mitkä tekijät ohjasivat Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista?

Tähän liittyvät seuraavat kysymykset:

1. Kuinka venäläinen imperialismi ohjasi rautateiden suunnittelua ja rakentamista ennen vallankumousta?
2. Mikä merkitys rautateillä oli Suomen ja Venäjän kilpailun välineinä Karjalassa, joka vuosisadan vaihteessa käsitti Suomesta Viipurin läänin ja Kuopion läänin itäiset alueet ja Venäjältä Arkangelin ja Aunuksen kuvernementtien läntiset osat.
3. Missä määrin karjalaisten ja komien omat tavoitteet vaikuttivat ja toteutuivat rautateiden rakentamisessa?
4. Verhoutuiko venäläisyys sosialismiin levitettäessä rataverkkoa muiden kuin venäläisten asumille alueille?

5. Mikä merkitys rautateillä oli rakennettaessa Pohjolaan neuvostoimperialismin tukikohtaa?

Esitutkimuksessa selvisi, että Suomi, Karjala ja Komi ovat tutkimuksellisesti eri tasoilla. Suomen pitkä kansallinen perinne on antanut edellytykset monipuoliselle tutkimukselle. Karjalassa ja Komissa omaa tutkimusta alkoi syntyä vasta 1920-luvulla. 1930-luvun puolivälistä lähtien tutkimus oli lisäksi tiukasti Moskovasta johdetun kommunistipuolueen käsissä. Vasta 1980-luvun lopulla, perestroikan alettua, alkoi myös tutkimus itsenäistyä. Venäläisen ja muualla maailmassa harjoitetun historian tutkimuksen osalta koko Luoteis-Venäjä on kuitenkin ollut periferiaa.

Suomessa rautateitä on tutkittu monipuolisesti. Virallisissa rautatiehistorioissa asioita on tarkasteltu valtionhallinnon ja kansantalouden kannalta. Niistä merkittävin on v. 1937 ilmestynyt kokoamateos ”Valtionrautatiet”. Suomen ja Venäjän rautatiesuhteiden perusteos on Tuomo Polvisen vuonna 1962 ilmestynyt tutkimus ”Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Russlands vor dem ersten Weltkrieg”. Siinä rautatiepolitiikkaa tarkastellaan osana suurvaltan strategiaa. Itsenäisyyden ajan liikennepolitiikan strategia on kuitenkin jäänyt vähälle huomiolle. Suomen itsenäistymistä seurannut Itä- ja Pohjois-Suomen liikenteellinen umpioituminen on haluttu sivuuttaa. Liikennettä on kylläkin tarkasteltu lukuisissa paikallishistorioissa.

Venäjällä rautatiehistorialla on vanhat perinteet. Sitä on harjoitettu runsaasti, joskin vaihtelevan laatuiseksi, ja tutkimusta ovat haitanneet poliittiset tekijät. Valtiollisten ja strategisten salaisuuksien tähden tutkijoita ei ole päästetty arkistoihin ja julkaisemista on rajoitettu monin tavoin. Tämä on koskenut varsinkin vallankumouksen jälkeistä ajanjaksoa. Helpompi on ollut tutkia keisarikunnan rautateitä. Tältä periodilta on julkaistu lukuisia ansiokkaita töitä, kuten V. F. Borzunovin tutkimus ”История создания транссибирской железнодорожной магистрали конца XIX - начала XX века” vuodelta 1972 ja A. M. Solovjovan yleisesitys ”Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в.” vuodelta 1975. Vuonna 1994 julkaistiin ensimmäinen, keisarillista Venäjää käsittelevä osa laajasta yleisesityksestä ”История железнодорожного транспорта России”.

Neuvostoperiodista ei toistaiseksi ole yleisesitystä eikä alueellisia perustutkimuksia. Tutkimukselle on ollut ominaista paikallisuus ja tekniisiin yksityiskohtiin pidättäytyminen.

Luoteis-Venäjälle ennätettiin ennen vallankumousta rakentaa vain Muurmannin rata. Sen rakentamista käsittelee E.K. Arjevan vuonna 1964 puolustama kandidaatin väitöskirja ”История сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги”. Muurmannin radan toiminnan ja merkityksen historia on toistaiseksi kirjoittamatta. Tutki-

matta ovat myös muiden Luoteis-Venäjän ratojen historiat. Komin halki kulkevaa Vorkutan rataa on M.P. Dmitrikov sivunnut v. 1986 kommunistipuolueen toimintaan keskittyvässä kandidaatin väitöskirjassa "Создание единой транспортной системы Коми АССР".

Luoteis-Venäjän rautatiet ovat tulleet tarkastelun kohteeksi eräissä propagandakirjoituksissa, joissa on esitelty sosialismin saavutuksia ja suunnitelmia pohjoisilla alueilla. Tällainen on mm. S.V. Slavinin hruštševilaisen tulevaisuudeninnostuksen hengessä v. 1961 julkaisema "Промышленное и транспортное освоение Севера СССР".

Venäjän sodankäynnille Krimin sodasta alkaen rautateillä on ollut erittäin suuri merkitys, minkä myös tutkimus on huomioinut. Julkaistessaan v. 1976 tutkimuksensa "На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и годы великой отечественной войны 1938-1945" oli G.A. Gumanev aikakauden vaatimusten ja arkistokäytännön sitoma. Luoteis-Venäjän rautatiehistoriaa on käsitelty vasta 1995, jolloin J. M. Kilin sivusi sitä Suomen talvisotaa käsittelevässä tutkimuksessaan "Зимняя война и Карелия".

Oma tutkimukseni on mahdollistunut, kun suurin osa arkistojen käytön esteistä on poistunut. Vasta perestroikan myötä tutkimukselle ovat avautuneet keskeiset Venäjän lähteet.

Petroskoissa olevassa Karjalan valtionarkistossa säilytetään Muurmannin ja Aunuksen rautateiden rakentamisen ja valmiin ratakokonaisuuden hallinnon arkistoa, johon sisältyvät tuon Luoteis-Venäjän tärkeimmän radan historiaa koskevat keskeiset lähteet. Karjalan puoluearkistossa taas ovat paikallista päätöksentekoa valaisevat lähteet.

Kokonaisnäkemyks imperiumin ratapolitiikasta, suunnittelusta ja rakentamisesta avautuu Pietarissa olevasta Venäjän keskushallinnon ja erityisesti kulkulaitosministeriön arkistosta.

Vallankumouksen jälkeen ministeriötä seurasi Moskovan kulkulaitoskansankomissariaatti. Sen yläpuolella olivat Neuvostoliiton ylimmät puolue- ja hallintoelimet. Rautatiedien kannalta erittäin tärkeitä olivat suunnitteluelin Gosplan ja kommunistipuolueen kulkulaitososasto. Näiden arkistot ovat Moskovassa Venäjän federaation kansantalouden ja Venäjän uusimman ajan historian dokumenttien säilytys- ja tutkimuskeskuksessa. Viimeksimainitussa arkistossa on myös neuvostokauden tärkeimmän liikennepoliitikon kansankomissaari L.M. Kaganovitšin arkisto, joka vielä kesäkuussa 1996 oli järjestettävänä ja siksi tutkijoiden ulottumattomissa. Suljettuna on myös se osa NKVD:n eli KGB:n arkistoa, johon sisältyy aineistoa 1930-luvun jälkipuoliskolla rautateitä rakentaneista pakkotyöläisistä.

Näistä puutteista huolimatta lähdeaineistoa voidaan pitää niin kattavana, että se antaa riittävän perustan tälle tutkimukselle.

Imperiumin luoteisosan liikenteelliset tavoitteet 1890-luvulla

POHJOIS-VENÄJÄN PERINTEISET LIIKENNE- OLOT JA MAAILMANPOLIITTINEN TILANNE

1800-luvun lopulla Pohjois-Venäjän talousalueeseen luettiin Arkangelin, Vologdan ja Aunuksen kuvernementit. Alueen pinta-ala oli yli 1 300 000 neliökilometriä, ja se käsitti 29 % Euroopan Venäjästä. Alueelle ei ollut lainkaan rautateitä eikä myöskään viertoteitä, ja varsinaisia kärryiteitäkin oli vähän. Euroopan Venäjän 50 kuvernementin joukossa kärryteiden määrässä pinta-alaa kohden laskettuna Arkangelin kuvernementti oli viimeisellä sijalla, Vologda 47:s ja Aunus 41:n. Näilläkin vähäisillä teillä voitiin liikkua lähinnä talvisin, jolloin routa oli kovettanut pohjat. Alueen eteläosan liikennettä helpotti v. 1872 valmistunut kapearaiteinen 86 virstan (1 virsta = 1068,8 m) pituinen Jaroslavlin – Vologdan rautatie. Ilman kulkuyhteyksiä ja liikenneväyliä Pohjois-Venäjä ei kuitenkaan ollut. Vanhastaan väestö oli turvautunut vesikuljetuksiin, ja seudun asutuskin oli keskittynyt jokivarsiin. Liikennöitävien jokien pituudessa Vologdan kuvernementti oli ensimmäisellä sijalla (liikennöitäviä vesireittejä 3375 virstaa), Arkangeli toisella (2750 virstaa) ja Aunus kahdeskymmeneskuudes (572 virstaa). Runsaajokiset Vologdan ja Arkangelin kuvernementit saattoivat siis hyvin turvata kuljetuksensa purjehdusaikana. Aunuksessa taas oli liikennekelpoisia jokia vain vähän. Äänisjärvi ja siihen laskeva Vodlajoki olivat tärkeimmät käyttökelpoiset vesireitit. Vähän purjehduskelpoisia jokia oli myös Arkangelin kuvernementin Vienanmeren länsilaidalla eli Vienassa ja Kuolassa.¹

Pohjoisten vesireittien ongelmana oli lyhyt purjehduskausi. Liikenteellinen umpio kesti lähes puoli vuotta. Se koski ennen kaikkea sisäistä liikennettä, sillä Jäämeri pysyi läpi vuoden auki Muurmannin

¹ Шаньгина 1989, стр. 3-11.

rannikolla ja Kaninin niemimaalla.

Ranskan ja Preussin sota 1870–1871 oli lopullisesti näyttänyt rautatieliikenteen merkityksen modernille sodankäynnille. Venäjällä 1880-luku olikin nopean rakentamisen kautta. Venäjän keskiset alueet saatiin rataverkon piiriin; ratayhteys oli myös Romaniaan, Itävaltaan ja Saksaan. Ilman rautateitä oltiin Pohjois-Venäjällä ja Aasian puolella.

Venäjän Pohjolan kehityksestä vastaavat tahot halusivat ulottaa rautatiet alueelleen. 1880-luvulla Arkangelin kuvernöörinä toiminut A.P. Engelhardt piti rautateiden rakentamista alueensa talouden kehittymisen perusehtona.²

Taloudelliset perusteet eivät kuitenkaan antaneet Pohjolle etuoi-keutta. Köyhiä ja kehittymättömiä alueita oli muuallakin keisarikun-
nassa. Pohjolaa auttoi vasta 1890-luvun alun ulkopoliittisen tilanteen
muuttos. Venäjä ja Saksa etäännyivät tuolloin toisistaan ja Ranskasta
tuli Venäjän tärkein liittolainen. Uudessa tilanteessa Venäjän oli suun-
niteltava puolustuksensa olosuhteita vastaavaksi. Liittolaismaa Ranska
piti tärkeänä, että se saa Venäjältä tukea, mikäli Saksa ja Ranska jou-
tuisivat sotaan. Venäjän tuli siinä tapauksessa hyökätä Saksan itäosaan.
Tätä silmällä pitäen Ranska piti välttämättömänä hyviä liikenneyhteyk-
siä Venäjän länsirajalle³.

Myös Venäjän itsensä kannalta yhteydet läntee olivat tärkeät. Jos se
joutuisi sotaan Saksan ja sen mahdollisten liittolaisten kanssa, sen yh-
teydet länteen sulkeutuisivat. Ainoa vapaa reitti länteen kulkisi tuolloin
Jäämeren kautta.

Helmikuussa 1892 kulkulaitosministeriksi nimitettiin rautateihin mo-
nipuolisesti perehtynyt S. J. Witte. Hän katsoi rataverkoston ulottami-
sen myös Venäjän harvaan asutuille seuduille välttämättömäksi ja otti
kaikki ratasuunnitelmat tarkastettavakseen.

SUOMALAINEN VAIHTOEHTO

Witten käsiin tuli muun muassa suunnitelma rautatien rakentamisesta
Jäämeren rannikolle. Ensimmäisen kerran se oli tullut esille, kun Oulun
läänin kuvernööri Georg von Alfthan 1860-luvulla suunnitteli lääninsä
liikenneyhteyksiä Vienanmeren ja Jäämeren rannikoille. 1880-luvulla
asia tuli esiin Venäjällä. Havaittiin Jäämeren rannikkoalueen suuret
taloudelliset mahdollisuudet, joita norjalaiset hyödyntivät, koska kei-
sarikunnan alamaisilla ei ollut liikenneyhteyksiä Venäjän sisäosiin. On-

2 Энгельгарт 1897, стр. 23-25, 35-55.

3 Collins 1973, s. 777-788.

gelman ratkaisemiseksi insinööri Rudnitski esitti ”Novostiin” v. 1892 kirjoittamassaan artikkelissa Suomen rautateiden hyödyntämistä Jäämeren rannikon yhdistämiseksi keisarikuntaan. Hän ehdotti radan rakentamista Joensuusta Vienan Kemiin, josta rataa jatkettaisiin edelleen kohti pohjoista. Ehdotus sai venäläisnationalistiselta Novoje Vremjalta jyrkän vastalauseen. Lehden mukaan se olisi merkinnyt suomalaisen vaikutuksen voimakasta kasvua jopa siinä määrin, että Suomen raja olisi siirtynyt Vienanmeren rannikolle. Tämä olisi Venäjälle vahingollista.⁴

Tämä keskustelu ei herättänyt Suomessa huomiota. Uuteen vaiheeseen jouduttiin, kun Witte heinäkuussa 1893 ehdotti Suomen senaatille radan rakentamista Oulusta Jäämeren rannikolle. Witten perustelut olivat selvät. Valtakunnan pohjoisin rautatie ulottui tuolloin Ouluun. Venäjän pohjoisimmat ratapisteet olivat Pietari, Vologda ja Perm, joista matka Jäämerelle oli monin verroin pitempi. Oulusta rakennettavan radan kustannuksista vastaisivat Venäjä ja Suomi yhdessä siten, että Suomi maksaisi rakentamisen Oulusta suuriruhtinaskunnan koillisrajalle. Witten esityksen sai ensimmäisenä käsiinsä ministerivaltiosihteerin apulainen kenraali Victor Procopé. Hän oivalsi välittömästi esityksen strategisen ja poliittisen merkityksen. Siksi hän ennen asian esittämistä senaatissa otti yhteyden ystäväänsä Georg von Alfthaniin, joka oli kulkulaitosasioista vastaava senaattori. Procopé ilmoitti, että radan suunta oli Pietarissa vielä hämärän peitossa, mutta että kyseessä ei ollut pelkkä elinkeinojen edistäminen, vaan ”valtakunnan tarpeiden tyydyttäminen suomalaisten hallintoelinten avulla”. Asialla oli suuri poliittinen merkitys, joka suomalaisten tuli huomioida. Edelleen Procopé pelkäsi suomalaisten suunnitelmien yhdistää rataverkkonsa Ruotsin ratoihin herättävän Pietarissa epäluuloja. Niiden hälventämiseksi olisi senaatin suhtauduttava myönteisesti Witten esitykseen.⁵

Witten esitys vastasi täysin Alfthanin aikaisempia suunnitelmia ja hän ryhtyi välittömästi toimiin. Hän lähetti tie- ja vesirakennuksen ylihallituksen vanhemman insinöörin K. Lindbergin tekemään silmämääräisen tutkimuksen Oulusta Vienan Kemiin ja sieltä Port Vladimiriin vievästä ratalinjasta. Paluumatkalla hänen tuli tutkia reitti Petsamosta Sodankylän, Rovaniemen ja Kemin kautta Ouluun. Lindberg teki apulaisensa E. Blomqvistin kanssa tutkimuksen välittömästi.⁶

Senaatissa esitys ei saanut Procopén toivomaa ratkaisua. Vaikutusvaltaisain senaattori G. Z. Yrjö-Koskinen tarkasteli asiaa toiselta kan-

4 Новое Время 26.10.1892. – Vrt. Polvinen 1962, s. 54.

5 Procopé Alfthanille 19.7.1893. Alfthanin kokoelma.
– Vrt. Polvinen 1962, s. 57-58.

6 Senaatin kulkulaitosasiointoimituskunta Ca.3.
– Vrt. Polvinen 1962, s. 57, Seppinen 1991, s. 107.

nalta. Hänen mukaansa rakentaminen aiheuttaisi Suomelle ylivoimaiset kustannukset. Hänellä ei olisi kuitenkaan mitään suunnitelmaa vastaan, mikäli Venäjä vastaisi kustannuksista. Yrjö-Koskinen oli keskustellut asiasta ministerivaltiosihteeri W. C. von Daehnin kanssa, ja tämä piti ratahanketta niin tähdellisenä, että kirjoitti siitä muistion senaattorille. Siinä hän mainitsi: ”Kantasi olisi perusteltu mikäli kyseessä olisi pelkästään Muurmannin rannikon väestön elinolosuhteiden edistäminen. Itse kuitenkin sanoit kyseessä olevan strategisen radan. Tämä on olennainen asia. Keisarikunnan orgaanisena osana myös Suomea koskevat keisarikunnan sotilaalliset kysymykset. Mikäli Suomi kieltäytyy osallistumasta radan rakentamiseen, on keisarikunnalla oikeus ilmaista Suomen itsehallinnon olevan valtakunnan yleisten etujen vastainen. Vain se, joka tuntee Suomen ajankohtaisen historian Sinua huonommin voisi sanoa, että keisarikunta voi rakentaa Suomen alueelle strategisen radan, mutta Suomen ei tule osallistua kustannuksiin. Senaatin tulee esityksensä valtiopäiville muotoilla siinä mielessä, että kyseessä on mitä tärkein asia, johon Suomen on pakko osallistua”.⁷

Polvisen mukaan v. Daehn liioitteli radan strategista merkitystä. Tuossa vaiheessa ilmeni rataa suhtautumisessa kaksi tasoa.

1. Ammatillisesti, liikenteen ja valtakunnan strategian kannalta asiaa tarkastelivat Witte, Procopé, von Alfthan ja von Daehn.
2. Kansalliselta ja paikalliselta kannalta siihen suhtautuivat Suomen senaatti ja venäläiskansallinen mielipide.

Venäjän nationalistinen lehdistö ei hyväksynyt radan vetämistä Suomen kautta. Artikkeleissaan 8.9. ja 8.10.1893 Moskovskie Vedomosti vastusti radan rakentamista Suomen kautta. Pohjoiset alueet muodostivat ainoan tien, jota pitkin venäläiset pääsisivät avoimelle merelle, jossa he kehittyisivät merenkulkijakansaksi. Siksi on välttämätöntä rakentaa pohjoiseen johtava rata kiistatta venäläiselle maaperälle. Lehti näki suomalaisten yrittävän hyötyä Venäjän kustannuksella. Kun suomalaiset olivat joutuneen luopumaan valtakunnalle vahingollisesta Ruotsin yhteydestä, he halusivat rakentaa ratansa avoimen meren rannalle Venäjän kautta. ”Hyvät Suomalaiset! Eikö riitä, että olette jo rakentaneet ratanne Pietariin ikivanhan venäläisen maakunnan, Viipurin läänin kautta.” Edelleen lehti hämmästeli Pietarin viranomaisten kyvyttömyyttä. He eivät välitä tehdä mitään tutkimuksia pohjoisen suunnalla ja antavat parin ”tsudin” touhuta alueella, miten nämä haluavat. Lehti piti lisäksi huolestuttavana, että Ruotsi rakentaa rautateitä Venäjän rajan läheisyyteen. Niiden kautta Ruotsin kanssa liittoutuva

7 v. Daehn Yrjö Koskiselle 21.9./3.10.1893. Valokopiokokoelma Suomi VI.

vihollinen pääsisi nopeasti hyödyntämään Suomen rataverkkoa hyök-
käyksessä Venäjälle. Edellä mainitut insinöörit saattoivat lehden mu-
kaan henkilöinä olla kunnioitettavia, mutta heidän kokoamansa strate-
ginen materiaali voisi tullessaan suomalaisten journalistien ja herrojen
Yrjö-Koskinen, Danielson ja Mechelin tietoon, joutua saksalaisten ja
englantilaisten vieraiden käsiin. Ettei tällaista vastaisuudessa tapahtuisi,
lehti ehdotti Suomen rautateiden ottamista Venäjän kulkulaitosministe-
riön haltuun.⁸

Tässä siis uhattiin Suomen rautateiden itsenäisyyttä. Näin ollen sen-
aatilta vaadittiin varovaisuutta. Senaatin talousosaston käsittelyyn
rata-asia tuli Lindbergin raportin valmistuttua. Kielteisen asenteensa
senaatti perusteli monin tavoin. Venäläisten epäluuloja hälvennettiin
toteamalla, että rata Luulajasta Jäämeren rannikolle oli keskeneräinen,
joten ei voitu puhua Suomen ja Ruotsin rataverkkojen yhdistämisellä
päästävän Jäämerelle. Talvimerenkulun kannalta Jäämeri ei ollut tur-
vallinen, sillä ankarat myrskyt rajoittivat siellä liikennettä. Viime vuo-
sina Suomen talvimerenkulkua olikin keskitetty Hankoon. Valtio oli
ostanut Hyvinkää – Hanko-radan omistukseensa ja hankkinut Hankoon
tehokkaan jäänmurtajan. Matka Oulusta Jäämerelle oli sama kuin Han-
koon, josta maailmanmarkkinoille oli lyhyempi matka kuin Muurman-
nin rannikolta. Näiden syiden tähden senaatti katsoi radan rakentamisen
hyödyttömäksi. Ratkaisevia olivat uuden radan vaatimat kustannukset,
joita Suomi ei kestäisi. Jo pelkästään Suomelta vaadittavat rakennus-
kulut olisivat 50 milj. markkaa. Siihen olisi lisättävä käyttökulut, jotka
lisäksi ankara ilmasto nostaa korkeiksi. Rautateillä oli parhailaan
käynnissä 50 milj. markan perusparannusohjelma, joten rautatiet jo en-
nestään rasittivat ylen määrin valtion taloutta. Jäämeren radan avaami-
nen venäläiselle liikenteelle vaatisi myös Pietarin – Hämeenlinnan –
Oulun radan perusparannusta, koska venäläinen kalusto oli suomalaista
raskaampaa. Pietarissa olisi vielä rakennettava Nevan ylittävä yhdys-
rata. Kustannuksia koituisi kaikkiaan n. 100 milj. markkaa Witten esit-
tämien 50 milj. markan lisäksi.

Osoittaakseen vastustuksen johtuvan ensi sijassa kustannuksista eikä
politiikasta senaatti hyväksyi toisen vaihtoehdon. Venäjän lehdistössä
esitetty rata Joensuusta Vienan Kemiin olisi n. 400 virstaa pitkä ja
maksaisi vain 25 milj. markkaa. Tästä summasta Suomi voisi maksaa
neljänneksen. Kemistä rataa voitaisiin jatkaa Kuolan niemimaalle. Etäi-
syyys Pietarista Joensuun kautta Jäämerelle oli lyhyempi kuin Oulun
kautta. Rata olisi myös taloudellisesti hyödyllisempi, koska se yhdis-
täisi Pietarin alueen, Laatokan ja Saimaan vesistöt Vienanmereen ja
lopulta Jäämereen. Joka tapauksessa seuraavana kesänä olisi ryhdyttävä

8 Московские Ведомости 8.9., 8.10.1893. – Vrt. Polvinen 1962, s. 50-61.

tarkkoihin tutkimuksiin radan linjausta ja rakentamista varten. Vasta niiden valmistuttua voitaisiin tehdä lopullinen päätös. Suuriruhtinas-kunta oli valmis osallistumaan tutkimus- ja valmistelukustannuksiin.⁹

VENÄLÄINEN VAIHTOEHTO

Saatuun senaatin alistuksen von Daehn toimitti sen 27.11.1893 Wittelle tähdentäen lähetekirjelmässä välttämättömyyttä nopeasti päättää suunnitellun radan pääte piste Jäämeren rannikolla.¹⁰

Viiden päivän kuluttua hän sai kulkulaitosministeri A.V. Krivošeinita¹¹ ilmoituksen hallitsijan määränneen perustettavaksi komitean, johon tuli kuulua kulkulaitos-, finanssi-, sisä-, sota- ja laivastoministeriön, valtioneuvoston ja Suomen hallituksen edustajan. Komitean tehtävänä oli päättää pohjoisen radan suunnasta seuraavien vaihtoehtojen pohjalta:¹²

1. Kazanista Kotlasiin,
2. Vologdasta Arkangeliin tai
3. Oulusta Muurmanniin.

Krivošein pyysi Suomea valitsemaan edustajansa mahdollisimman nopeasti.

Kulkulaitosministerin kirjeestä ilmenee, etteivät venäläiset olleet jääneet odottamaan suomalaisten selvityksiä ja toimivat Suomesta piittaamatta. Suomen edustajaksi ko. komiteaan valittiin von Alfthan. Senaatti valtuutti hänet esittämään ehdotuksensa, mikäli komitea ehdottaisi radan rakentamista Suomen kautta.¹³

Komitean asettaminen ja sille annettu tehtävä merkitsivät, että strategiselta pohjalta lähtenyt aloite oli ulottanut vaikutuksensa laajemmalle. Pohjoiset alueet halusivat hyödyntää uutta tilannetta liikenneolojensa parantamiseksi. Viranomaisten ja väestön lisäksi radasta olivat kiinnostuneet rautatieyhtiöt. Moskova – Kazan-yhtiö halusi rakentaa radan Kazan – Kotlas, ja Moskovan, Jaroslavlin ja Vologdan välillä liikennöivä yhtiö halusi rakentaa radan Vologda – Arkangeli. Täten vain Witte kannattajineen edusti Suomi-vaihtoehtoa. Koska ei ollut taloudel-

9 Senaatin talousosaston pöytäkirja 27.10.1893.

– Vrt. Polvinen 1962, s. 61-62., Seppinen 1991, s. 106-107.

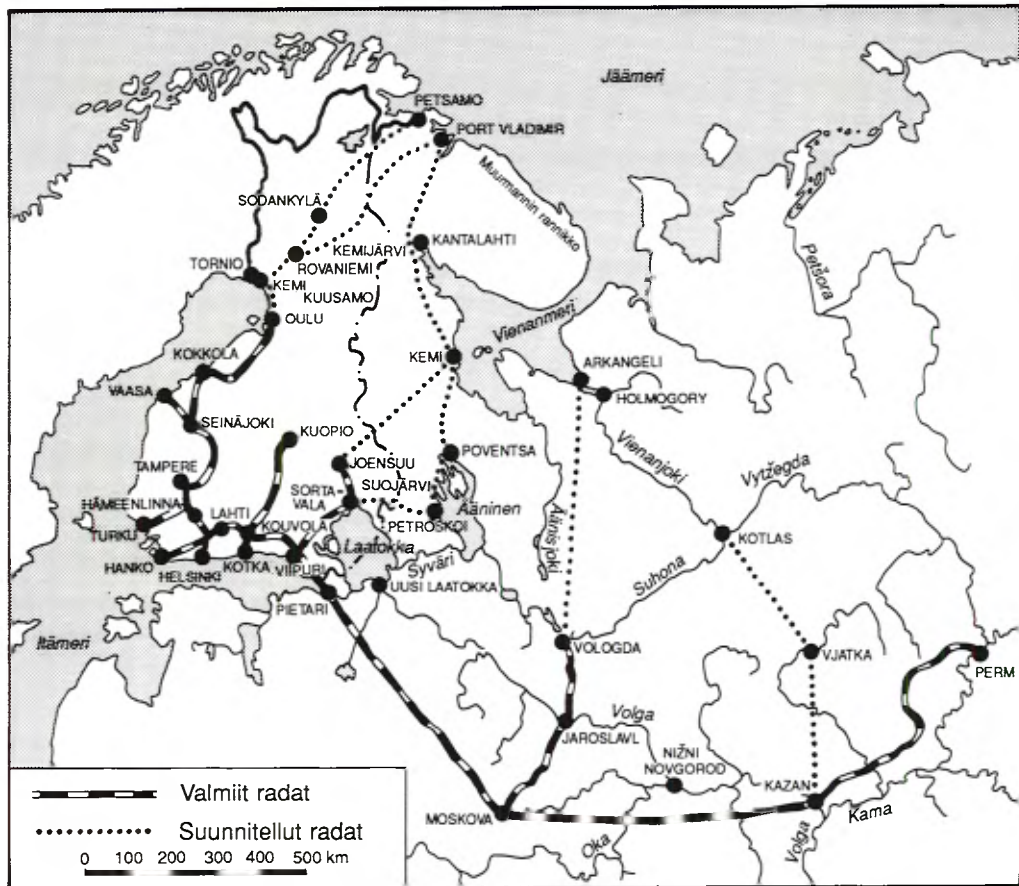
10 VSV 105/1896.

11 Witte oli nimitetty finanssiministeriksi elokuussa 1892.

12 Ks. kartta n:o 1.

13 Senaatin talousosaston pöytäkirja 10.1.1894. - Vrt. Polvinen 1962, s. 63.

Kartta 1. Luoteis-Venäjän rautatiet ja -suunnitelmat v. 1894.



lisiä mahdollisuuksia kaikkien kolmen linjan rakentamiseksi asetettiin komitea pohtimaan asiaa. Sen puheenjohtajaksi finanssi - ja kulkulaitosministerien suosituksesta keisari määräsi insinöörikenraali N. P. Petrovin.

Työnsä pohjaksi komitea sai aineistoa Suomen senaatilta, rautatieyhtiöiltä ja paikallisilta viranomaisilta. Vologda – Arkangeli-rataa puolustivat Vologdan kuvernööri V. Z. Kolenko ja Arkangelin kuvernööri ruhtinas N. D. Golitsyn paikallistalouden näkökulmasta. Venäjän Pohjolan tuntija ja aiempi Arkangelin kuvernööri A. P. Engelhardt hyväksyi myös linjan Kazan – Kotlas. Hänen mukaansa rata Oulusta Jäämerelle ei hyödyttäisi Pohjois-Venäjän taloutta eikä ylipäänsä Venäjää vaan Suomea. Radasta olisi sikäli vahingollisia seurauksia, että sen myötä Muurmannin rannikosta tulisi suomalainen siirtokunta ja Suomen osa. Nižni Novgorodin kuvernööri N. B. Baranov katsoi Kazan – Kotlas-linjan olevan taloudellisesti merkittävä. Hän piti kuitenkin tärkeimpänä Vologdan – Arkangelin rataa, koska se yhdistäisi Venäjän Viananmereen. Arkangelista voitaisiin myöhemmin jatkaa rataa Sorokan ja Kemin kautta Muurmannin rannikolle sinne aikanaan perustettavaan sotasatamaan. Käsityksensä hän toi esille myös Moskovskie Vedomostiin 28.1.1894 kirjoittamassaan artikkelissa. Siinä hän tähdensi erityisesti kansallisia näkökohtia. Arkangelista pitkin Viananmeren rannikkoa Muurmanniin menevä rata kulkisi luotettavan venäläisen väestön asuman alueen kautta. Oulusta pohjoiseen vedettävän radan hän torjui sillä perusteella, että se hyödyttäisi vain Suomen talouselämää ja lisäisi jo ennestään huomattavaa suomalaista asutusta pohjoisella rannikkoalueella. Oulusta itään vedettävä rata taas oli epäilyttävä sen tähden, että se antaisi ruotsalaisille tilaisuuden tunkeutua Venäjälle. Edelleen Baranov kritisoi maanmiehiään naiivista luottamuksesta siihen, että suomalaiset ovat uskollisia Venäjälle.¹⁴

Baranov halusi radan hyödyttävän Pohjois-Venäjää, ja koska pelkäsi taloudellisten perusteiden olevan rittämättömiä, hän otti avuksi nationalismin.

Nationalismia suomalaisten pelkäämällä tavalla edusti ”Svetin” kirjoittaja Komarov. Hänen mukaansa Suomen lähentämiseksi keisarikuntaan venäläinen rautatie oli vedettävä Suomen kautta.¹⁵

Komitean avausistunnossa 22.1.1894 Petrov esitti finanssiministerin ehdottaman radan Oulu – Jäämeren rannikko liittyvän pohjoiseen rakennettavaan sotasatamaan ja pyysi armeijan edustajaa ilmaisemaan käsityksensä asiasta. Sotaministeriön edustajan kenraalimajuri Sollogubin mukaan pohjoinen rannikko oli autio, lähes asumaton ja sotasata-

14 Московские Ведомости 28.1.1894.

15 Свет 1.1.1894.

man rakentaminen sinne vaatisi valtiontaloudelta valtavia summia. Mikäli alueelle syntyisi taloudelliset edellytykset eli sinne tulisi asutusta, teollisuutta ja kauppaa, olisi maa- ja meripuolustuksen huolehdittava alueesta. Tähän yhtyi laivastoministeriön edustaja kenraalimajuri Tšikalev. Valtion tarkastusviraston edustaja Gorenko toi esille vaihtoehdot Joensuu – Kemi ja Sortavala – Petroskoi – Kemi. Finanssiministeriön edustaja Romanov piti edelleen parhaimpana radan rakentamista Oulusta Muurmannin rannikolle. Toisaaalta hän myönsi Sortavala – Petroskoi – Kemi – Muurman-vaihtoehdon edut. Se yhdistäisi pääkaupungin, Laatokan ja Äänisen alueet Vienanmeren kautta Jäämeren rannikoon. Oli kuitenkin vaikeata asettaa Muurmannin rata ja muut Pohjois – Venäjälle suunnitellut radat paremmuusjärjestykseen. Nyt olisi rakennettava rata, jonka rahoittaminen olisi helpoimmin ratkaistavissa. Muiden hankkeiden toteuttaminen olisi tulevaisuuden asia. Finanssiministeriön toinen edustaja Maksimov tähdensi ehdotettujen linjojen yhdenvertaisuutta. Sortavala – Kemi-linja olisi toteuttamiskelpoinen kuitenkin vain siinä tapauksessa, että rata Pietarista Sortavalaan alistettaisiin venäläiseen hallintoon ja noudatettaisiin venäläisiä tariffeja.¹⁶

Komitean pohtiessa eri vaihtoehtoja myös Suomen julkinen sana kiinnostui asiasta. 2.3. ja 3.3.1894 nimimerkki A.W.F. kirjoitti Uuteen Suomettareen kaksiosaisen artikkelin ”Jäämeren rata”. Esiteltyään mahdolliset Suomen kautta kulkevat radat hän asettui kannattamaan Suomen yhteyttä Aunuksen kautta Vienanmereen. Edullista olisi rakentaa rata Joensuusta Kemiin ja sieltä Jäämeren rannalle. Radan kannattavuus olisi tosin epävarma asutuksen harvuuden tähden. Edullisempaa olisi rakentaa rata Sortavalasta Äänisjärven luoteispuolelle ja sieltä edelleen Vienanmeren rannikon kautta Jäämerelle.¹⁷

Kirjoittaja on hyvin perehtynyt Aunuksen oloihin ja hänen mukaansa Laatokan Karjalan ja Aunuksen yhdistäminen rautatiellä rannikoon antaisi alueiden elinkeinoelämälle tervetulleeseen kehityssysäyksen. Hänen mielestään Suomen tuli tehdä esitys radan rakentamisesta niin, että siitä tulisi Venäjälle mieluisampi. Nimimerkki yhtyy siis von Daehnin kantaan ja von Alftanin aikaisempiin ehdotuksiin. Von Alftan oli myös huomionnut kirjoitukset, sillä lehtileikkeet löytyvät hänen kokoelmastaan. Siellä on myös St. Petersburgin Heraldin kirjoitus suunnitelmasta rakentaa rata Pietarista Aunuksen halki Jäämerelle.¹⁸

16 Журнал комиссии по проведению ж.д. на север России.
– Georg von Alftanin kokoelma.

17 Uusi Suometar 2.3., 3.3.1894.

18 St. Petersburg Herald 27.3.1894.

PÄÄTÖS RADAN SUUNNASTA

Keisarikunnan kokonaisnäkökohtien tullessa yhä enemmän esille komitean työskentelyssä myös von Alftan muutti mielipidettään. Hänen mukaansa Vologda – Arkangeli rata palvelisi parhaiten valtakunnan kokonaisuutta, jota suomalaiset paikallisintressit eivät saa häiritä. Tärkeä olisi myös Kazanin – Kotlasin rata. Vasta niiden jälkeen voitaisiin toteuttaa Sortavalan – Kemin rata.

Kulkulaitosministeriön edustaja Sumarakov totesi että, jos Muurmannin rata rakennettaisiin autioiden alueiden halki, kustannukset jouduttaisiin ottamaan valtionkassasta. Tällöin suunnitelman toteutus jouduttaisiin sysäämään tulevaisuuteen. Tämä ei olisi pohjoisten alueiden kehityksen kannalta suotavaa. Rakentamalla rata tiettyjen alueiden halki oli mahdollista saada paikallisilta yrittäjiltä tuntuva tukea. Nämä taloudelliset realiteetit vaikuttaisivat siten, ettei Suomen halki rataa kannattaisi tehdä. Lopulta komitea taloudellisten ja kansallisten syiden perusteella päätyi 5.4.1894 suositteluun pohjoisen radan toteuttamissuunnaksi Vologda – Arkangeli-linjaa. Vasta sen valmistuttua voitaisiin toteuttaa Permin – Kotlasin rata. Vasta kolmantena olisi vuorossa Sortavalan – Kemin rautatie.¹⁹

Komitea päätyi täten von Alftanin ehdotuksen mukaiseen ratkaisuun, joka otti huomioon käsittelyn kuluessa ilmenneet kansalliset ja taloudelliset näkökohdat, mutta ei sulkenut pois mitään vaihtoehtoa.

Suunnitelman alullepanija S. J. Witte ei tyytynyt ehdotukseen, vaan hän johti kesäkuussa 1894 komission Muurmannin rannikolle tutkimaan tulevan sotasataman paikkaa. Palattuaan matkalta Witte esitti asiasta yksityiskohtaisen raportin hallitukselle. Hänen mukaansa oli mitä tärkeintä rakentaa sotasatama Muurmannin Jekaterinan satamaan, joka ei jäädy ja on suhteellisen laaja ja helposti puolustettava. Tuleva satama olisi ehdottomasti yhdistettävä kaksiraiteisella rautatiellä pääkaupunkiin. Strategisen merkityksen lisäksi radalla olisi suuri vaikutus Pohjolan taloudelliseen kehitykseen.²⁰

Tuossa vaiheessa Venäjän pohjoiseen suuntautunut aktiivisuus oli tullut Englannin ja Ruotsi-Norjan tietoon. Estääkseen spekulatiot Venäjän uhasta Ruotsi-Norjalle Witte kertoi matkansa aikana keisarikunnan pohjoisen aktiivisuuden lisääntymisen merkitsevän Pohjolan heräämistä vuosisataisesta unesta. Nyt syntyisivät hyvät mahdollisuudet taloudellisen yhteistyön kehittämiseen Vienanmeren alueella ja Jäämeren rannikolla. Osoittakseen tätä pyrkimystä Witte Arkangelin kuver-

19 Журнал комиссии по проведению ж. д. на север России.
Georg von Alftanin kokoelma.

20 Витте 1924, стр. 320-330. – Арьева 1964, стр. 78.; Åselius 1994, s. 127-128.

nöörin järjestämällä päivällisillä kohotti maljan kuningas Oskar II:n kunniaksi ja hyvälle naapuruussuhteille.²¹

Polvisen mukaan Aleksanteri III:n kuolema syksyllä 1894 hautasi pitkäksi aikaa Muurmannin ratasuunnitelman, jonka toteuttamisella olisi ollut merkittäviä seurauksia Suomelle.²²

Witte menetti tärkeimmän tukijansa ja suunnitelmia muutettiin ahtaampien sotilaallisten ja taloudellisten näkökohtien perusteella. Sotasataman rakentamista Muurmannin rannikolle pidettiin utopistisena ja liian kalliina. Siksi uhkatekijöistä huolimatta sotilaat katsoivat hyödylliseksi jatkaa sotasataman rakentamista Libauhun. Virallisesti tästä ratkaisusta ilmoitettiin 6.12.1894.²³

Muurmannin rannikkoa ei kuitenkaan unohdettu. Jo talvella 1895 laivasto jatkoi siellä tutkimuksiaan, joiden tuloksena Jekaterinanlahdelle alettiin rakentaa satamaa. Venäjä ilmoitti kyseessä olevan pelkästään kauppasatama, mutta sekä englantilaiset että norjalaiset arvelivat venäläisten kehittävän siitä ennen pitkää laivastotukikohdan.²⁴

21 Åselius 1994, s. 128-130.

22 Polvinen 1962, s. 66-68.

23 Арьева 1964, стр.78-79. – Славин 1957, стр. 190 - 192., Nielsen 1991, s. 611-618., Åselius 1994, s. 82-83.

24 Åselius 1994, s.131-134. – Vrt. Juntunen 1996 a, s. 429-438.

Muurmannin rata

ENSIMMÄISET YRITYKSET RAUTATIEN RAKENTAMISEKSI AUNUKSEEN

Edellä on mainittu, kuinka 1870-luvulla rautatiet olivat kaikkialla todistaneet merkityksensä tehokkaana liikenneväylänä. Eri tahoilla keisarikuntaa syntyi tuolloin aloitteita uusien ratojen rakentamiseksi. Yksi tällainen oli anomus, jonka vytegralainen kauppias Vasili Vorobjev teki Venäjän kaupan ja teollisuuden edistämisen seuran kautta kulkulaitosministeriölle. Sen mukaan tulisi rakentaa rautatie Vytegran ja Onegan välille. Radan avulla Viananmeri olisi yhdistetty Mariinskin vesistöjärjestelmään, jolloin Pohjolan metsä-, kala- ja mineraalirikkaudet olisivat päässeet Venäjän sisämarkkinoille.¹

Niiltä vuorostaan olisi tuotu viljaa ja muita etelän tuotteita pohjoiseen.

Vorobjev sai anomukseensa myönteisen päätöksen 4.11.1871, ja seuraavan vuoden lopulla valmistui suunnitelma 334 virstan (375 km) pituisesta Vytegran – Onegan radasta. Suunnitelmaa käsiteltiin Venäjän kaupan ja teollisuuden edistämiseurassa, mutta se ei saanut riittävää tukea. Radan suunnasta ei päästy yksimielisyyteen – varsinkin vastustettiin radan vetämistä Onegaan. Järkevämpänä päätepisteenä pidettiin Arkangelia, joka oli Pohjois-Venäjän suurin kaupunki. Katsottiin että nimenomaan sillä tuli olla ratayhteys sisämaahan. Tämäkään suunta ei saanut riittävästi yleistä kannatusta; pikemminkin sen katsottiin palvelevan eräiden yksityisiä pyrkimyksiä.²

Arkangelin rata olisi kulkenut Aunuksen ja Arkangelin kuvernementtien puhtaasti venäläisen väestön asumien alueiden läpi. Nuo seudut olivat kuitenkin harvaan asuttuja, eikä radasta uskottu tulevan kannattavaa. Vytegra – Onega-linja jäi puolestaan tiheämmin asutun Länsi-Aunuksen ja suuren Arkangelin väliin. Läntissä Aunuksessa taas oli omat suunnitelmat. Vuonna 1872 valtioneuvos A. K. Bolman esitti Aunuksen kuvernementin zemstvolle suunnitelman hevosvetoisen rauta-

1 Mariinskin järjestelmäksi kutsuttiin kreivi N.P. Rumjantsevin toimesta 1810-luvulla rakennettua Itämeren Volgaan yhdistävää joki-, järvi- ja kanavaväylää.

2 Арьева 1964, стр. 67-68.

tien rakentamisesta Poventsasta Vienan Kemiin. Hänen mukaansa se voisi kilpailla suunnitellun Äänisen – Vienanmeren kanavan kanssa ja tulisi kolme kertaa kanavaa halvemmaksi. Kanavan rakentaminen kestäisi 6 ja radan vain 2 vuotta. Suunnitelmaa tarkasteltiin kuvernementin zemstvossa parin seuraavan vuoden aikana. Se sai jonkin verran kannatusta zemstvon kokouksissa ja lehdistössä. Tuolloin oli kuitenkin jo selvää, että hevosvetoinen rautatie ei ole kannattava niin pitkällä etäisyydellä. Jo Pietarin – Moskovan rautatietä suunniteltaessa oli höyryveturi osoittautunut ylivoimaiseksi. Siten Bolmanin suunnitelma olisi merkinnyt askelta taaksepäin. Lukuun ottamatta zemstvosta tullutta apua suunnitelma ei saanut finanssiipiirien tukea, ja se jäi toteuttamatta.³

Kolmas samanaikainen suunnitelma oli tavoitteiltaan laajempi. Alueen virallisessa lehdessä ”Олонецкие губернские ведомости” nimerkki ”Severjak” esitti rautatien rakentamista Sorokanlahdesta Äänisen pohjoiskulmaan, sieltä Tiudian marmorilouhoksen kautta Suojärvelle ja edelleen Värtsilän tehtaiden ja Ruskealan marmorilouhosten kautta Imatrankoskelle ja lopulta Viipuriin.⁴

Tämän suunnitelman toi Arjevin mukaan esiin joensuulainen puutavari liikemies M. Smirnov.⁵

Taustavoimina olivat Aunuksen rautateollisuuden edustajat, sillä radan piti yhdistää seudun tärkeimmät rautatehtaat ja kivilouhokset sekä luoda niille vientimahdollisuudet Itämeren ja Vienanmeren kautta.

Samalla luotaisiin pohjaa metsäteollisuuden rakentamiselle ja Vienanmeren kalastustuotteiden tuonnille etelään. Aloite lähti selvästi alueelliselta pohjalta ja palveli paikallista elinkeinoelämää. Siksi siihen kiinnitettiin enemmän huomiota kuin kahteen edelliseen yritykseen. Se ei kuitenkaan saanut riittävästi tukea toteutuakseen.

Arjevan mukaan tämä johtui siitä, ettei esityksessä lainkaan huomioitu Muurmannin alueen tarpeita eikä strategisia näkökohtia, vaikka rata olisi kulkenut Suomen alueen kautta. Siksi myöskään Aunuksen zemstvo ei tukenut yritystä. Aunuksen elinkeinoelämä oli lisäksi tuossa vaiheessa niin kehittymätön, ettei se itse kyennyt toteuttamaan ratahanketta.⁶

Mistään ei ilmene, että strategiset ja kansalliset syyt olisivat tuossa vaiheessa olleet ratahankkeen toteuttamisen esteenä. Aunuksessa ja Venäjällä ei tuolloin vielä ilmennyt kansallista epäluuloa Suomen uskol-

3 Арьева 1964, стр. 68-69.

4 Олонецкие губернские ведомости 3/1873.

5 Puutavari liikemies Miron Smirnov oli syntynyt Aunuksessa 1815, vuodesta 1860 hän toimi kauppiana ja Hasaniemen sahan hoitajana Joensuussa. Hän pyrki erityisesti hyödyntämään Aunuksesta tuotuja tukkeja sahaamalle ne laudoiksi ja lankuiksi. Hän kuului Joensuun porvaristoon 1853-1888. Hän kuoli Käkisalmella 1895. (T. Kõnönen: Joensuun kaupunki vuosina 1848-98. Joensuu 1904, s. 153-154.)

6 Арьева 1964, стр. 69-70.

lisuutta kohtaan. Moskovskie Vedomostin toimittajan M. N. Katkovin epäluuloisuus 1860-luvulla ei niinkään suuntaunut Suomea vaan kauttaaltaan läntisiä, Venäjälle vahingollisia vaikutteita vastaan.⁷

Pikemminkin asia on ymmärrettävä niin, etteivät Aunuksen paikalliset hallintoelimet voineet lausua käsitystään asiasta, joka kuului autonomisen Suomen päätäntävaltaan.

Smirnov puolestaan oli tarkastellut Aunusta ja Suomen Karjalaa yhteisenä talousalueena valtiollisista rajoista piittaamatta.

Nämä 1870-luvun alun yritykset olivat ideoita, joilla ei ollut toteutumismahdollisuuksia. Ajatusten esittäjillä ei ollut riittävää teknistä tietoa, eikä niiden takana ollut tarpeeksi taloudellista voimaa. Teollistuminen oli Aunuksessa alkuvaiheessaan, ja paikallinen metsätalous, joka perustui puutavaran ja halkojen vientiin Pietariin, tyytyi vesikuljetuksiin. Muu Venäjä ei osoittanut sellaista mielenkiintoa Aunusta kohtaan, että olisi lähtenyt tukemaan rautatien rakentamista sinne. Voidaan kuitenkin olettaa rautatieidean jääneen itämään, sillä parikymmentä vuotta myöhemmin aunukselaiset lähtivät innokkaasti edistämään ratahanketta.

AUNUKSEN RAUTATIE

Vuosisadan vaihteen vuosikymmenet olivat Venäjällä ja Suomessa ripeää teollistumisen ja rautateiden rakentamisen kautta. Suomessa rautatiet tunkeutuivat yhä syvemmälle sisämaahan. Vuoden 1885 valtiopäivillä päätettiin Karjalan radan rakentamisesta. Alun perin oli ajateltu linjaa Viipuri – Imatra – Parikkala – Uukuniemi – Kitee – Joensuu. Nyt kuitenkin ilmaantui eri vaihtoehtoja. Saimaan vesistön rannoilla asuvat vastustivat radan vetämistä Karjalan asumattomiin korppeihin. Toisaalta pidettiin tärkeinä hyviä yhteyksiä Pietariin, ja siksi radan lähtökohdaksi ehdotettiin seutua Terijoki – Kiviniemi – Hiitola. Lähtökohdaksi valittiin lopulta Viipuri, Karjalan vanha kauppakeskus. Tätä Reino Castrén pitää onnekkana päätöksenä suomalaisuuden säilymiselle Karjalassa.⁸

Viipurista rata suunnattiin Hiitolan kautta Sortavalaan. Näin haluttiin saada Laatokan vilkas laivaliikenne ja viljankuljetus Venäjältä radan piiriin. Edelleen rataa jatkettiin pohjoiseen siten, että Ruskealan ja Värtsilän teollisuus pääsivät hyödyntämään sitä. Radan rakennustyöt aloitettiin v. 1890. Sortavalaan se valmistui v. 1893 ja Joensuuhun

7 Ks. esim. Korhonen 1967, s. 63-83.

8 Castrén 1932, s. 591.

vuotta myöhemmin.⁹

Vuonna 1893 Nurmeksen kuntakokous pyysi valtiopäivämies I. Pitkästä esittämään valtiopäivillä toivomusaloitteen, että rataa jatkettaisiin Joensuusta pohjoiseen ja tutkittaisiin ratalinja edelleen Vienanmeren rannikolle.¹⁰

Viipurin – Joensuun radan valmistuttua Laatokan Karjalan pohjoisosat pääsivät rautatien avulla muun Suomen yhteyteen. Tämä tapahtui parahiksi, kun Witten aloitteesta oli alettu käsitellä pohjoiseen rakennettavaa rataa. Oulun radan lisäksi Suomella oli nyt myös toinen rata, josta matka Jäämeren rannikolle oli lyhyempi kuin Venäjän rautateiltä.

Myös Raja-Karjala väestö halusi hyötyä uudesta Karjalan radasta. Siksi vuoden 1897 valtiopäivillä talonpoikaissäädystä Pekka Ahokas ehdotetti 4.2. tutkittavaksi mahdollisuuksia rakentaa Karjalan radalta poikkirata Salmiin.¹¹

Seuraavilla valtiopäivillä ehdotettiin anottavaksi Sortavalan – Pitkärannan radan tutkimista ja vuosien 1905-06 valtiopäivillä esitettiin, että tutkittaisiin radan vetämistä Karjalan radalta Suistamon ja Impilahden kautta Suojärvelle.¹²

Kulkulaitosasiain valiokunnassa päädyttiin ratkaisuun, jonka mukaan rata tuli rakentaa Sortavalasta Laatokan rantaa Läskelän ja Impilahden kautta Koirinojan pohjoispuolelle ja edelleen koilliseen Suojärven itärannalle. Sieltä rataa myöhemmin voitaisiin jatkaa Ilomantsin ja Koitajoen kautta Joensuun – Nurmeksen radalle. Vuonna 1908 julkaistussa Viipurin läänin maatalouskomission mietinnössä tätä suunnitelmaa puollettiin. Mietinnön mukaan radan ensisijainen tehtävä oli kiinnittää Raja-Karjala muun Suomen yhteyteen. Alkuosaltaan rata sivuaisi ja elvyttäisi Laatokan rannan teollisuutta Impilahdella ja Pitkärannassa. Koirinoja oli Laatokan pohjoisrannan paras satama, ja rautatien vetäminen sinne edistäisi kauppaa ylämaahan. Erittäin tärkeätä oli radan avulla saada Suojärven laajat metsät ja järvien runsas rautamalmi hyödynnettäväksi. Komissio huomioi myös rajan takaa tulevan liikenteen. Sen aluetta olisivat suurin osa Pohjois-Aunusta Petroskoita ja Poventsaa myöten sekä Sungun pitäjä, jossa kolmesti vuodessa pidettiin ”Pohjois-Venäjän tärkeimmät markkinat”. Sieltä tosin oli 160 kilometriä Suojärvelle, mutta komissio katsoi uuden radan syrjäyttävän 600 kilometriä pitkän ja kalliin hevospeljetuksen Pietariin.¹³

Vuoden 1909 toiset valtiopäivät pitivät näitä perusteluja riittävinä ja

9 Ahonen 1985, s.350-352.

10 Karjalatar 22.12.1893.

11 Vuoden 1897 valtiopäiväasiakirjat. Anomusehdotus N:o 124. Talonpoikaissäädylle.

12 Talonpoikaisäädyn ptk. 30.4.1906, s.616-618.

13 Viipurin läänin maatalouskomissionin mietintö 1. Salmin kihlakunta, s. 71-76.

anoivat radan tutkimista.¹⁴

Täten siis kansallisuuspolitiikka otettiin jälleen mukaan rautatiepolitiikkaan. Tavoitteena oli selvästi suomalaisuuden levittäminen itään rautatien avulla.¹⁵

1880-luvulla kansallisuusaate oli ulottanut vaikutuksensa entistä voimakkaammin Karjalaan. Jo Kalevalan ilmestymisestä alkaen oli aina Vienanmeren rannalle asti sijoittunutta Karjalan kansaa pidetty Suomen kansaan kuuluvana, mutta vasta kansanopetuksen leviäminen ja koulujen yleistyminen toivat karjalaisuuden esille uudella tavalla. Tuolloin havaittiin ortodoksisen Karjalan olevan sekä taloudellisessa että sivistyksellisessä mielessä Suomen kehittymättömintä aluetta. Tämän myös ortodoksit itse havaitsivat. Venäjää taitamaton ortodoksinen rahvas ei ymmärtänyt venäjän- ja slaavinkielisiä jumalanpalveluksia ja pappeja. Siksi väestön kristilliset ja sivistykselliset tiedot olivat niukat. Jo vuoden 1872 valtiopäivillä talonpoikaissäädystä Semen Ratinen oli tehnyt 20.2. esityksen kansanopetuksen tehostamisesta ortodoksissa kunnissa.¹⁶

Valistusta saadakseen monet myös kääntyivät luterilaisuuteen. Asiaa 1930-luvulla tutkineen K. Merikosken mukaan ortodoksisuuden kohottaminen lähti aluksi liikkeelle suomalaiskansalliselta pohjalta, mutta pian slavofiilit saivat yliotteen ja ortodoksisuuden edistäminen muuttui venäläistyttämiseksi.¹⁷

Merikoski on tarkastellut asiaa koulumiehen suomalaiskansallisesta näkökulmasta, ja taloudelliset-sosiaaliset seikat, joiden kanssa väestö joutui taistelemaan ovat häneltä jääneet huomaamatta. Karjalan rata lähensi suuriruhtinaskunnan ortodoksia seutuja Suomeen. Tämä vaikutus ulottui myös Venäjän puolelle. On huomattava Raja-Karjalan eli lähinnä Sortavalan ja Salmin kihlakuntien olleen ennen radan valmistumista tiiviimmässä kanssakäymisessä Aunukseen kuin Suomen luterilaisiin pitäjiin.¹⁸

Myös Venäjällä ymmärrettiin rautateiden merkitys. Niinpä istunnossaan 22.12.1893 Pietarin kaupungin duuma asetti komission pohtimaan mahdollisia ratoja, jotka liittyisivät rakenteilla olevaan Siperian rataan ja hyödyttäisivät kaupunkia. Komissio päättikin ehdottaa Pietarin – Permin ja Pietarin – Murmanskin ratoja. Jälkimmäinen avaisi Pietarille jäätyttömän sataman ja toisi Vienanmeren ja kaukaisen Pohjolan rikkautet pääkaupungin yhteyteen. Tämän ehdotuksen hallitukselle esittämistä varten valittiin 9.2.1894 erityinen komissio, jonka piti val-

14 Vuoden 1909 toisten valtiopäivien asiakirjat. Anomusmietintö N:o 7. – Castrén 1937, s. 149-150.

15 Ks. sivu

16 Vuoden 1872 valtiopäivät, talonpoikaissäädyn asiakirjat. Pyyntö-esitys N:o 89. – Merikoski 1940, s. 267.

17 Merikoski 1940, s. 1-30, 50-73.

18 Hämynen 1993, s. 51-91.

mistella asiaa. Komission tehtävänä oli tuoda esille ne hyödyt, jotka uusista radoista ja vesiteistä koituisivat Pietarille ja erityisesti sen sataman kehitykselle. Komission kokouksiin osallistuivat Pietarin pörssikomitean, Pietarin kuvernementin zemstvon sekä Venäjän teollisuuden ja kaupan edistämisen seuran edustajat. Komission toimintaa päätti myös Aunuksen kuvernementin zemstvo käyttää hyväkseen. Petroskoissa asetettiin 28.2.1894 neuvoa-antava komissio, jonka tehtäväksi annettiin seuraavien asioiden selvittäminen:

1. Mikä oli rautateiden merkitys Sisä-Venäjän kuvernementtien teollisuuden ja kaupan nykyiselle kehitykselle ja mikä merkitys ehdotetulla suunnitelmalla on pohjoiselle alueelle?
2. Onko rautatie paras keino viljan tuomiseksi Aunuksen kuvernementtiin?
3. Kuinka rautatie vaikuttaa metsä-, kala- ja kaivosteollisuuden kehitykseen?
4. Mikä on radan strateginen merkitys?

Komissio ehdotti ratalinjaa Pietari – Lotinanpelto – Vaaseni – Latvia – Petroskoi – Kivatsu – Tiutia – Lumbuši – Maaselkä – Telkino – Petrovskij Jam – Korpijärvi – Vorenskaja – Kemi.¹⁹

Muistionsa Aunuksen zemstvo esitteli edellä mainitulle Pietarin kaupungin duuman komissiolle. Se katsoi radalle tulevan vuosittain kuljetuksia yli 20 milj. puutaa, kun rata vedetään Kemiin saakka. Rata tulisi edistämään myös alueen yritystoimintaa sekä lisäksi yritysten ja valtion tuloja. Komissio katsoi, että pohjoisia alueita ei tarkastella tulevaisuudessa pelkkänä harmaana vyöhykkeenä vaan kultakaivoksena.²⁰

Samanaikaisesti Aunuksen zemstvossa käsiteltiin osallistumista Arkangelin radan rakentamiseen. Sille esitettiin kahta suuntaa, jotka liittyivät Aunuksen kuvernementin intresseihin:

1. Vologda – Vytegra – Kargopol – Arkangeli
2. Vologda – Kirillov – Kargopol – Arkangeli

Molemmat suunnat vastasivat kuvernementin Vytegran ja Kargopolin piirien toiveita, mutta ensimmäinen suunta olisi liittännyt radan Mariinskin vesistöjärjestelmään.²¹

Näiden suunnitelmien toteutuminen oli tietysti riippuvainen siitä toteutusiko Petrovin komitean ehdotus. Kuten edellä on esitetty, komitea ei esittänyt Muurmannin radan rakentamista. Siitä huolimatta kulkulaitosministeriö oli kiinnostunut Muurmannin radasta. Jo kesällä 1894

19 Олонецкие губернские ведомости 26.3.1894.

20 Известия С-Петербургской городской думы 5/1894.

21 Арьева 1964, стр. 75-76.

se oli lähettänyt insinööri Žurdanin tutkimaan Kemin – Kantalahden ja insinööri B.A. Rippasin Kantalahden – Kuolan reittiä. Maaliskuussa 1895 Witte ja kulkulaitosministeri M. I. Hilkov esittivät ministerikomitealle kirjelmän, jossa pyydettiin kulkulaitosministeriölle valtuuksia tehdä teknisiä ja taloudellisia selvityksiä ratalinjalla Pietari – Kemi sekä osoittaa tarpeeseen 80 000 ruplaa. Esityksessä oli kuitenkin huomioitu Petrovin komitean kansalliset näkökannat, ja siksi siinä torjuttiin Sortavalan – Kemin linja. Esitys hyväksyttiin 28.4.1895.²²

Työ aloitettiin insinööri Romanovin johdolla heinäkuun alussa. Pietarin ja Petroskoin välillä tehtiin yksityiskohtaiset tutkimukset ja Petroskoi – Kemi välillä yleispiirteinen selvitys. Maastotyöt saatiin loppuun lokakuussa ja suunnitelma esitettiin joulukuussa. Rata lähtisi Kolpinon asemalta Pietarin – Moskovan radalta ja kulkisi Pähkinänlinnan, Staraja Ladogan, Lotinanpellon, Vaasenin ja Maasjärven kautta Petroskoihin. Kustannuslaskelmat teki A. I. Putilov finanssiministeriöstä. Hänen mukaansa 357 virstan pituinen Pietarin – Petroskoin rata maksaisi yli 100 milj. ruplaa. Osuus Petroskoi – Kemi maksaisi 12,6 milj. ruplaa.²³

Suunnittelua pidemmälle ei rakentamisessa tässä vaiheessa päästy, koska valtiovallalla ei ollut varoja tarkoitukseen. Tuolloin käynnissä ollut rautateiden suurisuuntainen rakennusohjelma, johon kuuluivat mm. Siperian ja Keski-Aasian radat, rasitti suuresti valtakunnan taloutta.²⁴

Ilman rautateitä pohjoiset alueet eivät kuitenkaan jääneet. Heti Petrovin komitean päätösten jälkeen alettiin yksityisen rahoituksen turvin rakentaa Vologdan – Arkangelin ja Permin – Vjatkan – Kotlasin ratoja. Vologdan – Arkangelin jakson rahoituksessa oli runsaasti vaikeuksia, ja siksi se voitiin rakentaa vain kapearaiteisena ratana, jossa kiskojen väli oli 1067 mm. Jälkimmäisen radan rahoitti Uralin vuoriteollisuus, ja sille valittiin normaali 1524 millimetrin raideleveys. Permin – Vjatkan – Kotlasin rata valmistui 1896 ja Vologdan – Arkangelin rata 1898.²⁵

Karjala ja Muurmannin rannikko olivat tässä vaiheessa itse vakuutuneet rautatien tarpellisuudesta ja niiden edustajat toimivat järjestelmällisesti asian hyväksi. Kesällä 1895 kulkulaitosministeri M. I. Hilkov kävi tarkastamassa Vologdan – Arkangelin radan työmaata, ja samalla matkalla hän tutustui Aunuksen radan linjatutkimuksiin. Elokuun ensimmäisenä päivänä hän tapasi kuvernementihallinnon ja zemstvon edustajia, jotka tähdensivät rakentamisen aloittamisen tärkeyttä. Tuolloin ministeri suhtautui ratasuunnitelmaan myönteisesti.²⁶

22 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 274, op. 3.d.11, s.24-35.

23 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 268, op.3. d. 857, s. 64.

24 Соловьева 1975. стр. 251-261.

25 Гедда 1929. стр.181.

26 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 274, op. 2, d. 299, s.181-189. – Арьева 1964, стр. 82.

Samana kesänä edellä mainittu Engelhardt teki tutkimusmatkan Arkangelin kuvernementin länsiosaan. Matkaraportissaan hän totesi, että ainoastaan yhdistämällä Muurmannin rannikko valtakunnan sisäosiin rautatiellä ja lennätinlinjoilla voidaan rakentaa alueelle kalateollisuutta ja parantaa väestön elinolosuhteita.²⁷

Aunuksen zemstvokokous käsitteli asiaa tammikuussa 1897. Todettiin ettei hallituksella ole osoittaa varoja rakentamiseen. Ilman tukea ei myöskään liike-elämällä ole mahdollisuuksia aloittaa työtä. Zemstvo kuitenkin tiedusteli kulkulaitosministeriöltä, milloin rataa ylipäänsä voitaisiin ryhtyä rakentamaan. Vastauksessaan 21.2.1898 kulkulaitosministeriön rautatieosasto ilmoitti, ettei Pietarin – Kemin rata ollut lähiaikojen suunnitelmissa. Tekeillä oli lukuisia ratoja, ja uusiin ei ollut varaa.²⁸

Seuraavassa kokouksessaan tammikuussa 1899 zemstvo jälleen käsitteli radan rakentamista. Todettiin, että vuodeksi 1899 rautateiden rakentamista varten oli osoitettu lähes 25 milj. ruplaa. Vaikka Pietarin – Petroskoin rata ei ollut suunnitelmien joukossa, kokous halusi sen mukaan ja osan myönnettyistä rahoista radalle. Jälleen Pietarista ilmoitettiin varojen olevan täysin kiinnitettyinä muihin ratoihin.

Aunukselaisten toiveet paranivat, kun kesällä 1899 Muurmannin rannikolla avattiin Aleksandrovkan satama ja kaupunki. Nyt rata Muurmanniin näytti entistä tarpeellisemmalta. Zemstvo valitsi keskuudestaan valtuuskunnan esittämään toivomuksen hallitukselle. Jälleen toiveet valuihin kuitenkin hukkaan. Ministerikomitean istunnossa 18.4. 1900 todettiin, ettei radan rakentaminen valtion varoin ollut mahdollista.²⁹

Seuraavana vuonna osakeyhtiö ”Сталь”, jolla oli tehtaita Tulemajärvellä, anoi lupaa rakentaa rata Sortavalasta Petroskoihin. Lisäksi yhtiö halusi valtion takauksen liikkeelle laskettavalle obligaatiolainalle. Kun takuuta ei myönnetty, yritys ei toteutunut.

Hallituksen hyväksyttyä 1901 Pietarin – Vjatkan radan rakennussuunnitelman, pyysi Anuksen zemstvo aloittamaan uuteen rataan liittyvän radan rakentamisen Petroskoihin. Tähänkään ei suostuttu. Kulkulaitosministeriö tosin esitti Pietarin – Vjatkan radan rakentajille, että radan tulisi ylittää Olhavanjoki koskien alapuolelta, jotta se voisi olla alkuna Petroskoin radalle. Tähän ehdotukseen radan rakentamisen hallintokomitea suostui 17.6.1901. Pietarin – Vjatkan rata oli perusta Anuksen radalle, ja 10.6.1902 hallitus päätti vuoden 1903 kuluessa aloittaa Anuksen radan rakentamisen valtion kustannuksella. Kulkulaitosministeriö myönsi tarkoitusta varten 6,5 milj. ruplaa vuosiksi 1903–1904.³⁰

27 Русский север 1897, стр. 26.

28 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 274, op. 2, d. 299, s.190-208.

29 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 268, op. 3, d. 518, s. 45.

Ruotsi-Norjassa päätöksen katsottiin ennen pitkää edistävän laivas-totukikohdan rakentamista Muurmannin rannikolle.³¹

Asia ei kuitenkaan ollut näin yksioikoinen. Strategisten näkökohtien lisäksi siihen liittyivät taloudelliset pyrkimykset, ja siksi alkoi jälleen keskustelu radan suunnasta. Kululaitosministeriö pyysi asianomaisia tahoja ilmaisemaan toivomuksensa.

Tihvinän kaupungin duuma halusi vetää radan Tihvinästä Lotinanpellon kautta Petroskoihin. Tätä ehdotusta tuki Vytegran duuma tehden korjauksen, että Tihvinästä Petroskoihin radan tuli kulkea Voznesenajan kautta. Uuden-Laatokan duuma halusi radan kaupunkinsa tai läheisen Berezen kylän kautta. Pietarin duuma puolestaan ehdotti linjaa Duboviki – Uusi-Laatokka – Sjanskie Rjadki – Syvärinsuu – Aunuksenkaupunki – Petroskoi. Tämä vastasi täysin Pietarin kaupungin duuman aiemmin asettaman komission ehdotusta.³²

Viittaus Uuden-Laatokan yhteyteen liittyi Pietarille hyödyllisiin Laatokan ja Mariinskin järjestelmän vesitheytyksiin. Radan kulkeminen Suojun ja Syvärin suusatamien kautta parantaisi merenkulkua Laatokalla ja elvyttäisi viljakauppaa Suomeen.

Aunuksenkaupunki taas sijaitsi vuoriteollisuusalueella, ja sen kautta kulkeva rata edistäisi malmin tuontia Pietarin teollisuudelle.

Aunuksen zemstvo osallistui aktiivisesti radan linjauksesta käytyyn keskusteluun. Kokouksessaan 20.12.1902 se päätti pysyä vuoden 1895 suunnitelmassa, siis linjauksessa joka kulkisi Lotinanpellon kautta ohittaen Aunuksenkaupungin. Tämä ilmentää sitä, että Aunuksenkaupunki oli jo tuolloin menettänyt merkityksensä ja sen aseman oli ottanut Petroskoi, joka nyt halusi lyhyen yhteyden Pietariin.

Kululaitos- ja finanssiministeriöiden käsitykset erosivat toisistaan. Niinpä kesällä 1903 päätettiin tehdä täydentäviä tutkimuksia linjalla Pietari – Lotinanpelto – Petroskoi sekä Aunuksenkaupungin ja Tihvinän suunnilla. Tutkimuksia johti insinööri Sahanski. Samanaikaisesti Putilov-yhtymä teki selvityksiä Aunuksenkaupungin ja Viteleen välillä. Tutkimuksissa tultiin seuraaviin tuloksiin:

1. Duboviki – Aunuksenkaupunki – Petroskoi, 280,5 virstaa, hinta 19 milj. ruplaa.
2. Duboviki – Lotinanpelto – Petroskoi, 265 virstaa, hinta 19 milj. ruplaa.
3. Tihvinä – Lotinanpelto – Petroskoi, 300 virstaa, hinta 21,6 milj. ruplaa.
4. Haarakata Viteleeseen, 33,7 virstaa, hinta 1,3 milj. ruplaa.

30 Kululaitosministeriön arkisto f. 276, op.1074, s. 21.

31 Åselius 1994, s. 134.

32 Ks. sivu 29.

Näitä ehdotuksia käsiteltiin uusien ratojen rakentamisen komissiossa 12. ja 16. 2. 1904. Komission enemmistö asettui kannattamaan Aunuksenkaupungin kautta kulkevaa rataa.³³

Arjevan mukaan tämä johtui kauppa- ja teollisuuspiirien läheisistä yhteyksistä hallitukseen.³⁴

Nyt lopultakin oltiin valmiina rakennustyöhön, mutta jälleen tuli keskeytys. Japania vastaan alkanut sota muutti tilanteen. Toukokuussa 1904 finanssiministeri V. N. Kokovtsov ilmoitti kulkulaitosministeriölle, että koska valtio oli joutunut supistamaan rautateidenrakentamismäärärahoja, oli välttämätöntä lykätä Petroskoin radan rakentamista. Lopullisesti asiasta päätettiin ministerineuvoston kokouksessa 14.7. 1904.³⁵

PERIFERIASTA VENÄJÄLLE

Lykkäys muodostui kolmivuotiseksi, ja vasta kun lopullisesti oli selvitty Japanin sodan aiheuttamista talousongelmista ja yhteiskunnallisesta kuohunnasta, Aunuksen rata tuli jälleen ajankohtaiseksi. Aunuksen zemstvo otti asian esille kokouksessaan 15.5.1907. Nyt tuli esille uusi perustelu. Zemstvo katsoi välttämättömäksi yhdistää Karjala Keski-Venäjän suuriin kaupunkeihin. Täten vahvistettaisiin Karjalan venäläisyyttä suursuomalaista propagandaa vastaan.³⁶

Jo Witten aloitetta käsiteltäessä oli tullut esille Suomen ja Venäjän antagonismi. Runsaassa vuosikymmenessä mielipiteet olivat kärjistyneet jyrkästi. Oli alkanut taistelu Karjalasta, ja osapuolina olivat fenomania ja panslavismi. Venäjän ortodoksinen kirkko perusti tammi-kuussa 1907 Karjalan Veljeskunnan, joka pyrki lähentämään Karjalaa Venäjään. Ensisijaisesti se toimi kirkollisella ja sivistyksellisellä alueella, mutta tukeutui myös maalliseen valtaan. Veljeskunta oli tiiviissä yhteydessä Suomen kenraalikuvernööriin, Venäjän viranomaisiin sekä varsinkin Arkangelin ja Aunuksen kuvernööreihin. Veljeskunnan tarkoituksena oli tutustua perusteellisesti alueeseen ja havaitsi liikenteelliset ongelmat. Suomen rautateiden avulla suomalaisuus ja luterilaisuus tunkeutuivat yhä syvemmälle Karjalaan. Joensuusta rautatietä jatkettiin Lieksaan 1909 ja Nurmekseen se valmistui 1911.³⁷

33 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 268, op. 3, d. 857.

34 Арьева 1964, стр. 88.

35 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 268, op. 3, d. 857, s.257-265.

36 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 276, op. 2. d. 1074, s. 21; Karjalan valtionarkisto f. 1, op.1,d. 111/4.

37 Luntinen 1984, s. 133,140-144.

– Vrt. Karjalatar 22. 12.1893., Saloheimo 1953, s. 493-499, 712.

Zemstvon rataehdotusten takana olikin Kyprianoksen aktiivisuus. Elokuussa 1907 kulkulaitosministeri esitteli aunukselaisten toivomuksen ministerineuvostolle. Siellä kuitenkin pyydettiin hankkeen yksityiskohtaisempia perusteluita.³⁸

Petroskoissa 20. –21.1.1908 pitämässään kokouksessa Karjalan Veljeskunnan edustajat ilmaisivat huolestumisensa suursuomalaisesta vaikutuksesta. Ortodoksista valistusta lisäämällä ja liittämällä Aunus rautatiellä Venäjän yhteyteen tuettaisiin Karjalan venäläisyyttä. Tähän viitaten Aunuksen kuvernööri N. V. Protasjev lähetti 4.2.1908 kirjelmän esimiehelleen sisäministerille ja ministerineuvoston puheenjohtajalle P. A. Stolypinille. Sen mukaan suursuomalaisen propagandan estämiseksi on välttämätöntä rakentaa Sisä-Venäjältä rautatie Karjalaan, kuten Engelhardt oli esittänyt kirjoituksessaan.³⁹

Kuvernööri kääntyi siis suoraan esimiehensä valtakunnan keskeisen vaikuttajan puoleen. Zemstvoa varten asiaa tarkasteltiin Protasjevin johdolla kuvernementtihallituksen kokouksessa 2.3.1908. Käsittelyn pohjana oli Karjalan veljeskunnalta, kulkulaitosministeriöltä, Aunuksen kuvernementin zemstvolta ja Viipurin lääninhallitukselta saatua materiaalia. Suursuomalaisuuden todettiin olevan uhka kuvernementille ja koko valtakunnalle. 112 322 neliövirstan alueella asuville 400 000 asukkaalle radalla olisi suuri taloudellinen merkitys. Erityisesti metsätalouden kehitykselle rata olisi erittäin hyödyllinen. Paitsi että saataisiin yhteys Venäjään, myös alueen pohjois- ja eteläosat lähentyisivät toisiaan. Oli huolestuttavaa, että suomalaiset ovat jatkamassa rataa Joensuusta Nurmekseen. Vastapainoksi suomalaiselle radalle Protasjev esitti rautatien rakentamista Petroskoista kuvernementin luoteisnurkassa olevaan Lentieraan. Radan pituudeksi tulisi n. 220 virstaa. Rata toisi pääosan kuvernementin koskemattomista metsistä ja karjalaisesta väestöstä Venäjän yhteyteen. Radan myötä elintarvikkeiden ja muiden tuontitarvikkeiden hinnat alenisivat siinä määrin, että myös suomalaiset alkaisivat hakea venäläisiä tuotteita. Mikäli rata yhdistettäisiin rakenteilla olevaan Joensuun – Nurmeksen rataan, viljaa ja Moskovan seudun teollisuustuotteita voitaisiin viedä Suomeen ja edelleen Norjaan. Vuonna 1907 Viipurista vietiin pohjoiseen 3 milj. puutaa viljaa. Tämä rahti tulisi siirtymään Aunuksen radalle. Radan myötä lisääntyisi myös venäläinen siirtolaisuus alueelle. Rata tulisi yhdistää Pietarin – Vjatkan rataan. Rautatien lisäksi olisi rakennettava Laatokan – Äänisen – Vietnanmeren kanava. Radalla ja kanavalla olisi suuri merkitys Mariiinkin vesikuljetusjärjestelmän kehitykselle.

Käsittelyn pohjalta laadittiin muistio, joka puolestaan oli zemstvo-

38 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 268, op. 3, d. 858, s. 9.

39 Русский Север 1897, стр. 23-26.

kokouksen käsittelyn pohjana 3.–4. 3.1908.

Käsittelynsä kuluessa zemstvo yhtyi täysin kuvernöörin käsityksiin ja päätyi seuraavaan ohjelmaan:

1. Alue on yhdistettävä Venäjän rataverkkoon. Asialla on suuri merkitys maakunnan ja Suomen suhteille. Petroskoista rataa on kiireellisesti jatkettava Lentieraan. Rata on siten osa tiestä, joka yhdistää Pohjois-Venäjän ja valtakunnan keskuksen.
2. Valitaan kolmihenkinen valtuuskunta edistämään rautatieasiaa ja esittelemään sitä ministerineuvoston puheenjohtajalle, finanssi- ja kulkulaitosministerille ja muille asiaan vaikuttaville tahoille. Valtuuskuntaan valittiin puheenjohtajaksi hovineuvos Je.A. Bogdanovitš. Hän oli kuvernöörin edustaja. Jäseniksi tulivat valtioneuvos N. A. Ratkov (zemstvon hallinnon edustaja) ja aatelmies P. A. Itkin (zemstvokokouksen edustaja)
3. Petroskoin kaupungin tulee valita edustajansa valtuuskuntaan.
4. Kuvernöörille ilmoitetaan suuret kiitokset aloitteellisuudesta.

Aunuksen rata-asiaa oli käsitelty zemstvossa toistakymmentä vuotta, mutta vasta nyt valtionhallinto tuki aunuslaisia aktiivisesti. Tältä pohjalta on ymmärrettävä kokouksen kiitollisuus kuvernöörille. Valtiovaltan taholta tuli kuitenkin pieni Lentieran rataa koskeva varauma. Kuvernementin verojohtaja V. A. Suhanski ilmoitti Lentieran radasta tulevan kannattava vain, kun se yhdistetään Suomen rataverkkoon.

Zemstvon päätöksestä ilmoitettiin 10.3.1908 Stolypinille ja kulkulaitosministerille. Samalla tiedotettiin valtuuskunnan olevan Pietarissa 16.–17. 3.⁴⁰

Asialla oli kiire, koska hallitus oli juuri asettanut N.P. Petrovin johtaman komission pohtimaan Venäjän rataverkoston tilaa ja tekemään ehdotukset vuosina 1912–1917 rakennettavista radoista.⁴¹

Kolmihenkinen lähetystön ottivat vastaan kulkulaitos-, finanssi-, maanviljelys-, kauppa- ja teollisuusministeriön ja ministerineuvoston edustajat. Kulkulaitosministeri ilmaisi myötemielisyytensä hankkeelle, mutta hallitus oli jälleen kielteinen. Finanssiministeri ilmoitti 5.7.1908 kulkulaitosministerille, että Kaukoidän politiikka vaatii parempia liikenneyhteyksiä itään. Siperian radasta on tehtävä kaksiraiteinen ja on rakennettava Amurin rautatie. Siksi on mahdollonta lähivuosina osoittaa varoja muiden rautateiden rakentamiseen.⁴²

Kuvernööri Protasjev ei hellittänyt. Hän kirjoitti 17.9.1908 Stolypinille radan välttämättömyydestä. Hän tähdensi radan suurta taloudel-

40 Aunuksen kuvernöörin kanslia, f.1, op. 1, d. 105/61.

41 История железнодорожного транспорта России. Т.1. стр. 195.

42 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 268, op. 3, d. 858, s. 11, 53.

lista merkitystä. Huolestuttavaa oli Suomen eduskunnan päätös rakentaa rata Sortavalasta Suojärvelle. Radan valmistuttua Suomen rataverkon itäinen pää olisi kahden kilometrin päässä Aunuksen rajasta. Tuolloin Aunuksen rikkaudet joutuisivat suomalaisten käsiin ja suunniteltu Petroskoin – Lentieran rata olisi hyödytön. Jottei suomalainen vaikutus lisääntyisi, Protasjev pyysi Stolypiniä kiirehtimään Aunuksen ratahankeksi. Kirjeen mukana olivat venäjännökset Suomen eduskunnan päätöksestä ja Viipurin läänin talouden kehittämisen komission raportista. Jatkossa Petroskoi voisi tulla liikenteen solmuksi, josta radat lähtisivät mm. Sortavalaan ja pohjoiseen.⁴³

Kuvernöörillä oli aktiivinen ote Karjalan kehittämiseen. Ilmeiseltä näyttää, että hän ajatteli ensi sijassa taloutta ja että ortodoksian tukeminen ja suursuomalaisuudella pelottelu olivat pelkkiä välikappaleita, joiden avulla hän yritti saada keskushallituksen tukea Karjalaan. Toisaalta itäisen Suomen kehityksen seuraaminen osoittaa, että Suomesta haluttiin ottaa kehitysmalleja.⁴⁴

Aktiivisuus myös palkittiin. Sisäministeriö ilmoitti 20.12.1908 kuvernöörille, että kulkulaitos- ja finanssiministeriö olivat suostuneet Petroskoin – Lentieran radan linjatutkimuksiin. Kulkulaitosministeriö aloittaisi tutkimukset seuraavana kesänä.⁴⁵

MAAILMANSOTA SANELEE RATKAISUT

Lentieran radan rakentamista ei tietenkään voitu aloittaa, ennen kuin oli tehty päätös Pietarin – Petroskoin radasta. Zemstvon kokouksessa 3.1. 1909 päätettiin valmistella perusteellinen taloudellinen selvitys rautatien välttämättömyydestä kuvernementin kehitykselle. Tätä tarkoitusta varten kutsuttiin seuraavat asiantuntijat:

rautatierakennuskustannusten tuntija L. K. Tšermak,
Pietarin yliopiston mineraalikabinetin tutkija P. A. Borisov,
kaivosinsinööri Je. I. Jakovlev,
tilastovirkamies S. P. Svetšov,
tilastovirkamies B. V. Volkov.

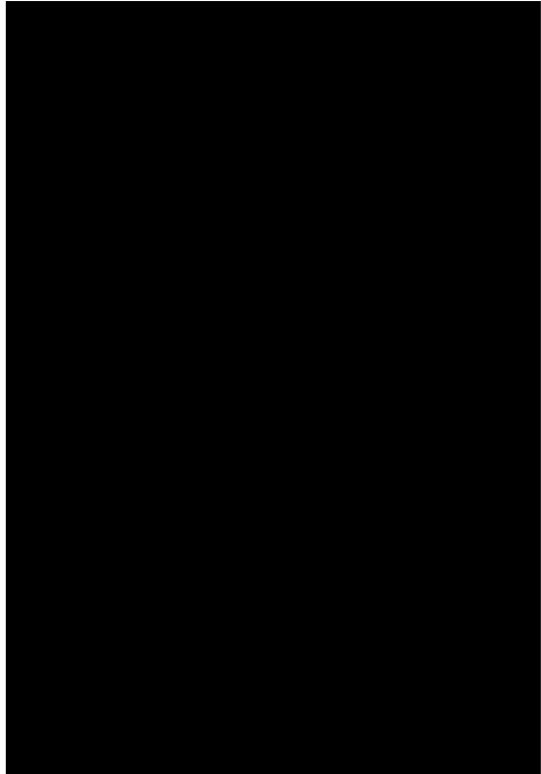
Tutkimusryhmä työskenteli pari seuraavaa vuotta ja julkaisi tulokset zemstvon kustannuksella kirjasissa ”Материалы по статистико-

43 Aunuksen kuvernöörin kanslia f.1, op. 1, d. 105/61.
– Vrt. Polvinen 1962, s. 244-246.

44 Ks. esim. В.Г. Баданов 1994, стр. 11-15!

45 Aunuksen kuvernöörin kanslia f.1, op.1. d. 105/61.

*Kuvernööri N.V.Protasjev
ymmärsi rautateiden
merkityksen laajan alueen
kehitykselle.
– Karjalan valtionarkiston
kuvakokoelma*



экономическому описанию Олонецкого края” ja L. K. Tšermak: ”Записка об экономическом значении железной дороги Петрозаводск - Дубовики/ с вариантом на Тихвин / и ее возможном грузообороте”.

Kuvernööri Protasjev ei jäänyt lepäämään tutkimusten ajaksi. 21.4.1909 hän kehotti zemstvoa ryhtymään jatkotoimiin radan rakentamisen aloittamiseksi.⁴⁶

Nyt jatkotoimilla oli sikäli onnea, että maassa vallitsi taloudellinen korkeasuhdanne ja sekä Aunuksen että Pietarin liikemiespiirit halusivat innokkaasti hyödyntää Karjalan rikkauksia. Insinöörit Polevitski, Nauman ja Barri ilmoittivat Aunuksen zemstvolle olevansa valmiit muodostamaan yhtiön radan rakentamiseksi. Sijoitettavalle pääomalle he lupasivat maksaa 4,5 %:n koron. Vastaavan esityksen teki saksalainen liikemies Rasmus. Nämä yrittäjät eivät kuitenkaan saaneet kokoon tarvittavaa pääomaa. Samanaikaisen, vakavamman yrityksen teki V. V. Saveljev, entinen Aunuksen zemstvohallinnon puheenjohtaja ja Aunuksen kuvernementin valtion neuvoston jäsen. Arjevin mukaan hän oli

46 Kulkulaitosministeriön arkisto f.274 op. 2.; Aunuksen kuvernöörin kanslia f. 1 op.1. d. 11174. — Арьева 1964 стр. 90-91.

henkilö, joka työssään katsoi suuressa määrin omaa etuaan.⁴⁷

Helmikuussa 1911 Saveljevin johtama liikemiesryhmä anoi kulkulaitosministeriltä lupaa radan rakentamiseen. Lupa myönnettiin, mutta yritys pysähtyi rahoitusvaikeuksiin. Seuraavan vuoden alussa Saveljev ja V. V. Hvoštšinski onnistuivat muodostamaan osakeyhtiön radan rakentamiseksi Dubovikista Lotinanpellon kautta Petroskoihin. Radan pituudeksi tulisi 265 virstaa ja hinnaksi 13 milj. ruplaa. Yhtiötä alettiin nimittää ”Aunuksen Rautatieyhtiöksi”. Sen säännöt vahvistettiin valtakunnanneuvostossa 21.1.1912, ja hallitsijan hyväksymisen ne saivat 28.2.1912.⁴⁸

Näille päätöksille oli myös laajemmat perusteet, sillä edellä mainittu Petrovin komissio oli ottanut vuosien 1912–1917 rakennusuunnitelmiin radan Moskova – Savelovo – Krasnyi Holm – Murman.⁴⁹

Aunuksen rataa sivuttiin myös käsiteltäessä samoihin aikoihin Pietarin - Raasulin radan rakentamista. Ministerineuvoston pyynnöstä finanssiministeri Kokovtsov näet selvitti, mitä vaikutuksia suunnitellulla Aunuksen radalla olisi Suomen rautateihin. Kokovtsovin mielestä ajatus yhdistää Aunus Pietariin Suomen rataverkon avulla lähentäisi Aunusta Suomeen ja olisi siksi Venäjän etujen vastainen. Parempi olisi yhdistää Pietari Petroskoihin omalla radalla, jota myöhemmin jatketaisiin pohjoiseen.⁵⁰

Yhtiön perustamisen saatua lain voiman alettiin värvätä yritykseen ulkopuolista pääomaa. Neuvostoliittolainen tutkimus katsoi, että ulkomainen pääoma pyrki mukaan, koska arveli voivansa hyötyä alhaisista palkoista rakennustyössä ja radan tulevassa liikenteessä. Tämän Arjevin väitteen kanssa on ristiriidassa hänen oma käsityksensä, että saksalaisia ei otettu mukaan, koska tuolloin oli jo selvää, että Saksa on Venäjän vihollinen. Myöskään englantilaisten kanssa ei keskusteltu rahoituksesta, vaan vain ranskalaisten kanssa.⁵¹

Ei ranskalainenkaan pääoma pelkästään voitontoivossaan rynnännyt Karjalaan, vaan koska radan oletettiin vahvistavan Ranskan liittolaisen läntisiä yhteyksiä. Aunuksen radan katsottiin olevan ensimmäinen vaihe yhdistettävä Pietari Jäämeren rannikkoon. Juuri vuodesta 1912 alkaen Ranskan hallitus toimi aktiivisesti Venäjän strategisten ratojen rahoittamiseksi.⁵²

Kun 12.9.1912 allekirjoitettiin sopimus Aunuksen radan rakentami-

47 Арьева 1964, стр. 93.

48 Aunuksen kuvernöörin kanslia f.1, op. 1, d. 105/61. – Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ея района. Петроград 1916, стр. 19-20, 185. . Арьева 1964, стр. 93.

49 Историческая железнодорожного транспорта России. Т. 1. стр. 195.

50 Polvinen 1963, s. 206-207.

51 Арьева 1964, стр.93-94.

52 Collins 1973, s. 786--788.

sesta, mukana oli ranskalainen ”Entreprise Générale”. Tuntemattomaan kohteeseen ranskalaiset eivät halunneet rahojaan sijoittaa, ja siksi he tekivät Aunuksessa omia tutkimuksiaan. Näiden päätyttyä yhtiön hallitukselle esitettiin kustannusarvio. Radan hinnaksi arvioitiin n. 15 milj. ruplaa, ja se kulki Pietarin – Vjatkan radalta Svankan asemalta Koltzanovon ja Lotinanpellon kautta Petroskoihin. Radan pituuden tuli olla n. 280 km ja läpäisykyvyn sotaolosuhteissa 7 junaparia vuorokaudessa sekä rauhan oloissa yksi matkustajajunapari ja kaksi tavarajunaparia. Radan suurin kaltevuus ei saisi olla 0,008:aa astetta suurempi, säteen ollessa vähintään 300 syltä. Radan tuli olla valmis 1.7.1916 mennessä.⁵³

Ranskalaisen otteen vahvistuminen näkyi yhtiön perustamiskokouksessa 1.4.1913. Tuolloin ilmeni, että osake-enemmistö oli ranskalaisilla. Ilmeisesti käytännön syistä yhtiön johto pysyi silti venäläisissä käsissä. Tämän jälkeen insinööri G. K. Gonigan johdolla ryhdyttiin järjestämään rakennustyötä. Aloitettiin valmistelutyöt, kuten metsän hakkaaminen linjalta, työssä välttämättömien teiden teko ja ojien kaivaminen.

Varsinainen rakentaminen aloitettiin toukokuussa 1914. Yhtiö teki sopimuksen kahden pääuraakoitsijan kanssa. Grenbergin johtama yhtiö otti suorittaakseen työn Dubovikasta Syvärille. Loppujakso tuli Jakobsonin johtamalle yritykselle.

Rakentamisen aloittaminen antoi karjalaisille perustan laajempiin suunnitelmiin. Välttämättömänä pidettiin radan jatkamista Muurmannille. Huhtikuussa 1913 Petroskoissa perustettu ”Aunuksen kuvernementin tutkimusseura” katsoi tehtävänään olevan osoittaa, että radan vaikutus ei rajoitu pelkästään Aunukseen, vaan sillä tulee olemaan merkitystä koko Venäjälle. Joulukuussa 1913 Sorokassa pidetyssä ensimmäisessä merikalastuskokouksessa todettiin välttämättömäksi jatkaa rataa rannikkoa pitkin Muurmanniin. Kokousten päätösten innoittamana professori A. H. Rinek ehdotti suuntaa Tsagodošjoki – Petroskoi – Kemi – Kantalahti – Kuola – Varanginvuono. Tämä suunnitelma olisi yhdistänyt Pohjolan yliseen Volgaan Rybinskin kautta ja Vjatkan rataa myöten Pietariin. Rataa pitkin etelän elintarvikkeet kulkisivat pohjoiseen ja kalastustuotteet etelään. Radalla olisi täten suuri taloudellinen ja kulttuurinen merkitys. Rinekin suunnitelman toteuttaminen tässä vaiheessa, jolloin Pietarin – Petroskoin radan rakentaminen oli alkanut, oli kuitenkin jo myöhäistä.⁵⁴

Niinä vuosina, jolloin Petroskoista oltiin tiiviissä yhteydessä Pietariin rautatieasioissa, levittäytyi Suomen rataverkko yhä kauemmas itään ja pohjoiseen. Varsinkin jatkuvasti kehittyvä metsäteollisuus halusi lii-

53 Технические условия проектирования и сооружения Олонецкой железной дороги. СПб 1913.

54 Арьева 1964, стр. 103-104.

kenneyhteyksiä kehittämällä päästä pohjoisten ja itäisten raaka-ainelähteiden luo.⁵⁵

Vuosisadan vaihteessa kansalliset näkökulmat ilmenivät voimakkaasti myös Suomen rautateiden rakentamisessa. Venäjällä alettiinkin suhtautua yhä epäluuloisemmin suomalaisten suunnitelmiin. Syksyllä 1898 kenraalikuvernööriksi nimitetty Nikolai Bobrikov oli hyvin perehtynyt rautateiden strategiseen merkitykseen. Hän suhtautui epäluuloisesti rakenteilla olevaan Oulun – Tornion rataan. Hän pelkäsi ruotsalaisen vaikutuksen leviävän sitä kautta Suomeen. Lisäksi rataa pitkin pääsisi vihollisen joukkoja alueelle, jossa venäläisiä joukkoja ei ylipäänsä ollut. Keisari oli kuitenkin hyväksynyt rakennussuunnitelman, ja rata Tornioon valmistui v. 1903.

Savon radan jatkamisessa Kuopiosta pohjoiseen ei ollut strategisia ongelmia, ja kenraalikuvernööri hyväksyi sen, varsinkin kun valtiopäivillä oli vakuuttavasti osoitettu, että rata oli välttämätön venäläisen viljan tuomiseksi alueille, jotka kärsivät toistuvista kadoista. Kajaaniin rata valmistui v. 1904.⁵⁶

Paitsi Kainuulle radalla oli merkitystä Vienan Karjalalle, sillä karjalaiset laukkukauppiat alkoivat käyttää sitä matkustaessaan kotiseuduiltaan kauppa-alueilleen ja takaisin. Tämä lähensi Vienan Karjalaa Suomeen ja aiheutti levottomuutta Karjalan Veljestössä.⁵⁷

Vienalaiset halusivat voittaa myös paikalliset liikennevaikeudet, ja v. 1907 Vienan Karjalaisten Liitto aloitti hankkeen maantien rakentamiseksi Vuokkiniemen ja Aijonlahden välille. Tie olisi parantanut yhteyksiä Suomussalmelle, jonka kautta kulki valtaosa vienalaista laukkukauppiaista Kajaaniin. Venäjän viranomaiset kuitenkin katsoivat tien entisestään lähentävän Vienaa Suomeen ja keskeyttivät työt melkein välittömästi. Tietä ehdittiin rakentaa vain n. 900 syltä.⁵⁸

Kielto ei lähentänyt vienalaisia Venäjään, koska Suomen kautta liikumiselle ei ollut vaihtoehtoa. Vienassa ja Aunuksessa ei karjalaisella väestöllä näy olleen tuolloin eikä myöhemminkään mitään mielenkiintoa Protasjevin ehdottamaan Petroskoin – Lentieran rataan.⁵⁹

Maa-ilmantilan tilanteen kiristymisen seurauksena oli, että Venäjän yleisesikunta alkoi yhä enemmän kiinnostua Suomen rautatiesuunnitelmista. Kun ylimääräiset valtiopäivät v. 1905 käsittelivät uusien ratojen rakentamista vuosina 1905–1907, päätettiin rakentaa rautatie Suomen Kemistä Rovaniemelle. Päätöksen johdosta yleisesikunnan päällikkö kenraali F. F. Palitsyn 6.11.1906 otti yhteyden minis-

55 Kuisma 1993, s. 203-218, 421.

56 Polvinen 1962, s.95-99. , Heikkinen 1983, s. 63-67.

57 Merikoski 1940, s. 139--143.

58 Vienan ja Aunuksen karjalaisten kirjelmä Venäjän väliaikaiselle hallitukselle 5.5.1917. VROSyA Fg 4. – Vrt. Naakka - Korhonen, Keynäs 1988, s. 98.

59 Vrt. Juntunen 1996 b, s. 203-212.

terivaltiosihteeri C. Langhoffiin. Hän tiedusteli, miksi rata ylipäänsä haluttiin rakentaa, ja ihmetteli, miksi rata haluttiin rakentaa Kemijoen länsirannalle. Valtakunnalle olisi paljon edullisempaa rakentaa uusi poikkirata Pietarista Pohjanmaalle. Vastauksessaan 19.11./2.12.1906 Langhoff tähdensi Rovaniemen radan suurta taloudellista merkitystä. Rata rakennettaisiin länsirannalle, koska asutus on pääasiassa siellä ja rakentaminen länsirannalle on helpompaa. Vastauksessaan 5 päivää myöhemmin Palitsyn ilmoitti, ettei hän lainkaan vastusta ministerivaltiosihteerin taloudellisia perusteluja, mutta katsoo oikeudekseen ilmoittaa, ettei Kemin – Rovaniemin rata ole sotilaalliselta kannalta toivottava. Hänen mielestään oli parempi, että Suomen rataverkko kulkisi samansuuntaisesti Ruotsin rajan kanssa. Esitellessään asian keisarille 28.11./11.12. Langhoff sai suostumuksen Suomen rautatiesuunnitelmille, joihin kuului myös tutkia Pietarin – Hiitolan rataa. Tämän tuli olla alkuna tulevalle poikkiradalle.⁶⁰

– Rata Kemistä Rovaniemelle valmistui elokuussa 1909.⁶¹

Näin Suomen kustannuksella oli päästy paljon lähemmäksi Jäämeren rannikkoa kuin 1893, jolloin Witte oli esittänyt suunnitelmansa. Nyt Witte oli siirtynyt syrjään, mutta hänen suunnitelmansa herätti uudeleen henkiin insinööri A.S. Rajevski. Pietarin ”Merenkulkuyhdistyksessä” 28.1.1914 hän piti esitelmän ”Suomen rautateiden yhdistäminen Petsamonvuonoon Muurmannin rannikolle”.⁶²

Venäjän teknillisen yhdistyksen teollistaloudellisen osaston kokouksessa 5.3.1914 hänen esitelmänsä aiheena oli ”Suomen rautateiden kautta lyhin ja edullisin reitti Petsamonvuonoon Muurmannin rannikolle”.⁶³

Molemmissa esitelmissä hän esitti rautatien rakentamista Rovaniemeltä Sodankylän kautta Petsamonvuonoon. Lyhyen, 450 virstan etäisyyden tähden kustannukset olisivat alhaiset. Suunnitellut Petroskoin – Arkangelin, Petroskoin – Kemin ja Arkangelin – Kotlasin radat tulisivat paljon kalliimmiksi. Varsinkin viimeksi mainitulle jouduttaisiin rakentamaan lukuisia siltoja ja tunneleita. Petsamon Paatsjoen alueelta oli löydetty kultaa, jonka hyödyntämistä rautatie edistäisi.

Jälleen suunnitelmaa vastustettiin, koska sen ei katsottu palvelevan Karjalan ja Muurmannin alueita. Arjevan mukaan Rajevski edusti suomalaisia teollisuuspiirejä, jotka olivat yhteydessä vastaaviin venäläisiin ryhmiin. Hänen mukaansa esitys herätti vilkasta mielenkiintoa Suomen lehdistössä ja erityisesti siitä olivat kiinnostuneet suursuomalaisuuden

60 VSV 167/1906. - Polvinen 1962, s.173-180.

61 Ahvenainen 1970, s.359-364.

62 Русское судоходство 14/1914.

63 Новое Время 7.3.1914., Журнал Министерства путей сообщения 6/ 1914, стр. 125-126.

edustajat. On lisäksi huomattava, että Norjassa oli herännyt kysymys rautatien rakentamisesta Rovaniemeltä Sodankylän kautta Varanginvuonoon. Tätä rataa norjalaiset teollisuusmiehet halusivat tuoda kalastustuotteensa Venäjän markkinoille. Arkangelin ja Aunuksen kuvernementtien lehdistössä Rajevskin ehdotukseen ei otettu kantaa.⁶⁴

Väite suomalaisten vilkkaasta mielenkiinnosta on vahvasti liioiteltu. Vain Uusi Suometar julkaisi Novoje Vremjaa lainaten pikku-uutisen Rajevskin ehdotuksesta. Sen mukaan radan pituus olisi 450 virstaa ja se maksaisi 60 milj. markkaa. Radalla kuljetettaisiin etelästä lähinnä viljaa, sokeria ja petroliumia. Pohjoisesta vietäisiin kalastus- ja poronhoito- tuotteita. Radan myötä venäläinen kalastus kehittyisi Muurmannin rannikolla.⁶⁵

On selvää ettei Arkangelissa ja Aunuksessa enää ollut halua keskusteluun Suomen kautta kulkevasta pohjoisesta radasta, koska Aunuksen radan rakentaminen oli aloitettu ja valmisteluja radan vetämiseksi aina Muurmannin rannikolle oli tehty. Rajevskin ehdottama rata olisi sivuuttanut Karjalan täysin. Ihmeellistä on vain, ettei Suomessa ehdotusta otettu tarkempaan käsittelyyn.

1910-luvun metsätalouden korkeasuhdanne innosti myös Venäjän metsähallintoa suunnittelemaan pohjoisia rautateitä, jotka olisivat yhdistäneet vesistöjä ja helpottaneet metsien hyödyntämistä. Metsätalouden kehityksen pahimpana esteenä pidettiin huonoja liikenneyhteyksiä. Vuonna 1911 esitettiin Kaman – Petšoran ja Obin – Vienanmeren rannikon ratojen rakentamista. Yksityiskohtaisempi oli insinööri V. Ewaldin laatima suunnitelma, johon kuuluivat radat

1. Kotlas – Šenkursk – Onega – Suma – Kemi – Murmansk ja
2. Suma – Puodos Vytegra – Tseropovents – Moskova.

Jälkimmäiseltä radalta olisi tehty pistoradat Povensaan ja Belozerskiin. Suunnitelman tarkoituksena oli yhdistää pohjoiset seudut Venäjän ydinalueisiin. Kulkulaitosministeriö myönsi luvan maaastotutkimuksiin 17.6.1914. Niitä ei ehditty aloittaa, kun maailmansodan puhkeaminen elokuussa 1914 toteutti uhkakuvat Venäjän liikenteellisestä umpiosta.⁶⁶

Itämeren yhteys sulkeutui välittömästi Saksan sodanjulistuksen jälkeen, ja kun Turkki oli liittynyt keskusvaltoihin sulkeutui myös Dardanellien kautta menevä väylä. Aluksi Pietarissa kuten muidenkin suurvaltojen pääkaupungeissa pidettiin syntyynyttä selkkausta lyhytaikaisena. Siksi ei ryhdytty välittömiin toimiin Muurmannin radan rakentamiseksi. Venäjän eristyminen ei kuitenkaan ollut täydellinen. Itään joh-

64 Арьева 1964, стр. 104-106.

65 Uusi Suometar 21.3.1914.

66 Эвальд 1924, стр. 279-286.

ti Siperian rata ja pohjoiseen kapearaiteinen Vologdan – Arkangelin rata. Tämän radan kuljetuskykyyn kulkulaitosministeriö kiinnitti heti sodan puhjettua huomiota. Rataa alettiin muuttaa normaalilevyyseksi ja raskaskiskoisemmaksi.⁶⁷

Pian kuitenkin todettiin, ettei Arkangelin reitti tyydytä Venäjän pohjoista väylää käyttävän ulkomaankaupan tarpeita. Siksi katsottiin välttämättömäksi uuden ja suuremman yhteyden rakentaminen johonkin Vienanmeren etelärannikon hyvään satamapaikkaan, josta olisi edulliset yhteydet Arkangeliin. 11.10.1914 kulkulaitosministeriön rautatiehallinnossa apulaisministeri P. N. Dumitraško esitti Muurmannin radan rakentamista. 16.10. kulkulaitosministeriö ryhtyikin käsittelemään tämän Petroskoista alkavan radan rakentamista. Jo 20.10. kulkulaitosministeri S. V. Ruhlov toi ministerineuvoston käsittelyyn esityksen, jossa anottiin 100 000 ruplaa Petroskoin – Kemin ratalinjan tutkimuksen aloittamiseen. Esitys hyväksyttiin, ja se sai hallitsijan vahvistuksen 5.11. Työhön ryhdyttiin välittömästi. Pohjana oli tietysti v. 1894–95 tehdyt tutkimukset. Niinpä uuden radan suunta oli nopeasti – parin viikon kuluttua – valmis. Se kulkisi reittiä Petroskoi – Kontupohja – Käppäselkä – Seesjärven eteläpää – Sorokka. Radan päättymistä Kemin sijasta Sorokkaan perusteltiin siten, että matka Kemiin olisi 70 virstaa pitempi ja Sorokka – Kemi-väli oli vaikeasti rakennettavaa suota. Kun rata päättyisi Sorokkaan, ei myöskään tarvitsisi rakentaa kallista Kemijoen ylittävää siltaa. Radan kustannuksiksi arvioitiin 17,5 milj. ruplaa. Lisäksi katsottiin lisääntyvän liikenteen tähden tarpeelliseksi varustaa Pietarin – Permin radan jakso Obuhovo – Svanka toisella kiskoparilla. Kulkulaitosministeri sai suunnitelmalle ministerineuvoston hyväksymisen 29.11. Päätös julkistettiin 5.12., ja hallitsija vahvisti sen 1.1.1915.⁶⁸

Radan rakentaminen Vienanmeren rantaan ei ratkaissut pääsyä jäätyttömän meren rannalle. Siksi yleisesikunta vaati kulkulaitosministeriötä valmistelemaan aineistoa, että voitaisiin tehdä päätös radan vetämisestä Muurmanniin. Ministeriössä asiaa valmistelivat Muurmannin alueen tieteellisen retkikunnan johtaja Breitfus ja kauppa- ja teollisuusministeriön virkamies Afendik. Selvityksen tuloksena he esittivät 17.11.1914 muistion, jossa ehdotettiin kolmea eri vaihtoehtoa:

- | | |
|--------------------------------------|--------------|
| 1. Rovaniemeltä Jekaterinan satamaan | 450 virstaa |
| 2. Nurmeksesta Jekaterinan satamaan | |
| 3. Petroskoista Jekaterinan satamaan | 1093 virstaa |

67 История железнодорожного транспорта России. Т. 1. стр. 204-207.

68 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 1276, op.20, d.80. – Мурманская железная дорога 1916. стр. 20-22.: Арьева 1964. стр. 110-112.. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. стр. 194-196.

Valtiollisista syistä he pitivät parhaimpana kolmatta vaihtoehtoa. Silloin rata kulkisi puhtaasti venäläisellä maaperällä. Kulkulaitosministeri esitteli asian hallitsijalle 21.12., jolloin tämä varauksetta asetui kolmannen vaihtoehdon kannalle ja pyysi esittelemään sen ministerineuvostolle.⁶⁹

Tätä vaihtoehtoa tuki tietysti se, että Petroskoi – Sorokka-radalle oli jo myönnetty varoja. Esitellessään asian ministerineuvostossa 30.12.1914 kulkulaitosministeri tähdensi välttämättömyyttä tehdä Jäämerelle johtava rata puhtaasti venäläiselle maaperälle. Ministerineuvosto yhtyi kantaan, ja hallitsijan vahvistuksen esitys sai 1.1.1915. Tuolloin keisari tähdensi pitävänsä välttämättömänä radan jatkamista johonkin hyvään satamapaikkaan Muurmannin rannikolle. Tämän johdosta ministerineuvosto 21.1.1915 antoi kulkulaitosministeriölle valtuudet ryhtyä linjatutkimuksiin radan rakentamiseksi Sorokasta Muurmanniin ja myönsi tarkoitukseen 250 000 ruplaa.⁷⁰

Arjevan mukaan päätös oli onnekas Karjalan kehitykselle, vaikka se tehtiin strategiselta pohjalta. Hän myös ihmettelee tutkijoita, jotka ylipäätään saattoivat ottaa esille vaihtoehdon Suomen kautta kulkevasta radasta.⁷¹

Tehdessään päätöksen strategiselta ja jossain määrin kansalliselta pohjalta eivät päättäjät Karjalaa ajatelleet. Tärkeintä oli rakentaa rata suorinta reittiä Muurmanniin kiistatta venäläisen alueen halki. Suhteet Suomeen olivat heikenneet, ja Suomea pidettiin entistä epäluotettavampana.⁷²

Nopeasti tehtiin lisäselvityksiä aikaisempiin tutkimuksiin linjoilla Kemi – Kantalahti ja Kuola – Muurman. Tutkimusten päätyttyä todettiin, että rakennustyö oli jaettava kolmeen osaan vaikeusasteen perusteella. Nämä olisivat vaikeusjärjestyksessä

1. Kantalahti – Kuola
2. Sorokka – Kantalahti
3. Kuola – Muurman.

Katsottiin, että ensimmäinen jakso voidaan rakentaa yhden rakennuskauden aikana, edellyttäen että rautatie- ja merikuljetukset rakennusalueen ja Venäjän välillä toimivat. Sorokka – Kantalahti on rakennettavissa kahden rakennuskauden aikana. Kuola – Muurman jakson rakentaminen on ajoitettavissa tarpeen mukaan. Tämän suunnitelman kulkulaitosministeri S.V. Ruhlov esitti 5.2.1915, ja 21.2. hallitus päätti

69 Kulkulaitosministeriön arkisto f.1276, op.12, d. 596, s. 1.

70 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 1276, op.10, d. 596, s. 12. – Мурманская железная дорога 1914, стр. 21-22, 186-187.

71 Арьева 1964, стр.113-114.

72 Ks. esim. Jussila 1979, s. 207-240.

Sorokka – Kuola-radan rakentamisesta ja jakoi työn eteläiseen ja pohjoiseen jaksoon. Osuus Kantalahti – Kuola, siis pohjoinen jakso, päätettiin rakentaa ensin, ja sen tuli valmistua vuoden loppuun mennessä. Eteläisen, Sorokka – Kantalahti-jakson tuli valmistua 1.11.1916 mennessä. Esitetyt rakennusaikataulut olivat ennenkuulumattoman tiukat Venäjän ja ylipäänsä rautateiden rakentamisen historiassa. Vaikeuksia lisäsivät myös rahoitusongelmat Aluksi myönnettiin pohjoisen jakson rakennustarvikkeiden hankkimiseen 3,6 milj. ruplaa, mutta 3.6.1915 jakson kokonaiskustannuksiksi arvioitiin 20,6 milj. ruplaa.⁷³

Nyt oli avoinna vielä eteläisen jakson eli Sorokka – Kemi – Kantalahti- radan rahoitus. Kun Sorokan – Kemin radan rakentaminen alkoi toukokuussa 1915, niin tuolloin ministeriössä käsiteltiin puutavaran toimittamista Kemin – Kuolan linjalle ja Ruhlov tiedusteli, miksei ole tehty esitystä Kemi – Kantalahti-radon rakentamisen rahoituksesta. Asia tuli esille 30.5. järjestetyssä ylimpien hallintoelinten kokouksessa. Tuolloin finanssiministeriön edustaja ilmoitti, ettei Kemi – Kantalahti-jakson rakentaminen ole ajankohtainen, koska hänen käsityksensä mukaan sota loppuisi, ennen kuin rata valmistuisi. Tähän mielipiteeseen yhtyi valtion tarkastusviraston edustaja.⁷⁴

Näistä käsityksistä näkyy, etteivät keskushallituksen edustajat olleet kiinnostuneita Karjalan liikenteestä. Heille rata oli vain strategian väline. Kun sota ei tarvinnut yhtenäistä läpi Karjalan ja Kuolan kulkevaa rataa, ei sitä tarvittaisi lainkaan.

Länsiliittoutuneilla oli kuitenkin toiset ajatukset sodan kulusta. 15.7. Englannin lähettiläs antoi Venäjän ulkoministerille kirjelmän, jossa pidettiin välttämättömänä Aleksandrovskin sataman yhdistämistä rautatiellä Sorokkaan ja Petroskoihin.⁷⁵

Ulkoministeri välitti kirjelmän kopiot kulkulaitos- ja finanssiministeriöille. Tämän seurauksena oli, että 19. kesäkuuta ministerineuvoston kokouksessa Ruhlov esitti 2 milj. ruplan määrärahaa Kemi – Kantalahti -ratatyön valmistelutöihin. Finanssiministeriön rautatieosaston johtajalta oli neuvostolle tullut kirjelmä, jossa ilmoitettiin, ettei osastolla ole mitään Britannian hallituksen tukemaa kulkulaitosministeriön esitystä vastaan.

Tässä vaiheessa asialla oli kiire; 7.7. ministerineuvosto antoi määräyksen rahoituksen aloittamisesta, ja 23.9. todettiin työhön tarvittavan 40,1 milj. ruplaa.⁷⁶

Näin oli lopulta tehty päätös radasta, jonka rakentamista oli suunni-

73 Kulkulaitosministeriön arkisto f.1276 ,op. 11, d. 58, s.16-80.

74 Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto f. 320, op. 3, d. 48, s. 260. - Арьева 1964. стр. 115.

75 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 268, op. 3, d. 1342, s.385.

76 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 1276, op. 11, d. 282, s. 35-100.

teltu vuosikymmeniä. Ratkaisevaa oli maailmansodan puhkeaminen ja Venäjän joutuminen eristykseen, mitä vuodesta 1892 alken oli pelätty. Arjeva kritisoi keisarillista johtoa kykenemättömyydestä, koska lopullisen päätöksen tekeminen kesti vuoden verran.⁷⁷

On muistettava, että v. 1914 suurvaltojen selkkausta pidettiin tilapäisenä konfliktina, jonka jälkeen suurvallat sopisivat riitansa neuvotteluissa.

RADAN RAKENTAMINEN

Karjalan ilmasto, luonto, maaperä, harva asutus ja liikenneyhteyksien puute loivat vaikeat olosuhteet rakentamiselle. Lisäksi oli käynnissä maailmansota. Venäjällä oli kylläkin kokemusta rautatiedien rakentamisesta ankarissa olosuhteissa. Vuosina 1891–1904 valmistunut Siperian rata oli suurenmoinen rakennustyön saavutus. Tuolla työmaalla kouliintui myös suuri rakentajien joukko.⁷⁸

Muurmannin ratatyölle laadittiin alla olevan asetelman mukainen rakennusarvio:

Jakso	Pituus virstaa	Hinta ruplaa	Aloitusaika	Liikenteen avaus
Petroskoi – Sorokka	356	17,4 milj.	1.1.1915	1.11.1915
Kantalahti – Kuola	260	20,6 milj.	3.6.1915	31.12.1915
Sorokka – Kantalahti	371	40,8 milj.	23.9.1915	1.11.1916

Aikataulu oli erittäin tiukka. Siksi katsottiin välttämättömäksi keskittää työn suunnittelu ja rakentaminen kulkulaitosministeriön alaisuuteen. Koska radan tarkoituksena oli ensi sijassa yhteyksien ylläpitäminen Venäjän ja länsiliittoutuneiden välillä, pyydettiin tarjouksia myös läntisiltä liittolaisilta. Finanssiministeriö sai 24.6.1915 tarjouksen englantilaiselta F. Bowlton & Co-yhtymältä, jota johti Austin French. Yhtymä halusi rakentaa sataman Jäämeren rannalle ja radan Kuolasta Sorokkaan. Työtä varten se halusi 15 000 venäläistä työläistä ja palkkioksi 15 % työn todellisista kustannuksista.⁷⁹

77 Арьева 1964. стр. 116.

78 Юнтунен 1992, str. 6-16.

79 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 1276, op. 11, d. 304, s.9.

Tarjouksen takana oli Britannian hallitus, ja vaikka esitys oli ylimal-
kainen eikä sisältänyt esim. kustannusarviota, se otettiin myönteisesti
vastaan. Istunnossaan 3.7. ministerineuvosto hyväksyi tarjouksen, mut-
tei suostunut täyttämään pyyntöä 15 000 venäläisestä työläisestä. Jat-
kettaessa neuvotteluja kulkulaitosministeri sai 5.8. englantilaisten esi-
tyksen rakentaa 120 virstaa pitkä ratajakso Kuolasta etelään 1.1.1916
mennessä omilla työläisillä, koneilla, työkaluilla ja tarvikkeilla. Palk-
kioksi he halusivat 15 % kustannusten kokonaismäärästä. Esitys tuli
ministerineuvoston käsittelyyn 9.8.1915, ja 3.9. Muurmannin radan ra-
kennushallinto solmi Frenchin johtaman yhtymän kanssa sopimuksen
120 virstaa pitkän radan rakentamisesta.⁸⁰

Venäläisten tarjoustentekijöiden joukossa oli Aunuksen Rautatieyh-
tiö. Se oli valmis rakentamaan radan Sorokasta Kuolaan syyskuuhun
1917 mennessä. Työhön ryhtymisen edellytyksenä se piti tulojen saa-
mista Pietarin - Rybinskin radalta lähtevältä Tosnon - Svankan - Kars-
nyi Holmin sivuradalta. Tämä kuten muutkin tarjoukset jäi huomiotta,
sillä päätettiin, että valtio itse rakentaa Muurmannin radan, lukuun ot-
tamatta 120 virstan pohjoista jaksoa.

Tutkimusten perusteella linjaksi määriteltiin Petroskoi - Kontupohja
- Käppäselkä - Seesjärvi - Sorokka - Kemi - Tšupa - Kantalahti -
Kuola. Paitsi että maaperän geologinen rakenne antoi hyvät mahdolli-
suudet rakentamiselle, tärkeätä oli myös meren ja muiden vesireittien
läheisyys. Sulan veden aikana voitiin turvata huolto ja tarvikkeiden
tuonti Vienenmeren ja Äänisen kautta. Koska aikataulun oli tiukka,
pätettiin työhön ryhtyä eri jaksoilla lähes samanaikaisesti.⁸¹

Jo tammikuussa 1915 ryhdyttiin valmistelutöihin osuudella Petroskoi
- Sorokka ja osuuksilla Sorokka - Kantalahti ja Kantalahti - Muurman
helmikuun lopussa.

Eteläisellä jaksolla valmistelutyö saatiin päätökseen helmikuussa ja
pohjoisella huhtikuussa juuri ennen kuin kevät sulatti suot ja vesistöjen
jäät. Nyt pystyttiin entistä tarkemmin määrittelemään radan linja, ja
työn johto saattoi ryhtyä yksityiskohtaiseen suunnitteluun. Valtavan
urakan edessä olevat vaikeudet jaettiin neljään ryhmään:

1. rakentamisen tekniset ongelmat
2. rakennusmateriaalien hankinta
3. kuljetusten organisointi
4. työvoimakysymys.

Tekniset vaikeudet liittyivät tietysti radan perusvaatimukseen. Sota vaati
korkeat kuljetusvaatimukset täyttävän radan. Kyseessä ei olisi mikä

80 Kulkulaitosministeriön arkisto f. 1276, op. 11, d. 58, s. 89-112.

81 Арьва 1964. стр. 120-121.

tahansa sivurata, vaan raskaasti liikennöity valtavyöly. Radan leveys oli normaali Venäjän rautateiden käyttämä 1524 mm. Radan läpäisykyvyn tuli olla 21 junaparia vuorokaudessa. Pääasiallinen kallistuma jaksolla Petroskoi – Sorokka sa olla 0,008 astetta ja jaksolla Sorokka – Muurman 0,006 astetta kaarteiden vähimmäissäteen ollessa 300 sylvtä. Suuret sillat tuli tehdä kivistä, rautabetonista tai metallista, pienet ja keskisuuret puusta. Rakentamiseen varatun ajan lyhyiden tähden radan varusteissa ja rakenteissa jouduttiin tyytymään yksinkertaisiin ratkaisuihin.

Rakentamisen suurimmat ongelmat aiheuttivat Karjalan suot. Radan 987 virstan pituisella matkalla oli suota 250 virstaa. Varsinkin Sorokan ja Kemin välillä oleva 52 virstan pituinen suojakso oli vaikeasti ylittävä. Onneksi Karjalassa oli runsaasti metsää, jota voitiin käyttää silta- ja tukirakenteisiin. Ongelmia aiheuttivat myös runsaat vesistöt ja maaston rikkonaisuus. Petroskoin ja Muurmannin välille jouduttiin rakentamaan 1 110 siltaa ja rumpua. Ankara ilmasto – runsas lumi ja -30 asteen pakkaset – aiheuttivat teknisiä sopeutusvaikeuksia.⁸²

Sodan vuoksi hankintoja voitiin tehdä vain omasta maasta, liittolaisilta ja puoleettomista maista. Saksan teollisuus, joka aikaisemmin oli ollut Venäjän rautateiden tärkein ulkomainen toimittaja, oli täysin työn ulkopuolella. Lisäksi rautatiet kykenivät irrottamaan vain rajallisesti kalustoa rakennustyötä varten. Työtä vaikeuttivat myös harva asutus ja alueen kehittymättömyys. Karjalasta ei saatu edes elintarvikkeita työläisille.

Laskettiin, että talviaikana 1915 työmaalle olisi tuotava 4 milj. puuta erilaisia tarvikkeita. Pelkästään Venäjältä hankittavien tavaroiden hinta nousisi 12 milj. ruplaan. Jauhoja laskettiin tarvittavan 800 000, teetä 5 000, sokeria 35 000, mahorkkaa 6 000, kaurjoja 300 000 ja heiniä 400 000 puuta (1 puuta = 16,38 kg), nahkasaappaita 40 000 paria, huovikkaita 40 000 paria jne. Tämän tarvikemäärän kokoamiseen rakennustyön hankintavirasto ei pystynyt. Monia tarvikkeita ei kerta kaikkiaan ollut markkinoilta saatavissa. Eräät toimittajat ilmoittivat heti, ettei heillä ollut kysyttyjä tuotteita. Toiset ottivat tilaukset ja vasta paljon myöhemmin ilmoittivat, etteivät pystyneet niitä toimittamaan. Hankintoja vaikeutti tietysti sota, ja koska toimitusajat oli määrätty lyhyiksi, ei aluksi yritettykään saada tarvikkeita kaukaisilta alueilta. Venäjän teollisuus oli osaksi valjastettu sotatarvikkeiden tuotantoon, ja siksi muiden teollisuustuotteiden tilaukset suuressa määrin ohjattiin

82 Технические условия проектирования и сооружения железнодорожной линии Петрозаводск - Сорокская бухта. Пгр., 1915.
– Мурманская железная дорога 1916, стр. 43-46. . Мурманская железная дорога. Справочник. 1922-1933. Ленинград 1934.
– Арьева 1964, стр. 126-127.221-224.

ulkomaille. Ranskasta ja Englannista hankittiin ratakiskoja, liikkuvaa kalustoa, työkaluja ja erilaista muuta teknistä kalustoa vuoden 1915 aikana. Koska varsinkin Englannin hallituksella oli halu saada rata mahdollisimman nopeasti valmiiksi, se osallistui kustannuksiin ja avusti hankintojen tekemisessä. Rakennushallinto perusti edustukset Pariisiin, Lontooseen ja New Yorkiin.

Tarvikkeiden ja työvoiman toimittaminen työmaalle vaati oman suunnitelmansa ja organisaationsa. Rakennushallinto suunnitteli kuje-
tukset kokonaisvaltaisesti. Käytettävissä olivat

- a) rautatiet
- b) kärry- ja rekitiet
- c) sisämaan vesireitit
- d) meret.

Rautateitä pitkin voitiin kuljettaa työväkeä, tarvikkeita ja muonaa hyvinkin kaukaa. Sodan tähden rautatiet olivat tosin ylikuormitetut, ja vetureiden ja vaunujen saamiseksi työmaakuljetuksiin jouduttiin jatkuviin kiistoihin eri viranomaisten välillä. Rautateitä ei myöskään ollut lähelläkään työmaata. Lähimmät asemat olivat Pietari, Svanka, Sortavala, Lieksa, Kajaani, Arkangeli ja Kotlas. Näille asemille tuodut tarvikkeet jouduttiin purkamaan ja rahtaamaan uudelleen hevosajoneuvoihin sekä laivoihin, proomuihin ja veneisiin. Tämä hidasti kuljetuksia ja nosti kustannuksia. Tärkeimmät rahtireitit olivat

1. Pietari – Petroskoi	440 virstaa
2. Svanka – Petroskoi	325 virstaa
3. Lieksa – Sorokka	440 virstaa
4. Sortavala – Petroskoin – Sorokan linja	110 virstaa
5. Oulu – Knäsö (Kantalahti)	480 virstaa

Näitä reittejä voitiin käyttää vain talvisin. Talven 1914–15 kuluessa tarvikkeita kuten höyrykoneita, metsätyökaluja ja elintarvikkeita tuotiin Suomen kautta. Osa kuljetuksista juuttui kevään kelirikoon, ja varsinkin elintarvikkeita jouduttiin pilaantumisen uhatessa myymään Suomessa paikalliselle väestölle. Talviteiden lyhyt kuljetusseasonki ei ollut rahtikuljetusten ainoa puute. Käytettävissä ei ollut riittävästi hevosia ja rehua. Seurauksena oli tarvikkeiden kasaantuminen rautatien pääteasemille.⁸³

Maa- ja maailmansodan puhjettua ympäröivät solmivat sopimukset tarvikkuljetuksista Ruotsin ja Norjan läpi. Näitä kuljetuksia varten rakennettiin reitit Skibotnista Karunkiin ja Kirkkoniemestä Rovaniemelle. Liittoutuneiden kuljetuksia palvelivat myös reitit Muurmanni – Kan-

83 Мурманская железная дорога 1916, стр.48-51.

talahti – Kuolajärvi – Rovaniemi ja Kantalahti – Kuusamo – Oulu.⁸⁴

Suomea lähinnä työmaa oli Kantalahden kohdalla, vain 65 km:n päässä rajasta. On huomattava Kuolajärven vedenjakajan itäpuolella sijaitsevien kylien suuntautuneen voimakkaasti itään. Kantalahteen oli lyhyempi matka kuin Kemijärvelle. Käytetyin kauppareitti kulki Kanasen – Knäsön – Hetesovan kautta Kantalahteen. Monet Kuolajärveläiset asettuivat myös vakituksiksi kauppiaksi Knäsöhön ja Kantalahteen.⁸⁵ Kuolajärveläisillä oli täten valmiudet osallistua Muurmannin radan rakentamiseen. Kantalahti – Rovaniemi- kuljetuksia varten perustettiin syksyllä 1915 organisaatio ”Valtion tavarankuljetus Kantalahti-Rovaniemi”. Kantalahdesta kuljetettiin aseita ja ammuksia Rovaniemelle, josta ne rautateitse vietiin rintamalle. Paluumatkalla Rovaniemeltä vietiin elintarvikkeita ratatyömäärälle. Erittäin vilkasta liikenne oli talvella 1915–16, jolloin n. 2 500 hevosen ja satojen porojen voimalla kuljetettiin tavaraa n. 4 000 tonnia. Kuolajärven alueella tämä ns. ”kassien” ajo vilkastutti tuntuvasti taloudellista elämää.⁸⁶

Oulu ja Rovaniemi olivat lähimmät rautatiepaikkakunnat, ja näistä molemmista alkoi rahdinajo työmaalle. Kannalahdesta Suomen rautatien päähän kulki kaksi reittiä. Pohjoisempi meni Sallan kautta Rovaniemelle, ja eteläisempi Kuusamon kautta Ouluun. Kuusamosta työmaalle kertyi n. 250 km. Kuusamolaiset olivat 1800-luvun lopulta käyneet Vienan puolella kalastuksessa, rahdinajossa ja tukkitöissä. Heille rahdinajo reitillä Oulu – Kantalahti oli luontevaa. ”Valtion tavarankuljetus” aloitti toimintansa talvella 1915 Yrityksen kuljetus- ja muonitusjärjestelyistä vastasi metsähallitus, ja tie- ja vesirakennushallitus hoiti majoitusasiat. Kuolajärvellä ja Kuusamossa kuljetuksista vastasi nimismies ja paikalliset liikemiehet värväsivät kuskit ja hevoset. Kuljetukset koostuivat ennen kaikkea elintarvikkeista ja rehuista, mutta Kantalahteen vietiin myös työväkeä. Kuljetukset jatkuivat kevääseen 1917 saakka.⁸⁷

Etelämpänä Lieksa oli keskeinen varastopaikka, ja ratatyön aikana rahdinajo Lentieraan ja Repolaan oli erittäin vilkasta.⁸⁸

Suojärven ja Repolan välillä oli Leppäniemen tulliasema, ja sen kautta vietiin tammi-kesäkuussa 1915 Muurmannin ratatyömaalle rautakankeja, lekoja, lapioida, kuokkia sekä poran- ja lapionteriä yli 11 tonnia. Hevosia vietiin 88 kpl ja viljatuotteita 6000 kg.⁸⁹

Lähimmäksi työmaata päästiin vesitse Äänisen ja Vienanmeren kautta. Purjehduskaudella 77 % rakennettavasta linjasta eli jakso Petros-

84 Leinonen 1982, s. 266-292., Kristiansen 1993, s. 21.

85 Hautala 1982, s. 251-258. – Rovasti U. Alakurtin haastattelu 11.4.1996.

86 Hautala 1982, s. 259-262., Heinänen 1993, s. 164-165, 185-188.

87 Ervasti 1978, s. 650-653.

88 Saarelainen 1994, s. 138-141.

89 Hämynen 1993, s. 180.

koista Sorokkaan huollettiin Pietarista käsin. Loppujakso eli Kantalahti – Muurman sai tarvitseensa Arkangelin keskusvarastosta, jonne tarvikkeet oli tuotu vesitse Vologdasta ja Kotlasista.

Pietarista rahat vietiin Nevaa, Laatokan kanavaa, Syväriä ja Äänistä pitkin Kontupohjaan ja Poventsanlahteen. Näihin rakennettiin satamat ja varastot. Laivaliikenteenkin ongelmana oli aluksi kaluston puute. Suomesta sitä onnistuttiin kuitenkin saamaan jonkin verran Tämä sisävesiliikenteeseen tehty kalusto oli tosin pienikokoista, eikä se kyennyt raskaaseen kuljetukseen. Siksi esim. vetureiden ja muun liikkuvan kaluston tuomisessa radalle oli vaikeuksia. Kontupohjaan ja Poventsanlahteen onnistuttiin lopulta tuomaan pari miljoonaa putaa tarvitseita, 20 veturia tendereineen, 52 umpivaunua ja 490 avovaunua. Kuljetuskustannukset olivat 30 kopeekkaa puudalta.

Arkangelin kautta tuotiin lähinnä rakennusmateriaalia ja liikkuvaa kalustoa. Jälkimmäistä oli tuotu rautateitse Vologdan kautta. Purjehduskautena käytettiin reitteinä Vologda-, Suhona- ja Vienajokea. Vologdasta ja Kotlasista tuotiin Arkangeliin purjehdusaikana vuonna 1915 erilaista tavaraa 750 000 puutaa, 12 veturia, 18 umpivaunua ja 285 avovaunua. Täällä kustannukset olivat 18 kopeekkaa puudalta. Kustannukset olivat alemmat kuin Karjalan reitillä, koska vesiliikenneolot olivat suotuisemmat ja käytettävissä oli Arkangeliin johtava rata. Arkangelista rahat tuotiin merikelpoisilla aluksilla Kantalahteen ja muihin Vienanmeren länsirannikon satamiin. Näihin tuotiin tavaroita myös läntisiltä liittoutuneilta ja Amerikasta. Vaikeuksia tosin aiheutti liikkuvan kaluston kujettaminen: käytettävissä olevat laivat olivat pieniä. Purkua varten rakennettiin Kantalahteen ja Sorokkaan uudet satamat.

Kaiken kaikkiaan kuljetukset olivat vaikeasti organisoitavissa, tapahutuivat hitaasti ja tulivat kalliiksi.

Paljon suuremman ongelman rakennushallinnolle aiheutti kuitenkin työvoima. Karjalan ja Pohjois-Venäjän harva asutus ei antanut pohjaa työvoiman rekrytoimiselle. Tämä ei Venäjän rautateiden rakentamisen historiassa tosin ollut ennen kokematon, ja Siperian radan rakentamiseen oli hankittu laajamittaisilla värväyksillä työvoimaa jopa valtakunnan rajojen ulkopuolelta.⁹⁰

Nyt jouduttiin kuitenkin uuteen tilanteeseen, kun miljoonat parhaassa työiässä olevat miehet olivat joutuneet rintamalle.

Rakennussuunnitelman mukaan työmaalla tarvittiin 62 000 työläistä. Heidän määränsä tuli jakautua seuraavasti:⁹¹

90 Юнтунен 1992. стр. 22-29.

91 Kulkulaitosministeriön arkisto f.320, op. 3, d. 553, s. 2-10.

Petroskoi – Sorokka	12 000
Kantalahti – Kuola	20 000
Sorokka – Kantalahti	30 000

Helpoimmin työvoimaa uskottiin löydettävän keskisistä, runsasväkisistä Nižnegorodskin, Kazanin, Simbirskin, Smolenskin, Kalugan ja Pen-san kuvernementeista.

Työvoiman saannin turvaamisessa varattiin tärkeä osa Suomelle. Se sijaitsi lähellä työmaata, siellä ei ollut asevelvollisuutta, ja varsinkin talvisin siellä oli runsaasti vapaata työväkeä. Suomesta haluttiin värvätä väkeä varsinkin Oulun, Kuopion, Vaasan, Hämeen, Mikkelin ja Viipurin läänistä. Suomesta laskettiin saatavan n. 5000–6000 työläistä.

Ilman kunnollista palkkausta ei väkeä saatu liikkeelle. Aluksi lapiomiehelle tarjottiin 35–45 ruplaa/kk ammattitaidon ja työkyvyn mukaan. Vuoden 1915 lopulla palkkaa jouduttiin korottamaan 50–60 ruplaan. Kirvesmiehelle maksettiin vuoden alussa 45–55 ruplaa ja vuoden lopussa 65–75 ruplaa. Tämän lisäksi työläisille luvattiin ilmainen majoitus, valaistus, lämmitys, teveydenhoito ja kuljetus työpaikalle. Matkan työpaikalle tuli tapahtua edellä kuvattuja reittejä myöten, ja se saattoi kestää kauan. Tuon matkan aikana kulkijat saivat rakennushallinnolta muonarahaa. Solmiessaan työsopimuksen työläiset saivat myös 10 ruplan värväysrahan. Rakennushallinto kehotti värväytyneitä varautumaan kylmään ja ilmoitti osallistuvansa lämpimien asusteiden hankintaan.

Nämä ehdot eivät sinänsä taanneet työväen saantia Karjalan erämaihin. Kiireessä ei myöskään ehditty hankkia kuljetusten ajaksi muonaa ja majoitusta. Monet joutuivat kulkemaan jalkaisin kymmeniä, jopa satoja virstoja työmaalle päästäkseen. Perillä he olivat repaleisia, nälkiintyneitä ja sairaita. Sekä venäläiset että suomalaiset kuljetettiin kyllä rautateitse Lieksaan tai Sortavalaan, mutta sieltä oli valettava jalan Sorokkaan ja Lumbušiin. Vielä pidempi, n. 400 virstan matka oli Obzerskistä Aunukseen.

Majoitus oli järjestetty parakkeihin, jotka olivat kiireessä hirsistä kokoon kyhättyjä asumuksia. Terveysthuollosta piti vastata rakennustyön varrella pystetyissä ensiapuasemissa työskentelevien lääkäreiden ja väliskäreiden.⁹²

Varsinaiset työt aloitettiin linjan avaamisella helmikuussa 1915. Samanaikaisesti rakennettiin satamia Kontupohjaan ja Äänislahden pohjaan sekä asuinparakkeja työläisille. Aluksi väkeä oli työssä 1 200 ja maaliskuussa määrä nousi 5 200:aan. Heistä kirvesmiehiä oli 2 000 ja lapiomiehiä 3 200. Kirvesmiehistä 1 200 ja lapiomiehistä 800 oli Suomesta. Jälkimmäiset olivat kivitöihin ja kallioleikkauksiin perehtyneitä ammattilaisia.

92 Мурманская железная дорога. 1916, стр. 59-64.

Kaikki ei suinkaan sujunut suunnitelmien mukaan. Viranomaiset joutuivat pian toteamaan työvoimakysymyksen aiheuttavan vaikeuksia, vaikka kesäisin työmaalla oli 12 000–15 000 ja talvisin 9 000–10 000 työläistä.⁹³

Karjalaan sopeutuminen oli vaikeata. Pitkän matkan kylittäin työpaikalle kulkeneet venäläiset keskikuvernementtien talonpojat totesivat saapuneensa valtaviin soiden ja koskemattomien metsien keskelle. Kaukana olivat laajat pellot ja niityt, joilla he olivat eläneet, eikä ollut myöskään kyläraittia kirkkoineen. Hieman paremmin sopeutuivat pohjoisilta Vologdan – Arkangelin alueilta työnhakuun saapuneet. Melkein välittömästi työn alettua työläiset alkoivat protestoida. He valittivat palkoista, kehnosta huollosta ja paikallisista olosuhteista. Vaikka työehtoja parannettiin, monet kyllästyivät ja jättivät paikkansa ennen työ sopimuksen umpeutumista.

Työvoimakysymyksen ratkaisemisessa auttoi kuitenkin sota. Syksyllä 1914 Venäjän armeija taisteli voitollisesti Itävallan rintamalla ja sai sotavangiksi kymmeniä tuhansia tšekkejä, slovakkeja, unkarilaisia ja saksalaisia. Nämä siirrettiin Uralin-takaisiin vankileireihin. Vuoden 1915 alussa alettiin pohtia heidän käyttämistään hyödylliseen työhön leireillä olemisen sijasta, ja keväällä Petroskoin – Sorokan rakennusjaksolle tuotiin 8 100 sotavankia Omskin sotilaspiiristä, ja syksyllä 2 100 sotavankia lisää. Kuljetuksesta työmaalle huolehtivat sotilasviranomaiset. Vangit pyrittiin sijoittamaan ammattiaan ja taitojaan vastaaviin töihin. Heidät jaettiin osastoihin sotilaallisesti, ja heidän vartioinnistaan vastasivat kaukasialaisiin kansoihin kuuluvat vartijat. Suurin osa vankityöläisistä kuului Itävalta-Unkarin slaavilaisiin kansoihin, ja he oppivat nopeasti ymmärtämään venäjää. He työskentelivät etupäässä lapio- ja kirvesmiehinä muodostaen omat yhteisönsä.

Vankien pahin ongelma oli tottumattomuus pohjoiseen ilmastoon, ja monet sairastuivat. Hatarasta vartioinnista huolimatta he pakenivat harvoin, sillä he pelkäsivät eksyvänsä suuriin erämaihin. Sotavankien työteho oli n. 20–25 % huonompi kuin vapaiden työläisten.

Ankarat olosuhteet, huono ravinto ja hygienian puute aiheuttivat mm. puna- ja lavantautia, joihin suuri määrä työläisiä kuoli. Aivan ilman terveydenhoitoa työssä ei oltu. Rakennustyön ollessa täydessä vauhdissa kesällä 1916 lääkintäpiste oli aina 75 kilometrin välein. Työmaalla oli lääkäreitä 41 ja väliskäreitä 119.

Vaikeuksista huolimatta rakennustyö edistyi. Petroskoin ja Sorokan välinen rata avattiin liikenteelle 18.12.1915.⁹⁴

Tässä vaiheessa rakentaminen oli vain pari kuukautta jäljessä aika-

93 Арьева 1964, стр. 138.

94 Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto f. 320, op. 3, d. 2/16.
– Vrt. Подвязкин 1966, стр. 76-85!

taulusta. Suurimmat vaikeudet olivat kuitenkin vasta edessä.

Osuuksien Sorokka – Kantalahti ja Kantalahti – Kuola rakentamiseksi Ministerineuvosto antoi 19.5.1915 erityisohjeet, joista oli sovittu rakennushallinnon kanssa. Rakentaminen jaettiin 10 jaksoon. Sorokkan – Kantalahden radalle tuli 6 ja Kantalahden – Kuolan radalle 4 jaksoa. Rakentaminen Kuolasta etelään, 120 virstaa, annettiin 3. 9. 1915 solmitulla sopimuksella englantilaisille.

Linjalla Kantalahti – Kuola työt aloitettiin kesäkuussa 1915. Kesäheinäkuussa tehtiin valmistavia töitä rakentamalla asuinparakkeja, avaamalla väliaikaisia teitä, veistämällä ratapölkkyjä ja muuta siltoihin ym. rakenteisiin tarvittavaa puutavaraa. Linja kulki tasaisesti nousuvassa maaastossa, jossa maatöiden teko oli suhteellisen helppoa. Noin 50 % linjasta voitiin rakentaa maastoon välittömästi. Työ sujui silti hitaasti, koska ei ollut riittävästi työvoimaa. Suunnitelman mukaan Kantalahti – Kuola-linjalle piti saada 1.6.1915 mennessä 15 000 työläistä. Tosiasiassa tuolloin paikalla oli vain 5 500 työläistä. Puutetta oli myös tarvikkeista ja työkaluista.⁹⁵

Venäläinen tutkimus pitää työn pahimpana jarruna englantilaisia. Sopimuksen mukaan 13.9. paikalla tuli olla englantilaisia johtava insinööri Lowley, ja syyskuun 20. päivään mennessä hänen tuli esittää rakennussuunnitelma rakennustyön johdolle. Työmaalla piti olla 4 000 kanadalaista työläistä, joiden joukossa olisi 500 spesialistia, mm. latureita, seppiä ja viilareita. Etunaksua Frenchille Venäjä maksoi 50 000 puntaa eli 473 500 ruplaa. Kiirehtiäkseen radan valmistumista Britannian hallitus otti vastuulleen kustannuksia 3,3 milj. ruplan edestä. F. Bowlton & Co:lla oli kyllä kokemusta suurista rakennustöistä Etelä-Amerikasta, Afrikasta ja muualta, mutta Muurmannin alueella ei onnistunut. 120 virstan asemesta se sai valmiiksi vain 9.⁹⁶

Arjevan tulkinta englantilaisten epäonnistumisesta on malliesimerkki neuvostoliittolaisesta ulkomaalaisiin kohdistuneesta epäluulosta. Hänen mielestään englantilaisia kapitalisteja ei kiinnostunut itse rakentaminen, Venäjän vapauttaminen eristyksestä pohjoisen kautta eikä myöskään työn kiirehtiminen. He olivat kiinnostuneita pelkästään tuloista. Samaan joukkoon hän laskee myös Venäjän hallituksen, joka ei välittänyt englantilaisten laiminlyönneistä ja sopimusten rikkomisista. Englantilaiset insinöörit käyttäytyivät lisäksi ylimielisesti, vaativat kohtuuttomia ylellisyyksiä ja tekivät ulkoasiainministeriölle valituksia ja muistioita.⁹⁷

Englantilaisten epäonnistumisen syyt ovat kuitenkin hyvin ymmärrettäviä. Sodan ja muiden vaikeuksien tähden jo kommunikaatio aiheutti vaikeuksia. Pääinsinööri Lowley saapui työmaalle 22.10. kuu-

95 Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto f. 320, op. 3, d. 37, s. 31.

96 Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto f.320, op. 3, d. 401.

97 Арьева 1964. стр. 204.

*Ison-Britannian
edustajat
tutustumassa
ratatöihin Tšupassa
syksyllä 1916. –
Karjalan
valtionarkiston
kuvakokoelma.*

kauden myöhässä aikataulusta. Luvattujen 4 000 kanadalaisen työläisen asemesta paikalla oli vain 510. Heistäkin puolet kieltäytyi työstä huonojen olosuhteiden tähden. Englantilaiset olivat sopineet 10 tunnin työpäivästä, mutta työskentelivät vain 5 tuntia valoisaan aikaan. Lowley ilmoitti 20.11., etteivät he voineet selviytyä työstä sovitussa ajassa, ja pyysi lisäaikaa sekä 20 000 puntaa lisää etumaksua.⁹⁸

Näyttääkin selvältä, että arktiset olosuhteet yllättivät englantilaiset ja kanadalaiset. He saapuivat paikalle vuoden pimeimpään aikaan, lumen ja jään keskelle.

Rakennushallinto ei suostunut englantilaisten vaatimukseen. Sopimus sanottiin irti, ja heidän tilalleen tuli kotimaisia työläisiä, jotka keväतालvella 1916 saivat työn valmiiksi.⁹⁹

Ylipäänsä työvoiman puute aiheutti jatkuvia ongelmia. Edellä käsiteltiin jo sotavankien tuomista ratatöihin. Keväällä 1916 työhön komennettiin kaksi rautatiepataljoonaa viestiyhteyksien ja väliaikaisen liikenteen hoitamista varten. Varsinaiseen rakentamiseen tuotettiin Mantšuriasta n. 10 000 ratatyöhön tottunutta kiinalaista lapiomiestä. Vuoden 1916 lopulla ratatöissä oli lukuisia kansallisuuksia. Venäjän alamaisia olivat mm. venäläiset, ukrainalaiset, kirgiisit, suomalaiset, tataarit ja kaukasialaiset. Saksan, Itävalta-Unkarin ja Turkin alamaisia olivat so-

98 Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto f. 320, op. 3, d. 37, 58,161,420.

99 История железнодорожного транспорта России. Т. 1. стр.201.

tavangit, joiden joukossa oli mm. saksalaisia, unkarilaisia, slovakkeja, tšekkejä, turkkilaisia ja kurdeja. Värvättyjä ulkomaalaisia työmaalla olivat britit, kanadalaiset ja kiinalaiset. Työläisten moninaisuus aiheutti useaan uskontoon, muonaan ja asumiseen liittyviä ongelmia.¹⁰⁰

Varsinaiseen rakentamiseen vuosina 1915–1916 osallistui n. 138 000 työläistä. Heistä n. 80 000 oli Euroopan Venäjältä, 7 000 Suomesta, 10 000 Kiinasta, ja loput olivat eri kansallisuuksia edustavia sotavankkeja.¹⁰¹

Venäläisten mielestä työteholtaan parhaita olivat suomalaiset, vaikkakin näillä oli omat vaatimuksensa muonan suhteen. He näet halusivat voita ja kahvia. Suurin osa suomalaisista ei tosin ymmärtänyt lainkaan venäjää, ja siksi heidän ja työnjohdon välillä oli ajoittain erimielisyyksiä. Tutuntyyppiseen ilmastoon ja maisemaan suomalaiset sopeutuivat erinomaisesti. Parhaat tulokset he saavuttivat kivityöläisinä.¹⁰²

Myös Taka-Baikalin radan rakennustyömaalla suomalaiset olivat erinomaisten kivityömiesten maineessa.¹⁰³

Suomalaisia työskenteli jo vuonna 1915 Petroskoin ja Kemin välisellä työmaalla n. 6000. He olivat kotoisin pääasiassa Oulun ja Kuopion lääneistä.¹⁰⁴

100 Мурманская железная дорога 1916. стр. 69- 72.

101 История железнодорожного транспорта России. Т.1. стр. 201.

102 Мурманская железная дорога 1916. стр. 64–67.

103 Юнтунен 1992. стр. 46-51.

104 Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto, f. 320, op. 3, d. 6/41

Ilman palkkaa ja muonaa eivät suomalaisetkaan halunneet työskennellä. Jo syksyllä 1915 lehdet alkoivat kirjoittaa ratatyömaan huonoista olosuhteista ja kotiin palanneista rakentajista.¹⁰⁵

Nämä kirjoitukset huomattiin Suomen kenraalikuvenöörinvirastossa ja niistä tiedotettiin rakennushallinnolle.

Suomussalmelainen Oskari Heikkinen oli 20-vuotias mennessään kevättälvella 1915 ratatöihin. Palkka oli keho, mutta sekin oli parempi kuin työttömyys kotona. Hänen mukaansa suomalaisilla oli vaikeuksia sopeutua vierasmaalaisiin, ja seurauksena oli riitoja ja tappeluita. Varsinkin oudot kiinalaiset aiheuttivat jatkuvaa ihmettelyä. Suomussalmelta oli myös torppari Kusti Kemppainen, joka tuli ratatyömaalle 1915. Hänen mukaansa kivitöistä maksettiin hyvin, mutta rahalla ei ollut sannonnavaa merkitystä, koska työmaalla ei ollut mitään ostettavaa. Elin-tarviketilanteen heikkoudesta monet Suomen erämaiden miehet selvisivät pyydystämällä riistaa ja poroja.¹⁰⁶

Kuusamolainen Eetu Siikaluoma oli 32-vuotias työhön mennessään. Hänen mukaansa kielivaikeudet ja kulttuurierot aiheuttivat rettelöitä. Työläiset majoittuivat parakkeihin kansallisuuksittain, ja parakkien välillä syntyi tappeluita. Varsinkin kirgiisit olivat vaarallisia naapureita. Outoa oli erityisesti se, että kiinalaiset söivät hiiriä ja rottia.¹⁰⁷

Kaiken kaikkiaan olosuhteet olivat suomalaisillekin niin vaikeat, ettei työ alkuvaiheen jälkeen juuri houkuttanut. Siitä kertoo heidän kokonaismääränsä jääminen edellä mainittuun 7 000:een.

Englantilaisten tottumattomuuden ja työvoimapulan tähden Kantalahden – Kuolan rata ei valmistunut sovittuna aikana vuoden 1915 loppuun mennessä. Tuolloin oli valmiina vajaa viidesosa. Vasta huhtikuun lopussa 1916 radalla aloitettiin väliaikainen liikenne. Tuolloin käytössä olivat jaksot Petroskoi – Sorokka ja Kantalahti – Muurman, 1046 kilometriä. Kemin – Kantalahden linja oli vaikeasti rakennettava valtaviensoiden ja koston maaperän tähden. Soistunutta maata oli 265 kilometrin pituudelta. Sorokan ja Kemin välillä oli 55 kilometrin matka kauttaaltaan nevaa, joka heinäkuussa muistutti upottavaa, vellovaa savea. Kemistä Kantalahteen eri suotyypit vuorottelivat lännestä itään kulkevien vuoristoharjanteiden kanssa. Rakentajilla ei ollut kokemusta radan tekemisestä suolle. Siksi jouduttiin turvautumaan uudensuolaisiin ratkaisuihin. Rata tehtiin suolle rakennetun puisen alustan päälle. Se turvasi aluksi junien kulun, mutta osoittautui myöhemmin huonoksi ratkaisuksi.¹⁰⁸

105 Uusi Suometar 2.10., 3.10.1915, Oulun Sanomat 14.10.1915.

106 Insinööri Timo Heikkisen haastattelu 8.3.1995. Maanviljelijä Eemeli Heikkisen haastattelu 1.7.1995. – Ansaitut rahat menettivät myöhemmin arvonsa vallankumouksen jälkeisissä muutoksissa. Täten ratatyöstä saadut rahat eivät ehtineet elvyttää Pohjois-Suomen elinkeinoelämää.

107 Professori Alpo Räisäsen kertoma muistitieto.

108 Арьева 1964, стр. 211-215. Подвязкин 1966, стр. 76-85.

Lukuisista vaikeuksista huolimatta rata valmistui seuraavan asetelman mukaan:¹⁰⁹

Jakso	Pituus	Aloitus	Valmistuminen
Petroskoi – Sorokka	356 virstaa	maalisk. 1915	17.12.1915
Sorokka – Kantalahti	371 virstaa	syysk. 1915	3.11.1916
Kantalahti – Muurman	260 virstaa	kesäk. 1915	27.4.1916

Virallisesti rata avattiin liikenteelle 30.11.1916.

Noin 20 kuukauden kuluessa vaikeissa, poikkeuksellisissa olosuhteissa pohjoisen erämaan läpi rakennettiin 987 virstaa eli 1046 kilometriä pitkä rautatie. Yhtä nopeasti ei koskaan aikaisemmin ollut rakennettu vastaavanlaista rataa. Saavutukseen oli päästy luopumalla tiukoista teknisistä vaatimuksista. Myöskään ei pidetty tarkoin kiinni etukäteissuunnitelmasta. Monet rakenteet, kuten sillat, olivat puisia, ja esim. soiden ylityksessä sovellettiin paikallisia ratkaisuja. Työn intensiivisyyteen liittyi työvoiman riisto ja suoranainen pakkotyö. Työpäivät olivat 12-tuntisia, ja työtä tehtiin myös sunnuntaisin ja kaikkina juhlapäivinä.

Valmis rata oli teknisesti heikkotasoinen, ja vaati veturinkuljettajilta suurta varovaisuutta ja hyvää ammattitaitoa. Mutkissa kallistuma oli 8 astetta säteen ollessa 300 sylvä (640 m) Sivuraiteet, polttoainevarastot ja vedenottolaitteet olivat heikkotasoisia. Vetureita ja muuta kalustoa varten ei radan valmistuttua ollut ainoatakaan tiilestä rakennettua korjausvarikkoa puhumattakaan kunnollisista asumuksista rautatieläisille.¹¹⁰

Tärkeintä oli saada rata nopeasti käyttöön. Heti yhteyden auettua Pietari-Moskovan alueen sotilaskuljetusosasto ryhtyi vastaamaan kuljetuksista. 2.3.1917 perustettiin Pohjoisen alueen sotilaskuljetusosasto, ja jotta liikenne sujuisi joustavasti, Aunuksen rautatie otettiin 1.4.1917 valtion haltuun.¹¹¹

Jo Witte oli halunnut rakentaa sataman Jäämeren rannalle. Toive toteutui, kun kulkulaitosministeri A. F. Trepov yhdessä laivastoministerin kanssa 21.9.1916 murasi Romanov na Murmane kaupungin peruskiven. Helmikuun vallankumouksen jälkeen kaupungin nimi muutettiin Muurmanskiksi. Näin Venäjä oli saanut yhteyden maailmalle rautatien ja jäätymättömän sataman kautta.¹¹²

Laivaston huollon kannalta sataman ja radan valmistuminen olivat

109 Muurmanin radan rakennushallinnon arkisto, f.320, op. 3, d.2/16. – Арьева 1964. стр. 219.

110 Арьева 1964, стр. 220-225., Подвязкин 1966. стр. 80-85., История железнодорожного транспорта России. Т. 1. стр. 196-202.

111 Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto f.320, op. 3, d. 120/938, d. 147/1165, d.123/964.

112 История железнодорожного транспорта России. Т. 1. стр. 202.

välttämättömiä. Sodan puhjetessa Venäjällä ei ollut pohjoisilla merillä lainkaan laivastoa, ja kun ainoa avoin reitti läntisiin liittolaismaihin oli pohjoisessa, oli tarpeen turvata pohjoisen rannikon puolustus. Siksi ryhdyttiin rakentamaan pohjoista laivastoa. Heinäkuussa 1916 annettiin keisarillinen asetus pohjoisen laivaston perustamisesta. Englannista ja Yhdysvalloista ostettiin miinalaivoja, Italiasta sukellusvene ja Kanadasta jäänmurtajia. Liittolaisten avulla onnistuttiin myös Japanilta ostamaan laivoja, jotka vuoden 1904–1905 sodassa oli menetetty. Näiden alusten saaminen Muurmannin – Arkangelin rannikolle Suezin kanavan kautta oli pitkällinen prosessi ja onnistui vasta vuosien 1916 ja 1917 vaihteessa. Jotta varmistettaisiin paremmat yhteydet Tyynenmeren laivastoon, alettiinkin jäänmurtajien avulla tutkia koillisväylän käyttömahdollisuuksia.¹¹³

VALMIIN RADAN LIIKENNEPOLIITTINEN MERKITYS

Muurmannin radalla ja siihen liittyvällä satamalla tuli olemaan keskeinen merkitys Luoteis-Venäjän ja koko Pohjois-Euroopan sotilaalliselle asemalle ja taloudelliselle kehitykselle. Aluksi olivat ensisijaisia sotilaalliset seikat. Rakentamisen sotilaalliset tavoitteet ja sodan aiheuttama kiire työnsivät syrjään taloudelliset näkökohdat, joita radalle oli aiemmin asetettu. Pohjoisten alueiden elinkeinojen kehityksestä kiinnostuneet laativat kuitenkin rataa liittyviä suunnitelmia. Vuonna 1916 taloustieteilijät A. F. Zaitsev ja N. P. Rodionov julkaisivat Pietarissa teoksen ”Мурманская ж.д. и задачи экономической политики на Севере”. Kirjoittajat lähtevät liikkeelle merenkulun tarpeista. Käynnissä oleva sota oli osoittanut Muurmannin sataman tarpeellisuuden. Sota ei voinut jatkua ikuisesti, ja siksi olisi heti ryhdyttävä toimiin rauhanomaista kehitystä varten:

1. On laadittava ohjelmia, joihin on tarpeen ryhtyä Muurmannin radan ja sataman kehittämiseksi sodan päätyttyä.
2. On laadittava ohjelma pohjoisten alueiden talouden kehittämiseksi ja Siperian liittämiseksi rautateitse Muurmannin rataa ja satamaan.
3. On laadittava suunnitelma Pohjois-Venäjän ja Luoteis-Siperian rautateiden rakentamisesta. Suunnitelmassa olisi selvitettävä, kuinka työt voidaan rahoittaa ja kuinka radat voivat parhaiten tukea alueen kehitystä.

113 Бескровный 1986, стр. 164-165. - Vrt. Mitchell 1974, s. 308-310.

Kirjoittajien mielestä Pohjois-Venäjä on monessa suhteessa kuin Kanada. Jälkimmäinen on liikenneverkostolla ja kauppapolitiikalla yhdistetty muuhun Amerikkaan, ja tätä esimerkkiä olisi Venäjän seurattava. Muurmannin radan rakentaminen on avaus uudelle kehitykselle. Nyt Pohjois-Venäjä oli lähes tyhjä, mutta sen eteläisissä osissa on mahdollisuudet maataloudelle, varsinkin karjanhoidolle. Tuotantoa voitaisiin kehittää siirtolaisten avulla, jos uusia asukkaita voitaisiin tuoda Ukrainan ja Valko-Venäjän tiheästi asutuista kuvernementeista. Asutusta varten tulisi laatia yksityiskohtainen ohjelma. Kirjoittajat jakavat kehittämisen kolmeen lohkoon:

1. Tärkeintä on metsätalouden edistäminen.
2. Eteläisillä alueilla on panostettava karja- ja maitotalouteen.
3. Rannikoiden pääelinkeinona ovat kalastus ja kalateollisuus.

Zaitsevin ja Rodionovin mukaan metsätaloutta on haitannut pohjoisen ja etelän yhteyksien puute. Radan avulla sen tuotteet pääsevät Pietarin markkinoille. Metsätalouden kehittämisen malliksi kirjoittajat esittävät Suomen. Vuonna 1913 koko Venäjän metsäteollisuuden viennin arvo oli 164,9 milj. ruplaa. Siitä Suomen osuus oli 111,9 milj. ruplaa. Karjala-Muurmannin alueen luonnonolot olivat lähes samanlaiset kuin Suomessa, mutta asukastiheydessä oli suuri ero. Vuonna 1914 Suomessa oli 3 241 000 ja Karjala-Muurmannissa 179 600 asukasta. Vielä Muurmannin radan valmistuttua Suomessa oli rautateitä neljä kertaa enemmän. Zaitsevin ja Rodionovin mielestä Suomen metsätalouden teknisen ja kaupallisen tietotaidon siirtäminen Karjala-Muurmannin alueelle olisi erittäin merkityksellistä ja hyödyllistä.

Metsätalous loisi ajan mittaan edellytykset muun teollisuuden kehitykselle. Pohjois-Venäjällä voitaisiin hyödyntää amerikkalaista mallia, jossa valtio antaa yritysten hyödynnettäväksi laajoja maa-alueita määrättyksi ajaksi. Ehtona pitäisi olla, että tuotteet jalostetaan itse paikalla, eikä pelkästään viedä raaka-aineita, kuten saksalaiset firmat ennen sotaa menettelivät Venäjällä. Suomen ja Amerikan esikuviin viitaten kirjoittajat esittävät teesit tarvittavista toimista:

1. On suoritettava yleinen metsien arviointi,
2. laadittava suunnitelmat valtion maiden hyödyntämisestä siirtolaisuuden tarpeisiin ja
3. rakennettava rauta- ja maantieverkko.

Kaiken kaikkiaan Zaitsev ja Rodionov katsovat, että pohjoiset alueet tarvitsevat määrätietoista maapolitiikkaa. Muurmannin radalla tulisi olemaan laaja yleisvaltakunnallinen ja yhteiskunnallinen merkitys, joka kasvaisi, kun rata yhdistetään Kotlasiin tai Permin kautta Obin – Irtyšin

jokijärjestelmään, joka vuorostaan yhdistyy kanavalla Jeniseihin.¹¹⁴

Teosta esiteltiin tuoreeltaan kulkulaitosministeriön aikakauskirjassa. Toimituksen artikkelissa yhdyttiin täysin kirjoittajien mielipiteisiin. Lisäksi tähdennettiin Muurmannin radan merkitystä koko pohjoisen Venäjän liikenteen kokoajana; sitä pitkin Siperian ja Pohjois-Venäjän vientitavarat pääsevät jäätyöttömän sataman kautta maailmanmarkkinoille. Tuontitavarat taas syötetään eri tahoille haarautuvia ratoja pitkin Venäjän markkinoille. Ratojen toimintakykyä on vielä parannettava niihin liittyvällä maantieverkostolla. Lopuksi Muurmannin satamalle ja radalle suurta tulevaisuutta ennustaen artikkelissa vaaditaan Venäjää lisäämään taloudellista, poliittista ja sotilaallista voimaansa pohjoisessa niin paljon, että sillä olisi maailmanpoliittista merkitystä.¹¹⁵

Vaatus, joka myöhemmin tuli täytetyksi, selittyy osittain käynnissä olevasta sodasta, mutta myös siitä, että Venäjällä oli oivallettu pohjoisten alueiden yleinen merkitys. Pohjola oli ikään kuin kuoriutumassa vuosisataisesta lumi- ja jäävaipastaan.

Zaitsev ja Rodionov eivät olleet ainoat, jotka Venäjällä näkivät valmistuvan Muurmannin radan taloudellisen merkityksen, mutta ideoita ja suunnitelmia ei sodan tähden voitu huomioida. Valtakunnan talousyhteysien ja Karjalan liikenteen kehittäminen olivat toissijaisia seikkoja, joille maailmansodan vuosina ei uhrattu ajatuksia. Valmistunut rata oli ikäänkuin Pietarista Muurmanniin johtava käytävä, jossa ei ollut ovia eikä ikkunoita. Radan varrella oli vähän asemia ja sivuraitteita.¹¹⁶

Rata antoi kuitenkin uuden impulssin vanhalle Pohjois-Siperian radan suunnittelulle. Jo 1890-luvulla Siperian rataa tehtäessä oli pohdittu radan rakentamista Omskista Arkangeliin. Näin haluttiin nopeuttaa Siperian maataloustuotteiden – voin ja viljan – vientiä länteen ja maailman markkinoille. 1910-luvulla suunnitelmissa päädyttiin linjaan Jeniseisk – Tomsk – Tara – Tobolsk – Saitkov; Saitkovissa rataa yhtyisi Omskin – Jekaterinburgin – Permin rataan. Tätä reittiä matka Arkangeliin olisi tosin mutkainen eikä pohjoisiin satamiin olisi lyhyempi matka kuin Itämeren satamiin. Edullisempi linja syntyisi Saitkovista Kotlasin kautta Muurmannin radalle Sorokkaan. Näin Siperia pääsisi tämän radan ja Amurin radan valmistuttua pohjoisille merille sekä idästä että lännestä.

Lopullinen suunnitelma valmistui Siperian rautatiehallinnossa insinööri S. F. Ostrovskin johdolla v. 1917. Suunnitellulla radalla katsottiin olevan suuri taloudellinen merkitys niille alueille, joiden läpi se rakennettaisiin, ja läpikulkuliikenteelle. Suunnitelmassa verrattiin Poh-

114 Зайцев и Родионов 1916, стр. 5-37.

115 Журнал Министерства Путей Сообщения 7/1916, стр. 114-122.

116 Овчинников 1928, стр. 16-17.

jois-Venäjän ratatiheyttä Ruotsin ja Suomen tiheyksiin. Ruotsissa ne-
liövirstaa kohden oli 0,02, Suomessa 0,01 ja Pohjois-Venäjän Euroo-
pan-puoleisella alueella 0,001 virstaa rautateitä. Erityisen hyödyllinen
rata olisi Arkangelin kuvernementille, jonka 121 volostista peräti 45
oli täysin ilman teitä. Radan kustannukset arvioitiin niin suureksi, että
rata voisi valmistua vasta seuraavan vuosikymmen kuluessa.¹¹⁷

Erittäin innostunut radasta oli Arkangelin kuvernementista Krasno-
borskista kotoisin ollut tunnettu pohjoisten alueiden kuvaaja taiteilija
A. A. Borisov. Jo vuonna 1915 hän julkaisi pamfletin ”Ob – Muur-
mansk-rautatie”. Siinä hän mainitsee jo kauan tunteneensa pohjoisten
alueiden liikenneongelmat, mutta saaneensa idean pamflettinsa jul-
kaisemiseksi vasta keskustelusta, jota parhaillaan käytiin Muurmannin
radan yhdistämisestä Siperian rataan. Hänen mielestään tämä yhdistä-
minen on mitä parhain keino pohjoisten alueiden elinkeinoelämän ke-
hittämiseksi. Hän hyväksyy kaikki Zaitsevin, Rodionovin ja muiden
rautatiespesialistien perustelut.

Pahana uhkana suunnitelman toteuttumiselle Borisov pitää pohjoista
meritietä. Jo ennen sotaa oli keskusteltu Siperian tuotteiden viennistä
länteen pohjoista meritietä pitkin, ja sodan alettua laivasto oli alkanut
tehdä Jäämeren rannikolla väylätutkimuksia. Arktisten alueiden tunti-
jana Borisov ei pitänyt pohjoista meritietä realistisena. Purjehduskausi
oli lyhyt, ja jokireiteillä liikkuminen oli hidasta. Lasteja jouduttaisiin
siirtämään isommasta laivasta pienempään ja päinvastoin. Taloudel-
lisinta on viedä lastit eri puolilta Pohjois-Venäjää ja Siperiasta aina
Altaita myöten rautateitse Muurmannin jäätymättömään satamaan.
Rata on myös yhdistettävä Norjan Vesisaareen, jolloin rannikolla alkaa
kukoistaa vilkas kansainvälinen talouselämä.

Yllättävä on Borisovin strateginen näkökulma: radalla tulee olemaan
suuri merkitys mahdollisessa Kiinan kanssa syntyvässä selkauksessa,
koska pohjoinen rautatie helpottaisi itäisen armeijan kuljetuksia ja
huoltoa. Japanin sodan aikana varsinainen Siperian rata oli ylikuormi-
tettu.¹¹⁸

Pamfletti oli tietysti ylimalkainen, mutta Borisov ei jättänyt asiaa.
Hän teetätti pietarilaisella L. L. Ruhm & Co:n konsulttitoimistolla ta-
loudellisen selvityksen pohjoisista alueista ja kuljetusten tarpeesta. Sel-
vityksen ensimmäinen osa Ob – Kotlas valmistui 1916 ja toinen osa
Kotlas – Sorokka 1917. Niissä esitellään monipuolisesti alueiden ta-
louselämää, jonka kehittymiselle rautatie on välttämätön. Varsinaisen
radan osalta suunnitelma on ylimalkainen. Linja on piirretty kartalle
epämääräisesti, kustannuksia ei tarkastella lainkaan eikä pohdita tek-

117 Kulkulaitosasiain Pietarin piiri f. 2145, op.17, d. 66, s. 2- 40. - Vrt. Славин 1961. стр.
85-89.

118 Борисов 1915. стр. 1-12.

nisiä ongelmia ja työvoiman saatavuutta. Tekninen suunnittelu jätettiin tarkastelun ulkopuolelle, koska tiedettiin rautatieviranomaisten sitä parhaillaan tekevän. Strategiset näkökohdat on ilmeisesti sotasensuurin tähden pitänyt jättää käsittelemättä. Teokset ovat sotasensuurin hyväksymiä.¹¹⁹

Keskitetysti hallitulla Venäjällä kaikki riippui ylemmistä tahoista. Vuoden 1916 alussa kulkulaitosministeriö asetettiin uusien rautatierakennustöiden komission. Sen puheenjohtajaksi kutsuttiin apulaiskulkulaitosministeri I. N. Borisov, ja siinä oli edustus valtakunnan neuvostotolla, duumalla, lukuisilla ministeriöillä sekä teollisuuden, kaupan ja tieteen intressipiireillä. Komission tehtävänä oli laatia viisivuotissuunnitelma vuosina 1917–1922 rakennettavista radoista. Keväällä 1916 komissio kokoontui 14 kertaa ja teki ehdotuksen, joka lähetettiin kommentoitavaksi kaikille ao. tahoille. Syksyllä komissio piti neljä kokousta; 7.11.1916 se päätti työnsä ja lähetti suunnitelmansa asianmukaiseen jatkokäsittelyyn. Siinä esitettiin rakennettavaksi n. 50 000 virstaa uusia rautatietä. Näistä n. 30 000 virstaa olisi rakennettu vuosina 1917–22 ja 13 000 toisen 5-vuotissuunnitelman aikana sekä loput 6 000 virstaa vielä myöhemmin. Suunnitelmassa katsottiin pohjoisiksi alueiksi kaikki Pietari – Vologda – Vjatka – Perm – Tjumen-radan pohjoispuolella olevat seudut. Komissio katsoi sekä Euroopan että Aasian puoleisten pohjoisten alueiden kärsivän pahasti varsinkin itä – länsisuuntaisten eli horisontaalisten liikenneyhteyksien puutteesta. Rakennettavat radat antaisivat voimakkaan sysäyksen alueiden elinkeinoelämällä. Maataloustuotteiden – lähinnä voin ja viljan – vienti länteen Jäämeren kautta lyhentäisi matkaa ja laskisi kustannuksia huomattavasti. Siperian radalta Jakutiaan tehtävä rata olisi hyödyllinen seudun kaivosteollisuudelle.

Pohjoiselle alueelle esitettiin rakennettavaksi ensimmäisen 5-vuotissuunnitelman aikana, seuraavat radat:

Kotlas – Sorokka	800 virstaa
Kotlas – Vytegra – Syväri	750 virstaa
Kotlas – Samarovskoe (Ob)	1 200 virstaa
Vaasena – Suomen raja	110 virstaa

Toisessa vaiheessa rakennettaisiin osuudet

Ob – Viananmeren rannikko	1 500 virstaa
Kotlas – Perm	700 virstaa

¹¹⁹ Труды бюро эконом. работ Рума & К. Пг. 1916, 1917.

Moskova – Murmansk-radan rakentaminen siirtyisi hamaan tulevaisuuteen. Noin 50 000 ratavirstan kokonaisuudesta pohjoisten alueiden osalle tulisi n. 5000 virstaa eli 10 prosenttia. Moskova – Murmansk-linja jätettiin viimeiseksi, koska parhaillaan oli rakenteilla Pietari – Murmansk-rata.¹²⁰

Muurmannin rata olisi suunnitelman mukaan yhdistänyt pohjoiset radat mereen. Tämä olisi suuresti lisännyt Karjala-Muurmannin alueen halki kulkevan väylän merkitystä.

Suomen kannalta oli tärkeä rata Vaasena – Suomen raja. Suomessa asiaan tartuttiin jo ennen komission mietinnön valmistumista. Senaatin kulkulaitostoimituskunta käsittelee 25.7.1916 toimituskunnan päällikön kreivi Erik Bergin ilmoitusta, jonka mukaan uusien rautateiden rakennuskomissio lukee Sortavalan – Vaasenan rautatiesuunnan tärkeimpien joukkoon. Myös sotaministeriön Sotakulkulaitosten osasto pitää rataa hyvin tärkeänä. Siksi Bergin mielestä olisi välttämätöntä tehdä tutkimus Sortavalasta Aunuksen rajalle rakennettavasta radasta edullisen suunnan ja kustannusarvion selvittämiseksi. Senaatti hyväksyi ehdotuksen ja päätöstä ryhdyttiin toteuttamaan välittömästi.¹²¹

Senaatti otti salaisella kirjelmällä 25.7.1916 yhteyden Tie- ja vesirakennusten yllähallitukseen pyytäen sitä selvittämään mitä nopeimmin radan rakentamista Sortavalasta Vaasenaan Aunuksen kuvernementtiin. Tarpeen oli selvittää myös rakennuskustannukset ja se kuinka pitkän ajan rakentaminen vaatisi.¹²²

Hankkeen tärkeydestä kertoo, että kirjelmässään 31.7.1916 toimituskunta antoi lähempiä ohjeita radan suunnasta. Radan lähtökohta olisi saatava mahdollisimman lähelle Sortavalan kaupunkia, ja olisi huomioitava, voitaisiinko Koirinojan satama Impilahdella liittää radan yhteyteen. Radan kytkeminen Pitkärannan tehtaan yhteyteen olisi jätettävä riippuvaiseksi Venäjän puoleisen radan suunnasta. Voitaisiin myös edellyttää, että Koirinojalta itään tulisi kyseeseen kaksi ratasuuntaa:

1. pitkin Laatokan rannikkoa Salmin kirkonkylän kautta ja
2. suoraan itään Tulema- ja Vidlojärven malmirakkaiden seutujen kautta.¹²³

120 Журнал Комиссии о новых железных дорогах. 1916., План железнодорожного строительства, составленный Совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И.Н. Борисова.

Kulkulaitosministeriön arkisto f. 274, op.6/2. – Эвальд 1924, стр. 286-288. Славин 1957, стр. 192-196., История железнодорожного транспорта России. Т. 1. стр. 300-301.

121 Sen. tal.os. ptk. kulkulaitostoimituskunnan esittelystä 25.7.1916.

122 Kulkulaitostoimituskunnan salainen kirjelmä N:o 2948 KD 300/436 1916. – Sortavala – Aunus rautatietutkimuksia, muistioita ja selostuksia 1916.

123 Sen. kul. toim. kirjekonseptit Da 53 /1374. - Sortavala-Aunus rautatietutkimuksia, muistioita ja selostuksia 1916.

Vaikka aloite oli tullut Venäjältä, huomasi ”amiraalisenaatin” pätevimmäksi jäseneksi luonnehdittu Erik Berg radan taloudellisen merkityksen Karjalan kehitykselle. Näin myös suomalaiset saatiin suosiolliseksi suunnitelmalle.

Kesällä 1916 radan alkuosalle tutkittiin kolme suuntaa: Sortavalasta, Helylästä ja Rytystä. Ensimmäistä, pitkin Laatokan rantaa Läskelään kulkevaa pidettiin edullisimpana. Sieltä radan tuli kulkea edelleen rajalle läheltä Käsänaselän kylää. Toukokuussa 1917 valmistui ylihallituksen teknillisessä toimistossa lopullinen suunnitelma. Sen mukaan radan pituudeksi tulisi n. 86 km ja kustannukset olisivat 31,6 milj. markkaa. Työpäällikkö, yli-insinööri O. F. Nyberg antoi 26.5.1917 selvityksen työstä ylihallitukselle, joka lähetti sen senaattiin 31.5.1917.¹²⁴

Radan Venäjän-puoleinen suunta ei kuitenkaan selvinnyt, koska Venäjän viranomaiset eivät tehneet vastaavaa tutkimusta.¹²⁵

Tämä johtui ilmeisesti siitä, että edellä mainitut suunnitelmat osuiksista Ob – Kotlas – Sorokka ja Kotlas – Syväri – Suomen raja olivat riippuvaisia laajemmasta kokonaisuudesta. Edellä käsitelty 5-vuotis-suunnitelma ei näet ehtinyt päättävien viranomaisten käsittelyyn ennen vallankumouksen puhkeamista.¹²⁶

Vallankumous kylläkin antoi mahdollisuuden liikennekysymysten spontaanille käsittelylle. Karjalaiset alkoivat myös itse pohtia liikennekysymyksiä, joiden ratkaisemista he pitivät välttämättömänä. Jyväskylässä 5.5.1917 pitämässään kokouksessa Karjalan Sivistysseuran edustajat laativat kirjelmän Venäjän väliaikaiselle hallitukselle. Siinä ehdotettiin lukuisia toimia Karjalan aseman parantamiseksi ja yhtenä kohtana oli liikenneolojen kehittäminen. Konkreettisemmin asia tuli esille Uhtualla 13.7.1917 pidetyssä kansalaiskokouksessa. Siellä päätettiin esittää Venäjän väliaikaiselle hallitukselle,

1. että ryhdyttäisiin nopeasti maantien rakentamiseen Suomen rajalta Suomussalmelta Vuokkiniemen, Uhtuan, Jouhkolan ym. kylien kautta Muurmannin radalle,
2. että ryhdyttäisiin toimiin laivaliikenteen aikaansaamiseksi Ala-, Keski- ja Ylä-Kuittijärvelle siivoamalla välikannaksia ja että hallitus järjestäisi reitille laivaliikenteen,
3. että ryhdyttäisiin toimiin rautatiesuunnan tutkimiseksi ja radan rakentamiseksi poikki pohjoisimman Venäjän Karjalan Muurmannin radalta Suomen rautateihin vaihtoehtoisilla linjoilla Kierretti – Oulu, Kemi – Kajaani ja Sorokka – Nurmes;

124 STO KD 32 / 373 1917., Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen vuosikertomus vuodelta 1916, s. 123-124.

125 Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen vuosikertomus vuodelta 1917, s. 93-94. - Vrt. R. Castren 1937, s.150.

126 Эвальд 1924, стр. 287.

4. että rakennettaisiin täydellinen postiyhteys Venäjän Karjalan tiheimmin asuttujen seutujen kautta Muurmannin radan ja Suomen välille;
5. että rakennettaisiin sähkölennätin- ja puhelinlinjoja seudun tiheimmin asuttujen paikkakuntien kautta useasta kohdin Muurmannin radalta Suomeen;
6. että kyydityslaitos paikkakunnalla järjestettäisiin sellaiseen kuntoon, että virkamiehistön lisäksi myös matkustava yleisö voisi käyttää sitä hyväkseen.¹²⁷

Karjalaiset eivät jääneet odottamaan Pietarin päätöksiä, vaan ryhtyivät itse työhön. Sivistysseuran puheenjohtajan Iivo Härkösen aloitteesta ryhdyttiin 10 vuotta aikaisemmin keskeytettyä maantien rakentamista Vuokkiniemellä jatkamaan, ja vanhaa Uhtuan ja Suomussalmen välistä postiyhteyttä parannettiin paikkakuntalaisten avulla. Suurusuuntaisen suunnitelma oli Karjalan Sivistysseuran Jyväskylässä 24.7.1917 päiväämää ehdotus, että Suomen Karjalan radalta rakennettaisiin poikkirata Aunukseen. Ehdotuksen mukaan oli rakennettava rautatie Sortavalasta itärajalle, josta Venäjän toivottiin jatkavan sitä Petroskoihin. Radan rakentamista seura perusteli yksityiskohtaisesti. Suomelle koituvan hyödyn seura tiivistä viiteen näkökantaan:

1. Saataisiin Suomesta toinen kulkuväylä Vologdan ja Rybinskin kaupunkeihin, jotka ovat Pohjois-Venäjän liikenteen ja kaupan tärkeitä keskuksia.
2. Petroskoista ja Poventsasta päästäisiin Äänisjärven laivareittien yhteyteen sekä edelleen Kemistä Vienanmeren rannikon ja Norjan kaupunkeihin.
3. Kantalahdesta Suomen rajalle on vajaat 50 km, mutta rajalta Suomen puoleisen radan päätepisteeseen Rovaniemelle on yli 200 km. Uuden radan myötä Kuolajärven seudut pääsisivät lähemmäksi rautatietä.
4. Muurmannin rannikon kautta Suomelle avautuu läpi vuodet toimiva kulkureitti maailmalle. Mikäli Itämeri joskus sulkeutuisi, ainoa reitti Suomesta maailmalle kulkisi Ruotsin ja Norjan kautta. Rataa myöten voitaisiin tuoda Suomeen Jäämeren ja Vienanmeren tuotteita, kuten turskaa, silliä ja lohta. Radan kautta saataisiin nopein ja halvin yhteys Etelä-Suomesta Lappiin.
5. Rataa myöten tulisi toistaiseksi paras reitti sille alueelle, jonka Venäjän valtion olisi annettava korvaukseksi 1864 haltuunsa ottamasta Siestarjoen kivääritehtaan alueesta.

¹²⁷ VROSyA Fg 4.

Itselleen karjalaisille seikkaperäinen suunnitelma oli eräänlainen Itä-Karjalan taloudellinen ohjelma. Radan myötä teollisuus pääsisi hyödyntämään Karjalan metsiä. Kivi- ja kaivannaisteollisuus pääsisi vauhtiin, ja varsinkin Aunuksessa maatalous kohentuisi. Yhdistämällä Suomen radat Muurmannin rataan ja muihin Venäjän kulkuväyliin aloitteen tekijät halusivat lähentää Suomea ja Venäjää, ja Karjala olisi välittäjä. Kansallista merkitystä radalla katsottiin olevan siksi, että se kulki lähinnä suomenheimoi-
sten asuttamien alueiden halki. Paitsi Karjalalle radasta olisi suuri hyöty koko Itä-Suomelle. Rajaseutu tulisi lähempään yhteyteen muun Suomen kanssa ja vaurastuisi sekä taloudellisesti että henkisesti. Yhdysrata Pietarin kautta taas merkitsisi venäläisyyden vahvistumista. Lopuksi ehdotuksessa viitattiin Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen v. 1916 tekemään suunnitelmaan rakentaa rata Sortavalasta Vaasenaan Aunuksen kuvernementtiin. Viljo Puustinen ja Iivo Härkönen 30.7.1917 jättivät ehdotuksen senaatille.¹²⁸

Ehdotuksen takana oli varmasti myös Venäjän Karjalan aktiivisuus, jota ilmensi mm. petroskoilainen kansakoulunopettaja I. V. Olenev. Hän julkaisi v. 1917 Helsingissä Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kustannuksella teoksen Карельский край и его будущее в связи с постройкою мурманской железной дороги. Hänen tavoitteenaan oli perehdyttää venäläiset Karjalaan, joka huonojen kulkuyhteyksien tähden oli pysynyt heille vieraana. Karjalassa viettämiensä kymmenen vuoden aikana hän oli kolme kertaa tehnyt kiertomatkan Kiimasjärvi – Jyskyjärvi – Kemi – Arkangeli – Totma – Vologda – Jaroslavl – Rybinsk – Pietari – Viipuri – Joensuu – Nurmes – Kuhmo – Miinoa – Luvajärvi – Kiimasjärvi. Lisäksi hän oli muutamia kertoja matkustanut Pietarista Suomen halki Venäjän Karjalaan ja edelleen Vienanmeren rannalle. Näin ollen hän oli tutustunut pohjoisiin liikenneoloihin aina kinttupoluista sähköistettyihin raitioteihin.¹²⁹

Innostuksen kirjansa tekemiseen Olenev kertoi saaneensa Muurmannin rautatiestä, joka tulee lisäämään yleistä mielenkiintoa Karjalaa kohtaan. Karjalan alkuperäisen väestön kulttuuriin perehtyäksään Olenev oli oleskellut Helsingissä ja saanut runsaasti tietoja mm. tohtoreilta U. T. Sireliukselta ja A. M. Tallgrenilta. Rautatieasioissa hänen apunaan oli ollut Muurmannin radan rakennustyön johtaja insinööri V. V. Gorjatškovskij esikuntineen.¹³⁰

Teoksensa aluksi kirjoittaja kuvailee matkansa Pietarista Viipurin, Imatran, Antrean, Sortavalan ja Joensuun kautta Nurmekseen. Hän esittelee matkan näkymiä ja tekee vertailuja Venäjään. Hän suhtautuu Suomeen hyvin myönteisesti. Tosin häntä hieman oudoksuttavat suoma-

128 Senaatin arkisto A.D. 5690/478 - Sortavalan - Vaasenan radan rakennussuunnan tutkimus.

129 Sähköistetyt raitioteitit oli Pietarissa.

130 Оленев 1917, стр. 3-4.

laisten flegmaattisuus ja huono venäjän taito. Nurmeksesta matka jatkui kestiekievarikyödyllä Venäjän rajalle. Olenev on ihastunut teiden hyvästä kunnosta. Tultuaan ensimmäiseen Venäjän puoleiseen kylään Sumtsaan hän toteaa tien muuttuvan huonommaksi. Venäjän Karjalaa hän tarkastelee etnografin silmin ja esittelee sitä Kalevalan ja bylinoiden kotimaana. Hänen näkökulmansa on kansallisromanttinen, mutta hän ei sivuuta köyhyyttä ja maatalouden alkeellisuutta suomalaisten karjalanmatkaajien tavoin. Pahimpana epäkohtana hän pitää huonoja liikenneoloja. Varsinaisia teitä ei ole lainkaan ja joet ovat koskisia. Parhaiten Karjalassa pääsee liikkumaan talvella jokien ja soiden jäädyttyä. Huonojen liikenneyhteyksien tähden Karjalassa liikkuu vähän turisteja ja muita matkustavaisia. Tärkeimpänä keinona taloudellisten ongelmien voittamiseksi Olenev katsoo kulkuyhteyksien parantamisen.

Muurmannin rautatien rakentamista Olenev tarkastelee Zaitsevin ja Rodianovin teokseen nojautuen.¹³¹

Hän yhtyy täysin heidän käsitykseensä, että Muurmannin rata ja muut siihen liittyvät radat johtavat Karjalan, Muurmannin alueen ja Vienanmeren rannikon valoisaan tulevaisuuteen. Poikkirataa Kajaani – Nurmes – Muurmannin rata – Kotlas – Vjatka – Siperia pitkin kulkevat maatalouden ja teollisuuden tuotteet ja turistit. Olenev katsoo uusien ratojen tulevan muuttamaan koko Karjalan. Rautatie on uusi Sampo, josta Kalevala kertoo.¹³²

Olenevin teos oli ensimmäinen laajahko venäläisille tarkoitettu karjalaisuuden julistus. On huomattava, ettei se vähimmässäkään määrin ole Suomea tai Venäjää vastaan. Se heijastaa pelkästään toiveita kohtaa Karjalan ja koko Luoteis-Venäjän asemaa rautatien avulla. Se sekä Karjalan Sivistysseuran ehdotuksen laatiminen ovat osoitus karjalaisten kansallisen tietoisuuden noususta. He ymmärsivät, että kun Venäjällä ja Suomessa käsiteltävät rakennussuunnitelmat koskettivat Karjalaa, heidän itsensä oli päästävä vaikuttamaan asioihin.

Asia tuli kulkulaitosasiain toimituskunnan käsittelyyn 15.8., jolloin päätettiin pyytää Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen lausuntoa.

Lausunnessaan 27.8.1917 ylihallitus viittaa vuonna 1916 laadittuun suunnitelmaan, jonka mukaan ratalinja olisi samansuuntainen kuin Sivistysseuran ehdottama. Venäjältä ylihallitus toteaa saaneensa tietää, että siellä ollaan eri mieltä siitä, kuinka Venäjän puoleinen ratalinja on vedettävä. Petroskoin linjan lisäksi ollaan halukkaita rakentamaan eteläisempi rata, joka lähtisi Vaasen an asemalta. Tuolla paikalla Pietarin – Petroskoin rata ylittää Syvärin, ja suunnitteilla on Vaasen an – Vologdan radan rakentaminen. Joka tapauksessa ylihallitus pitää erit-

131 Ks. sivu 59-61.

132 Оленев 1917, стр. 153-169.

täin tärkeänä, että rata Venäjälle rakennetaan niin pian kuin mahdollista, sillä radalla olisi mitä suurin taloudellinen merkitys.

Koska radan suunta oli riippuvainen Suomen ja Venäjän viranomaisten välillä käytävistä neuvotteluista, ylihallitus pyysi, että senaatti antaisi sille valtuudet neuvotella asiasta Venäjän viranomaisten kanssa ja että senaatti sittemmin tekisi asiassa esityksen, johon neuvottelun tulokset antavat aihetta.¹³³

Venäjän kulkulaitosministeriön tavoitteet perustuivat tuohon aiemmin käsiteltyyn uusien ratojen rakentamisen kokonaisuuteen.¹³⁴

Muurmannin radan valmistuminen vaikutti myös Venäjän Skandinavian politiikkaan. Radan avulla Venäjä näet halusi todistaa, ettei sen politiikka ole vähimmässäkään määrin Ruotsia uhkaavaa.

Ruotsissa yleinen epäluuloisuus Venäjää kohtaan oli otollinen maa-perä vuosisadan alun pangermanistiselle Venäjän-vastaisuudelle. Pangermanismin näkyvä edustaja oli tutkimusmatkailija Sven Hedin. 1910-luvulla hän halusi lähentää Ruotsia Saksaan ja esitti Venäjän petona, joka halusi tuhota länsimaisen kulttuurin. Tässä hengessä hän v. 1912 julkaisi kirjasen "Ett varningsord".¹³⁵

Hedinin mukaan Venäjä on aina uhannut Ruotsia ja nyt tuo imperialistinen jättiläinen haluaa saada pyrkimystensä tueksi satamia Atlantin rannikolta. Poliitiikkaansa Venäjä on rakentanut määrätietoisesti. Rautateiden rakentamisella halki Suomen Pohjanlahden rannikolle Venäjä valmistautuu Ruotsin ja Norjan valtaamiseen. Sen jälkeen se voi rakentaa sotasatamia Norjan rannikolle.¹³⁶

Maailmansodan puhjettua Venäjällä taas pelättiin Ruotsin liittymistä keskusvaltoihin, ja siksi se pyrki kaikin tavoin ylläpitämään hyviä suhteita Ruotsiin.¹³⁷ Tähän liittyi se, että Aunuksen rautatieyhtiön perustajiin kuulunut insinööri Nikolaj Emeljanoff julkaisi huhtikuussa 1915 Pietarissa teoksen "Rysslands framträngande till Atlanten och De Rysk-Svenska relationernas framtid. Svar på ett varningsord af Sven Hedin". Emeljanoff kiisti kaikki Hedinin väitteet; niiden hän katsoi palvelevan pelkästään Saksan etuja. Venäjä ei tarvitse satamia Atlantin rannikolta, koska sillä on vuodet ympäri avoinna pysyvä Muurmannin satama. Valmistuva rautatie yhdistää sen Venäjän ydinalueisiin. Kirjasessa esitellään myös lyhyesti Luoteis-Venäjää. Kyseiset alueet ovat olleet täysin vailla nykyaikaisia liikenneyhteyksiä, ja suurten luonnonvarojen hyödyntämiseksi on tarpeen rakentaa rautateitä. Muurmannin satama

133 Senaatin arkisto A. D. 5690/478. – Sortavalan – Vaasan radan rakennussuunnan tutkimus.

134 Kulkulaitoskansankomissariaatin kokoelma f. 1884, op. 80, d. 134. – Vrt. гедда 1929, стр. 181-187.

135 Kirjanen sai suuren huomion ja Svenska Dagbladın liitteenä sitä levitettiin miljoonapainoksesta yleisön keskuuteen.

136 Hedin 1912, s. 9-21. – Vrt. Polvinen 1962, s. 265-266, Åselius 1994, s. 256.

137 Ks. esim. Kujala 1995, s. 298.

ja rata ovat suuren ohjelman ensimmäinen vaihe. Ratojen sotilaallisen merkityksen kirjoittaja sivuuttaa tyystin. Suomeen rakennetut radat eivät hänen mielestään myöskään uhkaa Ruotsia, vaan niillä on puolustuksellinen merkitys. Niitä pitkin voidaan tuoda nopeasti joukkoja rannikolle, mikäli Saksa yrittää mairinnousua Suomeen. Rauhan tultua Muurmannin satama, rata ja siihen liittyvät radat antavat hyvät lähtökohdat ruotsalais-venäläiselle yhteistyölle Pohjolan kehittämisessä.¹³⁸

Vallankumouksen puhkeaminen maaliskuussa 1917 toi epävarmuutta suunnitteluun, mutta antoi myös mahdollisuuden uudensuunnitelmiin, jopa mielikuvituksellisiin ideoihin ja suunnitelmiin. Venäjällä ja Suomessa yleispoliittiset tapahtumat alkoivatkin uudella tavalla vaikuttaa liikennepolitiikkaan.

Vallankumouksen levittyä Suomeen muodostettiin Helsingissä tammikuun lopulla 1918 vallankumousohallitukseksi Suomen kansanvaltuuskunta. Se kutsui raha-asiaiden osaston toiseksi valtuutetuksi eduskunnan pankkivaltuusmiesten puheenjohtajan, Helsingin yliopiston taloustieteen dosentin tohtori Edvard Gyllingin. Kansanvaltuuskunnalla oli alun alkaen läheiset suhteet bolševikkien johtamaan Venäjään, mutta Gylling halusi tarkasti selvittää Suomen ja Venäjän väliset suhteet. Tätä tarkoitusta varten perustettiin suomalais-venäläinen selvityskomitea. Komitean suomalaisen osapuolen puheenjohtajaksi valittiin Gylling. Hänen tavoiteenaan oli saada kumousohjelma Suomessa päättämään sovintoon, ja hän uskoi niin käyvän, mikäli saataisiin hyvä sopimus Venäjän kanssa. Valmistautuessaan neuvotteluihin venäläisten kanssa hän käytti asiantuntijoina kansanedustajatovereitaan tohtori Väinö Voionmaata ja asianajaja Sulo Vuolijokea sekä Karjalan Sivistysseuran sihteeriä Iivo Härköstä. Viimeksi mainittu laati komitean käyttöön muistion, jossa ehdotettiin Vienankarjalan ja Aunuksen karjalaisten alueiden liittämistä Suomeen sekä esiteltiin yksityiskohtaisesti Karjalan Sivistysseuran laatimat ratasuunnitelmat.¹³⁹

Muistiolla oli ratkaiseva vaikutus kansanvaltuuskunnan kantaan. Sulo Vuolijoki kertoo muistelmissaan, kuinka O.V. Kuusinen evästi häntä Pietarissa toimimaan siten, että Karjalan asukkaat saisivat kansanäänestyksellä päättää, haluavatko he kuulua Suomeen vai Venäjään. Vuolijoen epäillessä karjalaisten Suomeen liittymisen halukkuutta Kuusinen vastasi: "Kyllä ne äänestävät Suomen puolesta, jos luppo niille kymmenen markkaa rahhoon ja rautatien."

Rautatie muodostuikin selvityskomitean Pietarissa 19.2.–28.2.1918 käymien neuvottelujen ongelmaksi. Muurmannin radan tähden venäläiset halusivat siirtää Karjalan liittämisen Suomeen myöhemmäksi,

138 Emeljanoff 1915, s. 17-36, 42-43, 61-69.

139 VROSyA Fg 4. Venäjän ja Suomen asiain selvittelykomitea. I. Härkösen muistio "Venäjän Karjalan kysymys." – Rinta-Tassi 1986, s. 421.

eikä sitä otettu 9.3.1918 Pietarissa ratifioituun Venäjän ja Suomen sosialististen tasavaltain väliseen sopimukseen. Kesäkuussa 1918 laatimassaan muistiossa Gylling kertoi, että Itä-Karjalan liittäminen Suomeen siirtyi sen tähden, että sopimuksella oli kiire ja venäläiset halusivat tutkia asiaa alueen läpi kulkevan radan vuoksi.¹⁴⁰

Vallankumouksesta huolimatta venäläiset tarkastelivat asioita strategian kannalta, ja Suomen neuvottelijat joutuivat toteamaan Karjalan kysymyksen tulleen Muurmannin radasta riippuvaiseksi.

Myöhemmin Karjalan kysymys rautateineen ei enää palannut Kansanvaltuuskunnan käsittelyyn, sillä huhtikuun lopussa valkoiset selviytyivät Suomen sisällissodan voittajiksi ja kansanvaltuuskunta poistui maasta.¹⁴¹

Jo tätä ennen sisällissodan käännyttyä punaisten tappioksi Gylling kaavaili Itä-Karjalaa paikaksi siirtolalle, jota mahdollisesti tarvittaisiin niille, joiden olisi pakko poistua Suomesta. Näissä kaavailuissa Muurmannin radalla ja muilla Luoteis-Venäjän radoilla oli keskeinen merkitys, koska suuria joukkoja voitaisiin kuljettaa vain rautateitse. Keväällä 1918 hän laati asiaa koskevan muistion, jonka mukaan oli huomioitava seuraavat näkökohdat:

1. Alueella tulee olla mahdollisuus eri elinkeinojen – maanviljelyn, karjanhoidon, kalastuksen, metsäteollisuuden ym. – harjoittamiseen.
2. Alueella on oltava mahdollisuus verrattain suuren pakolaisjoukon sijoittamiseen, jotta kaikki pakolaiset saadaan siirretyksi yhdelle alueelle.
3. Alueen tulee sijaita paikassa, joka ei pakota jatkuvaan sotimiseen ja tappeluun, vaan tarjoaa mahdollisuuden rauhassa toimia vuosien vallankumoustaistelujen varalle.
4. Alueen ei tulisi sijaita kaukana Suomesta, jotta sieltä olisi vapaa pääsy Suomeen, jos tapaukset niin vaativat. Sen ei pitäisi sijaita niin, että se olisi Venäjällä tapahtuvien vallansiirtojen pyörteissä ja sidottuna venäläiseen kansanmereen ja epäjärjestykseen.

Gyllingin mukaan nämä edellytykset täyttäisi Muurmannin radan alue parhaiten. Vain yhdessä ja tärkeässä kohden se oli huono: Alue saattoi joutua sodan jalkoihin, koska näytti todennäköiseltä, että Suomen porvarit olivat saaneet Saksalta tehtäväkseen alueen valtaamisen. Silloin alue muuttuisi ja ehkä oli jo muuttunut Saksan ja Englannin väliseksi taistelutantereeksi eikä siirtola voisi toimia rauhassa. Tästä huolimatta alue voisi tarjota mahdollisuuksia siirtolalle. Kevään ja kelirikon aikana sotatoimet pakosta keskeytyisivät pariksi kuukaudeksi. Siksi siirtolais-

140 VROSyA Ca 7 E. Gylling. – Rinta-Tassi 1986, s. 425-429.

141 Rinta-Tassi 1986, s. 489-493.

ten olisi ryhdyttävä puolustustoimiin ja koetettava saada väliaikainen rajarauha porvarien kanssa. Kun nämä olisivat sodasta väsyneet, sellaisen rauhan saaminen näyttäisi olevan mahdollista. Venäjältä ja Muurmannin radan tuolloiselta haltijalta Englannilta olisi saatava oikeus hallita itsenäisesti aluetta, joten siitä voitaisiin saada todellisuudessa itsenäinen alue käsiimme ja haltuumme. Tuollaiset sopimukset todennäköisesti saataisiin. Kun kaikkia näitä takeita ei nyt ollut, olisi aivan viipymättä toimitettava niin, että evakuoitavalle väelle ja tavaralle haettaisiin nyt vain väliaikainen sijoituspaikka, josta se sitten saataisiin lopullisesti hyväksytyyn paikkaan.

Pakolaisten vaimot ja lapset voitaisiin tätä silmällä pitäen kesän ajaksi siirtää Vjatkkaan, jossa on tilaa ja elintarpeita runsaasti. Siirtyminen sieltä Muurmannin radan alueelle ei olisi vaikeaa ja siirtyminen itään olisi esteetön. Evakoitava tavara olisi siirrettävä väliaikaisesti Svankan – Vjatkan – Vologdan radan rautatieasemille ja niin paljon kuin mahdollista pidettävä purkamatta vaunuista.

Gylling esittää, että ne miehet, jotka irtaantuvat Suomesta, siirrettiisiin osin mainitulle seudulle vartioiksi, osin Muurmannin radan varsille alueen puolustajiksi. Jos käytössä olisi huomattava puolustusjoukko, olisi rajarauhan saaminen Suomen kanssa helpompi. Tutkimusten perusteella ja rajarauhan toteuduttua olisi kesäkuussa ryhdyttävä alueen järjestämistöimiin, koska rakennusten rakentamiseen, uudisraivausten sekä teiden tekoon ja sahojen ja tehtaiden pystyttämiseen. Syksyn tullessa voisi siirtola olla valmis ottamaan vastaan ehkä suurimman osan siirtyneistä.

Kun kaikkia vaimoja ja lapsia ei heti voida Vjatkkaan lähettää, olisi heille varattava väliaikaista työtä Pietarista. Pietarista olisi myös varattava siirtola sellaisille miehille, joita ei heti voida siirtää eteenpäin. Suomen Pietarissa toimiva asutuskomitea oli jo hankkinut n. 10 000 henkeä varten majapaikan Pavlovskin kasarmiin, joka ehkä ensi aluksi riittäisi.

Evakuoitava tavara voitaisiin koota Rajajoen ja Rušelevkon asemille, jollei sitä heti voida kuljettaa eteenpäin.

Mahdollisuuden mukaan olisi vaimoja ja lapsia varten heti valittava Vjatkasta paikka, jotta heidät voisi sinne kuljettaa suoraan ja samoin tavaroille sijoituspaikkoja sinne vievän radan varrelta. Osa miesväestä olisi myös heti koetettava saada siirretyksi Aunuksen lääniniin. Samalla kun järjestetään siirto, olisi huolehdittava muonituksesta¹⁴²

Voidaan sanoa tämän muistion olleen ensimmäinen hahmotelma punaiseksi Karjalaksi, jonka rakentaminen tuli sittemmin Gyllingin tehtäväksi.¹⁴³

142 VROSyA Ca 7 Edvard Gylling.

143 Ks. sivu 109-110.

Suomalaisten suunnitelmat Luoteis-Venäjän liikenteen kehittämiseksi v. 1917–21

ITÄ-KARJALA LIITETTÄVÄ SUOMEEN RAUTATEILLÄ

Imperiumin luoteisosassa Suomi oli ainoa alue, joka säilytti vanhan hallinto- ja yhteiskuntajärjestelmänsä. Sielläkin oli suuria vaikeuksia. Sisällissota halvaannutti joksikin aikaa siviilihallinnon, maassa oli elintarvikepula, ja Suomessa oli sekä saksalaisia että venäläisiä joukkoja. Hallituksen joukot palauttivat kuitenkin järjestyksen verratain lyhyessä ajassa.

Menestys rohkaisi uuden valtion johtoa asettamaan Suomelle uusia ulkopoliittisia tavoitteita. Nyt näytti mahdolliselta toteuttaa ajatus Venäjän puoleisen Karjalan eli Itä-Karjalan liittämistä Suomeen. Jo sisällissodan kestäessä alettiin suunnitella aseellisia toimia "Itä-Karjalan kysymyksen" ratkaisemiseksi.¹

Tukea uskottiin saatavan Saksalta, joka oli aktiivisesti auttanut Suomen vapautumista. Suurpolittisista syistä Saksa olikin kiinnostunut saamaan haltuunsa Muurmannin rannikon ja siellä olevat liittoutuneiden sotatarvikevarastot. Keväällä 1918 saksalaiset selvittivät, kuinka Koillis-Suomi soveltuisi hyökkäyksen tukialueeksi. He mm. pohtivat rautatien tai kapearaiteisen kenttäradan rakentamista suuntaan Rovaniemi – Kemijärvi – Kuolajärvi – Kantalahti. Koska saksalaiset pelkäsivät brittien hyökkäystä Muurmannista, he tiedustelivat liikenneyhteyksiä myös Rovaniemen – Sodankylän – Ivalon suuntaan. Toukokuun lopulla Saksan poliittinen ja sotilaallinen johto päättivät vetää myös Suomen Muurmannin alueelle tehtävään hyökkäykseen. Heinäkuussa 1918 Saksan Itämeren divisioonan komentaja R. von der Goltz teki seurueineen tiedustelumatkan Kuolajärvelle. Kaikki viittasi saksalaisten hyökkäysaikeisiin. Operaation esteenä olivat kuitenkin vaikeat olosuhteet ja

¹ Vahtola 1988, s. 21-71.

Suomen armeijan heikkous. Suomalaiset olivat myös enemmän kiinnostuneita Itä-Karjalan vapauttamisesta kuin hyökkäyksestä Muurmanniin. Saadakseen Suomen tuen Saksa oli valmis sotatoimiin etelämpänä, ja heinäkuussa käynnistettiin tiedustelu marssireitistä Salmista Muurmannin radalle ja tutkittiin mahdollisuuksia radan rakentamiseksi Sortavalan – Värtsilän radalta Muurmannin radalle.²

Näihin toimiin myös Suomella oli valmiuksia. Jo huhtikuussa 1918 valkoinen päämaja antoi insinööriesikunnan tehtäväksi tutkia itärajalle johtavat tiet ja suunnitella niiden parantamista. Toukokuun lopulla insinöörikunnan päällikkö esitti kenttäradan rakentamista Karjalan radalta Suojärvelle. Rata alkaisi Matkaselän asemalta; sen pituudeksi arvioitiin 125 km, ja 2 000–2 500 miehen voimin rata valmistuisi 3–4 kuukaudessa. Kun käytössä ei ollut vapaita ratakiskoja, insinöörikunta ehdotti kapearaiteisen Loviisan – Vesijärven radan purkamista ja kiskojen käyttämistä uuden radan kiskotukseen. Uudestakin radasta tulisi kapearaiteinen. Edullisempaa olisi rakentaa normaaliraiteinen rata, mutta silloin rakentaminen kestäisi vähintään 2 vuotta.³

Suomen ja Saksan välillä vallitsi tavoitteiden ristiriita. Neuvosto-Venäjän kanssa rauhan solminut Saksa halusi tuhota länsiliittoutuneiden Muurmannin rannikon tukikohdat ja Suomi laajentaa aluettaan Venäjän kustannuksella. Pohjoinen rintama oli Saksan kannalta sekundaarinen, ja sotilaallisen tilanteen kiristyessä länsirintamalla se veti pääosan joukoistaan pois Suomesta ja suunnitellusta yhteishyökkäyksestä pohjoiseen luovuttiin.⁴

Itsenäistyneen valtion oli ylipäänsä suhtauduttava liikennekysymyksiin uudella tavalla. Yleispoliittisten muutosten tähden jo keväällä 1917 katsottiin välttämättömäksi ryhtyä useisiin yhteiskunnan vaatimiin uudistuksiin. Näihin kuului laajan kulkulaitosohjelman laatiminen. Siksi senaatti hyväksyi 1.11.1917 kulkulaitoskomitean asettamisen. Sen tehtävänä oli antaa lausuntoja uusien rautateiden, maanteiden ja kanavien rakentamisesta sekä ylipäänsä liikenteen kehittämisestä. Komitea asetettiin 14.12.1917 ja sen toimikaudeksi määrättiin 5 vuotta 1.1.1918 alkaen. Komitean puheenjohtajaksi määrättiin keskuskauppakamarin puheenjohtaja tohtori August Ramsay ja jäseniksi kutsuttiin eri hallintoaarojen ja elinkeinoelämän edustajia.⁵

Käsittelynsä pohjaksi komitea sai valtiopäiville annetut kulkulaitosten kehittämistä koskevat anomusehdotukset. Uusia rautateitä koskevat ehdotukset komitea jakoi kolmeen ryhmään:

2 Vahtola 1988, s. 215-219., Arimo 1991, s. 106-110.

3 Castrén 1937, s. 140-141.

4 Vrt. Korpi 1996, s. 29-30.

5 August Ramsay oli monipuolisesti perehtynyt rautatiekysymyksiin, ja 17.1.1907 senaatti oli kutsunut hänet Keski-Suomen halki rakennettavien yhdysratojen suunnittelukomitean puheenjohtajaksi. (Polvinen 1962, s. 180-182.)

1. kauttakulku- ja kotimaista kaukoliikennettä välittävät radat,
2. maakunta- ja paikallisliikennettä välittävät radat ja
3. Pohjois-Suomen ja rajamaan liikennettä välittävät radat.

Ensimmäiseen ryhmään komitea otti Venäjän kauttakululiikenteen Suomen kautta. Sen tärkein satama oli Turku. Tämän liikenteen tukemiseksi olisi rakennettava uusi, raskasta liikennettä kestävä rata Turusta Riihimäelle. Siten Pietarin liikenne saataisiin ohjatuksi Turkuun.

Seuraavaksi komitea huomioi, että ennen vallankumousta Venäjällä suunniteltiin Pohjois-Siperian päärataa Samarofskojesta Obin ja Irtyšin yhtymäkohdasta Kotlasin kautta Vaasenaan Muurmannin radalle. Komitea katsoi, että mikäli rata rakennetaan, tulee osa Siperian luonnonrikkauksista kulkemaan Suomen kautta. Tämän liikenteen tuottamat edut olisivat niin huomattavat, että Suomen olisi kaikin tavoin valmistauduttava kauttakululiikennettä varten. Ylipäänsä Suomen tuli pyrkiä johtamaan länteen suuntautuvaa Venäjän liikennettä Suomen kautta. Venäjän liikenne voisi tapahtua myös Keski-Suomen kautta Porin satamaan, kunhan Porin – Haapamäen rata saadaan valmiiksi.⁶

Rakenteilla oleva Matkaselän – Suojärven rata lähensi komitean mukaan Suomen rataverkkoa Muurmannin rataan.

"Jos aikaisemmin mainittu Pohjois-Siperian emärata Samarofskojesta Kotlaksen ja Vytegran kautta Muurmannin radalle Vashiniin tulee rakennettavaksi, on luonnollista, jopa erittäin tärkeätkin, että Suojärven radalta, Leppäsyvän asemalta Tuleman kautta saadaan yhteys meidän rautatieverkkoomme ja Vashinin tärkeäksi käyvän ratasolmun kanssa, josta jo on kuten tunnetaan, suora yhteys Jäämeren rannikolle. Jos näin ei käy, ei kevytrakenteinen Matkaselän-Sortavalan-Viipurin rata yksinään kykene tyydyttämään sitä liikennettä, mikä tänne silloin johtuu, vaan se olisi suunnattava muita teitä talvi- ja syväsatamiamme kohti. – Tämä on saanut komitean harkitsemaan ratasuuntaa Matkaselästä Savonlinnaan ja sieltä Mikkelin ja Heinolan kautta Lahteen, joka rata muodostuisi tärkeäksi kauttakuluradaksi."

Toisessa eli maakuntaratojen ryhmässä komitea piti tärkeimpinä Karjalan ratoja. Komitean mielestä Karjalassa on käyty ja käydään rajaseudulle ominaista taloudellista ja sivistyksellistä etuvartiotaistelua. Tätä taistelua vierasta kansanheimoa vastaan erityisesti Kannaksella on valtiovallan tuettava rautateitä rakentamalla. Siellä myös rautateillä on

6 Maailmansodan aikana Porista muodostui koko valtakunnalle tärkeä kauttakulkusatama. Uutta poliittista tilannetta halusivat satakuntalaiset hyödyntää rakentamalla rautatien Porista Vienan Karjalaan reittiä Kankaanpää – Haapamäki – Jyväskylä – Varkaus – Joensuu – Nurmes – Repola – Kemi. Rataa pitkin siirtyisivät suomalaiset kulttuurivaikutteet heimosukulaisille ja väestö pääsisi hyödyntämään metsän ja maaperän rikkauksia viemällä niitä länteen Porin sataman kautta. Rata myös yhdistäisi Suomen ja Itä-Karjalan uudeksi Suur-Suomeksi. (Satakunnan Kansa 27.3.1919, 2.4.1919. – Kauppalehti 4.4.1919.)

suuri maanpuolustuksellinen merkitys. Siksi olisi rakennettava Viipurin – Paakkolan – Sortanlahden rata. Pohjois-Karjalan liikenne vaatii myös Joensuu – Varkaus-radnan rakentamista.

Kolmatta ryhmää käsitellessään komitea totesi suurten yleisten tarpeiden vaativan liikenteen ja kuljetusolojen parantamista Pohjois-Suomessa ja rajaseudulla. Ratoja vaatii jo ensinnäkin metsätalouden kehittäminen. Tärkeimpänä komitea piti Rovaniemi – Petsamo-rataa, joka olisi pääradan luonteinen. Ongelmana ovat vain suuret kustannukset, ja koska valtiolta ei pystyisi sitä vuosittaisilla menoilla rahoittamaan, rahoitus täytyisi hoitaa lainalla. Joka tapauksessa tulisi kulumaan useita vuosia, ennenkuin rata valmistuu. Siksi liikenne pohjoiseen olisi aluksi hoidettava autoilla ja maantietä pitkin.

Idänsuhteiden kannalta komitea piti tärkeänä Suomussalmelle rakennettavaa rataa. Rata edistäisi rajamaan vaurastumista ja osaltaan hyödyttäisi rajantakaisten heimolaisten liikennettä, joka suureksi osaksi suuntauu lounaaseen Suomen puolelle.

Jättäessään mietintönsä 24.11.1920 komitea totesi rakenteilla olevan käsittelemistään radoista osuudet Matkaselkä – Suojärvi ja Viipuri – Koivisto. Niiden jatkorahoituksesta oli myös sovittu. Muiden ratojen rakentamisen rahoitus riippui siitä, kuinka paljon valtio voi rautateiden rakentamiseen vuosittain sijoittaa. Valtion talouden tilan heikkous ja polttava rakennustarve kehottavat hankkimaan ulkomaista pääomaa joko ratoihin kiinnittämällä tai lainaamalla. Varsinkin Rovaniemen – Petsamon rata olisi mahdollinen vain ulkomaisella pääomalla.

Oulun – Kuusamon rataa komitea piti tärkeänä siksi, että Koillis-Suomesta vedet virtaavat Venäjän puolelle eikä valtio voi hyödyntää siellä omistamiaan metsiä.

Ehdotuksessaan komitea ei ollut yksimielinen. Yleisesikuntaa edustanut everstilutnantti C.G. von Kraemer ilmoitti idän uhkaavan Suomea ja katsoi, että rautatiet on ensi sijassa rakennettava helpottamaan tämän uhan torjumista. Koska mahdollinen hyökkäys on odotettavissa Kannakselta, on sinne nopeasti rakennettava Viipurin – Koiviston ja Viipurin – Paakkolan – Sortanlahden radat.

Senaattori A. Osv. Kairamo tähdensi uusien ratojen merkitystä metsäteollisuuden kehitykselle. Hänen mielestään tärkeintä oli radan rakentaminen Etelä- ja Pohjois-Suomen välille. Sama rata johtaisi avonaiseen satamaan Jäämeren rannalle. Ruotsilla oli jo yhteys Narvikiin. Petsamon alueen merkitys kasvaa samassa suhteessa, kuin sinne johtavia kulkuyhteyksiä parannetaan.⁷

Komitean jäsenistä Kairamo oli parhaiten perehtynyt Pohjolan oloihin. Vuodesta 1887 alkaen hän, tutkiessaan pohjoisen Euroopan kas-

7 Komiteamietintö N:o 4: 1921.

villisuutta ja erityisesti puuston pohjoisia kasvurajoja, teki lukuisia Ruijasta Petšoralle ulottuneita tutkimusmatkoja. Tuolloin hän oli konkreettisesti tutustunut liikenneoloihin ja ymmärsi niiden kehittämisen tarpeellisuuden.⁸

Komitean lähes kolmivuotisen työkauden aikana yleispoliittinen tilanne muuttui perusteellisesti. Muutoksista huolimatta komitea toimi tradition pohjalta. Se piti pohjoisia ja itäisiä suuntia erittäin tärkeinä ja uskoi Venäjän mahdollisuuksiin. Itsenäistyneen Suomen ja uudistuvan Venäjän taloudelliselle yhteistyölle ennustettiin suurta tulevaisuutta. Toisaalta komitea kansallisista syistä halusi rautateiden rakentamisella tukea suomalaisuutta Karjalassa. Täysin yllättäen komitea joutui ottamaan kantaa Petsamon rautatiehen, sillä Petsamo oli liitetty Suomeen Tarton rauhassa 14.10.1920, siis vasta komitean asettamisen jälkeen. Siksi se ei tehnyt selvää ehdotusta Petsamon radan rakentamisesta.⁹

Komitean vetäessä rautatierakentamisen yleisiä suuntaviivoja asiat tulivat konkreettiseen käsittelyyn itsenäisen Suomen ensimmäisillä valtiopäivillä. 5.11.1918 Svinhufvudin senaatti antoi valtiopäiville esityksen leveäraiteisen rautatien rakentamisesta Matkaselän asemalta Suistamon kautta Suojärven kirkolle. Sen mukaan Raja-Karjala oli muuta Suomea heikommassa asemassa liikenteen suhteen ja tämä näkyi kaikessa seudun kehityksessä. Itsenäinen Suomi oli velvollinen korjaamaan tämän seikan ja siten edistämään Raja-Karjalan kehitystä. Erytystä huomiota oli kiinnitettävä siihen, että rautatie edistäisi alueen metsätaloutta saattamalla valtavat metsävarat muun maailman piiriin. Radalla olisi merkitystä myös yleisemmältä kannalta. Lähellä Suomen rajaa kulkee Muurmannin rata. Jos olosuhteiden muututtua Raja-Karjalan rata yhdistettäisiin Muurmannin rataan, avautuisi suora liikenneyhteys Suomen ja Pohjois-Venäjän välille. Rataa pitkin voitaisiin tuoda Pietarin ohi tavaroita Suomeen Pohjois-Venäjältä ja Siperiasta. Radalla ulotettaisiin myös Suomen sivistyksellinen ja taloudellinen vaikutus rajantakaisiin heimolaisiin. Raja-Karjalaan rakennetusta radasta olisi lisäksi hyötyä rajan puolustamiselle. Kaikkiaan radasta Matkaselkä – Suistamo – Suojärvi tulisi n. 125 km pitkä.¹⁰

Seuraavaksi esitystä käsiteltiin valtiovarainvaliokunnassa jo 5.11.1918. Valiokunta katsoi taloudellisten syiden puoltavan radan rakentamista. Se viittasi 1916 tehtyyn tutkimukseen tehdä rata Sortavalasta Impilahden ja Kitelän kautta rajalle Käsnäselän kylään. Tämä suunta oli katsottu sekä liikenteellisesti että teknisesti sopimattomaksi, ja siksi valiokunta puolsi radan rakentamista Matkaselästä Suistamon kautta

8 Ks. esim. Linkola 1942, s. 33-46.

9 Vrt. Seppinen 1991, s. 108-109.

10 Vuoden 1918 valtiopäivät. Asiakirjat, hallituksen esitys n:o 12.

Suojärvelle ja esitti myönnettäväksi töiden aloittamiseen 10 milj. markkaa.¹¹

Eduskunnan käsittelyyn esitys tuli 16.12.1918. Ruotsalaisen kansanpuolueen edustaja prof. R. A. Wrede ihmetteli, kuinka vuoden lopulla voidaan tehdä määrärahaesitys ko. tarkoitukseen. Määrärahaa ei ehdittäisi käyttää. Hän katsoi, ettei suunnitellusta erämaaradasta tulisi kannattavaa. Metsätalouden tuotteiden kuljetuksille rata ei olisi välttämätön. Radan yhdistämistä Muurmannin rataan hän piti tulevaisuuden haaveena, jolla ei ole mitään tekemistä senhetkisen tilanteen kanssa. Myöskään maanpuolustukselle Wrede ei nähnyt radasta koituvan hyötyä. Tehokas itäradan puolustus näet tarvitsisi vähintään 20 vastaavaa rataa. Ylipäänsä Wrede ei nähnyt mitään radan rakentamista puoltavia syitä, ja koska valtion taloudellinen tilanne oli heikko, hän ehdotti esityksen hylkäämistä.

Wredelle löytyi heti vastaajia. Valtiovarainvaliokunnan jäsen edustaja K. Ottelin kertoi syksyllä 1918 pelätyn bolševikkien hyökkäävän Karjalan Kannaksen kautta Suomen kimppuun. Siksi hallitus ja sotilasviranomaiset katsoivat tarpeelliseksi päästä vihollisen yhteyteen muuallakin kuin Kannaksella ja päätettiin ryhtyä radan rakentamiseen ja myönnettiin sanotut 10 milj. markkaa. Valiokunnassa asia oli käsitelty ja voitiin ilmoittaa, ettei tuolloin myönnetystä määrärahasta ollut käytetty kuin 1,6 milj. markkaa. Valiokunnan päätökseen viitaten Ottelin ehdotti esityksen hyväksymistä. Wreden hylkäysoesitystä asettui kannattamaan ruotsalaista kansanpuoluetta edustava professori G.G.A. Rosenqvist.

Innokas radan puolustaja oli viipurilainen kansanedustaja toimittaja Antti Juutilainen. Taloudellisesti rata tulisi olemaan erittäin hyödyllinen ja radan myötä Suomi ulottaisi kätensä Suur-Suomen luomiseen, jonka hyväksi Wredekin aikaisemmin oli puhunut. Radan rakentamista kannatti myös tohtori O. W. Louhivuori. Hänen mukaansa radan avulla Raja-Karjalan väestö, joka aikaisemmin on suuntautunut Petroskoihin, vedettäisiin kiinteästi muun Suomen yhteyteen. Wreden kannalle taas asettui pankinjohtaja E.E. Schybergson. Hänen mukaansa ennen yhdysradan rakentamista Muurmannin radalle olisi Suomi yhdistettävä Jäämeren rannikkoon Rovaniemeltä Petsamoon rakennettavalla rautatiellä.

Asian tutkimiseksi Schybergson esitti asian palauttamista valiokuntaan uudelleen valmisteltavaksi. Palautusta kannatti kirkkoherra B. H. Päivänsalo. Äänestyksessä päätettiin jatkaa esityksen käsittelyä. Jatkokeskustelussa ilmeni, että vain ruotsalaisen puolueen edustajat olivat esitystä vastaan. Erittäin innokkaasti rataa puolusti hyrynsalmelainen

11 Vuoden 1918 valtiopäivät. Asiakirjat, valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 7.

opettaja Santeri Haapanen. Hän ihmetteli, kuinka Wrede ei ymmärtänyt radan strategista merkitystä. Oli selvää, ettei yksi rata riitä. Siksi oli välttämätöntä vetää ratoja Nurmeksen, Suomussalmen ja Kuolajärven seudulle. Aloitettu ratahanke oli saatava loppuun. Jos sitä ei nyt saataisi valmiiksi, voi hyvinkin käydä, ettei sitä saada valmiiksi pitkään aikaan. Lopuksi Haapanen viittasi aktueelliin Vienan ongelmaan: "En voi olla mainitsematta käsitystäni, että jos vastaavanlainen yhdysrata Suomen rautateiltä olisi viime talvena ollut Vienaa kohti, niin Suomen ja Vienan suhde olisi nyt kokonaan toinen. Maan turvallisuus ennenkaikkea vaatii rataa." Pekka Pennanen Kesälähdeltä tähdensi radan hyvää suuntaa. Se päättyy rajalla sellaiseen paikkaan, josta on lyhyempi reitti Muurmannin radalle kuin mistään muualta. Tohtori A. H. Virkkunen Helsingistä tähdensi radan merkitystä alueen suomalaisuuden vahvistamiselle. Keskustelun päätteeksi puheenjohtaja teki äänestyselhdotuksen. Hän esitti äänestystä, jossa vastakkain ovat hallituksen ja Wreden esitys. Äänestyksessä hallituksen esitys voitti äänin 66–21. Vastaan äänesti ruotsinkielisten kansanedustajien enemmistö.¹²

Ratapolitiikan tutkijan tekniikan tohtori R. Castrénin mukaan eduskunnassa ja sen ulkopuolella oli usein käyty asiattomia keskusteluja rautateistä ja annettu asioista liioiteltuja lausuntoja. Harvoin kuitenkaan oli esitetty niin täydellistä asioiden tuntemattomuutta osoittavia lausuntoja kuin Suojärven ratasuunnitelman käsittelyn yhteydessä.¹³

Asiantuntematon oli myös Helsingin yliopiston yleisen historian professorin E. G. Palménin 29.8.1918 tekemä ehdotus Suomen raideleveyden muuttamiseksi länsieurooppalaiseksi. Hänen mielestään Suomi aikoinaan pakotettiin ottamaan venäläinen 1 524 mm:n raideleveys. Tämän seurauksena ei Suomen liikkuva kalusto ole käyttökelpoinen Länsi-Euroopassa. Kun on tekeillä rautatieyhteys Tornioista Ruotsin puolelle Haaparantaan, olisi korkea aika vaihtaa raideleveys eurooppalaiseen. Tämä vaatii kustannuksia, mutta nyt jolloin paljon kalustoa oli tuhoutunut ja Suomessa oli alkanut suurten uudistusten aika, olisi myös sovelias hetki raideleveyden muuttamiseen. Asian lykkäämisestä aiheutuisi entistä suuremmat tappiot. Vaihto aiheuttaisi tosin hankaluuksia Venäjän yhteyksille, mutta sillä olisi vähän merkitystä, koska Venäjän olot tulevat varmasti vielä kauan pysymään epävakaina. Erilainen raideleveys olisi edullinen myös mahdollisen Suomen ja Venäjän välisen sodan aikana. Palménin mielestä yhteisestä raideleveydestä on tähänkin asti ollut harmia ja kustannuksia. Sen kautta Suomen ratapolitiikka on ollut alistettuna Venäjälle, ja Suomi on joutunut osallistumaan esim. Nevan rautatiesillan rahoittamiseen. Nyt Suomen on irrottauduttava

12 Vuoden 1918 valtiopäivien ptk. s. 236-246.

13 Castrén 1937, s. 143.

Venäjältä ja myös rautateillä liityttävä länteen. Tätä muutosta helpotaisi myös länsi-eurooppalaiseen aikaan siirtyminen.¹⁴

Wreden perustelut olivat puhtaasti taloudellisia ja heijastivat tietämättömyyttä Karjalan oloista. Hänelle kuten ylipäänsä ruotsinkielisille piireille Karjala-romantiikka ja suursuomalaisuus olivat vieraita. Tärkeämpänä pidettiin solmia yhteyksiä Ruotsiin.¹⁵

Palménin tavoitteet olivat poliittisia eivätkä liikenteellisiä. Hän halusi liittää Suomen entistä tiukemmin länteen ja heikentää itäisiä yhteyksiä. Ehdotus ei herättänyt mitään vastakaikua. Poliittisten olojen epävakaisuudesta huolimatta ymmärrettiin Venäjälle johtavien rautatieyhteyksien tärkeys, joka pohjautui maantieteellisiin ja taloudellisiin faktoihin. Suomessa ei myöskään haluttu uusia koko liikkuvan kaluston akselistoa ja uudelleen rakentaa tuhansia ratakilometrejä eikä siihen ollut varojakaan.¹⁶

Vastuksesta huolimatta eduskunta toimi reaalisella pohjalla ja pyrki itäisten yhteyksien kehittämiseen. Niinpä se hyväksyi esityksen Suojärven radan rakentamiseksi. Tämän perusteella kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antoi 16.1.1919 Tie- ja vesirakennusten ylihallitukselle määräyksen töiden aloittamisesta.¹⁷

Jo kesällä 1918 kulkulaitoskomitean työjaosto oli ehdottanut, ettei rataa vedettäisi Laatokan rantaa pitkin, koska siellä jo olivat hyvät laivayhteydet. Niinpä rata lähti kulkemaan Matkaselän aseman eteläpuolelta ja jatkui Jänisjärven eteläpuolta Leppäsyryjään ja edelleen Loimolan kautta Suojärven Suvilahteen. Työt aloitettiin heti, mutta ne jouduttiin välillä keskeyttämään epävarman sotilaspoliittisen tilanteen ja rahoitusvaikeuksien tähden. Suvilahteen rata valmistui v. 1922. Vuoden 1923 aikana rakennettiin asemarakennukset ja 5,5 km:n pituinen jatkorata. Koko radan pituudeksi tuli 114,5 km, ja viralliset avajaiset pidettiin 29.12.–30.12.1923.¹⁸

Radan avulla aikaisemmin Aunukseen suuntautunut väestö saatiin muun Suomen yhteyteen ja Raja-Karjalan koskemattomat metsät tulivat teollisuuden ulottuville. Ratatyö oli tuolloisena pula-aikana Raja-Karjalan asukkaille suorastaan elinehto, sillä rajan sulkeutuminen merkitsi elintarvikkeiden saannin ja työllisyyden heikkenemistä. Arvioitiin että v:n 1919 alussa ratatyöt antoivat elannon 100 suistamolaiselle ja 200 suojärveläiselle perheelle.¹⁹

Karjalaiset eivät halunneet passiivisesti seurata heitä koskevaa keskustelua. Varsinkin niillä alueilla, jotka olivat valkoisten suomalaisten

14 Uusi Suometar 29.8.1918.

15 Vrt. Klinge 1982, s. 45-56.

16 Piilonen 1992, s. 144., vrt. Engman 1995, s. 99.

17 Suojärven rautatierakennus 1918-1922. TVH Rautatierakennukset 1911-1922. Ha 4.

18 Suojärven rautatierakennus 1918-1922. – Hämynen 1993, s. 219-221.

19 Castrén 1932, s. 594. – Vrt. Hämynen 1993, s. 221.

valvonnassa, otettiin kantaa myös liikennekysymyksiin. Jessoilassa pidettiin 11.5.1919 "Keski-Aunuksen vapautettujen alueiden" yhteinen mielipiteitten - ilmaisutilaisuus. Tuolloin perustettiin lähetystö, jonka tuli neuvotella perusteista, joiden mukaan Suomeen liitytään. Tälle 11 henkeä käsittäneelle lähetystölle annettiin tehtäväksi anoa mm.

1. Suomen valtion postiverkon laajentamista Aunukseen,
2. tekeillä olevan Matkaselän – Suojärven radan jatkamista Aunukseen halki Petroskoihin tai mihin hyvänsä liikenteen helpottamiseksi ja työansion saamiseksi ja
3. uusien maantiet rakentamista ja entisten korjaamista linjoilla Viitele – Vieljärvi, Veskelys – Ignoila, Hyrsylä – Koirinoja ja Veskelys – Hautavaara.²⁰

Seuraavan kerran asia tuli esille, kun 14.10.1920 kulkulaitosministeriö pyysi kulkulaitoskomitealta lausuntoa anomuksen johdosta. Lausunnonssa 14.4.1921 komitean työjaosto totesi että anomuksessa rinnastetaan kaksi vaihtoehtoa: eteläinen, vuonna 1916 tutkittu ratasuunta Sortavala – Impilahti – Salmi – Käsänäselkä ja pohjoisempi rakenteilla oleva Matkaselän – Suojärven ratasuunta. 24.11.1920 päivätyssä rautateiden rakennusohjelmassa kulkulaitoskomitea ei katsonut voivansa puoltaa Sortavalan – Impilahden – Käsänäselän radan ottamista rakennusohjelmaan, vaikka sillä olisi sotilaallisessa, puolustusta tarkoittavassa suhteessa merkitystä. Siksi ja koska pohjoisempi ratasuunta tulee rakennetuksi, kulkulaitoskomitean työjaosto katsoi, ettei anomus antaisi aihetta enempiin toimenpiteisiin.²¹

Tuossa vaiheessa poliittinen tilanne oli muuttunut. Bolševikit olivat vakiinnuttaneet valtansa Venäjällä ja Karjala-Muurmannin alueella. Suomi ja Neuvosto-Venäjä olivat myös solmineet Tarton rauhan, jossa Karjala jäi osaksi Venäjää.

Suomen, Karjalan ja Venäjän välisten rautatieyhteyksien kehittämiseen suhtauduttiin itsenäistyneessä Suomessa yleensä myönteisesti, mutta yleispoliittista tilannetta ei osattu huomioida. Varsinkin nuoret Suur-Suomesta haaveilevat heimoaktivistit uskoivat asioiden järjestyvän Saksan tuella suomalaisten ja karjalaisten kesken, mutta alusta alkaen kyseessä olivat suuren linjan ulkopoliittiset asiat, jotka kietoutuivat juuri valmistuneeseen Muurmannin rataa.²²

Alkuperäinen ongelma suomalaisille oli länsiliittoutuneiden eli Eng-

20 Kokouksen pöytäkirja I. Härkösen arkistossa. Karjalaa koskevia kirjoituksia ja muistiinpanoja. SKS:n Kirjallisuusarkisto.

21 Senaatin arkisto A.D. 5690/478. Sortavalan – Vaasinan radan rakennussuunnan tutkimus. – Vrt. Setälä – Sihvo – Timonen 1983, s. 23.

22 Arimo 1991, s. 98.

lannin Muurmannin rannikolla olevat joukot. Englantilaiset olivat osallistuneet aktiivisesti Muurmannin radan rakentamiseen ja tuoneet myös huomattavan määrän sotamateriaalia rannikolle.²³

Saksalaisten oleskelu Suomessa ja suomalaisten heimoaktivistien pyrkimykset hermostuttivat Lontoon amiraliteetin. Se pelkäsi Muurmannin joutuvan saksalaisten käsiin, ja siksi britit nousivat maihin Muurmannin rannikolla kesäkuussa 1918.²⁴

Amiraaliteetille oli kuitenkin puutteelliset tiedot Suomen ja Karjalan poliittisesta kehityksestä. Se uskoi suomalaisten vapaaehtoisjoukkoja paljon todellisuutta vahvemmiksi. Rakentaakseen kunnolliset puolustusasemat brittien johtaja kenraalimajuri C. Maynard ryhtyi hyökkäykseen Kantalahden suuntaan. Tarkoituksena oli myös tukea valkoisia venäläisiä. Englantilaiset törmäsivätkin venäläisiin punakaartilaisiin, joiden tavoitteena oli vallata Muurmannin satama. Maynard riisui heidät aseista ja palautti Pietariin.²⁵

Tässä tilanteessa karjalaiset katsoivat olevansa valkoisten ja punaisten venäläisten sekä suomalaisten uhkaamina ja olivat valmiit tukeutumaan englantilaisiin.²⁶

Suomalaiset eivät halunneet joutua konfliktiin länsiliittoutuneiden kanssa, mutta tavoitteista Itä-Karjalassa ei haluttu luopua. Vihollisia siellä olivat bolševikit eikä Englanti. Ylipäänsä suhteet Britanniaan olivat vaikeat jo sen tähden, että maassa oli vain vähän Britanniaan ja sen politiikkaan perehtyneitä henkilöitä. Eräs heistä oli Rudolf Holsti, joka edusti Lontoossa Suomen hallitusta. Koska Iso-Britannia oli huolestunut Muurmannin radan kohtalosta, ilmoitti Vaasan senaatti Holstin välityksellä, että rata pidettäisiin avoinna kansainväliselle liikenteelle ja että Suomi on pyrkinyt vain vapauttamaan Karjalan punaisista. 20.4.1918 Britannian hallitus ilmoitti, ettei se ollut täysin tyytyväinen suomalaisten vastaukseen, ja muutamia päiviä myöhemmin se ilmoitti pitävänsä Muurmannin mahdollista valtausta sodan syynä.²⁷

Rautatiepolitiikkaa pidettiin Suomen itään laajenemisen olennaisena osana, mutta Muurmannin rata teki siis Karjalan kysymyksestä kansainvälisen, jolloin oli huomioitava muitakin kuin heimonäkemykset. Kansallinen linja oli Suomessa hallitseva, ja muotoutumassa oleva ulkoministeriö lähestyi asiaa kaksivaiheisesti:

1. Muurmannin rata olisi kansainvälistettävä, ja
2. Karjala liitettäisiin Suomeen tiheän rataverkon avulla.

23 Арьева 1964, стр. 107-146, 196-250.

24 Ullman 1961, s. 172-176. – Churchill 1970, s. 94-97.

25 Ullman 1961, s. 184.

26 Churchill 1970, s. 98-101.

27 Pietiäinen 1986, s. 292-293., Jääskeläinen 1961, s. 105-107.

Vuosien 1919 ja 1920 vaihteessa kansainvälisen oikeuden dosentti Karl Gustaf Idman laati muistion "Muurmannin radan kansainvälistäminen".²⁸

Idman lähti liikkeelle siltä pohjalta, että rata tulee kansainvälistetyksi ja siksi suomalaisten oli hyvissä ajoin tehtävä itselleen selväksi seuraavat seikat:

- 1) Kenelle rata tuli kuulumaan?
- 2) Miten radan hallinto ja hoito järjestettäisiin?
- 3) Millaiseen suhteeseen rata joutuu suomalaiseseen valtiovalttaan nähden?

Ensimmäiseen kysymykseen laatimassaan vastauksessa Idman lähtee siltä pohjalta, että Itä-Karjala kuuluu Suomeen. Kun rautatie kummin-kin palvelee ensisijassa Venäjän liikennetarpeita, on omistus järjestettävä kansainvälisesti. Tällöin Suomi maa-alueen haltijana on keskeinen omistaja. Tämänkaltaisesta omistuksesta Idman mainitsee Luxemburgin rautatiet, jotka kuuluvat suurherttuakunnalle, mutta joiden hallintoon osallistuivat saksalaiset Frankfurtin rauhan (1871) jälkeen ja ranskalaiset Versailles'n rauhan (1919) jälkeen. Samoin Puolalle on annettu oikeus valvoa ja hallita Danzigin vapaakaupungin alueella olevia ratoja, jotka eivät ensi sijassa palvele sisäistä liikennettä. Rauhantekotilaisuudessa Venäjän mahdollisia vaatimuksia radan yksinomaan venäläisestä hallinnosta ja valvonnasta pystyttäisiin paremmin vastustamaan, mikäli Suomi olisi osallisena radan omistavassa yhtiössä.

Idmannin mukaan Suomen kannalta olisi edullista, että mahdollisimman monet valtiot osallistuisivat radan hallintoon. Tällöin voitaisiin parhaiten vastustaa Venäjän ja yksityisten valtioiden sopimuksia, jotka saattaisivat olla Suomelle vahingollisia. Siksi olisi parasta saada rata Kansainliiton alaiseksi. Liittosopimuksen 23. artiklassa on määräys ryhtyä "tarpeellisiin toimiin, jotta saataisiin aikaan ja ylläpidettäisiin liikeneuvojen ja kauttakulun vapaus sekä kohdeltaisiin oikeudenmukaisesti kaikkien liiton jäsenten kauppaa". Varsinaisen hallinnon järjestämisestä olisi aikanaan yksityiskohtaisesti neuvoteltava ja sovittava. Joka tapauksessa olisi pyrittävä siihen, että rautatiepalveluksessa käytettäisiin etupäässä Suomen kansalaisia. Alun alkaen hallintosopimus olisi tehtävä mahdollisimman täydelliseksi, ettei myöhemmin ilmenisi konflikteja aiheuttavia epäselvyyksiä. Mikäli Itä-Karjala kansanäänestykseen asti tulisi olemaan kansainvälisen hallinnon alainen, ei radan

28 Ulkoministeriön arkisto. Ryhmä 11, os. H. as. 10. Itä-Karjalan kysymys. Muistio on ilman päiväystä, mutta tekstistä ilmenee, että se on laadittu Versailles'n rauhansopimuksen ja Kansainliiton perustamisen jälkeen. Muistio on myös Kansallisarkistossa olevassa R. Holstin kokoelmassa, kotelo 25. – Vrt. Jääskeläinen 1961, s. 178.

hallintoa saisi yhdistää alueen hallintoon, jottei alueen hallinnon muuttuessa tarvitsisi muuttaa radan hallintoa.

Tarkastellessaan asettamaansa kolmatta kysymystä Idman lähtee siltä pohjalta, että Itä-Karjala ja Kuolan niemimaa kuuluvat Suomeen. Siksi on sovittava, ettei rataa saa käyttää sotilaallisiin eikä sellaisiin tarkoituksiin, jotka olisivat ristiriidassa Suomen puolueettomuuden kanssa. On myös määriteltävä, missä suhteessa kansainvälinen henkilöstö on Suomen valtioon nähden. Paitsi rata myös eräät asemat olisi määriteltävä kansainvälisiksi kuten Italian ja Sveitsin välisessä Simplonin rataa koskevassa sopimuksessa vuodelta 1895.

Monia radan omistukseen ja hallintoon liittyviä kysymyksiä voitaisiin käsitellä vasta rauhansopimuksen jälkeen. Tällaisia asioita ovat mm. kalustoon ja rakennustarpeisiin liittyvät kysymykset. Lopuksi Idman tähdentää sekä rautatieviranomaisten että sotilaiden osallistumista yksityiskohtaiseen sopimuksen tekoon.

Itä-Karjalan Suomeen liittämisen suurimmat vaikeudet koskivat juuri Muurmannin rataa. Lännessä ei myöskään tunnettu Suomen suhdetta Itä-Karjalaan ja muihin suomalais-ugrilaisiin kansoihin. Tähän liittyen Helsingin teknillisen korkeakoulun kansantalouden professori Yrjö Jahnsson kirjoitti kolme artikkelia, jotka hän halusi julkaistavaksi englanniksi.²⁹

Jahnsson lähetti tekstit vanhalle ystävälleen Holstille luettavaksi ja tarkastettavaksi. Hän myös tiedusteli, oliko artikkeleissa englantilaiselle yleisölle uusia näkökohtia. Lähetekirjelmässään hän valittaa, että diplomatia on luisunut täysin ruotsinmielisten käsiin ja että pääministeri L. Ingman on alistunut ruotsalaisten johdettavaksi. Tähdentäen kansallisen ulkopolitiikan tärkeyttä Jahnsson kirjoittaa: "Toivon, että siellä asetut sille kannalle, että se olet Sinä, eikä Enckell, jolle Suomen kansa tällä hetkellä on antanut valtuudet johtaa meidän ulkopoliitikaamme."

Ensimmäisen artikkelin Jahnsson oli otsikoinut: "Onko Muurmannin rata Venäjälle välttämätön?"³⁰

Siinä lähdettiin kumoamaan väitettä, jonka mukaan Muurmannin rata on Venäjälle välttämätön. Oli näet arveltu kansainvälisen mielipiteen hyväksyvän Suomen kansalliset tavoitteet Itä-Karjalassa mutta katsovan radan joutumisen Suomelle merkitsevän niin vakavaa iskua Venäjän taloudelle, ettei ole kohtuullista vaatia Venäjältä Itä-Karjalan ja Muurmannin radan luovutusta Suomelle. Jahnssonin mukaan Muur-

29 Jahnssonin toimintaa heimopolitiikkona on tarkastellut S. Zetterberg. Työn luonteen tähden Zetterbergin tarkastelukohteena on Jahnssonin persoona ja liikennepolitiikan tarkastelu on jäänyt suppeaksi rajoittuen lähinnä Itä-Karjalaan. – Ks. S. Zetterberg, Yrjö ja Hilma Jahnsson. Helsinki 1982, s. 287-313.

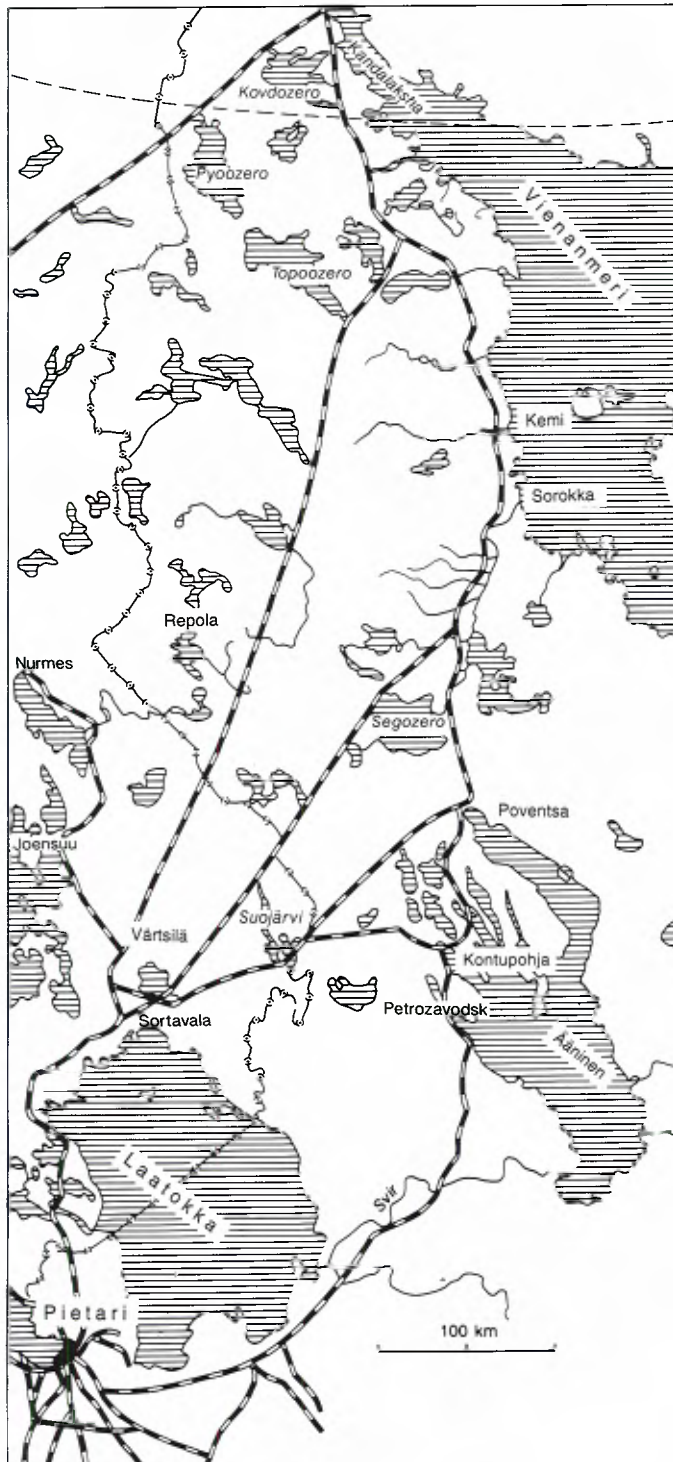
30 Ulkoministeriön arkisto. Fb. Ryhmä 11, os. H, as. 17. – Yrjö Jahnssonin kirjoitukset ovat myös hänen Suomen Kansallisarkistoon sijoitetussa yksityisarkistossaan, kansio 27.

mannin rannikko ei ole suinkaan ainoa Venäjän kaupalle läpi vuoden avoinna oleva kulkutie. Tällaisia ovat myös esim. Libau ja Windau, joiden kautta Venäjän kauppa ennen sotaa talvisin kulki. Niin pian kuin normaalit olot palaavat Eurooppaan, nämä satamat tulevat jälleen Venäjän käyttöön, vaikka ovatkin Latvian alueella. Ratkaisevaa Venäjän kaupalle ovat rahtikustannukset, eikä se, onko jokin satama oman vai vieraan valtion alueella. Niiltä alueilta, joilta Venäjän länsivienti pääasiassa lähtee liikkeelle, on Latvian rannikolle lyhyempi matka kuin Muurmanniin. Niinpä Svankasta, jossa Muurmannin rata eroaa Pietarin – Vologdan radasta, on Libauhun 940 km ja Muurmanniin n. 1 340 km. Ei myöskään voida ajatella, että Pietarin ja Moskovan seudulta kuljetettaisiin vientitavaroita Muurmanniin, kun Itämeren satamat ovat paljon lähempänä. Säännöllisinä aikoina Venäjän tärkein vientitavara on ollut vilja. Sen maailmanmarkkinahinnat ovat sen verran alhaiset, ettei sitä juuri kannata rautateitse kuljettaa. Viljan pääasiallinen kuljetusreitti on ollut Volgan – Kaman vesistö kanavineen. Tämän perusteella Muurmannin rata on vähämerkityksinen Venäjän viennille. Tuonnin kannalta radalla on merkitystä lähinnä Jäämeren kaupalle. Tällöin kyseessä ovat kalastustuotteet. Kuitenkin niin pian kuin Suomen rautatieverkko kehittyi, tulee kalastustuotteiden tuonti Norjan rannikolta Pietariin Suomen rautatieverkon kautta lähes yhtä edulliseksi kuin Muurmannin rataa pitkin. Yhteys Pietarista Jäämeren rannikolle on Svankan kautta pidempi kuin Sortavalan kautta, mikäli Muurmannin rata sopivasti yhdistettäisiin Suomen rataverkkoon.³¹

Jahnssonin mukaan voitiin ajatella paraikaa Suojärvelle rakennettavan radan jatkamista Muurmannin radalle Poventsanlahden pohjukkaan. Jos tässä yhteydessä rakennettaisiin oikorata Suistamolta Suojärvelle, niin Sortavalan ja Hiitolan – Raasulin radan kautta matka Muurmannista Pietariin olisi n. 40 km lyhyempi kuin Svankan kautta. Tällöin Viipuri muodostuisi sellaiseksi Muurmannin liikenteen satamaksi, jonka kanssa esim. Pietari ei voisi kilpailla. Vielä paremmaksi Suomen kilpailuetu muodostuisi, jos Sorokka yhdistettäisiin rautateitse Sortavalan. Tätä rataa pitkin olisi Pietariin 110 km lyhyempi matka kuin Laatokan eteläpuolitse. Kaikkein suurin hyöty saavutettaisiin rakentamalla pohjoisesta Kieretin korkeudelta rata Värtsilän kautta Sortavalan. Tällöin matka Pietariin lyhenisi n. 170 km. Tulevaisuudessa rakennettaneen Kantalahden seudulta poikkirata Pohjanlahdelle. Tuolloin Muurmannin länteen suuntautuva liikenne käyttäisi tätä rataa. Voitiin siis todeta, että mikäli ei väkivaltaisesti estetä Muurmannin radan yhdistämistä Suomen rataverkkoon, sen liikenne tulee suurimmaksi osaksi suuntautumaan Suomen alueelle. Kun Pietariin suuntautuva liikenne

31 Ks. kartta n:o 2.

Kartta 2. Suunnitelma Itä-Karjalan yhdistämiseksi rautateillä Suomeen.



eteläosaltaan kulkisi Suomen kautta, on luonnollista että Muurmannin radan pohjoisin osa kuuluisi Suomen hallinnolle.

Vuoden 1909 väestötietojen mukaan Muurmannin rannikon vakinaisesta kalastajaväestöstä suomalaisia oli 41,9 %, norjalaisia 17,4 % ja venäläisiä 27,1%.³²

Jahnsson arveli, että niin pian kuin Muurmannin rata yhdistettäisiin Suomen rautateihin, suomalaisten kalastajien osuus lisääntyisi. Suomesta alkaisi voimakas siirtolaisuus Itä-Karjalaan. Vain suomalainen kykeni siihen raskaaseen uudisraivaukseen, joka Itä-Karjalassa on tehtävä. Venäläinen oli aina pyrkinyt saamaan osalleen hedelmällisempiä ja helpommin viljeltäviä maita.

Ilman vilkasta paikallisliikennettä Muurmannin rata ei tulisi kannattavaksi, ja suomalaisen uudisasutuksen myötä paikallisliikenne ja yhteydet Suomeen kehittyisivät nopeasti. Muurmannin rannikko muodostuisi Pohjois- ja Itä-Suomen tärkeäksi ventialueeksi. Tällöin sekä Muurmannin rata että Pohjois- ja Itä-Suomen radat kehittyisivät hyvin tuottaviksi. Taloudelliset lait siis osoittaisivat, että Muurmannin rata, joka nyt yhdistää Muurmannin rannikon Venäjän rataverkkoon, ei voi estää Itä-Karjalan luovuttamista sille kansalle, jolle se luonnostaan kuuluu.

Tietysti alueella on merkitystä Venäjän taloudelle, mutta Itä-Karjalan ja Kuolan merkitys Suomelle olisi monin verroin suurempi. Itä-Karjala on paljon Suomea lähempänä, ja voidaan sanoa Itä-Karjalalla olevan Suomen yhteydessä monin verroin parempi taloudellinen tulevaisuus kuin sillä Venäjän hallinnassa oli ollut ja tulisi olemaan.

Vasta muistionsa lopuksi Jahnsson tarkastelee radan sotilaallista merkitystä. Mikäli rata jää Venäjälle, se pystyy sitä kautta kuljettamaan suuria joukkoja, joita voidaan halutusta paikasta keskittää Suomen-vastaiseen hyökkäykseen. Siksi voitiin sanoa: "Niin kauan kuin Muurmannin rata on Venäjän hallussa, on Suomen puolustus aivan toivotonta." Jos raja olisi Syvärillä, olisi Suomella Venäjää vastaan niin lyhyt ja luonnonmukainen raja, että Suomi kykenisi sitä puolustamaan.

Pitäessään rataa hallussaan Venäjä voisi järjestää pohjoiseen niin vahvat sotavoimat, että se kykenisi sieltä uhkaamaan Ruotsia ja Norjaa. Toistaiseksi Suomen pohjoisosat Muurmannin ja Pohjois-Ruotsin välillä ovat tietömiä ja sotajoukoille vain talvisin kuljettavia. Ennen pitkää Suomen olisi kuitenkin rakennettava sinne kulkuyhteyksiä, ja silloin Venäjä uhkaisi Muurmannin suunnalta entistä enemmän eikä Suomi voisi vähäisillä joukoillaan estää sen hyökkäystä. Vasta kun Venäjä on vetäytynyt Rajajoen ja Syvärin taakse, voivat Ruotsi ja Norja katsoa

32 Jahnsson sivuuttaa täysin sen tosiasian, että suomalaisia siirtyi Petsamon rannikolle Venäjän tarjoamien edullisten verotusetujen tähden ja että Suomesta oli rannikolle paremmat yhteydet kuin Venäjältä. – Ks. Itonen 1918, s. 35-39., Эвалд 1924, стр. 273., Onnela 1980, s. 70-90.

olevansa turvassa.

Jahnssonin mielestä Venäjän jääminen Muurmannin alueelle merkitsisi sotilaallista vaaraa myös Englannille. Muurmannin vuonot näet antavat hyvät asemat venäläisille sukellusveneille, jotka voisivat olla vaarallisia Englannin kotirannikollekin. Rakentamalla kanavan Äänisestä Vienanmereen Venäjä voisi nopeasti siirtää pohjoista laivastoa tukevaa kalustoa pohjoiseen. Muurmannin radan sotilaallinen merkitys oli siis tavattoman suuri. Juuri sen tähden rata olisikin siirrettävä pois Venäjältä. Venäjän hallussa rata olisi jatkuva uhka naapurikansoille ja estäisi luottamuksen ja rauhan tunteen, joka on välttämätön Pohjolan kehitykselle.

Artikkelissa ei lainkaan huomioida venäläisiä ja karjalaisia käsityksiä. Tarkoituksena onkin tuoda esille suomalaisia näkökohtia, joista voi olla hyötyä tulevilla rauhanneuvotteluissa.

Rauhanneuvotteluja silmällä pitäen Jahnsson laati viisikohtaisen muistion Muurmannin rautatien merkityksestä Venäjälle:

1. Itämeren satamat ovat Venäjän kaupalle tärkeämpiä kuin Muurmannin rata ja satama.
2. Viljaa ei kannata kuljettaa rautateitse.
3. Suunnitelma jatkaa Vjatkan – Kotlasin rataa suorinta tietä Sorokkaan lyhentäisi yhteyksiä siinä määrin, että matka Vjatkasta Muurmanniin olisi n. 200 km lyhyempi kuin Libauhun. Tämä rata ei kuitenkaan tulisi olemaan kannattava, koska kuljetettava tavara olisi lähinnä puutavaraa, joka on niin raskasta ettei sitä kannata viedä rautateitse. Edullisemmaksi tulevat uitot Vienanmereen.
4. Tälle radalle muodostuisi myös kilpailija suunnitellusta Kaninin – Tobolskin radasta. Kaninin niemimaalta voitaisiin jäämurtajien avulla järjestää ympärivuotinen laivaliikenne Englantiin. Rata tulisi yhdistämään Timanin vuoriston ja Uralin mineraali- sekä Uhtan öljyalueet Petšoran ja Obin rautatiellä mereen. Kirjoittajan mukaan englantilaisella, norjalaisella ja suomalaisella pääomalla luulisi olevan mielenkiintoa tämän radan rakentamiseen.
5. Muurmannin rata on yhdistettävä Suomen rataverkkoon artikkelissa mainitulla tavalla. Tällöin se osoittautuisi taloudelliseksi, kun se nyt on Venäjälle huonosti kannattava.

YLEISSUUNNITELMA EI-VENÄLÄISILLE KANSOILLE

Jahnssonin laatima suomalais-ugrilaisia koskeva muistio on laaja – 51 foliosivua – , ja sen otsikkona on "Suomi ja entisen Venäjän ei-venäläiset kansat".³³

Kirjoittaja lähtee liikkeelle puoltaen Yhdysvaltain presidentin W. Wilsonin esittämää kansojen itsemääräämisoikeuden periaatetta. Sen mukaan kaikille entisen Venäjän ei-venäläisille kansoille on annettava oikeus vapautua Venäjästä. Mikäli se ei ole maantieteellisistä syistä mahdollista, on kansoille taattava mahdollisuus täydelliseen sivistykselliseen ja taloudelliseen autonomiaan.

Aluksi Jahnsson tarkastelee Itä-Karjalan kysymystä samalla tavalla kuin edellä mainitussa artikkelissaan "Onko Muurmannin rata Venäjälle välttämätön?" Lisäyksenä on vain maininnat siitä, kuinka hyödyllistä Englannille on Itä-Karjalan ja Muurmannin radan kuuluminen Suomelle. Tärkeätä on brittien osallistuminen ratayhtiön rahoitukseen ja hallintoon. Ratayhtiön osakkeita olisikin nopeasti alettava myydä Lontoon pörssissä.

Tämän tutkimuksen kannalta on mielenkiintoinen luku "Ei-venäläisten alueitten kulku-neuvo – erityisesti rautatiesuunnittelut". Kirjoittaja lähtee liikkeelle käsityksestä, että entisen Venäjän pohjoisilla ja itäisillä alueilla varsinaiset venäläiset ovat kansallisena vähemmistönä, mutta ainoastaan keskinäisellä yhteistyöllä muut kansat voivat vapautua venäläisten ylivallassa. Tällöin keskeisellä sijalla ovat liikenneyhteydet. Kirjoittaja tarkastelee sitten kaikkia merkittäviä ei-venäläisiä kansallisuuksia ja mahdollisuutta liittää se rautateiden piiriin.

Niin pian kuin Itä-Karjala olisi liitetty Suomeen, on Suomi suorassa yhteydessä komien (syrjäänien) kanssa Jäämeren ja sekä Suhona- että Vytsegdajokien kautta. Niiltä päästään edelleen Volgalle ja Kamalle. Vesireittit palvelevat melko hyvin Luoteis-Venäjän ei-venäläisiä kansoja. Vesireittien lisäksi tarvitaan rautateitä, ja voitiin kysyä, missä määrin on mahdollista suunnitella ratoja, jotka saattavat ei-venäläiset kansat toistensa yhteyteen, ilman että radat rakennetaan venäläisten alueiden halki. Tällaisen ehdon vallitessa Jahnsson katsoi mahdolliseksi toteuttaa kolme ratasuunnitelmaa:³⁴

1. Kaninin - Ust-Sysolskin – Ufan – Turkestanin – Intian rata (Pohjoisen Jäämeren – Intian rata)
2. Sortavalan – Poventsanlahden – Troitskin – Uralin – Omskin –

33 Ulkoministeriön arkisto. Fb. Ryhmä 11, os. H. as. 20.

34 Englanninkielinen karttaluonnos Y. ja H. Jahnssonin kok. KA. 27/13.

Obin – Tyynen valtameren rata (Pohjois-Siperian rata)

3. Kaninin – Ust Tšilman – Uralin – Omskin – Mongolian rata (Jäämeren – Mongolian rata)

Ensimmäinen rata yhdistäisi Uralin länsipuoliset ei-venäläiset kansat pohjois-eteläsuunnassa.³⁵

Radan päätepiste olisi valittava edullista satamaa silmällä pitäen jostain Kaninin niemimaalta. Sieltä rata suuntautuisi etelään kulkien Ust-Sysolskin, tärkeän komien kaupungin kautta. Kuljettuaan komien alueen halki se tulisi udmurttien alueelle ylittäen Vologdan – Vjatkan – Permin radan. Udmurttien alueen jälkeen rata tulisi baškiirien alueelle Ufaan ja jatkuisi etelään. Kirgiisien alueen halkaistuaan se yhtyisi Araljärven koillispuolella Orenburgista Turkestaniin johtavaan rataan. Kun Turkestanin rataverkko Afganistanin kautta yhdistetään Intian rataverkkoon, olisi intialaisilla tuotteilla suora yhteys pohjoiseen ei-venäläisten alueiden kautta.

Kirjoittajan mukaan englantilainen pääoma on jo aktiivinen Jäämeren rannikolla.³⁶

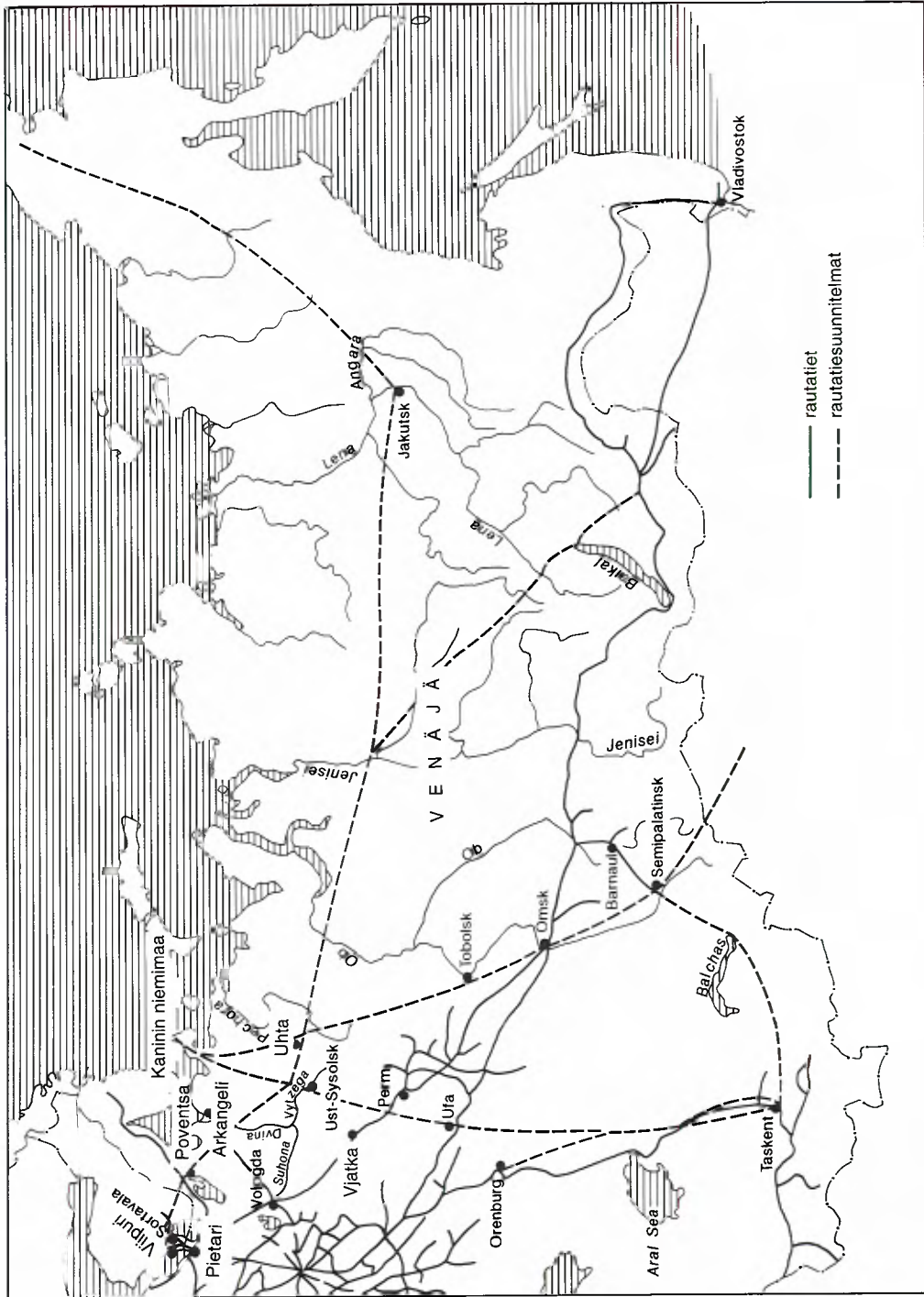
Uuden radan avulla tulisivat yhdistetyiksi englantilaisten pohjoinen ja eteläinen toimialue.

Pohjois-Siperian radan aluksi Sortavalan – Poventsanlahden rata olisi sopiva. Se kulkisi sitten suoraan itään ylittäen Arkangelin – Vologdan radan. Tällöin Suomi saisi sopivan ja lyhyen yhteyden Arkangeliin. Jatkuessaan itään rata tulisi komien alueelle ylittäen edellä mainitun Kanininin – Intian radan Ust-Sysolskin pohjoispuolella. Tämän jälkeen se sivuuttaisi Timanin vuoriston eteläpuolelta ja kulkisi läheltä Uhtan öljylähteitä. Suomelle olisi hyvin tärkeätä saada itselleen öljyä näinkin läheltä. Ylitettyään Petšoran lähellä Troitskia rata kulkisi pitkin Ilytšin laaksoa Uralin poikki. Täällä rata tavoittaisi runsaat kivihiili- ja rautamalmikerrostumat, jotka ovat toistaiseksi hyödyntämättömät. Uralin jälkeen rata tulisi ostjakkien metsäalueelle ja Obille. Tällöin rata olisi saavuttanut Suomen kannalta yhden tärkeimmistä päämääristään. Ob ja siihen kanavilla yhdistetty Jenisei näet kulkevat Siperian viljavimpien alueiden halki. Koska joet virtaavat Jäämereen, ei viljakuljetuksia ole voitu hoitaa meritse. Suunniteltu rata olisi lyhin yhdysside Siperian ja Suomen välillä, joten suurin osa rautateitse tuotavaa Siperian viljaa ym. kuljetettaisiin länteen tätä kautta. Obilta rata jatkuisi ostajakkien, samojedien ja burjattien maita pitkin Baikalin pohjoiskärkeen. Lopuksi

35 Ks. kartta n:o 3.

36 Tutkimusmatkailija E. H. Shackleton ehdotti keväällä 1919 Pohjois-Venäjästä valkoiselle hallitukselle perustettavaksi Muurmanskiin englantilaisen, osakepääomaltaan 1–2 milj. punnan, yhtiön harjoittamaan mineraalien etsintää, kaivostyötä, metsänhakkuita ym. Красный Архив 313-318. – Jääskeläinen 1961, s. 198.

Kartta 3. Suunnitelma ei-venäläisille kansoille.



rata kaartuisi hieman etelään ja yhtyi Mantšurian rataan Japanin vaikutusalueella. Täten pohjoinen rata olisi suurin yhteys Pohjois-Euroopan ja Japanin välillä.

Jahnsson on kiinnostunut myös amerikkalaisten suunnitelmasta yhdistää Siperian koillisosa rautatiellä Alaskaan. Pohjois-Siperian radasta Alaskaan lähtevä rata erkanisi Pohjois-Tunguskan kulmauksessa, josta se jatkaisi suoraan koilliseen. Lenan jokilaaksoa se tulisi Jakutskiin ja jatkuisi sieltä Beringin - salmeen. Näin Pohjois-Siperian rata muuttuisi suomalais-amerikkalaiseksi radaksi.

Kolmas eli Kaninin – Uralin – Mongolian rata kulkisi luoteesta kaakkoon. Alkaen Kaninista se halkaisisi Timanin vuoriston Tšilmajoen laaksoa pitkin ja saapuisi Petšoralle Ust-Tšilman luona. Sieltä se jatkuisi Uralille, jonka se ylittäisi yhtyneenä Pohjois-Siperian rataan. Radalta tehtäisiin poikkirata Uhtan öljyalueelle. Näin Petšora, Uhtan öljyalueet ja Ural olisivat yhteydessä läpi vuoden käytettävään Kaninin satamaan. Edelleen rata jatkuisi kaakkoon ja Tobolskin kautta kulkien se yhtyisi nykyiseen Siperian rataan Omskissa. Sieltä se kulkisi pitkin Irtyšin laaksoa Semipalatinskiin, jossa siihen yhtyisi Barnaulin kautta kulkeva rata. Kirgiisiläisalueilla, joiden kautta rata kulkisi, on suuria luonnonrikkauksia ja hyviä viljelymahdollisuuksia. Semipalatinskin eteläpuolella rata haarautuisi kahtia. Itäinen haara johtaisi Mongoliaan ja läntinen olisi yhdysratana Turkestaniin. Yhdysrata Turkestaniin antaisi englantilaiselle pääomalle mahdollisuuden Intiasta ryhtyä kilpailuun uusilla, laajoilla, luonnonrikkailta alueilla.

Myös tämä rata kulkisi pääasiassa ei-venäläistä aluetta pitkin. Ainoa poikkeus olisi Omskin pohjoispuolinen seutu. Sikäläinen venäläinen asutus on kuitenkin harvaa, ja siellä asuu myös vierasheimoisia. Ylipäänsä voitiin sanoa, että entisen Venäjän vierasheimoiset voitaisiin saada ratayhteyteen keskenään. Täten niillä olisi kaupallisen yhteyden välineet, ja mikäli niillä on yhteishenkeä, ne voivat muodostaa taloudellisen mahdin, joka kykenee pitämään puoliaan venäläisten valtaa vastaan.

Jahnssonin mukaan rata suunnitelman toteuttaminen voisi tapahtua vasta pitkän ajan kuluessa. Kokonaissuunnitelma on kuitenkin välttämätön, ennen kuin osia ryhdytään toteuttamaan. Mikäli Venäjän vierasheimoiset kansat itse saavat määrätä rautateistä, olisi näillä oltava selvillä lopulliset suunnitelmat ja sen mukaan tulisi sopeuttaa lyhyempien ratojen rakentaminen. Rohkeasti Jahnsson arvioi, mikä osa suunnitelmasta voidaan ensin toteuttaa. Kaikki riippui valtiollisten olojen kehityksestä. Siksi hän rajoittuu pelkästään siihen, mitä lähitulevaisuudessa voidaan tehdä pohjoisessa.

Jäämeren kalastustuotteet, Uhtan öljy, Petšoran karjanhoidon tuotteet, kivihiili ja rauta sekä viljavarat olisi siis pitänyt nopeasti saada käyttöön rautateiden avulla. Jahnsson huomauttaa, että Suomella ei ole

käytettävissä näiltä alueilta riittävän tarkkoja tietoja. Siksi olikin välttämätöntä Suomen valtion lähettää noille seuduille retkikuntia ottamaan selkoa, kuinka luonnonrikkauksia voidaan hyödyntää. Yksi retkikunta lähtisi selvittämään Kaninin niemimaan satamaoloja, toinen Uhtan öljyalueita, kolmas Petšoran muita rikkauksia, neljäs Novaja Zemljan kivihiilialueita ja viides tutkimaan Jäämeren kalastusta yleensä.

Retkikuntia ei tullut koota pelkästään tiedemiehistä, vaan mukaan oli saatava käytännön miehiä, jotka ovat heti valmiita työhön. Mukana tuli olla myös niitä, jotka panevat alulle sivistystyön Venäjän vierasheimosten kansojen keskuudessa. Tätä oli pidettävä kansallisena velvollisuutena, varsinkin kun Suomi ei toistaiseksi ollut tehnyt mitään Jäämeren ja pohjoisten alueiden tutkimuksen hyväksi. Nyt kun tarjoutui tilaisuus, oli ryhdyttävä tarmokkaisesti toimiin. Tarvittiin kuitenkin huomattavia summia valtion varoja. Lisäksi oli mahdollista saada tarkoitukseen yksityisiä varoja, oli pyrittävä saamaan mukaan myös englantilaista pääomaa.

Vasta kun retkikunnat ovat antaneet raportinsa, olisi aika päättää, mitkä rautatiesuunnitelmista on ensin toteutettava. Olisi mahdollista, että aluksi tulisi toteutamaan Kaninin – Petšoran – Uhtan öljyalueitten rata. Ei ollut myöskään mitään syytä kiirehtiä rakennettavien ratojen yhdistämistä Venäjän rataverkkoon ennen komilaisen väestön järjestytmistä.

TAVOITTEET SORTUVAT REALITEETTIEN ALLE

Jahnssonin muistio on kauttaaltaan Venäjän ja venäläisyyden vastainen ja sisältää peitellysti toiveen Venäjän hajoamisesta ja ei-venäläisten kansojen noususta pohjoisten ja itäisten alueiden valtioksi. Muistio kertoo perehtymisestä Venäjän kansallisiin kysymyksiin ja imperiumin rautatiesuunnitelmiin. Tästä ovat osoituksena Jahnssonin omasta arkistosta löytyvät kuvernementeittäin tehdyt muistiinpanot väestöstä, elinkeinoista ja kansallisuuksista. Erityistä huomiota hän on kiinnittänyt suomalais-ugrilaisiin. Kirjoittaja on myös hyödyntänyt laajaa Venäjän tuntemusta, joka tuolloin oli ominaista Suomen johtaville piireille.³⁷

Poliittisista syistä kriittinen asennoituminen oli vaihtunut kansalliseen uhoon. Tottumattomuudesta kansainväliseen keskusteluun kieliä, ettei Jahnsson salaa monikansaisen Britannian lukijoilta nationalismiaan ja Englannin liittolaisen Venäjän halveksuntaansa.

37 Yrjö ja Hilma Jahnssonin kokoelma 27/12, 13.

Mikä vaikutus yllä esitellyillä kirjoituksilla ja muistioilla oli, on vaikeasti arvioitavissa. Sellaisinaan niitä ei julkaistu missään, mutta Holsti sai niistä tietoa ja pohjaa neuvotteluilleen englantilaisten kanssa. Englannin hallitus suhtautui Venäjän-poliittisen linjansa mukaisesti suopeasti Suomen ja muiden reunavaltioiden sopimukseen neuvostohallituksen kanssa. Sen mielestä ylettömät aluevaatimukset eivät olleet Suomen etujen mukaiset. Holstin mielestä britit suostuisivatkin Itä-Karjalan ja Muurmannin radan Suomeen liittämiseen, mikäli toimenpide ei loukkaisi venäläisten kansallistunnetta. Kun britit saivat tietää suomalaisten pyrintöjen olevan venäläisten kansallistuntojen vastaisia, he torjuivat kuitenkin Holstin pyrkimykset.³⁸

Suomalaisten kannalta Englannin ja muiden länsiliittoutuneiden asennoituminen oli pettymys. Itä-Karjalan kysymys ja koko suomalais-ugrilainen maailma olivat lännessä tuntemattomia. Suomessa ei ymmärretty länsimaiden ja Venäjän liittolaissuhteen ulottuvan myötämielisyyteen valkoisia venäläisiä kohtaan. Nämähän eivät hyväksyneet minkäänlaista Venäjän valtakunnan jakoa. Suomen pyrkimyksiä ei myöskään auttanut, että Itä-Karjalaa ja Muurmannin rataa lähdettiin valloittamaan vihollisen Saksan liittolaisena.

Evästäessään J.K. Paasikiven johtamaa rauhanteon valmistelukomiteaa Holsti kehotti ystävänsä Jahnssonin ehdotuksen mukaisesti pitämään kiinni rajasta Laatokka – Syväri – Äänisjärvi – Vienanmeri. Holsti tähtäsi Itä-Karjalan ja Kuolan liittämiseen Suomeen. Komiteassa päädyttiin kuitenkin kompromissiin. Itäkarjalaiset päättäisivät kansanäänestyksellä kuulumisesta joko Suomeen tai Venäjään. Kansanäänestyksen jälkeen kansainvälinen komissio huolehtisi rajan määrittämisestä. Muurmannin rata oli saatava kansainvälisen yhtymän haltuun, johon Suomikin osallistuisi.³⁹

Suomalais-ugrilaisista haaveista siis luovuttiin, mutta Itä-Karjalasta pidettiin kiinni Idmannin esittämiin perusteluihin turvautumalla.⁴⁰ Tähtäkin tavoitteelta meni kuitenkin pohja, kun touko-kesäkuussa 1920 neuvostojoukot miehittivät Muurmannin radan ja Suomen rajan välisen alueen ja Petroskoissa perustettiin suomalaisten punaisten johtama Karjalan työkansan kommuuni.⁴¹

Varsinaisissa rauhanneuvotteluissa Tartossa Suomi joutui tyytymään paljon vähempään. Itä-Karjala, Kuola ja Muurmannin rata jäivät Neuvosto-Venäjälle ja Karjalan Työkansan Kommuunille, joilla molemmilla oli omat liikennepoliittiset suunnitelmat ja tavoitteet.

38 Pietiäinen 1992, s. 440-442., Jääskeläinen 1961, s. 200-203.

39 Pietiäinen 1992, s. 444-445., Jääskeläinen 1961, s. 282.

40 K. G. Idman oli Suomen Tarton rauhan valtuuskunnan kansainvälisen oikeuden asiantuntijana, joskaan ei ole tietoa, viitattiinko neuvotteluissa hänen muistioonsa. – Ks. Polvinen 1992, s. 65-89.

41 Churchill 1970, s. 181-183.

Suomessa rauhansopimus aiheutti laajaa tyytymättömyyttä oikeistopiireissä ja niiden keskuudessa, jotka ajoivat Itä-Karjalan liittämistä Suomeen. Puhuttiin Tarton häpeärauhasta.⁴²

Eräät kuitenkin oivalsivat Muurmannin radan olleen ratkaisevana tekijänä Neuvostoliiton asenteessa. Rata oli muuttanut luoteisen periferian Venäjän olennaiseksi osaksi. Kansainvälisen politiikan tutkija Yrjö Ruuth kirjoitti v. 1921 julkaisemassaan teoksessa "Karjalan kysymys" radan ja sen päässä olevan sataman jääneen Pohjois-Venäjän tärkeimmäksi ilmareiäksi, jonka rinnalla Pietarinkin merkitys oli vähäinen.⁴³

42 Pietiäinen 1992, s. 455-458.

43 Ruuth 1921, s. 17. – Vrt. Soikkanen 1991, s. 174-175.

Luoteis-Venäjän rautatiet sotakommunismin ja NEPin aikana

VALLANKUMOUKSEN JÄLKEINEN TILANNE

Venäjällä keisarillinen hallitus oli luhistunut, ja maa ajautui pitkälliseen ja veriseen sisällissotaan. Sota ei tosin koskettanut kaikkia, ja eräille tapahtumien vyöry antoi mahdollisuuden omakohtaisten ideoiden kehittelyyn. Kuten professori Jahnsson Suomessa vuori-insinööri P. A. Paltšinski laati Pietarissa suunnitelman Venäjän pohjoisten alueiden kehittämiseksi.

Paltšinski oli ennen sotaa tutustunut kaivostoimintaan, rautateihin ja satamiin Englannissa ja muualla Länsi-Euroopassa.¹

Hänen mukaansa sota oli osoittanut välttämättömäksi toteuttaa vuosikymmenien kuluessa esitetyt ajatukset pohjoisten alueiden kehittämiseksi. Poikkeuksellinen aika antoi myös hyvät mahdollisuudet uusien ideoiden toteuttamiseen kansantalouden ja koko elämän suunnittelussa. Nyt oli mahdollisuus Pietarin alueen ja koko Pohjolan sähköistämiseen. Pohjan antaa vesivoiman, hiilen, turpeen ja muiden koko Pohjolan energialähteiden hyödyntäminen. Sähköistäminen antaisi mahdollisuuden kansantalouden painopisteen siirtämiseen maataloudesta tuottavampaan jalostavaan teollisuuteen ja kuljetuksiin. Merkittävää suunnitelmaa laadittaessa oli otettava huomioon lukuisat asiaan liittyvät seikat.

Tärkeimpänä seikkana Pohjolan kehitykselle Paltšinski pitää siirtolaisuutta, koska vähäinen alkuperäinen väestö ei riitä turvaamaan kansantalouden tarpeita. Pohjoisilla alueilla ei ollut mahdollisuutta samanlaiseen maataloussiirtolaisuuteen kuin Siperiassa. Nyt siirtolaisuutta oli kehitettävä luonnonvarojen ja teollisuuden hyödyntämisen myötä ja siirtolaisuuden perusedellytys olisi tehokkaan kuljetusjärjestelmän luominen.

Paltšinski toteaa, että vuosikymmenien kuluessa Venäjällä on saatu kokemusta siirtolaisten asuttamisesta ja uusien taajamien ja kaupun-

¹ Гараевская 1996, стр. 31-40.

kien sijoittelusta, jossa tärkeänä välineenä ovat olleet rautatiet. Varsinkin Siperian rata on antanut vuodesta 1894 alkaen mahdollisuuden uusien keskusten perustamiseen ja satojentuhansien siirtolaisten asuttamiseen. Voidaan puhua Siperiassa tapahtuneen kasvua amerikkalaisessa mitassa. Pelkkä rautatie ei kuitenkaan riitä asuttamiseen, vaan on luotava keskuksia, joilla on luontaiset kehitysedellytykset ja joihin voidaan perustaa paikallishallinto. Tällainen kehitysseutu ovat esim. Muurmanin rata-alue ja satama. Viimeksi mainitusta on kehitettävä kaupunki, joka toimisi hallinto- ja liikekeskuksena. Seuraava radan varren keskus olisi Kantalahti. Rakentamalla pistorata Koutaan ja satama Tšupaan Kantalahti saataisiin merkittäväksi keskuksiksi. Seuraava keskus olisi Vienan Kemi satamineen. Sillä olisi hyvät kehitysedellytykset, koska Kemijoki leikkaa Suomen rajan ja jokea pitkin toimivat yhteydet Suomeen. Kemin eteläpuolella on Sorokan satama, joka sijaitsee edullisella paikalla merenkulun ja teollisuuden kehittämisen kannalta. Se tulisi olemaan suunnitellun Vienanmeren – Äänisen kanavan päätepiste ja Sorokan – Kotlasin radan yhtymäkohta Muurmannin rataa. Seuraava keskus olisi Poventsä. Sinne on rakennettava satama, josta johtavat yhteydet Mariinskin kanavajärjestelmän kautta Pietariin, Volgalle ja Vienajoen valuma-alueelle. Viimeinen tärkeä keskus olisi Petroskoi, seudun traditionaalinen hallinto- ja kulttuurikeskus.²

Suomalaisista suunnitelmista Paltšinskin ajatukset eroavat ratkaisevasti siinä, ettei hän kiinnitä vähäisintäkään huomiota kansallisiin seikkoihin. Suomea hän pitää huomionarvoisena esimerkkinä, mutta väite Kemijoen välittävistä merkityksestä on liioitteleva. Koskisuuden tähden Kemi oli huono liikenneväylä. Paltšinskille ovatkin tutumpia yhteydet itään. Suunniteltu Sorokan – Kotlasin rata ylittää Onegan, Vollogdan – Arkangelin radan ja vanhan Arkangelin postitien lähellä Plesetskiä. Näihin risteyskohtiin syntyisi uusia asutuskeskuksia. Seuraavaksi rata antaisi suuret mahdollisuudet Šenkurskille ja Vagajoen valuma-alueelle, josta on kuljetettu rahtia Arkangeliin tai Muurmannin rannikolle Sorokan kautta. Yhdistyessään rautatiellä Muurmanniin Kotlas muuttuisi tärkeäksi keskuksiksi, joka toimisi vuodet ympäri eikä vain kuusi kuukautta kuten tähän asti. Radan jatkaminen Siperiaan kasvattaisi merkitystä vielä enemmän.

Liikuttaessa etelään Aunuksen rataa saavutaan Lotinanpeltoon. Sen eteläpuolella sijaisvalla Svankalla on keskeinen merkitys rautatieristeyksensä. Siellä yhtyvät Pietarin – Jekaterinburgin – Siperian ja Muurmanin – Svankan – Novgorodin rata.

Pohjoisessa Arkangelin asema oli kiistaton ja sen merkitys tulisi kasvamaan. Mezenillä ja Pustozerskillä on Paltšinskin mielestä tule-

2 Пальчинский 1918, стр. 3-16.

vaisuus kalatalouden keskuksina, joiden asema vahvistuu viennin kehityksen myötä. Uhtajoki oli kanavoitavissa helposti Vienajoen yhteyteen Vymin kautta. Tämä antaisi mahdollisuuden öljy ym. kaivos-toiminnalle. Alueella on vesi-, turve- ja hiilivoimaa sähkön tuotannolle.³

Kuten Jahnsson myös Paltšinski esittää konkreettisia toimia, jotka nopeimmin auttavat Pohjolan taloudellissosiaalista kehitystä. Hänen mielestään käyty sota ja edelleen jatkuva vallankumous, jonka kehityssuunta ei ole selvillä, osoittavat väestön omatoimisuuden merkityksen. Erityistä huomiota on kiinnitettävä Muurmännin – Vienanmeren alueeseen. Kehitys on vapautettava vanhasta byrokraattisesta järjestelmästä. Liikenteen ja teollisuuden rakentamisen myötä alueelle syntyvät itsehallinnon muodot. Itsehallintoa on hyödynnettävä alueiden kehittämisessä, eikä ole nähtävä sitä esteenä. Toisaalta on muistettava, että elämää ei voi olla ilman leipää. Vuosisatojen ajan kadon sattuessa Venäjällä ihmiset ovat kuolleet ruuan ja karja rehun puutteeseen. Katoalueille ei ole voitu tuoda elintarvikkeita ja rehua, koska ei ole ollut teitä eikä kuljetusvälineitä. Liikenneyhteyksien rakentamiseen on siis kiinnitettävä erityistä huomiota. Tämä vaatii tosin suuria taloudellisia uhrauksia. Rautateiden rakentamiseen tarvitaan valtavasti työvoimaa ja materiaalia rakennusalueilta kaikkialta Venäjältä ja myös ulkomailta. Rakennustyö puolestaan elvyttäisi Aunuksen ja Vologdan seutujen hiipuvaa kaivos- ja metalliteollisuutta, liikenne antaisi mahdollisuuden sähköistämiseen. Ilman liikennettä, polttoaineita ja rautaa ei ole nykyaikaista yhteiskuntaa.⁴

Vuosisadan alun teollisuusmiesten käsitykseen, että rauta ja hiili ovat nykyaikaisen yhteiskunnan perusteet, on Paltšinski liittänyt liikenteen. Tässä hän seuraa S. J. Witten luomaa perinnettä.

Koska suunnitelmaan tutustuvat todennäköisesti kysyisivät, kuka kaiken tekisi, oli Paltšinskilla vastaus harkittuna. Miljoonat sodasta palaavat ovat valmiina työhön, ja pohjoisilla alueilla on myös muita valmiuksia. Vologdan kuvernementin asukkaista 75 % on mukana osuuskunnissa. Niitä on kehitettävä kulutus-, rahoitus- ja maatalousosuuskunnista työosuuskunniksi, jotka paikallisella tasolla harjoittaisivat liike- ja teollisuustoimintaa. Osuuskuntien kautta toimisi myös paikallishallinto. Ilman keskushallituksen talousapua pohjoisten alueiden kehittäminen ei onnistu, mutta kaiken pohjana on huomion kiinnittäminen paikallisiin tuotantovoimiin. On annettava arvoa kansan aloitteellisuudelle.

Paltšinski ei ole kansallisesti rajoittunut. Hänen mielestään ei ole väliä, tulevatko aloitteet ulkomaiselta vai venäläiseltä taholta. Ulko-

3 Пальчининский 1918, стр. 16-20.

4 Пальчининский 1918, стр. 21-26.- Vrt. Гараевская 1996, стр. 104-106.

maisille yrittäjille on annettava yhtäläiset mahdollisuudet kuin venäläisille. Monet saksalaiset, ja Itävalta-Unkarista kotoisin olevat vapautuneet sotavangit ovat jääneet Venäjälle. Heidän tietojaan ja taitojaan on hyödynnettävä. Vanha byrokraattinen perinne ”тащить и не пущать”(vedettävä perässä eikä päästettävä itse touhuamaan) on unohtettava.⁵

Paltšinskin suunnitelma oli varmasti vallan käsiinsä saaneelle bolševikkipuolueelle tervetullut. Puolueella ei näet ollut suunnitelmia talouden kehittämiseksi. Aluksi se toimi pysyäkseen vallassa ja hajottakseen vastavallankumouksellisten rintamat. Liikenteellisesti bolševikkien asema oli parempi kuin valkoisten, koska bolševikeillä oli hallussaan Pietari ja Moskova, jotka olivat valtakunnan tärkeimmät rautatiesolmut.

Nuorelle neuvostovaltiolle Muurmannin rata oli tärkeämpi kuin keisarikunnalle konsanaan. Itämeren satamat olivat jääneet Saksalle, Mustanmeren Turkille ja Kaukoidän Japanille. Ainoat vapaat meriväylät olivat pohjoisessa. Muurmanskin satama oli avoinna ympäri vuoden, ja Arkangeli toukokuun alusta marraskuulle. Tätä uutta tilannetta pohjoiset alueet halusivat hyödyntää liikenteensä parantamiseksi. Keväällä 1918 Aunuksen ja Vologdan kuvernementtien neuvostot laativat asiaa koskevan kirjelmän kulkulaitos- kansankomissariaatille.⁶

Pohjoisten metsäalueiden hyödyntäminen vaatii liikenneyhteyksien kehittämistä. Yksi mahdollisuus olisi yhdistää Siperian rata Vienanmereen tai Jäämereen. Tällöin olisi kaksi vaihtoehtoa.

1. Mikäli rata kulkisi Kotlasista Šenkurskin kautta, se ylittäisi leiveitä jokia ja yli puolet matkasta kulkisi pitkin Arkangelin kuvernementin tundraa.
2. Kotlasista etelään rata lähtisi Luzan asemalta, ylittäisi Vienajoen kapealta kohdalta ja kulkisi neljän piirikunta-kaupungin Veliki Ustjugin, Velskin, Kargopolin ja Poventsan kautta ja yhtyisi Muurmannin rataan Karhumäessä, ja jatkuisi sieltä lounaaseen ja yhtyisi Suomen Karjalan rataan Värtsilässä.

Jälkimmäisen vaihtoehdon mukainen eteläinen rata kulkisi pohjoiseen ja etelään virtaaviin jokiin nähden poikittain. Alueella oli valtavat metsävarat, ja varsinkin Veliki Ustjugin piirikunnan metsistä saataisiin hyvät tulot. Myös alueiden meijerialoutta voitaisiin kehittää. Rataa olisi mahdollista hyödyntää lisäksi siirtolaisuuden väylänä, ja liikenteen ke-

5 Пальчинский 1918, стр.27-31.

– Paltšinski ei ollut hallituksen palveluksessa ja suhtautui bolševikkeihin skeptisesti, koska heillä ei hänen käsityksensä mukaan ollut taloudellista ajattelua ja teollista kokemusta. Hän joutui sittemmin vainotuksi, ja hän kuoli keskitysleirillä 1938.(Гараевская 1996, стр. 112-140.)

6 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 2267, op. 4, d. 35.

hittymisen myötä voitaisiin alueiden vesivoimaa käyttää sähkön tuottamiseen.

Ehdotus pohjautui edellä käsiteltyyn vuoden 1916 uusien rautatierakennustöiden komission suunnitelmaan. Aunuksen ja Vologdan neuvostot olivat vain tehneet siihen paikallisesti tärkeitä lisäyksiä.

Neuvostot ymmärsivät hyvin pohjoisten liikenneväylien strategisen merkityksen. Siksi ne olivat olleet yhteydessä yleisesikuntaan. Kirjelmässään 13.4.1918 se piti sotilaallisesti tärkeänä saada Muurmannin radalta yhteys Arkangelin rataan. Eteläisen vaihtoehdon se katsoi paremmaksi, koska on suojassa mereltä tulevilta iskuilta. Karhumäen asema tosin on Suomen kanssa mahdollisesti tulevien vaikeuksien tähden syntyvän rintaman puolivälissä. Linja Kemistä pohjoiseen puolestaan on suhteellisesti suojatumpi soisen ja vuoristoisen maaston tähden. Suhteiden normalisoiduttua yhdysrata Karhumäestä Suomen rataverkkoon kuljettaisi Siperian vilja- ym. tuotteet Suomeen ja edelleen Värtsilän, Nurmeksen, Kajaanin, Oulun ja Tornion kautta Ruotsiin. Tämä parantaisi kauppataetta ja nostaisi ruplan kurssia.

Eteläisen vaihtoehdon rakentamiseen olisi runsaasti paikallisia työtömiä. Paikalliset rakentajat asuisivat kotonaan ja tarjoasivat muualta tulleillekin majoituksen. Kylä- ja volostitasolla hoidettaisiin myös muonitus.

Nyt oli päätettävä,

1. ryhtyä heti valmisteluihin ja myöntää niihin 700 000 ruplaa,
2. alkaa rakentaa jaksoa Karhumäki – Vanduš, (toisena Muurmannin radan poikkiratana se varmistaisi Muurmannin alueen ja sataman pysymisen Neuvosto-Venäjän hallussa),
3. kuluvana vuonna ryhtyä rakentamaan rataa Vanduš – Velsk.

Tähän monipuoliseen ja perusteltuun suunnitelmaan yhtyi 2.5.1918 Vienanmeren aluekomitea. Myös kulkulaitoskansankomissariaatin rautateiden rakentamisen komissaari yhtyi edellä mainittujen perusteiden tähden eteläiseen vaihtoehtoon.

Ylimmälle sotaneuvostolle asian esitteli sotilasasioiden neuvonantaja M.D. Bontš-Brujevitš 19.5.⁷

Hänen esityksensä lähti keisarinaikaisen strategisen opin pohjalta, mutta siinä heijastui myös tuon hetkinen sotilaallinen tilanne.

Bontš-Brujevitš toteaa, että Muurmannin rata yhdistää Venäjän ainoaan vapaaseen satamaan, joka on avoinna koko vuoden. Täten satama on mitä parhain laivaston tukikohta. Valitettavasti rata ei ole suo-

7 M. D. Bontš-Brujevitš oli geodesiaan perehtynyt yleisesikuntaupseeri, joka maailmansodassa oli toiminut pohjoisen rintaman esikunnassa ja pohjoisen rintaman komentajana elokuusta 1917.

jassa valkosuomalaisten iskuilta, joten on pohdittava Muurmannin radan yhdistämistä Venäjän rataverkkoon uudella radalla, johon lännestä tulevat iskut eivät ulotu. Aunuksen ja Vologdan kuvernementtien muistiot puhuvat kahdesta vaihtoehdosta yhdistää Muurmannin rata Arkan gelin rataan:

1. pohjoinen oli Sorokka-Plesetsk ja
2. eteläinen oli Karhumäki – Vanduš

Pohjoinen rata alkaisi Sorokasta ja kulkisi Äänislahden etelärantaa ja vähän asuttua tundraa. Itse rakentaminen vaatisi pitkän ajan ja tulisi kalliiksi. Etuna olisi sen suojatumpi asema Suomeen nähden.

Eteläinen rata kulkisi Äänisjärven koillispuolelta ja edelleen Vienanmeren ja järviolueiden vedenjakajan kautta. Alueet ovat asuttuja, ja niiden metsät ovat rikkaat. Teknisesti rakentaminen olisi helpompaa ja halvempaa, mitä tuolloin oli pidettävä tärkeänä. Tarkasteltaessa vaihtoehtoja sotilaalliselta kannalta voitaisiin Vienanmeren alueen sotilaallisen neuvonantajan Ogorodnikovin mukaan ajatella, että eteläisen vaihtoehdon läntinen pää menisi Vodlojärven ja edelleen pohjoiseen Uikujärven koillispuolelta.

Tämän esityksen perusteella korkein sotaneuvosto päätti esittää seuraavaa:

1. Välittömästi on ryhdyttävä valmisteluihin eteläisen vaihtoehdon pohjalta.
2. Valmisteluihin on myönnettävä heti n. 500 000 ruplaa.
3. Olisi valmistauduttava aloittamaan rakentaminen heti linjatutkimusten jälkeen. Työhön on ryhdyttävä samana vuontena, sillä sota vaatii nopeutta ja radan pikaista valmistumista.

Kululaitoskansankomissaariaatin neuvosto käsitteli ehdotusta 13.5. 1918. Se katsoi eteläisen vaihtoehdon toteuttamiskelpoiseksi. Valmisteluihin päätettiin ryhtyä välittämästi ja tehtävä annettiin insinööri V. V. Lemoniukselle. Kansankomissariaatti antoi 6.6.1918 tiedon päätöksestään rautateiden rakennushallinnolle. Tämä puolestaan antoi Muurmannin radan rakennushallinnolle määräyksen tutkimus- ja valmistelutöiden aloittamisesta.

Sekava sotilaallinen ja taloudellinen tilanne esti kuitenkin tuossa vaiheessa rakennustyöt.

Kesällä 1918 Luoteis-Venäjän rannikko Muurmannista Arkangeliin joutui englantilaisten haltuun. Vuoden lopulla siellä oli kenraali W. E. Ironsiden johtamina 10 000–15 000 liittoutuneiden sotilasta. Näihin yhtyi kenraali E.K. Millerin johtama 7 000–8 000 valkoisen venäläis-sotilaan joukko. Tältä pohjalta Arkangeliin syntyi N. V. Tšaikovskin johtama bolševikkienvastainen Pohjois-Venäjän hallitus. Kesällä 1919

valkoiset kenraalit länsiliittoutuneiden tukemina aloittivat offensiivit bolševikkeja vastaan. Toukokuussa 1919 englantilaiset saivat vahvistuksia Arkangeliin ja joukot alistettiin Millerille. Yhdistyneet joukot aloittivat kesäkuussa hyökkäyksen kohti Kotlasia, josta oli rautatieyhteys Siperian rautatien ja siten idästä lähestyviin Koltšakin joukkoihin. Operaatio epäonnistui, eivätkä liittoutuneet enää olleet kiinnostuneita pohjoisesta rintamasta. Kenraali Ironside poistui esikuntineen Arkangelista 27.9.1919. Tällöin myös Milleriltä katosivat operoimismahdollisuudet.⁸

Muurmannin rintamalla liittoutuneet aloittivat offensiivin huhtikuussa 1919. Tavoitena oli päästä Ääniselle, josta englantilaisten tykkiveneiden tukemana piti hyökätä Pietariin. Maynardin pyynnöstä Englannin laivasto lähetti 12 tykkivenettä Kemiin, josta ne rautateitse siirrettiin Ääniselle. Elokuun lopulla tämä sisämaan laivasto kontrolloi koko Äänistä. Myös täällä yhdistyneiden joukkojen hyökkäys kohti etelää kuitenkin epäonnistui. Valkoiset venäläiset olivat hajoamassa, ja punaiset suomalaiset, jotka olivat värväytyneet Britannian palvelukseen, eivät halunneet hyökätä ja nousivat kapinaan. Vallankumouksellisuus oli levinnyt myös englantilaisen keskuuteen. Iso-Britannia totesi tilanteen toivottomaksi ja päätti syyskuussa jättää alueen valkoisten venäläisten käsiin. Liittoutuneiden joukot vetäytyivät Kemistä 4.10. ja Muurmanskista 12.10.1919.⁹

Vielä vuoden 1920 alussa Pohjois-Venäjän hallituksen joukot hallitsivat Kuolaa ja Viena. Tammikuussa ne ryhtyivät miehittämään Muurmannin rataa Paanajärven ja Seesjärven osalla. Edetessään radalta länteen he törmäsivät vienankarjalaisten vastarintaan. Tilanteen selvittämiseksi vianalaiset ryhtyivät neuvottelemaan Pohjois-Venäjän hallituksen kanssa. He vaativat oikeutta itse päättää, halusivatko he kuulua Pohjois-Venäjän hallituksen vai väliaikaisen Vienan Karjalan hoitokunnan alaisuuteen. Neuvottelut eivät johtaneet tulokseen, mutta Pohjois-Venäjän hallitus pyysi Suomelta aseellista apua bolševikkeja vastaan. Nyt Pohjois-Venäjän hallitus olisi suostunut siirtämään rajaa siten, että Suomen alue olisi ulottunut kielirajaan asti ja että siihen olisi kuulunut myös Kuolan niemimaa, kunnes Venäjän perustuslakia säättävä kansalliskokous olisi ratkaissut asian lopullisesti. Tuossa vaiheessa Millerin armeija oli jo hajoamistilassa, ja hän itse nousi Arkangelissa laivaan 17.2.1920. Tämän seurauksena Muurmannilla olevien joukkojen keskuudessa puhkesi kapina ja alue julistettiin neuvostohallituksen alaiseksi.¹⁰

8 Ullman 1968, s. 179-203., Roskill 1968, s. 140-141. - von Rauch 1969, s. 107, 123, 123-140., Jääskeläinen 1961, s. 265-266.

9 Roskill 1968, s. 141-143.

10 Jääskeläinen 1961, s. 268-269.

RAUTA- JA MAANTEITÄ KOSKEVAT SUUNNITELMAT

V. I. Lenin ymmärsi hyvin rautateiden keskeisen merkityksen vallan säilyttämiselle ja levittämiselle. Puolueella oli ennestään tiiviit suhteet rautatieläisten ammattiliittoihin; niiden avulla Leninin johtama hallitus sai pidettyä radat hallussaan, ja niitä pitkin se levitti valtaansa. Vallankumouksen ja sitä seuranneen sisällisodan aikana radat kärsivät suuria vahinkoja ja liikkuvaa kalustoa tuhoutui paljon. Tammikuussa 1919 neuvostohallitus ryhtyi toteuttamaan erityistä rautatieohjelmaa vuosiksi 1919–20. Keskitetysti ja suunnitelmallisesti johdettuja rautateitä pidettiin uuden, sosialistisen yhteiskuntajärjestelmän perusehtona. Ohjelmassa asetettiin tärkeysjärjestykseen eri linjojen kunnostamiset ja niillä tehtävät työt. Suorastaan ensisijaisena pidettiin Moskovan ja Muurmannin välisen yhteyden kunnostamista.¹¹

Myös rautateillä oli innostusta uusiin kokeiluihin. 29.10.1918 Pietarissa perustettiin aikakausjulkaisu Пути Сообщения Севера. Lehdessä julkaistiin parin vuoden ajan lähinnä teknisiä artikkeleita. Erittäin suosittuja olivat sähkövoiman soveltamiseen liittyvät tekstit. Vuoden 1919 lopulla lehti jouduttiin lopettamaan resurssien puutteessa, ja Neuvostovaltion rautatiejulkaisut yhdistettiin 9.4.1919.¹²

Välittömästi puna-armeijan otettua Muurmannin alueen haltuunsa sotilaallisten yhteyksien keskushallinto antoi määräyksen, jonka mukaan Muurmannin radan kunnostamiseen oli annettava kaikki mahdollinen apu ja radan tuli olla liikennöitävässä kunnossa 1.7.1920 mennessä. Tästä huolehtiminen annettiin pohjoisten alueiden neuvostoille ja aluekomiteoille.¹³

Sotilaallisen ja poliittisen tilanteen vakiinnuttua alettiin liikenneyhteyksiä pohtia uudelleen. Pohjana olivat 1890-luvun suunnitelmat.

Tällainen oli edellä tarkasteltu taiteilija A. A. Borisovin suunnitelma ”Suuri pohjoinen tie” Ob – Kotlas – Pietari ja Kotlas – Veliki Ustjug – Kostroma. Vallankumouksen puhjettua hän katsoi tilaisuutensa tulleen ja uudisti ja tarkensi esityksensä. Rata alkaisi Atlymskin kylästä Obin rannalta Irtyšin suun alapuolelta, ylittäisi Uralin, saavuttaisi Petšoran Jakšassa, jatkuisi Ust-Sysolskiin ja edelleen Kotlasiin. Sieltä se kulkisi luoteeseen Vologdan – Arkangelin radalla olevalle Plesetskin asemalle, ja Muurmannin rataa se yhtyisi Sorokassa. Tähän päälinjaan tuli liittää sivuradat Uhtan öljyalueelle, Bogoslovskin kaivoksille ja mahdollisesti rakennettavalle Kama – Petšora- radalle.¹⁴

11 Ловцов 1980, стр. 18-19., Бугай 1985, стр. 45-46.

12 Pietarin valtiollinen keskusarkisto f. 2145, op. 13, d. 1210, s.1-68.

13 Бугай 1985, стр. 50.

14 Славин 1957, стр. 193-194., Славин 1961, стр.183.

Borisov perusti asianaja V. M. Voblyin kanssa vuonna 1918 Pietarissa yhtiön nimeltä ”Suuri Pohjoinen Tie” (Общество Великого Северного Пути). Turvatakseen rahoituksen hän hankki yritykseen mukaan Edvard Hannevigin johtaman norjalaisen liikemiesryhmän.¹⁵

Hannevig edusti norjalaista laivanvarustaja-puutavarakauppiasperhettä, jolla oli merkittävää liiketoimintaa Skandinavian ja Venäjän lisäksi mm. Pohjois-Amerikassa ja Englannissa. Täten hänellä oli hyvät suhteet kansainvälisiin finanssiipiireihin ja ilmeisesti tietoa rautatieyhtiöiden Amerikassa harjoittamista laajoista liiketoiminnoista. Tuossa vaiheessa ei kenelläkään ollut selvää käsitystä vallankumouksen suunnasta. Yleisesti bolševikkihallitusta pidettiin lyhytaikaisena, ja ulkomaiset liikemiehet halusivat heti olla mukana hyödyntämässä mahdollisuuksia, joita uusi Venäjä tarjosi. Pohjois-Venäjä oli tuolloin vielä valkoisten hallussa ja siellä käytiin sisällissotaa.¹⁶

Borisov jätti konsessioanomuksen neuvostoviranomaisille 26.7.1918 ja esitteli yhtiön yksityiskohtaiset säännöt mm. Pietarin alueen liikenneasiainkomissariaatille. Yhtiön tavoitteena oli meri-, rauta- ja maantieliikenteen harjoittaminen pohjoisessa. Toimialaan kuuluisi myös siirtolaisten asuttaminen ja siihen liittyvä liike- ja rakennustoiminta. Yhtiön talouden pohjana olisi alueen metsävarojen hyödyntäminen. Yhtiö rakentaisi sahoja ja tehtaita sekä harjoittaisi vientiä. Kaiken runkona olisi Obin – Kotlasin – Murmanin ja Kotlasin – Pietarin rautatie, jonka yhtiö rakentaisi ja jota se pitäisi hallussaan 80 vuotta liikenteen avaamisesta. Sitten rata luovutettaisiin maksutta valtiolle. Toiminnastaan yhtiö olisi velvollinen informoimaan valtiota. Yhtiö noudattaisi Venäjän rautateiden määräyksiä ja normeja. Uuden hallituksen kansankomissaareilla olisi oikeus seurata toimintaa, ja yhtiö olisi sille selvitysvelvollinen. Rakentamiseen tarvittavan pääoman yhtiö hankkisi myymällä osakkeita kansainvälisillä markkinoilla ja obligaatiolainoilla.¹⁷

Borisov ajoi asiaansa pontevasti, ja 23.1.1919 suunnitelma esitettiin Leninin johtamalle kansankomissaarien neuvostolle. Lenin piti esitystä mielenkiintoisena ja otti sen jatkokäsittelyyn. Pehdyttyään Pohjolaa käsittelevään kirjallisuuteen ja kansantalouden korkeimman neuvoston (BCHX) aineistoon hän kirjoitti kansankomissaarien neuvostolle alustuksen ”Konsession myöntämisestä Suurelle Pohjoiselle Tielle”. Väliaikaisen kansantalouden neuvoston jäsenelle G. I. Lomoville ja teollisuuden ja kaupan kansankomissaarille L. B. Krasinille hän kirjoitti: ”Miten suhtaudutte kaupallisuuden ja diplomatian näkökulmasta

15 S. Jungar on käsitellyt Hannevig-projektia tutkimuksessaan ”Skandinaviska företag i Sovjetunionen. Sovjetisk koncessionspolitik på 1920-talet”. NL: n arkistokäytännön tähden hän joutui suuntaamaan tutkimuksensa painopisteen skandinaavisiin yrityksiin eikä Venäjään.

16 Jungar, 1974, s.77-78.

17 Pietarin valtiollinen keskusarkisto f. 2145, op. 13, d. 1211, s. 68-97.

asiaan?” Seuraavan kerran suunnitelma tuli käsittelyyn 4.2.1919. Sitä asettuivat vastustamaan ulkomaiseen pääomaan ja ylipäänsä konsessiioihin kielteisesti suhtautuvat. Konsessioita puoltavat, kuten Lenin, ilmoittivat suhtautuvansa asiaan myönteisesti, mikäli se edistäisi kansantaloutta. Leninillä oli käytettävissä Lomovin ja Krasinin myönteiset vastaukset. Niihin viitaten hän ilmoitti neuvostovaltion olevan valmis tasapuoliseen ja eri osapuolia hyödyttävään taloudelliseen yhteistyöhön ulkomaisen pääoman kanssa. Seuraavan päivän Izvestijassa julkaistiin virallinen ”Suurta Pohjoista Tietä” koskeva teksti.¹⁸

Seuraavien kahden kuukauden kuluessa lehdistö piti huolen siitä, että Borisovin ja Voblyin suunnitelma ”Suuresta Pohjoisesta Tiestä” huomattaisiin neuvostojulkisuudessa. Samanaikaisesti julkaistiin tosin myös materiaalia, joka suhtautui epäillen suunnitelmaan. Konsessiopolitiikan periaatteelliset vastustajat ryhmittäytyivät valtiollisten laitosten komiteaan. Vastaavanlaiseen pohjoista tietä puoltavaan komiteaan ryhmittäytyivät eräät myönteisesti konsessiopolitiikkaan asennoituvat, ulkomaankaupasta vastaavat neuvostoelinten ja yhteiskunnallisten järjestöjen edustajat.

Lenin ilmoitti 12.3.1919 Pietarin alueneuvoston istunnon jälkeen ottavansa esiin kysymyksen konsessioista ylipäänsä ja niihin liittyvästä ”suuresta pohjoisesta tiestä”. Niille, jotka katsoivat konsessioilla annettavan vapaat kädet kansan rikkauksien ryöstölle, hän vastasi asian liittyvän yhteyksiin porvarillisiin spesialisteihin ja kysymyksiin rauhanomaisesta imperialismista. Venäjällä on joka tapauksessa rakennettava rautateitä enemmän kuin neuvostohallitus omin voimin kykenee. Siksi kaikki mahdollisuudet olisi hyödynnettävä. Volga – Bugulminskin radalla oli miljoonia tonneja viljaa vetokaluston puutteessa, kun samanaikaisesti Pietarin ja Moskovan suurkaupungeissa kärsittiin nälkää. Leninistä oli parempi maksaa ulkomaisille kapitalisteille rautateiden rakentamisesta. Siihen maksuun ei bolševikkihallitus kaatuisi, mutta jos se estäisi rautatieliikenteen, se kukistuisi, koska kansa alkaisi kuolla nälkään. Velvollisuus oli siis kaikin tavoin tukea rautatieliikennettä, vaikka jouduttaisiin maksamaan vero kapitalismille. Toistaiseksi ei ollut muita vaihtoehtoja.¹⁹

M. R. Sigalovin ja V. A. Laminin mukaan ”suuri pohjoinen tie” oli yksi ensimmäisistä suurista liikennekysymyksistä, jonka kansantaloudellinen merkitys arvioitiin tärkeäksi neuvostohallituksen ollessa erittäin tukalassa taloudellisessa ja poliittisessa tilanteessa vuosina 1918–1919. Siksi hallitus oli valmis tinkimään poliittisesta kannastaan ja alkoi toteuttaa konsessioita.

18 Известия 6.2.1919. - Ламин 1981, стр. 80 -100.

19 Ленин, полн. собр.соч. Т. 38, стр. 12-13.
- Jungar 1974, s. 75-77.

Konsessiokäytännön vastustajia ei ollut paljon, mutta he olivat aktiivisia. Hallituksen periaatteellinen suostuminen konsessioon ”suuresta pohjoisesta tiestä” herätti myrskyisän vastustuksen leirissä, jolla oli edustajat kommunistisissa valtion organisaatioissa ja puolueessa. Keskustelu lähti käyntiin eettisistä periaatteista ja ulottui konsession puoltajien nimittelyyn kansainvälisen imperialismin agenteiksi. Lopulta tällainen polemiikki johti ”suuren pohjoisen tien” aloitteentekijöiden kohdalla dramaattisiin henkilökohtaloihin.

Pari kuukautta sen kansankomissaarien neuvoston kokouksen jälkeen, jossa oli konsessiota käsitelty, asia sai iskun, jolle ei voitu esittää mitään järkeviä perusteita. Aamulla 5.4.1919 yhtiön toimistosta Leontjevin poikkikadulla valuuttakeinottelusta syytettyinä pidätettiin yhtiön edustajat E. Hannevig, V. M. Voblyi ja G. Krane. Muutaman päivän kuluttua heidät vapautettiin, koska ei ollut näyttöä väitetystä rikoksesta. Tapahtuma ei jäänyt seurauksitta. A. A. Borisov poistui kotiseudulleen Krasnoborskiin Arkangelin kuvernementtiin. Myös V. M. Voblyi lamaantui. Osa muistakaan aiemmin asiaa tukeneista ei kestänyt piinalisia ja työkeitä kuulusteluja ja vetäytyi asian edistämisestä. Yhtiön toimisto siirtyi valtion elinten haltuun, ja samalla yhtiön itsenäinen hallinto loppui. Idea ylitti kuitenkin vielä lehdistön uutiskynnyksen, mutta sillä ei ollut merkitystä toteuttamisen kannalta. Täydestä maineen palautuksesta huolimatta Voblyi kieltäytyi ”ryhtymästä kansainvälisen imperialismin paljastetuksi agentiksi”.²⁰ Ainoastaan tieteellisissä piireissä esiintyi vielä henkilöitä, jotka uskalsivat rikkoa vaikenemisen muurin. G. F. Tširkin kirjoitti: ”Jos ymmärretään suuren pohjoisen rautatien edistävän siirtolaisuutta seuraavat 15 vuotta ja samalla tukevan Pohjolan rikkauksien tutkimista, on selvää että suuri pohjoinen rautatie on rakennettava.”²¹

Suunnitelma sai tukea kulkulaitoskansankomissariaatin uusien rakennustöiden komissiolta, jonka työn pohjana olivat ennen vallankumousta valmistuneet suunnitelmat, kuten mm. v:n 1916 hanke rakentaa radat Soroka – Kotlas ja Ob – Vienanmeri.²²

Suunnitelman käsittely heijasti neuvostohallituksen tukalaa asemaa. Lokakuun vallankumouksen onnistuminen oli vahvistanut kiihkeiden kommunistien uskoa aatteeseen, eivätkä he olleet valmiita mihinkään kompromissiin uuden yhteiskunnan rakentamisessa. Lenin oli tässä kuitenkin monessa muussakin valmis myönnetyksiin ja kompromisseihin hallituksensa aseman lujittamiseksi.²³ Sisällissodan tähden maan talous oli joutunut sekasortoon, ja seurauksena oli nälänhätää ja kapinointia. Tä-

20 Сигалов & Ламин 1988, стр. 50-54. - Vrt. Назимова 1959, стр. 55.

21 Чиркин 1920, стр. 18.

22 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 1884 op. 80, delo 134.- Vrt. sivu 00.

23 von Rauch 1969, s.149-152.

män johdosta Moskovaan maaliskuussa 1921 kokoontunut 10. puoluekokous päätti ottaa askeleen kohti kapitalistista talousjärjestelmää. Alettiin toteuttaa uutta talouspolitiikkaa eli NEPiä.²⁴

Monien mielestä peräännyttiin sosialistisista periaatteista, mutta Leninin mukaan kyseessä tulisi olemaan prosessi, jonka kuluessa kansa kehittyisi sosialismin vaatimalle tasolle.²⁵

Uuden, sosialistisen valtion ongelmana oli ideologian mukaisen talousjärjestelmän ja sen suunnittelun puuttuminen. Vasta sisällissodan päätyttyä voitiin ajatella suunnittelua. Vuoden 1920 aikana kyettiin laatimaan tilastoja kansantalouden tilasta. Se havaittiin niin surkeaksi, että oli pakko ryhtyä radikaaleihin toimenpiteisiin. Näistä yksi oli NEP. Vuonna 1921 perustettiin myös valtiollinen talouden suunnittelukomitea (Gosplan). Sen ensimmäisenä tavoitteena oli uusimman teknologian eli sähkön soveltaminen neuvostotalouteen. NEPin ansiosta talous kehentuikin ja pystyttiin aloittamaan talouden pitkäjänteisempi suunnittelu. NEP ei ollut keskitetysti johdettu järjestelmä, ja Gosplan oli aluksi lähinnä koordinoiva elin. Näin talouden eri sektorit ja maan eri alueet saivat melkoisesti omaa päätäntävaltaa.²⁶

Tässä tilanteessa E. Hannevig maaliskuussa 1921 kääntyi uudella ”suurta pohjoista tietä” koskevalla konsessioanomuksella neuvostohallituksen puoleen. Hallitus reagoi nopeasti. Maaliskuun lopussa pääkonsessiokomitean yhteyteen perustettiin suurta pohjoista tietä käsittelevä komissio puheenjohtajanaan tunnettu juristi A. G. Goichbarg. Nyt näytti kuin suunnitelma alkaisi toteutua. Pian kuitenkin osoittautui, että komission perustaminen oli ele, jonka avulla itse asia kätkettiin byrokratian rattaisiin. Seuraavien viiden vuoden kuluessa komissio ei mitenkään edistänyt suunnitelman toteuttamista. Paikallisella tasolla toiminta oli tosin aktiivisempaa.²⁷

Kaikkien yllä käsiteltyjen suunnitelmien toteuttamista oli perusteltu tarpeella ottaa Pohjolan suunnattomat metsävarat kansantalouden käyttöön. Maaperässä piilevistä rikkauksista kuten Uhtan öljystä oltiin selvillä jo 1700-luvun lopulla, mutta ”maatervaa” ei silloin osattu hyödyntää. Tieteen ja elinkeinoelämän kehittyminen muuttivat suhtautumisen maaperän rikkauksiin.

Venäjän Tiedeakatemia oli 1880-luvulla aloittanut Kuolan niemimaalla geologiset tutkimukset, joihin myös suomalaiset tiedemiehet osallistuivat. Seuraavalla vuosikymmenellä W. Ramsay tutki Kuolan geologiaa ja osoitti alueen kiinteästi kuuluvan Fennoskadiaan. Hän löysi myös laajat nefeliinisyeniiitkerrostumat, joissa arveltiin olevan lu-

24 НЭП=Новая Экономическая полтика

25 Vihavainen 1986, s. 363.

26 Haumann 1992, s. 1290-1294, 1478-1482.

27 Сигалов & Ламин 1988, стр. 54.

kuisia muita mineraaleja. Ramsay oppilaineen oli tiiviissä yhteydessä venäläisten tutkijoiden kuten A. E. Fersmannin kanssa. Vallankumous katkaisi kenttäyhteistyön, muttei julkaisujen vaihtoa.²⁸

Jo tammikuussa 1919 kaupan ja teollisuuden kansankomissariaatin Pietarin osasto asetti komission tutkimaan Pohjolan käytännöllistä hyödyntämistä. 4.3.1920 kansantalouden korkein neuvosto asetti ”Pohjoisen tieteellis-teollisen toimikunnan”, jonka tehtävänä oli johtaa Pohjolan tieteellisteknistä tutkimista ja sen luonnonvarojen hyödyntämistä. Toimikunnan oli myös koordinoitava tiedemiesten, hallintoviranomaisien ja paikallisten elinten toimia. Pohjolalla käsitettiin kaikkia 60. leveyspiirin pohjoispuolella olevia alueita. Käytännön toiminta voitiin aloittaa vasta neuvostohallituksen vakiinnutettua asemansa. Kuolan niemimaalla tutkimuksia johti akateemikko A. E. Fersmann. Hänen johdollaan tutkittiin 1920- ja 1930-luvuilla Hiipinän ja Lovjärven apatiitti- ja nefeliinisyeniittialueita sekä Montšetundran ja Imandrajärven kupari- ja nikkelimalmiesiintymiä. Fersmann osoitti Kuolan niemimaalla esiintyvät 12 mineraalia, joilla voisi olla kansainvälistä merkitystä. Mineraalien koostumus oli vaikea ja monimutkainen ja niiden hyödyntäminen vaati kemiallisia prosesseja, jotka voitiin käynnistää mineraalisuolojen, hiilen ja sähköenergian avulla. Sähköä voitiin saada Kuolan koskista.²⁹

Vienanmeren itäpuolella tutkimuksia johti professori A. A. Tšernov. Maaperästä löytyvien raaka-aineiden perusteella alue jaettiin neljään osaan:

1. Petšoran hiilikentät,
2. eteläisen Timanin öljylähteet ja kaasukentät,
3. koillisen kalkki- ja varsinkin dolomiittikerrostumat ja
4. läntiseltä Uralilta Petšoran ja Timanin kautta Novaja Zemljalle ulottuvat värimetallien ym. harvinaisten metallien kerrostumat.

Erityistä huomiota kiinnitettiin Petšorajoen valuma-alueeseen. Petšoran kivihiihivarat todettiin valtaviksi, paljon Donin laakson hiiliesiintymiä laajemmiksi. Hiilen laatu oli myös erinomainen. Intensiivisen tutkimuksen kohteena oli myös Uhtan alueen öljy- ja kaasuesiintymät.³⁰

Venäläisen tradition mukaan Pohjolan hyödyntämistä suunniteltiin keskitetysti ja kokonaisvaltaisesti. Vuonna 1925 pohjoinen tieteellinen toimikunta muutettiin korkeimman kansantalouden neuvoston alaiseksi ”Pohjolan tutkimuslaitokseksi” ja 5-vuotissuunnitelmien toteuttamisen alettua vuonna 1930 ”Yleisliittolaiseksi arktisten alueiden tutkimuslai-

28 Eskola 1942, s. 5-11. - Vrt. Laine1993, s.129.

29 Славин 1961, стр. 138-141.

30 Славин 1961, стр. 138-140, 156-158.

tokseksi”³¹.

Vallankumouksen jälkeen Pohjola ei palannut entiselleen, ja uusi tilanne toi suunnitteluun ja rakentamiseen omat, keskustaa häiritsevät piirteensä. Pohjolan raaka-aineiden hyödyntäminen ei ollut mahdollista ilman toimivaa, meriyhteydet omaavaa liikenneverkkoa, jonka runkona tulisi olemaan Muurmannin rata.

NEPin tärkeänä periaatteena oli kohottaa talouden tilaa, ja siihen uskottiin päästävän valikoiduilla toimilla. Kehittämisen kohteeksi otettiin yritykset, joita pidettiin uuden järjestelmän kannalta erittäin merkittävinä. Kohteet valitsi työn ja puolustuksen neuvosto (Совет Труда и Оборони = СТО). Merkityksen perusteella mm. rautatiet jaettiin kolmeen ryhmään. Ensimmäiseen ryhmään valittiin 15 992 virstaa rautateitä. Siihen kuului Muurmannin samoin kuin Pietarin – Permin rautatie. Näitä ratoja pidettiin pohjoisten yhteyksien tähden välttämättöminä uudelle, sosialistiselle valtiolle.³²

MUURMANNIN RADASTA LUOTEIS-VENÄJÄN VALTAVÄYLÄ

Karjalan työkansankommuunin ja neuvostotasavallan synty

Helmi-maaliskuussa 1920 puna-armeija oli saanut suurimmat osat Aunuksen ja Arkangelin kuvernementteja haltuunsa. Aktiivisesti alueella toimivat suomalaiset punaiset. He valitsivat Venäjän Karjalan omaksi tuki- ja toimialueekseen, kuten Gylling oli suunnitellut keväällä 1918.³³ Heidän aloitteestaan yleisvenäläinen toimeenpaneva keskuskomitea perusti 8.6.1920 ”Karjalan Työkansan Kommuunin”. Heinäkuun alussa Petroskoissa pidettiin työtätekevien karjalaisten edustajien kokous. Yksimielisesti se päätti muodostaa autonomisen alueen, jonka johtoon tuli vallankumouskomitea. Sen puheenjohtajaksi valittiin punaisen Suomen kansanvaltuuskunnan jäsen Edvard Gylling. V. I. Leninin johtama kansankomissaarien neuvosto hyväksyi 4.8.1920 kommuunin perustamisen Karjalan alueelle. Helmikuun 11.–18. päivinä 1921 Petroskoissa yleiskarjalainen neuvostojen kokous totesi, että kommuuni on työväenluokan aseman tärkein lujittaja pohjoisessa ja että siihen pian tulevat liittymään Suomessa valkoisen terrorin alla kärsivät työläiset ja myös Ruotsin, Tanskan ja Norjan kapitalismin ahdistamat työtätekevät. Pu-

31 Славин 1961, стр. 102- 105.

32 Ловцов 1980, стр. 19-21.

33 Ks. sivu 71-72.

nainen Karjala olisi Pohjolan vallankumouksen kehto.³⁴

Tehtäväkseen Työkansan Kommuuni valitsi siis ensisijaisesti sosialistisen vallankumouksen levittämisen länteen. Tässä heijastui suomalaisten sosialistien paluupyrkimykset ja Skandinavian tuntemus. Pohjois-Venäjä oli heille lähes tuntematon. Mm. Gylling oli keväällä 1918 paennut Ruotsiin ja saapui Venäjälle vasta keväällä 1920.³⁵

Gylling oli laatinut vuoden 1919 lopulla Ruotsissa suunnitelman kommuunin perustamiseksi ja sen rakenteeksi. Kommuunin ensisijaisena tehtävänä tuli olla vallankumouksen levittäminen länteen ja perustettavan skandinaavisen neuvostotasavallan tukialueena toimiminen. Kommuunin suhdetta Venäjään ei muistiossa edes käsitelty.³⁶

Kommuunin taloudellisena pohjana kansankomissaarien neuvoston 21.4.1921 tekemän päätöksen mukaa tuli olla alueen metsien, vesivoiman ja muiden raaka-aineiden hyödyntäminen. Kansankomissaarien neuvostossa 26.4.1921 tehtiin myös päätökset toimista Venäjän sosialistisen federatiivisen neuvostotasavallan ja Karjalan välillä. Niissä määrättiin Karjalan tehtäväksi metsätalouden, liikenteen ja ulkomaankaupan kehittäminen. Muurmannin rataa ei annettu Karjalan haltuun, vaan se jäi Venäjän keskushallituksen käsiin.³⁷

Karjalalle annettiin kuitenkin oikeus lähettää edustajansa Leningradissa pidettyihin Muurmannin radan johtokunnan kokouksiin. Ensimmäiseksi edustajaksi valittiin 19.1.1923 Karjalan toimeenpanevan keskuskomitean puheenjohtaja A. V. Schottman.³⁸

Muurmannin radan jääminen keskushallituksen käsiin johtui ulkopolitiikasta. Jo vuosien 1921–22 kansannousun aikana puna-armeija teki aloitteen 155 virstan pituisen rautatien rakentamisesta Sorokasta Tikšaan Tunkuanjärven rannalle. Silloisessa tilanteessa esitys ei toteutunut, mutta Neuvosto-Venäjän ulkoasiainhallinnossa oltiin huolestuneita rajavälikohtauksista, ja kansankomissariaatissa suunniteltiin toimia tilanteen rauhoittamiseksi. Siellä todettiin, että valkosuomalaisten hyökkäykset olivat mahdollisia rajavartioston heikkouden tähden. Karjalan puolustaminen oli vaikeaa huonojen liikenneyhteyksien tähden, ja siksi kansankomissariaatissa ehdotettiin rakennattavaksi teitä, jotka yhdistäisivät Muurmannin radan valtakunnan rajaan.

Tätä tilannetta Gylling yritti hyödyntää. Hän teki 14.5.1923 keskushallitukselle esityksen rauta- ja maanteiden rakentamisesta Karjalaan. Ensimmäiseksi jo vuoden 1923 kuluessa oli rakennettava rautatiet Lotinapelto – Vidlitsa ja Karhumäki – Porojärvi tai Kontupohja –

34 Ensimmäisen yleiskarjalaisen neuvostojen kokouksen julkilausuma Karjalan Työkansan Kommuunin tehtävistä.- История Карелии в документах и материалах. стр. 56-57.

35 Vrt. Hakalehto 1966, s. 79-83.

36 Hakalehto 1967, s. 288-291.

37 История Карелии в документах и материалах. 1992. стр. 59-64.

38 Karjalan aluekomitean presidiumin ptk. 10.1.1923.

Porojärvi. Lisäksi hän pyysi varoja strategisten Kemin – Uhtuan, Louhen – Kiestingin – Uhtuan ja Sorokan – Tikšan maantiesuuntien tutkimiseen.

Esitys tuli Gosplanin rakennusosaston käsittelyyn 8.6.1923, jolloin ehdotettiin myönnettäväksi varoja selvitystyötä varten. Täsmälleen kuukautta myöhemmin pitämässään kokouksessa työn ja puolustuksen neuvosto kumosi päätöksen. Sen mielestä esitys osoitti Karjalan johdon täysin unohtaneen kansannousun aikaiset virheensä. Osoitetut varat päätettiin käyttää kansalaissodan aiheuttamien vaurioiden korjaamiseen.³⁹

Strategista liikennesuunnittelua ei haluttu antaa karjalaisten käsiin. Asia määrättiin selvästi myös keskuskomitean ja kansankomissaarien neuvoston 3.8.1923 antamalla budjettiasetuksella:⁴⁰

- 1) Karjalan budjetti on omana erillisenä osanaan Venäjän federaation budjetissa.
- 2) Karjalan omaan budjettiin eivät kuuluneet yleisliittolaisten komissariaattien ja laitosten tulot ja menot. Näitä olivat sota- ja meriasia, ulkomaankaupan, ulkoasiain, kulkulaitosasian, posti- ja lennätinlaitoksen, yleisen terveydenhoidon ja yhteisen valtiollisen politiikan asiat.
- 3) Asiat, jotka kuuluivat muiden kuin yllä mainittujen komissaariaattien alaan, kuuluivat Karjalan oman budjetin piiriin.

Näin siis liikennesuunnittelu Karjalassa tuli rajoittaa puhtaasti paikallisiin tarpeisiin, ja mikäli niillä oli yleisvaltakunnallista merkitystä, nekin tuli alistaa yleisvaltakunnalliseen käsittelyyn.

Karjalalle kommuunin perustaminen ja korottaminen rajoitetusti autonomiseksi merkitsi joka tapauksessa valtiollisuuden asteen nousemista aikaisempaan kuvernementtasemaan verrattuna. Voidaan kuitenkin todeta, että jo liikenteen perusteella Karjalan autonomia oli paljon vähäisempi kuin Suomen autonomia Venäjän keisarikunnassa.

Tiettomässä Karjalassa keskushallitukselta saadun tehtävän täyttäminen oli vaikeata. Metsätalouden kehittämisen tärkeimpänä edellytyksenä pidettiin kulku- ja kuljetusolojen parantamista. Pohjana oli vuoden 1913 tilanne. Tuolloin Aunuksen kuvernementissa oli kärryteitä n. 8 500 virstaa. Ne ulottuivat alueille, joilla asui 67,6 % (2 936) asukkaista. Täysin ilman teitä oli asukkaista 32,4 % (1 409). Karjalan tasavallan pinta-ala oli 146 312 neliökilometriä, joten teitä oli yhtä neliökilometriä kohden 9,06 km. Tiet olivat tasavallan eteläosassa, ja

39 Килин 1996. стр. 10-11.

40 История Карелии в документах и материалах. стр. 77-78.

1920-luvulla
Muurmannin rata oli
huonosti varustettu
eikä rata-
henkilökunnalla ollut
kunnan asuntoja.
Asunto vaunuja
Kemissä v. 1922. –
Karjalan
valtionarkiston
kuvakokoelma

pohjoiset seudut olivat tietttömiä. Metsätalouden kannalta joki- ja jär-
viliikenne olivat merkityksellisiä, mutta monet joet olivat koskisuuden
tähden uittokelvottomia.

Alueen ainoa kiskotie oli Muurmannin rata, joka kulki Karjalassa
842 kilometrin matkan. Sen hyödyntäminen oli vaikeaa, koska se oli
rakennettu asumattomien alueiden halki. Se oli kuin ”oveton käytävä”,
ja sillä oli vähän merkitystä alueelle, jonka läpi se kulki. Siihen ei
liittynyt sivuraiteita eikä maanteitä.⁴¹

Sivuratojen puutetta karjalaiset ryhtyivätkin heti poistamaan. Alue-
komitean täysistunnossa 8.12.1921 kuultiin Nadezinin esitelmä hevos-
ten hankkimisesta rautatierakennukselle Kemistä Tunkualle. Muurman-
nin radalta eroava rata olisi strategisesti tärkeä. Työhön olisi saatava
vähintään 250 hevosajoneuvoa kuluvana talvena, jolloin tarvikkeiden
ja muonan kuljetus olisivat mahdollisia. Kesäkelillä kuljetuksia ei voitu
hoitaa. Hevosia olisi hankittava koko Aunuksen kuvernementin alueel-
ta. Kokouksessaan 6.1.1922 aluekomitean täysistunto totesi radan ra-
kentamisen ja hevosten hankkimisen välttämättömäksi, mutta Mosko-
van keskushallituksen alaisen työn ja puolustuksen neuvoston oli ensin
hyväksyttävä se.⁴²

Radan tarpeellisuutta perusteltiin siten, että sen avulla saataisiin alu-
een rikkaat metsävarat Kemijoen suun sahateollisuuden käyttöön. Voi-
daan myös todeta ratalinjan yhtyneen Jahnssonin suunnittelemaan Sor-
tavalan – Kemin rataan.

Työn ja puolustuksen neuvosto ei ilmeisesti hyväksynyt suunnitel-

41 Овчинников 1928, стр. 16-17.

42 Karjalan aluekom. täysistunnon ptk. 8.12.1921, 6.1.1922. f. 4, op. 1., d.250.

maa, sillä myöhemmin siitä ja sen toteuttamisesta ei löydy mitään tietoja.

NEPiin siirtyminen ei tuonut muutosta karjalaisten omaan liikennesuunnitteluun. Se pysyi edelleen heidän päätösvaltansa ulkopuolella.

Alueen tärkein liikennetekijä oli Muurmannin rata, joka ulotti vaikutuksensa Pietarista Jäämeren rannikolle. Kuten edellä on tarkasteltu, jo viime vuosisadalla Muurmannin rataa ajateltiin välineeksi, jonka avulla Pohjolaa kehitettäisiin.⁴³

Strategista merkitystään rata ei suinkaan ollut kadottanut. Tämän myös Neuvostoliitto hyvin tajusi, ja siksi se vahvoin voimin varmisti radan pysymisen hallussaan. Rata myös antoi mahdollisuuden Karjalan puolustamiseen rautatiejoukkojen avulla. Jo vuonna 1922 Suomen yleisesikunta totesi Itä-Karjalassa olevien joukkojen kokoonpanon olevan ”Muurmannin rykmentti”, 2. ja 7. rautatierykmentti, Rautatievartiosto ja panssarijuna ”Lenin i Trotski”.⁴⁴

Siirtolaisuuden rakentajaksi

Maailmansota ja vallankumous keskeyttivät suunnittelun, mutta uuden yhteiskunnan otettua sen ikään kuin lempilapsekseen Muurmannin radalle avautui haastavat mahdollisuudet. Jo sisällisodan aikana Pietarin liikennepiiri järjesti 1.2.1919 Petroskoissa kokouksen, jossa käsiteltiin rataa alueen taloudellisen kehittämisen välineenä. Erityisesti sen katsottiin tulevan toimimaan siirtolaisuuden tärkeänä väylänä. Tälle ajatukselle olivat esikuvana siirtolat, joita valtio perusti Siperian radan varrelle vuodesta 1906 alkaen. Mallia saatiin myös Amerikasta, varsinkin Kanadasta, jossa rautatieyhtiöt olivat vaikuttaneet keskeisesti siirtolaisuuden kehitykseen. Vallankumouksen jälkeen korostettiin enemmän ulkomaisia kuin vanhoja keisarillisia esikuvia, ja Pohjolan asuttamisesta siirtolaisilla alettiin käyttää nimitystä ”kanadalaistaminen”.

Keisarivallan aikainen Siirtolaisuusvirasto muutettiin yleisliittolaiseksi siirtolaisuuskomiteaksi. Sen alaisena toimi tieteellinen siirtolaisuuden tutkimus- ja edistämisinstituutti, jolla oli osastot Pietarissa ja Moskovassa ja joka ryhtyi tutkimaan Venäjän alueiden asuttamista. Insinööri V. A. Ewald sai tehtäväkseen selvittää tilanteen Euroopan Venäjän pohjoisosissa. Hän oli ollut ennen vallankumousta kulkulaitosministeriön palveluksessa ja oli perehtynyt liikennekysymyksiin. Pe-

43 Ks. s. 20-23.

44 YE: n yleiskatsaus N:o 23/Tsto IV n:o 1274/22 sal/ 15.12.1922, T 2856/2.
– Kronlund 1992, s. 294.

rusteellisen työn tuloksena hän julkaisi v. 1924 tutkimuksen ”Колонизация Севера России и железнодорожное строительство”.

Ewaldin lähtökohta oli liikenteellinen. Ilman määrätietoista kuljetusjärjestelmän kehittämistä ei pohjoisia alueita voi asuttaa. Siihen olivat kilpistyneet keisarilliset asutuspyrkimykset. Saadakseen ylipäänsä asukkaita Jäämeren rannikolle hallitus oli värvännyt heitä Suomesta, koska sieltä oli rannikolle paremmat kulkuyhteydet. Ewaldin mukaan Venäjällä ei tunneta pohjoisia oloja: mm. maanviljelysolosuhteita kuvitellaan paljon todellisuutta huonommiksi. Selvityksensä aluksi Ewald esitteli pohjoiset alueet, joihin hän luki Arkangelin, Aunuksen ja Vologdan kuvernementit. Alueet olivat harvaan asuttuja. Preussissa asukastiheys oli keskimäärin 107 henkeä / neliövirsta. Suomen harvimmin asutussa läänissä Oulun läänissä oli 2 henkeä / neliövirsta ja Arkangelin kuvernementissa vastaava luku oli 0,4. Ewaldin mukaan oli järkevää tehdä vertailuja Suomen ja Pohjois-Venäjän välillä.

Vuosisadan vaihteessa maatalousministeriön metsäosaston insinööri O.V. Markgraf oli tutkinut Arkangelin kuvernementin metsäalueita ja verrannut niitä Suomeen. Hänen mukaansa kuvernementissa on n. 1,5 milj. hehtaaria hedelmällistä maata, joka voidaan ottaa viljelykseen metsätalouden kärsimättä. Maaperä on huomattavasti parempaa kuin Suomessa. Siksi onkin hämmästyttävää, että Suomessa on melkoinen maataloustuotanto. Sieltä viedään vuosittain runsaasti maitotaloustuotteita ulkomaille. Vuonna 1907 maataloustuotteiden osuus Suomen viennistä oli 15 %. Tämä johtui siitä, että Suomessa on erikoistuttu lypsykarjatalouteen.

Ewald toteaa, että Pohjois-Venäjällä harjoitetaan edelleen viljanviljelyä, joka on kannattamatonta eikä riitä ruokkimaan edes omaa väestöä. Myös täällä olisi maatalouden perustaksi otettava lypsykarjatalous. Mezen-, Pinega- ja Petšora-jokien laaksoissa on valtavan laajat hyödyntämättömät laitumet. Karjatalouden lisäksi kalastuksella olisi merkitystä. Nopeimmin kalastusta voitaisiin kehittää Muurmannin rannikolla, jonne radan myötä on saatu liikenneyhteydet. Jäähdytysvaunujen avulla kalastustuotteiden vientiä voitaisiin nopeasti lisätä. Lypsykarjatalous ja kalastus antaisivat tukea pohjoisen siirtolaisuudelle. Pohjoisen kehitys ei kuitenkaan voi perustua maatalouteen ja kalastukseen. Pohjoisen rikkaudet ja kehityksen perusta ovat muualla. Niistä tärkein ovat metsät.

Pietarin metsäinstituutin professorin M. E. Tkatšenkon v. 1922 julkaisemiin laskelmiin viitaten Ewald toteaa Venäjällä olevan maailman suurimmat metsävarat. Ne ovat kuitenkin lähes hyödyntämättömät. Vuonna 1913 väestö sai sienistä ja marjoista enemmän tuloja kuin metsästä. Tarkasteltaessa Venäjän metsiä alueittain on todettava Kaukasian metsillä olevan merkitystä Mustanmeren ja Välimeren alueille. Samaan ryhmään kuuluvat Dnjeprin – Dnjestrin alueen metsät. Volgan metsät

tarvitaan paikalliseen kulutukseen, eikä Siperian laajoja metsiä toistaiseksi voida kuljettaa maailman markkinoille. Täten ainoat vientiä palvelevat metsät sijaitsevat Euroopan Venäjän pohjoisalueilla. Näiden metsien määrästä ei ollut tarkkaa tietoa, mutta ainakin niitä oli yli 60 milj. hehtaaria. Laadultaan metsäalue ei ole yhtenäinen. Läntinen osa muistuttaa Fennoskandian ja koostuu lähinnä mäntymetsistä. Petšoran valuma-alue käsittää kuusimetsiä, ja Vienajoen valuma-alue koostuu sekametsistä. Sinne työntyy kiilana Onega- ja Vygajoen valuma-alueelle myös siperianlehtikuusivyöhyke.

Ilmastollisten seikkojen tähden metsät varttuvat järeiksi etelässä 80–100 ja pohjoisessa 150–200 vuodessa. Tuottoisin puulajeista on mänty, josta tehdään sahatavaraa rakentamisen tarpeisiin. Kuusi on monipuolisimmin hyödynnettävä. Ewaldin mukaan kuusta käyttävät saksalaiset pianotehtaat ja Suomen paperiteollisuus, joka ennen vallankumousta tyydytti Venäjän paperintarpeen. Lehtikuusella on merkitystä varsinkin laivanrakennukselle. Metsärikkauksien hyödyntäminen oli kuitenkin jäänyt tähän asti hyvin vaatimattomaksi tietttömyyden ja kuljetusolojen alkellisuuden tähden.⁴⁵

Edellä on tarkasteltu, kuinka maailmansodan aattona valmistui ensimmäinen metsätaloutta palveleva ratasuunnitelma ja mikä osuus pohjoisille alueille annettiin vuosiksi 1917–1922 laaditussa rakennussuunnitelmassa.⁴⁶

Asia tuli uudelleen aktueelliksi sisällissodan päätyttyä. Metsätalouden edustajien mielestä ratojen suunnat olivat riippuvaisia satamien rakentamisesta Jäämeren rannikolle. Mikäli Indigaan voitaisiin rakentaa vientisatama, sitä palvelisi Permin kuvernementin Petropavlovskista lähtevä rata, joka johtaisi Nadeždinskiin, edelleen Uhtaan ja lopulta Ust-Tšilman kautta Indigaan. Insinööri N. I. Maslov teki reitillä alustavia tutkimuksia v. 1921. Reittiä pitkin kuljetukset Siperiasta saisivat suorimmin ja lyhyimmän väylän meren rantaan. Sataman myötä radalle tulisi läpikulkuliikennettä, ja jos Indigaan tehtäisiin myös sotasatama, radalla olisi strategistakin merkitystä. Radalla olisi lisäksi merkitystä siirtolaisuudelle, kun se yhdistettäisiin Kaman – Petšoran rataan.

Toisena mahdollisuutena pidettiin Nižni Novgorodin – Totman – Arkangelin rataa. Tämä rata voitaisiin päättää Mezeniin. Näin Arkangelin lisäksi saataisiin toinen satama ja yhdistettäisiin tärkeä tuotantokeskus Jäämeren kautta maailman markkinoihin.

Ewaldin mielestä Borisovin ”suuri pohjoinen tie” ei palvellut siirtolaisuutta. Asuttamiseen tarvittiin rautatiet, jotka yhdistävät ylikansoitettut seudut suorinta reittiä uusiin asuinalueisiin. Pietarin – Muurmanin

45 Эвальд 1924, стр.279-284.

46 Ks. s. 42, 96-101.

ja Moskova – Arkangelin ratoja on vahvistettava radoilla Moskova – Vytegra – Muurman, Nižni Novgorod – Šenkursk – Mezen, Kazan – Vjatka – Uhta – Ust-Tšilma ja Perm – Petšora – Indiga. Nämä suoraan etelä – pohjoinen-suunnassa kulkevat radat palvelisivat erinomaisesti pohjoiseen suuntautuvaa siirtolaisuutta. Ratojen varsilta rakennettaisiin maanteitä asutusalueille.

Ewald myönsi, että puhdas siirtolaisuutta palveleva radanrakennusohjelma ei saisi kannatusta, ja siksi hän toi esille kompromissivaihtoehtoon. Tällainen oli insinööri V.V. Saharovin syyskuussa 1922 Venäjän insinööriyhdistyksessä esittämä pohjoinen ratasuunnitelma, joka käsittäisi ratoja n. 30 000 kilometriä. Osittain suunnitelma perustui vuoden 1916 esityksiin. Saharov tähdensi Venäjän laajojen alueiden yhdistämistä Jäämereen, erityisesti Arkangeliin. Sieltä haarautuisivat radat Euroopan Venäjälle, Siperiaan ja Turkestaniin. Ewaldin mukaan suunnittelija ei huomioinut siirtolaisuutta. Tälle oli tärkeätä vain Venäjän rikkauksien vienti suorinta tietä. Saharov ja hänen kannattajansa edustivat Ewaldin mielestä pessimismia, kun taas siirtolaisuuden kannattajat olivat optimisteja. Todelliselle insinööriluonteelle oli ominaista optimismi, joka ymmärtää tuotantovoimien vahvistamisen. Tähän liittyy pohjoisten alueiden näkeminen toimeliaana ja vilkkaana. Kaikki pohjoisesta saatu tieto kertoo pohjoisen mahdollisuuksista. Ne toteutuisivat kun etelä – pohjoinen-suuntaiset kuljetusreitit rakennetaan siten, että ne palvelevat myös Siperian välitysluonteella.

Suunnitelmaa laatiessaan Ewald oli oivaltanut, että monet kysyisivät etelä – pohjoinen-ratojen kannattavuutta. Vastauksen hän kytki siirtolaisuuden kehitykseen. Asumattomilla pohjoisilla alueilla radat olisivat kannattamattomia, ja vasta asutus tekisi niistä kannattavia. Ensiksi olikin kysyttävä, mitkä ovat siirtymäajan kustannukset. Rakentamisessa on tukeuduttava ulkomaiseen apuun, ja tällöin on selvitettävä, millaisia ehtoja konsession haltijalle on asetettava. Ehtojen ei pidä olla liian tiukat, sillä ilman voittoa ei kukaan ota haltuunsa konsessiota pohjoisesta. Radan rakentajalle voitaisiin antaa oikeus hyödyntää metsien, maaperän ym. alueiden rikkauksia. Venäjälle oli tärkeintä rakentaa ratoja ja siten valmistaa edellytyksiä siirtolaisuudelle. Tämä ei riitä ulkomaiselle yrittäjälle: hän haluaa voittoa.

Ewald tähdentää, että Pohjolan asuttamisen olisi kiinnostettava laajoja piirejä, ei pelkästään viranomaisia. Huolestuttavaa olisi, jos konsessioehdot muotoutuisivat sellaisiksi, että pohjoiseen tulisi vain suuri ulkomainen pääoma pyrkien hoitamaan asiat nopeasti omilla ehdoillaan, vaikka heikommalla kotimaisella pääomalla on alueellista kokemusta. Tässä tilanteessa olisi erittäin tärkeä ”sisäinen konsessio”. Tämä oli Ewaldin mukaan oivallettu Muurmannin rautatien hallinnossa, jossa oli harkittu sellaista teollista siirtolaisuutta, että rautatiehallinto ottaisi haltuunsa 20 virstan levyisen alueen Petroskoin – Muurmannin radan

varrelta. Alue käsittäisi kolme metsäkokonaisuutta. Näiltä voitaisiin hyödyntää mm. metsiä, maaperänrikkauksia ja vesivoimaa. Perustettavalla yrityksellä olisi myös oikeus rakentaa alueelle joukko toimintaa edistäviä tuotantolaitoksia. Tällaisen rautatie-teollisuus-siirtolaisuus kombinaatin suunnittelu ei Ewaldin mielestä kuitenkaan kuulunut hänen tehtäviinsä. Hän ei myöskään halunnut asettaa ehtoja pohjoisten alueiden asuttamiselle. Hänen mielestään oli kuitenkin selvää, ettei Neuvostoliitto voi olla olemassa ilman vapaita yhteyksiä valtamerelle.⁴⁷

Muurmankombinaatilla, johon Ewald viittaa oli oma historiansa. Elokuussa 1922 perustettiin kulkulaitoskansankomissariaatin alainen Muurmannin rautatien hallinto. Varsinaisen Muurmannin radan lisäksi sen alaisuuteen liitettiin Rybatskin – Tihvinin (185 km), Svankan-Tšudovon (100 km) ja Mäen-Buudogošin (98 km) radat. Ensimmäiseksi hallintojohtajaksi nimitettiin A. M. Arnoldov. Hallinnon tärkeimpänä tehtävänä oli radan saattaminen liikennöitävään kuntoon. Välittömästi törmättiin myös talouden realiteetteihin. Harvaan asutulla seudulla matkustajaliikenne oli vähäistä, jo myös tavaraliikenne oli hyvin tappiollista. Vuosina 1921–1934 jokaista ansaittua ruplaa kohden rautatie tuotti 2,5 ruplan tappion. Valtavat tappiot oltiin valmiit nielemään vain, koska rata oli Neuvostoliiton ainoa reitti avoimelle merelle. Samanlaisesti pohdittiin radan tulevia tehtäviä. Rata antoi monenlaisia mahdollisuuksia Muurman-Karjalan alueen kehittämiseen. Jo kesällä 1921 Venäjän Tiedeakatemia lähetti retkikuntia tutkimaan aluetta kaivos-toimintaa, metsätaloutta ja siirtolaisuutta silmällä pitäen.⁴⁸

Kulkulaitosasiain pääjohtajan I. N. Borisovin johdolla 25.9.1922 pidetyssä kokouksessa todettiin radalla olevan tärkeä tehtävä siirtolaisuuden väylänä. Västön kasvu lisäisi kuljetuksia, jotka puolestaan pienentäisivät tappioita. Pian kuitenkin radan asema muuttui: siirtolaisuuden välineestä tuli siirtolaisuuden rakentaja. Radan hallinnossa näet päädyttiin suunnitelmaan, jonka mukaan rata saisi haltuunsa n. 3 milj. desjatiinaa (1 desjatiina = 1,09 ha) neitseellistä maata. Tästä maasta saatavat tulot rautatie käyttäisi omaksi ja siirtolaisuuden hyväksi.⁴⁹

Tämä Amerikasta lainattu idea oli Venäjällä uusi. Edes suuren Siperian rautatien rakentamisen yhteydessä ei sellaiseen ollut turvauduttu. Kanadassa se oli osoittanut kelpoisuutensa, ja nyt uudessa poliittisessä ja yhteiskunnallisessa tilanteessa sitä haluttiin soveltaa Neuvostoliitossa.

Aluksi idea herätti kiihtymystä, mutta pian oivallettiin rautatien suunnitelmallaan hyvin pystyvän kehittämään Karjala-Muurmannin alueen taloutta.

47 Эвальд 1924, стр. 288-291.

48 Железнодорожный транспорт в пределах АКСР (1920-1935), стр. 14-17.

49 Чиркин 1928, стр. 5-8.

Suunnitelmaan suhtauduttiin myönteisesti luoteisalueiden taloudellisessa neuvottelukunnassa. Se valmisteli 26.10.1922 pidettyyn yleisvenäläisen toimeenpanevan keskuskomitean puhemiehistön kokoukseen esityksen ”siirtolaisuuden kehittämistä Muurmannin alueella rautatien avulla antamalla rautatielle välttämättömät maa-alueet”. Kokouksessa neuvottelukunta valtuutettiin laatimaan vastaava lakiesitys esitettäväksi työn ja puolustuksen neuvostolle.

Esityksessä tähdennettin Karjalan vähäistä asutusta ja suuria luonnonrikkauksia, jotka olivat jääneet hyödyntämättä työvoiman ja liikenneyhteyksien puutteen tähden. Erittäin hyödyllinen koko valtakunnalle olisi Muurmannin satama, josta on lyhyempi yhteys Englantiin ja Amerikkaan kuin Itämeren alueen satamista. Alueen asuttaminen on tärkeätä myös siksi, ettei rikas, tyhjä maa joutuisi naapurien ryöstelyn kohteeksi.⁵⁰

Tässä viitattiin hiljattain tapahtuneisiin länsiliittoutuneiden ja suomalaisten hyökkäyksiin.

Suunnitelma ei kuitenkaan saanut tukea niiltä, joita se eniten koski. Karjalan työkansan kommuuni katsoi siirtolaisuuden välttämättömäksi alueen kehitykselle, mutta vastusti maan luovutusta rautatielle. Kommuuni näet katsoi menettävänsä suuren osan tuloistaan maan luovutuksen yhteydessä.

Luoteis-Venäjän alueiden taloudellinen neuvottelukunta huomioi kommuunin näkökohdat ja totesi, ettei rautatielle tulisi luovuttaa maita, joita paikallinen väestö jo hyödyntää ja joita kommuuni pitää olemassaolonsa tähden hyödyllisinä. Rautatielle voitaisiin antaa vain asumattomia, maa- ja metsätalouteen liittämättömiä maita.

Samanaikaisesti kuin Luoteis-Venäjän taloudellisessa neuvottelukunnassa myös Valtion siirtolaisuusinstituutissa tutkittiin Karjala-Muurmannin alueen asuttamista. Instituutin Pietarin ja Moskovan osastot järjestivät 18. ja 26.–27.12.1922 seminaarin, jossa useissa esitelmissä tähdennettiin rautatien merkitystä alueen siirtolaisuudelle. Pohjoisen metsäyhtymän (Северолес) edustaja tähdensi Luoteis-Venäjän taloudellisen neuvottelukunnan hyväksymän ehdotuksen esittämistä Gosplanille huomioon ottaen tarpeelliset korjausehdotukset. Erityisen tärkeänä hän piti radan liittämistä Sorokan – Kotlasin radalla pohjoiseen Uraliin ja Obiin. Moskovaan rata oli yhdistettävä Poventsan – Sudan radalla. Näin Karjala-Muurmannin alue kytkettäisiin kiinteästi valtakunnan yhteyteen. Siirtolaisuus oli myös koko valtakuntaa koskevaa ja siksi sitä olisi johdettava keskitetysti. Istunnossa todettiin, ettei amerikkalaisia eli kanadalaisia metodeja voitu soveltaa sellaisinaan pohjoisiin oloihin. Karjala-Muurmannin alueella siirtolaiset tulisivat

50 Чиркин 1928, стр. 9-10.

toimimaan ensi sijassa metsätaloudessa, kalastuksessa ja rautatiellä. Siirtolaisuuden mahdollisuuksista oli huolehdittava, ettei kävisi niin, ettei rautatiestä olisi sanottavaa hyötyä alueelle, jonka läpi se kulkee. 27.12.1922 istunto tuli seuraaviin johtopäätöksiin:

1. Muurmannin rautatie on ainoa väylä, joka yhdistää valtakunnan keskustan jäätyvät sataman kautta maailman markkinoille. Täten rata on sekä strategisesti että taloudellisesti erittäin merkittävä Karjala-Muurmannin alueelle ja koko valtakunnalle.
2. Siirtolaisuuden rakentamisessa Muurmannin rautatie on valtimo, jota pitkin alueelle tulevat siirtolaiset, asiantuntijat ja alueen kehittämiseksi tarvittava materiaali.
3. Kun radasta tulee siirtolaisuuden valtimo, siltä on rakennettava asutusta ja alueen luonnon varojen hyödyntämistä vastaisuudessa palvelevat sivuradat.
4. On välttämätöntä johtaa toimintaa keskushallinnosta käsin. Ilman sitä siirtolaisuus menettää suunnitelmallisuutensa, joka on olennaista koko valtakunnan talouden kehittämiseksi.

Seuraavaksi asia tuli maanviljelyksen kansankomissariaatin (narkomzem) käsittelyyn 26.2.1923, koska siihen liittyi maan luovuttaminen rautatielle.

Maan luovuttaminen rautatielle siirtolaisuuden tukemiseksi katsottiin perustelluksi. Kaiken tuli kuitenkin tapahtua suunnitelmallisesti. Paikallisen väestön asumia ja käyttämiä maita ei tullut luovuttaa. Näin ollen kyseeseen tulisivat pelkästään metsämaat. Niitä rautatie voisi hyödyntää siirtolaisuuden ja rautatien hyväksi. Rautatielle kuuluisivat myös alueen maaperän rikkaudet ja vesivoima. Kaikki toiminta olisi silti alistettava maanviljelyksen kansankomissariaatille, ja käytännössä sitä johtaisi maanviljelyksen keskushallitus. Alueita ei luovutettaisi rautatielle ikuisiksi ajoiksi vaan määrätyksi periodiksi.

Tämän jälkeen suunnitelman toteuttamista käsiteltiin 31.3.1923 Gosplanin liikenneasiain osastossa. Siellä suunnitelmaa pidettiin hyvänä, ja katsottiin itse alueen pääsevän hyvin mukaan rautatien kehittämiseen. Näin myös rautatien jatkorahoitus olisi alueen omalla vastuulla. Liikenneasian osaston lausuttua mielipiteensä vuorossa oli Gosplanin luoteisalueiden osasto. Siellä metsäalan asiantuntijat totesivat, ettei rautatie ollut metsätalouden kannalta tärkeä, koska alueella olevia vesireittejä ja maanteitä voitiin hyvin käyttää kuljetuksiin. Oman metsätalouden luominen rautatien ympärille vaikeuttaisi lisäksi metsän muuta hyödyntämistä ja olisi vahingoksi valtiolle. Karjala-Muurmannin alueen asutuksen kehittäminen siirtolaisuuden avulla kylläkin palvelisi

koko valtakunnan etua.

Seuraavaksi suunnitelma tuli Gosplanin maatalousosaston täysistunnossa käsitteilyyn 24.–25.4.1923. Siellä vaadittiin täydennyksiä, ja 7.5.1923 Gosplanin puhemiesistössä päätettiin antaa suunnitelman käsitteilyyn osallistuneiden elinten ilmaista mielipiteensä. Niiden perusteella todettiin välttämättömäksi ohjata suunnitelmallista siirtolaisuutta Karjala-Muurmannin alueelle. Rautatie oli siirtolaisuuden väline, ja ilman siirtolaisuutta ja radan jatkuvaa kehittämistä alueen metsärikkaukset jäisivät hyödyntämättä.

Työn ja puolustuksen neuvosto antoi 25.5.1923 suunnitelmaa koskevan asetuksen, ja se tuli voimaan 1.10.1923. Sen mukaa Muurmannin rautatie sai käyttöönsä n. 3 milj. desjatiinaa neitseellistä maata. Tälle maalle rautatie sai tuoda siirtolaisia, ja maasta saatavan tuoton se saa realisoida omaksi hyödykseen. Käytännössä tämä merkitsi, että Muurmannin rautatiekombinaatti, jolla nimellä yritystä alettiin kutsua, sai haltuunsa maat 20 virstan leveydeltä radan molemmin puolin Karhumäestä alkaen kymmeneksi vuodeksi.⁵¹

Muurmannin rautatiekombinaatti

Rautatiekombinaatin muodostaminen merkitsi, että suurin osa Karjalan helpoimmin hyödynnettävistä metsistä jäi Työkansan kommuunin päättävällän ulkopuolelle. Karjalaan muodostui kaksi keskenään kilpailevaa organisaatiota. Kommuuni oli lähinnä poliittinen ja kombinaatti taloudellinen organisaatio. Kommuuni tarkasteli asioita Karjalan kannalta, mutta rautatiehallinnon alainen kombinaatti katsoi edustavansa yleisvaltakunnallista näkemystä. Paitsi rautatiehallinnon avulla kombinaatti piti yhteyksiä valtakunnalliselle tasolle luoteisalueen talouden suunnittelukomission ja siirtolaisviranomaisten kautta. Seurauksena olivat jatkuvat ristiriidat.⁵²

Kombinaatin saaman alueen tarkka pinta-ala oli 3 218 000 ha, ja siitä 1 468 000 ha oli Karjalan tasavallassa ja 1 750 000 ha Muurmannin alueella.⁵³ Saadusta maasta yli 50 % oli suota. Metsistä suurin osa oli hakkaamatonta, ainoastaan Sorokan ympäristössä oli sahateollisuuden käyttöönsä ottamia metsiä.

Kombinaatti jakaantui viiteen osastoon:

51 Чиркин 1928, стр.11-19.

52 Ks. esim. Арнольдов 1925, стр. 7-10, 72-84.

53 Eri lähteiden antamat tiedot alueiden pinta-alasta vaihtelevat. Mm. 15-vuotiaan autonomisen Karjalan juhlaulkaisussa koko alaksi ilmoitetaan 3 389 016 ha, josta Karjalan tasavallassa 1 619 434 ha ja Muurmannin alueella 1 769 582 ha.

1. siirtolaisuusosasto
2. metsätalousosasto
3. kalatalousosasto
4. rautatie- ym. liikenneosasto
5. Muurmannin satama.⁵⁴

Tämä merkitsi toiminnan ulottamista varsinaisen liikennesektorin ulkopuolelle. Kombinaatista tuli valtakunnan tasolla kommuunia tärkeämpi taloudellinen vaikuttaja. Muurmannin rata alkoi siis liikuttaa koko aluetta.

Kanadalaisista esikuvistaan kombinaatti erosi taloudellisen pohjansa vuoksi. Sillä ei ollut omaa rahallista pääomaa, eikä valtio korvannut sen kuluja kuten siirtolaisuusviraston kuluja ennen vallankumousta. Kombinaatin pääoma oli kuolleessa muodossa metsissä ja maaperässä. Ewald katsoi tähän liittyvän lukuisia ongelmia, joiden ratkaiseminen ei ole kombinaatin käsissä. Jo järjestelmän uutuus tulee aiheuttamaan yllätyksiä. Siksi kombinaatin toimintaan oli suhtauduttava varovaisesti eikä tullut odottaa nopeita tuloksia. Pohjoisten alueiden asuttamiseen ei yksi kombinaatti riitä. Se kuitenkin antaa kokemusta muiden vastaavien kombinaattien rakentamiseen.⁵⁵

Tavoitteidensa mukaan kombinaatin piti parantaa radan kuntoa ja rakentaa sivuteitä. 15.9.1922 Leningradissa pidetyssä kokouksessa todettiin, että radan saaminen 8 junaparia vuorokaudessa vetäväksi vaatisi 60–70 milj. ruplaa. Radan korjaukseen oli käytettävissä vain 15,6 milj. ruplaa. Näin ollen Muurmannin radan hallinto oli suurissa vaikeuksissa. Kunnostustyö päätettiin tehdä vuosina 1922–1928. Näiden kuuden vuoden aikana tuli ratavallia vahvistaa, oikoa pahimpia mutkia, kuusi siltaa – mm. Kemi-, Suija- ja Kovdajoen – tuli muuttaa metallisiksi, rakentaa asuntoja henkilökunnalle sekä suojat ja varastot liikkuvalla kalustolle. Rataa oli vahvistettava, että se kestäisi suurempia nopeuksia ja raskaampaa kalustoa.

Remontin loppuun saattaminen vaati enemmän voimavaroja kuin hallinnolla oli käytettävissään, ja siksi se joutui kääntymään tasavallan puoleen. Asiaa käsiteltiin Karjalan aluekomitean puhemiesistunonossa 11.1.1926. Rautatien ja Karjalan tasavallan suhteita haluttiin parantaa, ja niinpä Arnoldovin ja Gyllingin alustusten jälkeen todettiin:

- a) Muurmannin radalla on valtava merkitys Karjalan taloudelle ja teollisuudelle, ja siksi aluekomitea suosittaa kaikille puolue-elimille, että ne antaisivat kaiken mahdollisen rautatielle ja sen ke-

54 Мурманская железная дорога как транспортно-промышленно-колониционный комбинат, стр. 5-11.

55 Эвальд 1924, стр. 296.

hittämiselle.

- b) Muurmannin rautatie on velvollinen yhteistyöhön Karjalan tasavallan kaikkien viranomaisten kanssa.
- c) Kaikki osapuolet sitoutuvat noudattamaan rautatien ja tasavallan välisiä sopimuksia. Tämä koskee sekä rautatieläisiä että puolue-työntekijöitä.
- d) Edellytetään että tasavallan kansankomissariaatin osasto yhdessä Muurmannin radan hallinnon kanssa neuvottelee ja päättää vastedeskin Karjalaa ja Muurmannin rataa koskevista toimista.⁵⁶

Yhteistoiminta ei kuitenkaan alkanut sujua. Karjalan aluekomitean puhemiehistön istunnossa 1.12.1926 I. A. Järvisalo esitteli Arnoldovin laatiman rataa koskevan brošyyrin.⁵⁷

Järvisalon mukaa Arnoldovin paperissa oli lukuisia virheitä ja se oli selvästi Karjalan tasavallan vastainen. Tämä oli erittäin röyhkeätä Arnoldovilta, joka oli puolueen keskuskomitean jäsen. Paperi päätettiin palauttaa kansantalousneuvostolle yksityiskohtaista käsittelyä varten. Sovittiin että seuraavassa istunnossa 15.12. asiaa valmistellaan siten, että Arnoldov vastaa asiasta julkisen puoluekonferenssin edessä.⁵⁸

Vastausta A.M. Arnoldov ei koskaan antanut. Rautatien hallintojohtajana hän oli kulkulaitoskansankomissariaatin alainen eikä ilmeisesti katsonut tarpeelliseksi tehdä tiliä toimistaan karjalaisille. Hänellä oli laajempi näkemys radan kehittämisestä kuin karjalaisilla. Hän julkaisi v. 1927 siirtolaisuutta koskevan periaatteellisen kannanoton. Se edusti selvästi yleisvaltakunnallista näkemystä ja oli paikallisuudenvastainen. Arnoldovin mukaan neuvostokauden kolonisaatio eroaa vallankumousta edeltäneestä siinä mielessä, ettei se rajoitu maanviljelyyn ja venäläistämiseen. Neuvostokolonisaatio pyrkii rationaalisesti kohottamaan reuna-alueiden maataloutta ja rakentamaan niille teollisuutta. Neuvostoliitto ei pyri hyötymään reuna-alueiden tuotantovoimista keskuksen tai alueen itsensä hyväksi. Kaikki tulee tapahtumaan työtä tekevän ihmiskunnan hyväksi.

Siirtolaisuudessa ongelmallisesta kansallisuuskysymyksestä Arnoldov selvisi Staliniin viitaten. Stalin näet oli todennut Neuvostoliiton olevan valtio, joka ei jakaannu hallitseviin ja hallittaviin kansoihin. Sosialistisessa valtiossa on toimittava edellytysten luomiseksi kaikkien kansojen yhteistyölle ja naapuruudelle.

Rautatiejohtajana Arnoldov tietysti tähdentää Muurmannin radan

56 Karjalan aluekomitean täysistunnon ptk. 11.1.1926, f. 3, op. 2, d. 6.

57 Brošyyriä ei ole ptk:n liitteenä, eikä sitä ole löytynyt arkistosta.

58 Karjalan aluekomitean täysistunnon ptk. 1.12.1926, f. 3, op. 2, d. 9.

merkitystä siirtolaisuudelle. Karjalan-Muurmannin alueella oli ensimmäisen kerran Neuvostoliitossa kokeiltu amerikkalaisen mallin mukaisia rautatiesiirtolaisuutta. Karjalassa siirtolaisuus ei kuitenkaan voisi nojata vapaan viljelysmaan käyttöön kuten Amerikassa. Siirtolaisuus on oleva perustana paikallisen teollisuuden kehittämiseksi, jonka on oltava sopusoinnussa yleisliittolaisten päämäärien kanssa. Tähänastinen lyhyt kolmen vuoden kokemus oli osoittanut rautatiesiirtolaisuuden hyväksi keinoksi alueen kehittämiseksi.⁵⁹

Ylipäänsä karjalaiset eivät olleet tyytyväisiä Muurmannin radan toimintaan. Rautatie ja siihen kytkeytyvä politiikka olivat ristiriidassa Karjalan omien tavoitteiden kanssa. Keväällä 1927 Gylling puhui neuvostojen edustajakoukselle tieoloista. Tällöin hän tähdensi radan suurta merkitystä, mutta mainitsi, ettei siitä ollut paljon hyötyä Karjalalle. Rata oli pelkkä läpikulku tie. Suunnitteilla oleva Sorokan – Kotlasin rata ei myöskään olisi hyödyllinen Karjalan kannalta, koska se kulkisi vain muutamien Karjalaan kuuluvien kuntien kautta. Hänen mielestään olisi edullisempaa, jos rata kulkisi Sorokan, Äänisen itärannan ja Puodosin kautta Moskovaan. Ratojen rakentaminen Muurmannin radalta länteen kannattaisi vain siinä tapauksessa, että ne yhdistettäisiin Suomen rataverkkoon. Se olisi Gyllingin mukaan mahdollista vasta punaisen Suomen synnyttyä.⁶⁰

Moskovalle oli tärkeintä tämän koko valtakunnalle tärkeän radan toimivuus ja kulkulaitoskansankomissariaatin johdolla ja rahoituksella suunnitelman mukainen remontti onnistuttiin tekemään. Vuodesta 1922/23 vuoteen 1928/29 junien nopeudet ja lastit kasvoivat tuntuvasti. Kun vuosina 1922/23 radan läpäisi vain 1,5 junaparia vuorokaudessa, niin 1928/29 läpäisy oli 5 junaparia. Tavarajunien keskituntinopeus oli noussut 12,7:stä 15,3:een ja matkustajajunien 21,1:stä 30,5:een kilometriin. Veturien vuorokautinen käyttö nousi 173 km:stä 203 km:iin ja tavaravaunujen 115 km:stä 130 km:iin. Parannuksista huolimatta Muurmannin rata oli huomattavasti jäljessä läntisistä esikuvista. Ongelmana oli erityisesti ammattihenkilökunnan puute. Ratkaisuksi nähtiin oman henkilökunnan kouluttaminen, ja 1930 Kemiin perustettiin rautatieammattikoulu.⁶¹

Rautatieliikenteen ulkopuolisessa toiminnassa kombinaatti epäonnistui eikä täyttänyt siihen asetettuja toiveita. Tämä johtui taloudellisista ja hallinnollisista vaikeuksista. Rautatiehallinto katsoi velvollisuudek-

59 Арнольдов 1927. стр. 13-19.

60 Punainen Karjala 3.5.1927.

61 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 1884, op. 80, d. 21, 52, 142. Материалы по достройке мурманской линии 1-2. , Karjalan aluekomitean katsaus puolueen ja talouden tilasta toukokuusta joulukuuhun 1930. f. 3, op. 2, d. 420. – Тезисы к докладу "Мурманская жел. дор., как транспортно - промышленно-колониализационной комбинат". стр.5-7. 12-16. 24-25.

seen huolehtia muustakin kuin kombinaatista eikä kiinnittänyt sen toimintaa edes sen vertaa huomiota, että palvelukseen olisi saatu pätevää henkilökuntaa. Tästä seurasi hallinnollisia riitoja Karjalan tasavallan ja rautatiehallinnon välillä. Metsäosastossa törmäsivät kaupalliset tavoitteet ja sosialistiset näkökohdat. Metsiä ei hyödynnetty ammattitaitoisesti, ja seurauksena oli suuret tappiot. Näin tapahtui myös kalatalousosastossa. Kombinaatti oli tuottanut tappiota perustamisestaan alkaen. Myös varsinaisessa tehtävässään asutuksen kehittämisessä se oli epäonnistunut taloudellisten vaikeuksien tähden. Kombinaatti ei tuottanut asutustoiminnan tarvitsemaa pääomaa, kuten alun perin oli suunniteltu. Sen ainoa toimiva osa oli rautatieliikenne, jolla oli valtakunnallista merkitystä. Kombinaatin rakentaminen oli kuitenkin merkinnyt voimavarojen ohjaamista pois varsinaisesta toiminnasta, ja rata oli muodostumassa ahtaumaksi Neuvostoliiton kansantalouden kehitykselle. Kombinaatin eri toimialoja pidettiin kyllä tarpeellisina, mutta katsottiin parhaaksi kehittää niitä yhdessä ao. talussektoreiden kanssa. Tällä perusteella Karjalan aluekomitea ehdotti 23.7.1930 komission asettamista kombinaatin lakkauttamiseksi 15.12.1930 alkaen.⁶²

26.9.1930 työn ja puolustuksen neuvosto esitti kansankomissaarien neuvostolle kombinaatin lakkauttamista ja sen toimialueiden liittämistä muuhun kansantalouteen. Gyllingin aloitteesta esitystä käsiteltiin aluekomitean sihteeristön kokouksessa 9.10.1930. Lakkauttamisella pyrittiin hallinnon yksinkertaistamiseen ja tuotantovoimien toiminnan tehostamiseen. Kansankomissaarien neuvoston päätöksellä 2.11.1930 kombinaatin toiminta lakkautettiin ja toiminnot liitettiin ao. talousyksiköihin.⁶³

Karjalan tasavallan ja Muurmannin rautatien suhteeseen samoin kuin kombinaatin perustamiseen ja toimintaan liittyi Venäjän historialle ominainen keskustan ja periferian vastakohtaisuus. Alueellista päättävältäa halusivat Suomesta tulleet punapakolaiset. He edustivat skandinaavis-suomalaista paikallishallinnon traditiota. Heitä vastassa oli vanha venäläinen keskittämisperiaate, johon Leninin ja sittemmin Stalinin johtamat bolševikit tukeutuivat. Paltšinskin ohje paikallisten voimien hyödyntämisestä ei saanut mitään vastakaikua.

Myös kombinaatti oli NEP-kauden kokeiluja. Kun 5-vuotissuunnitelmien avulla vuodesta 1928 alettiin toteuttaa keskusjohtoista, yhä keskitettympää talouden kehittämistä, ei kombinaattityyppiselle toiminnalle enää ollut sijaa.

62 Karjalan Aluekomitean sihteeristön ptk. 23.7.1930, f. 3, op. 2, d. 435.

– Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 1884, op. 80, d. 142

63 Karjalan aluekomitean sihteeristön ptk. 9.10.1930, f. 3, op. 2, d. 436.

– Железнодорожный транспорт в пределах АКССР (1920-1935), стр. 21-25., Каурпала 1992, s. 93-95.

MUITA RATASUUNNITELMIA

Ewald katsoi Muurmannin rautatiekombinaatin alkuvaiheessa olevan esimerkkinä muille vastaaville suunnitelmille. Myös vanhat radat antaisivat mahdollisuuksia vastaaviin kokeiluihin. Vologdan – Arkangelin ja Vjatkan – Kotlasin ratojen varsilla oli siirtolaisuudelle sopivia seutuja. Maaperältään ne olivat Karjalan-Muurmannin aluetta suosiollisempia. Varsinkin lypsykarjataloudelle olisi hyvät edellytykset. Suurimmat rikkaudet sisältyivät kuitenkin seutujen valtaviin metsiin. Niihin voitaisiin rakentaa samanaikaisesti Muurmannin kaltaisia kombinaatteja. Tällöin kertyisi rinnakkaisia kokemuksia, joita voitaisiin hyödyntää seuraavia suunnitelmia toteutettaessa. Nyt olisi nopeasti annettava ao. rautateiden hallinnolle määräykset alkaa suunnitella kombinaattien rakentamista.⁶⁴

Näiden esitysten toteuttamiseen tarvittiin päättävien viranomaisten tuki. Siirtolaisuuden tutkimus- ja edistämisinstituutti suhtautui myönteisesti Ewaldin esityksiin. Se myös tarkasteli asiaa laajemmasta näkökulmasta ja katsoi rautatiet siirtolaisuuden edistämiseksi välttämättömäksi kaikkialla valtakunnassa, pohjoisten alueiden lisäksi myös Kaukoidässä ja Keski-Aasiassa. Mallia haettiin Kanadasta. Instituutin toimeksiannosta insinööri N. N. Jepantsin valmisteli edellä mainittuun joulukuussa 1922 pidettyyn seminaariin esitelmät

1. Rautatiesiirtolaisuuden rahoitus,
2. Kanadan Tyynenmeren rautatie monipuolisena siirtolaisuuden rakentajana,
3. Kanadan rautatiesiirtolaisuuden metodit ja
4. Kanadan liittovaltion lainsäädännölliset perusteet läntisimmän Kanadan preeria-alueen siirtolaisuudelle.

Yleisemmältä kannalta siirtolaisuutta tarkasteli prof. Skorjanikov esitelmässään ”Pohjois-Amerikan siirtolaisuus”. Seminaarissa todettiin välttämättömäksi perehtyä toisten eurooppalaisten ja amerikkalaisten valtioiden siirtolaisuuslainsäädäntöön, kokemukseen ja kulttuuriprosesseihin, jotka liittyvät siirtolaisuuteen. Instituutti katsoi tehtäväkseen ohjata keräämänsä tiedon ja kokemuksen avulla siirtolaisuutta uudessa yhteiskunnassa. Tässä työssä olivat välttämättömiä avoimet ja laajat tieteelliset yhteydet eri maiden siirtolaisuusinstituutteihin.⁶⁵

Neuvostoliiton tärkeimpänä siirtolaisuusalueena Siirtolaisuusinstituutti piti Euroopan Venäjän pohjoisia alueita. Ne sijaitsivat lähimpänä

64 Эвальд 1924. стр. 296-298.

65 Труды Госуд. Колониз. Научно-Исследоват. Института. Т. 1. стр. 322.

valtakunnan asukastihentymiä, ja Jäämeren kautta niiltä oli avoimet ja vapaat yhteydet maailmalle.

Syyskuussa 1922 alettiin tutkia pohjoisten alueiden asuttamista, ja järjestettiin asiaa koskeva seminaari. Edellä mainittu insinööri Jepantsin laati selvityksen ”Pohjoisen rautatiejärjestelmän rahoitusperusteista ja rautatiejärjestelmän merkityksestä siirtolaisuudelle ja siihen liittyvälle yritystoiminnalle”. Tässä hän hyödynsi ja sovelsi Kanadan rautatiesiirtolaisuudesta ja rautatiekombinaateista kokoamiaan tietoja. Jepantsinin mukaan kuljetusolojen ja teollisuuden samanaikainen kehittäminen johtaa asumattomien alueiden tuotantovoimien nopeaan kasvuun. Tähän pääsemiseksi on välttämättä yhdistettävä valtion ja paikallisten yhteisöjen voimavarat luotaessa mahdollisimman laaja perusta liikenneverkoston rakentamiseksi. On selvää, että rautateiden halkaisemat maat muodostavat yhden osan talouden perustasta. Varoja tarvitaan rautatieobligatioiden korkojen maksuun ja kuoletuksiin sekä alkuvaiheen toiminnan tappioihin. Aivan välttämättömänä Jepantsin piti ulkomaista pääomaa, jota voitiin saada konsession avulla.

Omassa esitelmässään prof. D. I. Šahovski katsoi, ettei taloudellinen tilanne anna mahdollisuuksia pohjoisten alueiden laajamittaiseen asuttamiseen. On tyydyttävä tukemaan rannikkokalastusta ja olemassa olevia jokisuiden ja rautateiden varsien asutuskeskuksia.

Jepantsiniin yhtyi Ewald viitaten edellä mainittuun tutkimukseensa. Nyt hän erityisesti tähdensi, että pohjoisten alueiden kuljetusoloja on kehitettävä erillään Siperian tarpeista.

Siirtolaisuusinstituutti jatkoi käsittelyä marras- ja joulukuussa 1922. Tuolloin insinööri P. M. Gejevski piti esitelmän ”Pohjolan teollisen siirtolaisuuden metodeista” ja J. P. Jordanski ”Muurmannin – Aunuksen alueen rautatiesiirtolaisuudesta”. Molemmissa esitelmissä tähdennettiin, ettei pohjoisten alueiden elinkeinoelämän kehittäminen ole mahdollista ilman määrätietoista liikenneolojen parantamista. Tähän kuuluu rauta- ja maanteiden sekä kanavien ja satamien rakentaminen. Ilman liikenneväyliä pohjoisten alueiden rikkaudet pysyvät arvottomina eikä pääoma hakeudu sinne. Kuljetusolojen parantumisen myötä myös paikallisen väestön yritteliäisyys saa entistä paremmat mahdollisuudet. Näihin näkemyksiin yhtyivät esitelmissään G. F. Tširkin, N.I. Prohorov, G. N. Logonov ja D. M. Zaitsev. Kaiken kaikkiaan seminaari suhtautui myönteisesti pohjoisten alueiden asuttamiseen rautatiesiirtolaisuuden avulla ja katsoi Muurmannin rautatiekombinaatin olevan alkuna uudelle toiminnalle.

Helmikuussa 1923 Gosplan pyysi jälleen Siirtolaisuusinstituutilta täydennystä lausuntoon pohjoisten alueiden asuttamisesta. Prof. B. M. Žitkov teki selvityksen itäisen Arkangelin seudun rannikoista ja uusimmista pohjoisen meritiien tutkimuksista. S.V. Tomilinin selvityksessä ”Leningrad – Rybinsk- rautatie alueen siirtolaisuuden välineenä”

tähdennettiin rautatien merkitystä pohjoinen – etelä-yhteyksien lyhentäjänä. N. P. Sinelnikovin esityksessä ”Maataloussiirtolaisuuden kysymyksiä ja Volhovan vesivoimalaitoksen vaikutus alueen maatalouden sähköistämiseen” tuli puolestaan esille muodissa ollut usko sähköistämisen kaikkivoipaisuuteen. Seminaarin päätteksi insituutti esitti yksityiskohtaisen ohjelman pohjoisten alueiden asuttamisesta. Siinä oli keskeisellä sijalla liikenneyhteyksien parantaminen. Välttämättömäksi katsottiin myös Pohjolan liittäminen maailmanmarkkinoihin valtavyölinä toimivien seuraavien rautateiden avulla:

- a) Murmansk – Sorokka – Kotlas – Vjatka – Orenburg – Taškent – Semiretšje – Kiina
- b) Murmansk – Sorokka – Vologda – Nižni Novgorod – Aleksandrov Gaj – Hiva – Buhara – Afganistan – Intia – Persia⁶⁶
- c) Arkangeli – Uhta – Troitsko Petsorski – Ob. Tämä taas yhtyi Siperian rataan ja edelleen Beringinsalmeen.

Välttämättömäksi katsottiin myös pohjoisen rannikon asuttaminen Muurmanskista aina Tšeško-Kaninin lahteen. Näin varmistetaan alueelle pysyvä asutus ja toiminta sekä estetään ulkomaisten riistäjien tunkeutuminen pohjoisille alueille. Gosplanille antamansa selvityksen tiivistelmässä instituutti tähdensi pohjoiseen rakennettavien rautateiden olevan perusedellytys siirtolaisuudelle, joka puolestaan johtaisi metsien ja maaperän rikkauksien hyödyntämiseen. Välttämättömänä se piti myös kansainvälistä yhteistyötä, ulkomaista asiantuntemusta ja pääomaa.⁶⁷

Siirtolaisuutta tukeva rautatiepolitiikka tuli Gosplanin käsittelyyn keväällä 1926 siirtolaisuuden yleissuunnittelun yhteydessä. Puolueen toimeksiannosta yleisliittolainen siirtolaisuuskomissio pyysi 9.3.1926 kulkulaitosten kansankomissariaatilta esitystä siirtolaisuutta tukevien rautateiden rakentamisesta. Jo 6.3. Gosplanissa järjestettiin siirtolaisuusseminaari. Siinä todettiin valtakunnassa olevan laajoja siirtolaisuuteen kelpaavia alueita. Tilaisuudessa G. F. Tširkin käytti puheenvuoron Muurmannin radan merkityksestä siirtolaisuudelle. Tämä herätti niin paljon huomiota, että häneltä pyydettiin perusteellisempi esitys. Esitelmässään 19.3. Tširkin tähdensi hyviä kokemuksia siirtolaisten asuttamisesta; niitä oli aikoinaan saatu Siperian radan rakentamisen yhteydessä. Hänen mielestään Muurmannin rautatiekombinaatti oli hyvin täyttänyt tehtävänsä siirtolaisuuden tukijana. Hän tähdensi kombinaatin siihenastisen kehityksen olleen tyydyttävää, vaikka kombinaatti toimii

66 Kiinaan ja Intiaan johtavat radat olivat kuuluneet jo keisarillisen yleisesikunnan suunnitelmien strategisten rautateiden joukkoon. - Vrt. Juntunen 1994, s. 155.

67 Труды Госуд. Колониз. Научно-Исследоват. Института. Т.1. стр. 326-333.

ankarassa ilmastossa. Eteläisemmillä ja hedelmällisemmillä seuduilla vastaavanlainen kombinaatti menestyisi paremmin. Kombinaatti oli esikuva, jota voidaan seurata muiden alueiden kehittämisessä.

Tuossa vaiheessa Neuvostoliitossa oli ryhdytty rakentamaan sosialistista suunnitelmataloutta ja siirtolaisuutta tarkasteltiin uusien käsitteiden läpi. Sanaa ”kolonisaatio” pidettiin porvarillisena. Kansankommissariaateissa alettiinkin puhua valtakunnan kokonaisvaltaisesta kehittämisestä, jonka yhtenä osana oli asuttaminen.⁶⁸

Valmistellessaan esitystä siirtolaisuutta palvelevista radoista kulkulaitosasiain kansankommissariaatin edustaja G. Gedda pyysi asiantuntijaksi V. A. Ewaldin, joka lausunnossaan teeseinä esitti edellä käsitellyn tutkimuksensa tulokset. Lisäksi hän aikaisempiin esimerkkeihin viitaten tähdensi siirtolaisuuden suunnitelmallisuutta ja toteuttamisen pitkäkestoisuutta.

Asutuspolitiikkaa käsiteltiin eri hallinto- ja suunnitteluelimissä pitkin vuotta, ja siirtolaiskomitean yleissuunnitelma tuli käsittelyyn 30.7.1926. Siinä Karjala – Muurmannin alue oli yhtenä osana laajemmasta kokonaisuudesta, ja mukaan se oli päässyt Muurmannin radan ansiosta. Muille pohjoisille alueille siirtolaisuutta voitaisiin laajentaa liikenneyhteyksien valmistuttua. Kulkulaitoskansankommissariatilta pyydettiin esitystä asutusta tukevien liikenneväylien rakentamisesta.

Rautatieviranomaiset katselivat asioita eri näkökulmasta kuin asutuspolitiikan kannattajat. Vastauksessaan 15.1.1927 kulkulaitoskansankommissaari Borisov ilmoitti asiaa ryhdytyn valmistelevaan uusien ratojen rakentamisen osastossa. Siellä oli valmisteilla 15-vuotisohjelma uusien ratojen rakentamiseksi. Samalla hän ilmoitti, ettei Neuvostoliitolla ollut taloudellisia mahdollisuuksia rautateiden rakentamiseen laajoille ja harvaan asutuille alueille. Perusteluna Borisov esitti A. Bogdanovskin muistion ”Северная Европейская часть СССР как район для колонизации и необходимые для его экономического оживления ж.д.” Siinä jälleen todettiin Pohjolan metsätalouden kehittämisen tarpeet ja strategiset syyt varsinkin Muurmannin Karjalan asuttamiseen. Koko Pohjolan asuttamiseen vaadittaisiin valtavat resurssit, joita siirtolaisviranomaisilla ja rautateiden rakentajilla ei ole käytössään. Siirtolaisuusinstituutti oli todennut, että jos perhettä kohti annetaan 50 ha metsää, Pohjolaan voidaan asuttaa yli 4 milj. asukasta. Bogdanovskin mielestä oli selvää, että asuttaminen vaatii rautateitä. Radat kuten Ob – Kotlas – Sorokka ja Ob – Perm – Indigo varmasti auttavat alueiden kehitystä. Ensin on rakennettava Obin – Sorokan rata ja vasta myöhemmin osuus Ob – Indiga. Borisovin vastauksessa oli mukana rautateiden rakentamisen yleissuunnitelma seuraavaksi 5- ja 15-vuotiskau-

68 Kulkulaitoskansankommissariaatin arkisto f. 1884, op. 80, d. 211.

siksi; se oli laadittu maailmansodan aikaisten suunnitelmien perusteella. Siinä molemmat yllä mainitut radat oli sisällytetty 15-vuotissuunnitelmaan.

Vastaus ei tyydyttänyt Gosplanissa maatalous- ja siirtolaisuuspolitiikan edustajia.

Vilkkaan kirjeenvaihdon ja lehdistökeskustelun päätteeksi kansankomissaarien neuvoston toimeenpaneva komitea antoi 5.9.1927 siirtolaisuutta koskevan päätöksen (постановление). Siinä ensisijaisiksi asutusalueiksi nimettiin Kaukoita, Uraliin liittyvät Länsi-Siperian alueet ja Karjala-Muurmannin seudut. Muiden pohjoisten alueiden asuttaminen ei olisi lähiaikoina mahdollista liikenneyhteyksien puutteen vuoksi. Neuvostoliiton toimeenpanevan keskuskomitean puhemiehistö (Пресидиум ЦИК Союза ССР) antoi 18.1.1928 tiedonannon valtakunnan siirtolaisille varatuista alueista, ja niihin kuuluivat yllä mainitut alueet. Edelleen kulkulaitoskansankomissariaattia velvoitettiin rautateiden ja maanteiden suunnitteluun siirtolaisuutta silmällä pitäen. 14.4.1928 julkaistiin Ekonomitšeskaja Žizn -lehdessä ehdotus siirtolaisuuden 5-vuotissuunnitelmaksi, ja 28.4.1928 uusien ratojen rakentamiskomissio pyysi kirjelmällä siirtolaisuuskomitealta kyseisen suunnitelman. Suunnitelmassa siirtolaisuuden yhtenä kohteena oli Euroopan puoleinen Pohjola, jonne vuosina 1927/1928 tuli sijoittaa 16 800 siirtolaista. Ehdotettu määrä jäi pieneksi, koska pohjoisesta puuttui liikenneyhteydet.⁶⁹

Pohjoiset alueet odottivat vuoroaan siirtolaisuuden rakentamisessa. Vuoro tuli, muttei siirtolaisviranomaisten suunnittelemassa muodossa.

Rakentaessaan kombinaattia Muurmannin rautatiehallinto ymmärsi, että toimintaedellytyksiä olisi parannettava uusien ratojen avulla. Perussuunnittelun ja suuren remontin aikana ei ollut mahdollisuuksia uusien ratojen rakentamiseen, mutta kun vuosina 1928/29 laadittiin toimintasuunnitelmaa seuraavaksi 5-vuotiskaudeksi, esitti rautatiehallinto kolmen uuden radan rakentamista:

1. Sorokka – Kotlas olisi päärata, joka tuntuvasti parantaisi luoteisalueen liikenneoloja.
2. Mäki (Mga) – Ohta-rata parantaisi Nevan oikealla puolella olevien alueiden talouden kehitysedellytyksiä.
3. Jyskyjärvi – Sorokka-jakso helpottaisi Jyskyjärven tulevan metsäteollisuusyrityksen rakentamista.

Näistä tärkein oli Sorokan – Kotlasin rata, joka valmistuttuaan parantaisi merkittävästi Muurmannin sataman toimintamahdollisuuksia. Koko radan pituus olisi 768 km. (Sorokka – Plesetskaja 368 km ja

69 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f.1884, op.80, d. 211, s. 229-235.

Plesetskaja – Kotlas 418 km). Rata liittäisi Muurmanskin Vjatkan alueeseen, Uraliin ja edelleen Siperiaan. Novosibirskista Muurmanskiin olisi runsaat 4 000 km. Rata lähentäisi Siperian keskeisiä alueita Amerikan tärkeisiin teollisuuskeskuksiin kuten Chicagoon.

Poliittisista muutoksista, vallankumouksesta ja sisällisodasta huolimatta ns. pohjoinen rautatie säilytti asemansa ensisijaisena rakennuskohteena. Voidaan todeta laajan Pohjolan tarvitsevan itä – länsisuuntaisia kuljetusväyliä, olipa poliittinen järjestelmä mikä tahansa. Voimistunut vastakohtaisuus Suomeen oli poistanut kuitenkin läntisen yhdysradan rakentamisen suunnitelmista.

Nyt karjalaiset halusivat tiivistää yhteyksiään Pohjois-Venäjään. Karjalan aluekomitean täysistunnossa 18.12.1929 pitämässään kansantaloudellisessa esitelmässä Gylling tähdensi Sorokan – Kotlasin radan merkitystä Karjalan ja koko Pohjolan kehitykselle.⁷⁰

Myös varsinaisen Muurmanskin radan parantamista päätettiin jatkaa. Erityistä huomiota tulitaisiin kiinnittämään ratavallin vahvistamiseen, kiskotuksen vaihtamiseen raskaammaksi ja huoltotilojen rakentamiseen.⁷¹

Uusien ratojen rakentaminen oli kuitenkin ylemmistä hallintoelimitystä ja viime kädessä keskushallituksesta riippuvainen, eivätkä paikalliset tavoitteet aina sopineet yleisiin suunnitelmiin.⁷²

KOMI

Edellä käsitellyt pohjoiset rautatiehankkeet koskettivat mitä suurimmassa määrin Komia kulkemalla eteläosasta sen läpi. Näistä riippumatta Venäjän metsäviranomaiset tekivät omia suunnitelmiaan Komin – Petšora alueen metsien hyödyntämiseksi. Niihin liittyi v. 1911 tehty esitys Kaman – Petšoran ja Ob – Vienanmeren rannikon ratojen rakentamiseksi. Esitys ei saanut kannatusta edellä mainitussa uusien ratojen komission esityksessä vuonna 1916.⁷³

Vallankumouksen puhkeaminen antoi myös komilaisille mahdollisuuden kansallisen ja taloudellisen asemansa kohentamiseen. Periodia vuoden 1917 helmikuusta vuoden 1920 puoliväliin pidetään Komin valtiollisen kehityksen ensimmäisenä vaiheena. Tuolloin käytiin keskustelua komi-syrjäänien ja komi-permjakkien sekä eräiden venäläisten

70 Karjalan aluekomitean täysistunnon ptk. 17.- 20.12.1929, f. 3, op. 2. d. 317.

71 Мурманская железная дорога как.. стр.38-39, 45-51, 69, 83-86, 94-99., Тезисы ... стр. 27-36, 40 - 43.

72 Кс. s. 147-155.

73 Эвальд 1924, стр. 286.

alueiden yhdistymisestä laajaksi tasavallaksi, johon olisivat kuuluneet napapiirin ja Jäämeren rannikon tundraseudut ja Jäämeren suuret saaret.

Yrityksiä toteuttaa tätä suunnitelmaa vuodesta 1920 aina autonomian toteutumiseen vuoden 1922 alussa kutsutaan valtiollistumisen toiseksi vaiheeksi.⁷⁴

Tammikuussa 1921 Ust-Sysolskissa (nyk. Syktyvkar) järjestettiin yleissyrjäniläinen puoluekonferenssi, jonka tärkeimpänä käsiteltävänä asiana oli komien autonomia. Konferenssi ehdotti perustettavaksi autonomisen tasavallan, joka käsittäisi komien asuttamat alueet Arkan-gelin, Permin, Vjatkan ja Vologdan lääneistä. Tavoitteen oli siis komien yhdistyminen omaksi valtiokokonaisuudeksi. Ust-Sysolskiin hankalimpien matkojen takaa Izmasta ja Permin Komista tulleet ilmoittivat kannattavansa yhdistymistä periaatteessa, mutta pitivät sitä ennenaikaisena kulkuyhteyksien puuttumisen vuoksi.⁷⁵

Huonot kulkuyhteydet olivat yhdistymisen konkreettinen este. Niistä huolimatta konferenssi perusti aluekomitean, jonka avulla yhdistymistä ryhdyttiin ajamaan. Pahimpana esteenä oli naapurien vastustus. Varsinkin Perm ei hyväksynyt alueensa pohjoisosassa asuvien komipermjakkien eroa, koska se olisi huomattavasti pienentänyt aluetta. Vastuksesta huolimatta yleisvenäläisen toimeenpanevan keskuskomitean puhemiehistö antoi 22.8.1921 asetuksen Komin autonomisen alueen perustamisesta. Keskeisistä tavoitteista jäivät toteuttamatta yhdistyminen ja tasavallan statuksen saavuttaminen. Siksi komilaiset pitivät aluetta vain välivaiheena tiellä kohti tasavaltaa.⁷⁶

Myös komipermjakit halusivat perustetun autonomisen alueen yhteyteen, mutta Moskova ja Perm eivät hyväksyneet tavoitetta. Ne katsoivat Permin Komin olevan liikenteellisesti ja taloudellisesti erottamattomasti sidoksissa Uraliin. Siksi ainoaksi mahdollisuudeksi katsottiin kansallisen piirikunnan perustaminen Uralin läänin yhteyteen. Pitkällisten kiistojen jälkeen siitä päätettiin Neuvostoliiton kommunistisen puolueen keskuskomitean presidiumissa 26.2.1925. Komipermjakkien liittyminen Komiin hylättiin, koska alueiden välillä ei ollut liikenteellisiä ja taloudellisia siteitä. Vanhat yhteydet sitoivat alueen Uraliin, ja siksi piirikunta alistettiin Uralin läänin toimeenpanevalle komitealle.⁷⁷

Komin jäädessä osaksi liittovaltiota oli pelättävissä tiukka alistus keskusjohdolle. Pelko osoittautuikin aiheelliseksi, sillä 1920-luvun alussa kehiteltiin suunnitelmia Venäjän jakamisesta alueellisiin piirei-

74 Сметанин & Напалков 1991, стр. 4.

75 Образование Коми автономной области, стр. 66-67. - Кузиванова 1991, стр. 36-37., Lallukka 1995, s. 38.

76 Образование Коми стр. 127. - Кузиванова 1991, стр. 37-38.

77 Lallukka 1995, s. 42-44.

hin. Komi olisi tullut osaksi luoteista aluepiiriä, jonka keskuksena olisi ollut Arkangeli. Näitä suunnitelmia komilaiset vastustivat pyrkimällä vahvistamaan taloudellista asemaansa. Heidän esikuvanaan oli Karjala, jolle tasavallan status antoi rajoitetun taloudellisen autonomian, mm. metsävaroista neljännes jäi tasavallan omaan käyttöön. Niinpä Komi pyrki valvomaan metsiensä käyttöä 1920-luvulla. Tähän ei keskushallitus suostunut. Kun taloudellinen itsenäisyys jossain määrin riippui valtiollisesta asemasta, pyrkivät komilaiset koko 1920-luvun saamaan tasavallan statuksen.

Arkangelin tavoitteena oli saada haltuunsa Komin metsävarojen hyödyntäminen. Tähän komilaiset eivät halunneet alistua, koska juuri metsä oli heidän tärkein luonnonvaransa, jonka avulla he halusivat luoda edellytykset muidenkin talouden alojen kehitykselle. Komilaiset laativat taloussuunnitelmia, ja 1920-luvun puolivälissä heillä oli konseptio alueen talouden kehittämistä.⁷⁸

Komin talouskehityksen päälinjat muotoiltiin tarkemmin Komi Mu-lehdessä 1925 julkaistussa artikkelissa ”Komin autonominen alue ja kysymys pohjoisen piirijaosta”. Siinä sanottiin, että tulevaisuudessa Komin on hyödynnettävä alueensa suuria rikkauksia ja että ennen kaikkea on välttämätöntä kehittää tie- ja liikenneyhteyksiä. Autonomian muodostamisen aikaan maaliikenneyhteydet olivat erittäin huonot. Alueella ei ollut lainkaan rautateitä ja maanteitäkin oli vähän. Komin kaksi suurinta asuinalueita Petšora ja Vytšegda olivat ilman tieyhteyksiä. Oltiin myös huolestuneita siitä, että huonot tieyhteydet erottivat Komin muista alueista, merisatamista ja koko muusta valtakunnasta. Omissa suunnitteluelimissä syntyikin monia projekteja, joissa hahmoteltiin yhteyksiä mm. Leningradiin, Murmanskiin, Indigaan ja Novorossiinskiin. Ongelmana oli, että toteuttaminen vaati valtavia pääomia. Eräänä mahdollisuutena oli konsessioiden myyminen ulkomaisille sijoittajille. Mukaan houkuteltiin myös keskusvaltaa, joka oli kiinnostunut Siperian luonnonvarojen hyödyntämisestä. Lopulta päädyttiin esittämään kahden Komin alueen leikkaavan rautatien rakentamista:

1. Omsk – Tjumen – Solikamsk – Uhta – Indiga ja
2. Omsk – Tjumen – Kotlas – Svanka – Leningrad.⁷⁹

Kumpakaan ei koskaan toteutettu, vaikka jälkimmäinen suunnitelma koko lailla vastaa v. 1916 hyväksyttyä pohjoista projektia sekä osaa ”suuresta pohjoisesta tiestä”. On ilmeistä, että komilaisille on myös tihkunut tietoja Yrjö Jahnssonin suunnitelmista, sillä Suomesta Komiin

78 Кузиванова 1991, стр. 40. 96 – Smetanin 1995, s. 95.

79 Сметанин 1991, стр. 54-55.

1920-luvulla informaatiota välittänyt Ignati Mosseg oli 1920-luvun alussa yhteydessä Jahnssoniin.⁸⁰

Toteuttamisen esteenä oli myös edellä käsitelty Pohjolan mineraalien hyödyntäminen, johon Komilla itsellään ei ollut tarvittavia pääomia, ammattitaitoa ja työvoimaa. Näistä puutteista voitiin selvittää vain ulkomaisen avun tai keskushallituksen eli Moskovan avulla. Moskova torjui ulkomaisen pääoman, mutta katsoi oikeudekseen ottaa Pohjolan rikkaudet koko valtakunnan ja sosialismin rakentamisen pääomalähteeksi.

Omsk – Indiga-rata olisi avannut vapaan pääsyn Jäämeren kautta maailmalle. Tämän Moskova esti hallinnollisin toimin. Venäjän federaatiossa toteutettiin keskushallituksen päätöksellä 14.1.1929 paikallishallinnon uudistus muodostamalla Pohjoinen alue entisistä Arkangelin, Vologdan ja Pohjois-Vienan kuvernementeista ja Komin autonomisesta alueesta. Uuden hallintoalueen keskuspaikaksi tuli Arkangeli. Kommunismin kaudella julkaistussa Komin historiassa uutta jakoa pidetään työväenluokan suurena edistysaskeleena sosialismin rakentamisessa ja kansallisen eriarvoisuuden poistamisessa.⁸¹

Komin kansallisen kehityksen kannalta uusi hallinto oli vahingollinen. Se alistettiin Arkangelille ja sitä kautta Moskovalle. Jäämeren ranta-kaistaleen ja Novaja Zemljan irrottaminen Komista ja alistaminen suoraan Arkangelille merkitsi Komille Jäämeren yhteyden sulkeutumista.⁸²

Ainoa suunnitelma, jonka aluejohtajat saivat läpi, oli paikallisia tarpeita tyydyttävä Syktyvkarin – Pinjugin radan rakentamisen aloittaminen marraskuussa 1929. Työvoima koostui pakkotyöläisistä, joita toukokuussa 1930 oli paikalla n. 15 000. Kevästä 1931 alkaen työ alkoi takerrella tarvikepulan tähden, ja se keskeytettiin joulukuussa 1931, kun se ei sopinut Moskovan suunnitelmiin. Komin eteläisiä alueita ei siis päästetty keskuksen yhteyteen. Siten tehokkaasti estettiin Komin kansallista kehitystä.⁸³

Samanaikaisesti Moskova alkoi rakentaa tiukasti käsissään olevaa Murmanskista Petsoralle ulottuvaa teollis-sotilaallista kompleksia.⁸⁴

Tarkasteltaessa 1920-luvun liikenteellistä ja kansallista kehitystä komien asuinalueilla voidaan yhtyä Seppo Lallukan toteamukseen, että Moskova harjoitti ”divide et impera”-politiikkaa. Se pelkäsi vahvan kansallisen Suur-Komin syntyä strategisesti tärkeälle pohjoiselle alueelle.⁸⁵

80 Yrjö ja Hilma Jahnssonin arkisto 2 / 74. - Popov 1995, s.124-125.

81 История Коми 1978, стр. 272-273.

82 Сметанин 1991, стр. 55-56. – Stalinistisessa diktatuurissa pohjoisen kaistan menetyksellä ei ollut käytännön merkitystä. Vuonna 1930 sinne muodostettiin hantien ja mansien kansallinen piiri. Perestroikan alettua jako on osoittautunut ongelmalliseksi. Suomalais-ugrilaiset kansat on erotettu toisistaan, eikä Komin tasavallalla ole meriyhteyttä.

83 Smetanin 1995, s. 96-97., Морозов & Рогачев 1995, с. 183.

84 Славин 1961, стр. 106-112.

85 Lallukka 1995, s.44.

Keskitetyn suunnitelmatalouden liikennepolitiikka

RAUTATIET 5-VUOTISSUUNNITELMISSA

Yksittäisten alueiden uudet ratasuunnitelmat olivat myös muista Lueis-Venäjän alueista ja ennen kaikkea Moskovasta riippuvaisia. Aikoinaan S. J. Witte oli katsonut rautateiden olevan mantereisen Venäjän talouden elvyttäjä.¹

Tätä käsitystä eivät vallankumous ja sosialismin rakentaminen horjuttaneet. NEPin poliittisista taustahahmoista N. I. Buharin ja A. I. Rykov katsoivat infrastruktuurin luomisen kuuluvan sosialismin rakentamisen perusedellytyksiin.²

Tätä seikkaa osasivat liikenneviranomaiset hyödyntää. Jo ennen vallankumousta oli pidetty tärkeänä Sorokan – Kotlasin radan rakentamista ja sen jatkamista Obille. Baltian satamien menetyksen jälkeen rata oli mitä ajankohtaisin. Katsottiin 737 virstan mittaisen Sorokka – Kotlas-radnan palvelevan koko Pohjois-Venäjää Vjatkaasta Mongoliaan. Yhteydet Uralille ja ja Siperiaan lyhenisivät 575 virstaa. Kustannukset peitettäisiin pian kuljetustuloilla. Viljan lisäksi radalla voitaisiin kuljettaa metsäteollisuuden tuotteita. Metsätaloutta hyödyttäisivät rataan liittyvät pistoradat. Varsinainen ratalinja jakaantuisi kahteen osaan:

1. Sorokka – Plesetsk 345 virstaa ja
2. Plesetsk – Kotlas 392 virstaa.

Tämän suunnitelman Muurmannin rautatiehallinto esitti kulkulaitoskansankomissariaatille 2.12.1925. Sitä ennen rautatiehallinto oli hankkinut suunnitelmalle kuvernementtien ja sisäisen kaupan kansankomissariaatin tuen. Esityksen mukaan rakentaminen piti aloittaa 1925 ja saada päätökseen 1928. Kulkulaitoskansankomissariaatin finanssiosas-

1 Ks. s. 14-23.

2 Haumann 1992, s. 1220-1222.

to kuitenkin totesi 31.12.1925, ettei tuolla hetkellä ollut taloudellisia mahdollisuuksia suunnitelman toteuttamiseen. Osaston mielestä suunnitelma oli taloudellisten laskelmien osalta puutteellinen. – Huomattakoon, ettei suunnitelmassa edes viitattu Karjalan autonomisen sosialistisen neuvostotasavallan olemassaoloon.

Suunnitelma otettiin jatkokäsittelyyn Gosplanin uusien ratojen rakentamiskomissiossa 25.2.1926.³

Pohjana oli uusien liikenneväylien alakomitean 2.2.1926 valmistunut muistio. Siinä tähdennettiin Siperian vilja- ym. tuotteiden vientireitin lyhentämistä. Muistiosta ilmeni, että Muurmannin rautatiehallinnon suunnitelman takana oli G. F. Tširkin, joka toimi aktiivisesti Muurmannin Rautatiekombinaatissa. Hän tähdensi metsätalouden kehittämistä ja sitä että metsän tuotteiden viennillä peitettäisiin nopeasti rakennuskustannukset. Alakomitea totesi taloudelliset perustelut puutteellisiksi, mutta päätti esittää asian eteenpäin. Komissiossa esittelijä A. V. Jemeljanov totesi, että 18.2.1926 pidetyssä eri liikennehaaroja edustavassa kokouksessa oli havaittu, ettei Muurmannin radan hallinnon esitys Sorokan – Kotlasin radasta ollut riittävästi perusteltu. Samana vuonna kulkulaitoskansankomissariaatti tutustuisi vielä suunniteltujen ratojen alueeseen, myös pohjoiseen, minkä jälkeen Sorokan – Kotlasin rata tulee toteutettavaksi alueen metsien hyödyntämistä silmällä pitäen.

Tässä vaiheessa paikallishallintoa edustava Luoteisalueen suunnittelukomissio Arkangelissa katsoi velvollisuudekseen puuttua asiaan. Kirjelmässään kulkulaitoskansankomissariaatille 29.3.1926 se ilmoitti, että kokouksessa 17.2. komissio oli todennut, että 2.2. valmistuneessa alakomitean muistiossa ei ollut huomioitu aluesuunnitteluelinten suunnitelmia, päätöksiä ja tavoitteita. Koska 5-vuotissuunnitelmaa uusista radoista ei ollut vielä päätetty, kääntyi komissio Gosplanin puoleen Kotlas – Plesetsk – Sorokka-radana pikaiseksi rakentamiseksi.

Kirjelmä näyttikin johtavan tulokseen, sillä 29.3.1927 kulkulaitoskansankomissariaatin rautateiden rakennusosasto antoi Luoteisalueen taloudentutkimuspäällikölle K. N. Kaskinille määräyksen ryhtyä tekemään taloudellista selvitystä Kotlasin – Sorokan radasta. Sen tuli olla valmiina vuoden 1927 lokakuun alkuun mennessä. Tehtävä osoittautui odotettua vaikeammaksi, sillä 5.9. Kaskin valitti työn laajuutta ja pyysi lisää varoja ja aikaa.

Myös viittaus 5-vuotissuunnitelmaan osoittaa rautateiden rakentamisen siirtyneen uuteen – sosialistiseen – vaiheeseen. Jo NEPin alkuvaiheessa ryhdyttiin pohtimaan neuvostotalouden kehityslinjoja. Vuonna

3 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 1884, op. 80, d. 134. Sorokka - Kotlas radan rakentamista koskevaa aineistoa 22.10.1925-13.10.1929.

1925 aloitettiin Gosplanissa intensiivinen ja pitkäjänteinen suunnittelytyö. Vilkkaan keskustelun ja lukuisten vaihtoehtoisten esitysten jälkeen työ johti vuonna 1929 ensimmäisen 5-vuotissuunnitelman aloitukseen. Suunnitelman toteuttamiseksi luotiin myös uusi aluehallinto, sillä siten keskushallinto syrjäytti vanhat hallintoelimet, joilla oli paikallisia ja kansallisia tavoitteita. Tavoitteena oli vuosisuunnitelmien ja eri aloja koskevien toimintaohjelmien avulla luoda ensin 5-vuotissuunnitelma, joka olisi siirtymävaiheena 10–15 vuoden tulevaisuuden malleille. Tärkeänä tekijänä suunnitelmissa oli uusi tekniikka, jonka avulla tuotantovoimia kehitettäisiin ennen näkemättömällä tavalla. Uudella tekniikalla tarkoitettiin nimenomaan sähköä ja sen sovellutuksia. Taloudelle valittiin eräitä painoaloja, joita kehittämällä uskottiin kokonaistalouden kasvavan. Yksi niistä oli rautatieliikenne.⁴

Seuraavana keväänä 8.5.1928 Muurmannin alueen toimeenpaneva komitea kääntyi Gosplanin puoleen. Se viittasi vuodesta 1916 alkaen tehtyihin laskelmiin ja suunnitelmiin todeten radan olevan välttämätön Luoteis-Venäjän eli Pohjolan kehittämiseksi. Kirjelmän allekirjoittajat puheenjohtaja N. Aksenov ja sihteeri Miller pyysivät Gosplania ottamaan radan 5-vuotissuunnitelmaan.

Pari kuukautta myöhemmin, 4.7.1928 Pohjoisen Vienan (Arkangelin) kuvernementin toimeenpanevakomitea esitti Työn ja puolustuksen suunnitteluelimille, Venäjän federaation talousosastolle ja suunnitteluelimille sekä kulkulaitoskansankomissariaatille Sorokan – Kotlasin radan rakentamista ja työn ottamista Pohjolan rautateiden rakentamisen 5- ja 15-vuotissuunnitelmiin. Mukana oli myös V. M. Voblyninin 1.1.1928 Izvestijassa julkaistu artikkeli radan tarpeesta.⁵

Talouden kehityssuunnitelmista ja perspektiiveistä keskusteltiin vilkkaasti. Tähän keskusteluun liittyivät myös pohjoisten alueiden liikennesuunnitelmat. 28.7. insinööri Novikov-Maksimov kirjoitti Transportnaja Gazetassa, että Sorokan – Kotlasin radan rakentaminen olisi mahdollinen 15:ssä muttei 5 vuodessa. Perustelu Siperian viljan viennistä sitä kautta ei siis ollut oikea. Kotlasin selluloosaa käytetään kotimaassakin, joten myöskään metsätalouden viennin kannalta rata ei ole välttämätön. Puutavaralle taas riittävät uittoreitit.⁶

Novikov-Maksimovin artikkeli oli varmasti takaisku Pohjoisen Vienan kehityssuunnitelmille, ja 16.8. alueen toimeenpaneva komitea julkaisi protestin artikkelin johdosta. Myös taiteilija Borisov hyökkäsi Novikov-Maksimovia vastaan. Borisovin mielestä insinööri ei ollut riittävästi perehtynyt pohjosiin oloihin ja oli tulkinnut tilastoja virheellisesti.⁷

4 Haumann 1992, s. 1291-1297.

5 Julkaistiin uudelleen 28.6.1928.

6 Транспортная Газета 28.7.1928.

Saadakseen painoa omille tavoitteilleen Arkangelin eli Pohjoisen Vienan kuvernementin suunnitteluneuvosto julkaisi 5-vuotissuunnitelmaa silmällä pitäen Borisovin ja tämän apulaisen V.M. Voblyin suunnitelman ”Великий северный путь” omana kirjaseinä Veliki Ustjugissa 1929.

Aktiivisuuteen oli aihetta, sillä Moskova alkoi yhä enemmän kiinnittää huomiota pohjoisiin alueisiin. 14.1.1929 keskushallitus yhdisti koko Venäjän Pohjolan omaksi hallintoalueeksi. Samalla herätettiin nukahtanut Goichbargin johtama komissio ja uudistettiin se. Puheenjohtajaksi kutsuttiin S. S. Lukašin ja jäseniksi I. M. Gronski, N. N. Olšanski, I. E. Popov ja A. P. Kabožinski. Työhön osallistui myös puolueen työntekijöitä ja asiantuntijoita. Nyt pohjoista tietä tarkasteltiin osana laajaa taloudellista rakennustyötä, joka käsitti koko Pohjolan Siperian Uralilta Tyynellemerelle. Kun aikaisemmin radan oli katsottu päättyvän Jenisein tai Obin alajuoksulle, niin nyt sitä haluttiin jatkaa Jakutskiin ja edelleen Tyynenmeren rannikon satamaan, mahdollisesti Ajaniin, Eikaniin, Nikolajevsk na Amuriin tai Sovetskaja Gavaniin. Jotta radalla olisi muutakin kuin läpikulkuliikennettä, pidettiin tarpeellisenä sivuratoja ja autoteitä. Tällöin radalla olisi merkitystä asutukselle, kehitettävälle paikalliselle elinkeinoelämälle ja varsinkin metsäteollisuudelle. Katsottiin, että suunnitelman toteuttaminen vaatisi yli 100000 km rauta- ja maanteitä sekä vesi- ja lentoreittejä. Huomioon otettiin myös asuttaminen. Kuten Muurmanning kombinaatin kohdalla tuli pitkin pohjoista tietä rakentaa asutus- ja teollisuuskeskuksia. Eri-tyistä huomiota kiinnitettiin radan varren vesivoimalaitosten rakentamiseen. Rata olisi myös heti sähköistettävä. Silloin voitaisiin kuljettaa nopeasti isoja tavaramääriä.

Izvestija informoi suunnitelmasta 9.1.1930. Lehti katsoi suunnitellulla pohjoisella tiellä olevan valtava merkitys. Rata tulisi vain kulkemaan asumattomien alueiden halki ja toistaiseksi paikallisia rahteja olisi vähän. Rata kylläkin on vielä tutkimattomien pohjoisten alueiden rikkauksien hyödyntämisen väline. Varsinaisen radan rakentamisen arvioitiin maksavan 1,5 mrd. ja kaiken muun suunnitelmaan liittyvän 5 mrd. ruplaa. Rakennusajaksi arvioitiin 5–6 vuotta. Lehden mielestä suunnitelma oli sisällytettävä kansantalouden kehittämisen yleissuunnitelmaan.⁸

Jälleen suunnitelmasta ja erityisesti rakentamisen ajankohdasta syntyi poleemista keskustelua. Varauksettomasti suunnitelmaa kannattavat tahtoivat nopeaa rakentamista. Epäilijät taas halusivat suurten kustannusten tähden siirtää rakentamisen tulevaisuuteen.

7 Известия 59/1928.

8 Известия 9.1.1930.

Kansankomissaarien neuvoston alainen pääkonsessiokomitea järjesti 2.–5. 8.1930 ”suurta pohjoista tietä” käsittelevän seminaarin, johon osallistui tiedemiehiä sekä eri hallintohaarojen ja pohjoisten alueiden edustajia. Tarkastettavana oli peräti 18 eri vaihtoehtoa. Seminaarissa ei päästy yksimielisyyteen radan suunnasta, ja siksi päätettiin jatkaa selvitystyötä.⁹

Voblyi ajoi asiaa tarmokkaasti, ja lokakuussa 1930 hän esitteli suunnitelman mm. Neuvostoliiton Tiedeakatemian presidiumille. Kesäkuussa 1931 Gosplanissa perustettiin Pohjolaa ja sen liikennekysymyksiä käsittelevä toimikunta. Sen ensisijaisena tavoitteena oli valmistella helmikuussa 1932 pidettävää yleisliittolaista Pohjolan tuotantovoimien hyödyntämistä käsittelevää konferenssia, joka puolestaan auttaisi toisen 5-vuotissuunnitelman laadintaa. Toimikuntaan kutsuttiin edellä mainittu ”suuren pohjoisen tien” komissio ja projektiin alusta alkaen osallistunut Voblyi. Slavinin mukaan toimikunnassa syntyi heti näkemyseroja Voblyin ja Gosplanin edustajien kesken. Gosplanissa Pohjolaa tarkasteltiin Muurmannista Tyynellemerelle ulottuvana kokonaisuutena. Pohjolan teollistamisen painopiste oli Euroopan puolella, ja sijoitusten painopiste metsäteollisuudessa. Sille Muurmannin rata ja ns. pohjoinen rautatie so. Leningradin – Permin rata, antoivat mahdollisuuden kuljettaa raaka-ainetta alueelta, joka toisaalta oli myös monien uittokelpoisten jokien halkoma. Gosplanissa todettiin metsäteollisuuden tuotteiden viennin tapahtuvan länteen meritse. Sitä kautta vietiin myös juuri avattujen ja pian avattavien kaivosten tuotteet. Jäämeren rannikolle oltiin lisäksi perustamassa uusia satamia. Näin ollen oli syntymässä kansantaloudellisesti merkittävä koillinen meriväylä, joka tietystä määrin korvaisi ”suuren pohjoisen tien”.

Rautateiden rakentaminen oli kuitenkin toisen 5-vuotissuunnitelman olennainen osa. Vytšegdalta Uhtaan oli jo maantie, joka antoi mahdollisuuden aloittaa sikäläisen öljyn hyödyntämisen. Rautatien rakentaminen sinne oli kuitenkin välttämätöntä varsinaiselle tuotannolle. Petšoran kivihiilen louhiminen Vorkutassa on puolestaan perustana rautatien jatkamiselle Vorkutaan. Sieltä itään on malmialueita, jotka vielä ovat lähes tutkimatta. Norilskissa on suuri kuparialue, ja sen kuljetukset olisi järjestettävä rakentamalla 100–110 km:n rautatie Norilskista Dudinkaan.

Gosplanissa todettiin koko Neuvostoliiton Aasian alueella liikenteellisesti tärkeiden jokien olevan etelä – pohjoinen suuntaisia. Tämän vuoksi myös talouselämä on keskittynyt etelä – pohjoinen-suuntaisesti eikä länsi – itä- suuntaisesti juuri ollut liikennettä. Tämä veisi perusteet

9 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 215, op. 1, d.3220, s. 83-85.
– Славин 1979, стр. 95.

”suurelta pohjoiselta tieltä”. Toisen ja kolmannen 5-vuotissuunnitelman kuluessa olisi järkevämpää rakentaa pohjoiset metsäalueet eteläisiin metsättömiin seutuihin yhdistävät radat Tämä ei estäisi rakentamasta yksittäisiä, toisistaan erillään olevia koilliseen johtavia ratoja. Pohjola tarvitsee myös länsi – itä-suuntaisia ratoja, mutta niiden aika tulisi vasta, kun pohjoisten alueiden talouselämä on jättänyt taaksensa pioneerivaiheen ja pohjoisessa on kehittynyt talouselämä, joka vaatii poikittaisia liikenneyhteyksiä. Nämä yhteydet tulisivat olemaan tärkeitä, mutta niillä ei ollut sellaista yleistä merkitystä kuin ”suurella pohjoisella tiellä”.

Marraskuussa 1931 toimikunta järjesti Moskovassa ”suurta pohjoista tietä” käsittelevän seminaarin, johon osallistui puolueen ja kansankomissariaattien edustajia, tiedemiehiä Moskovasta ja Lenigradista sekä suunnittelijoita Uralilta, Siperiasta ja Kaukoidästä. Siinä näkemykset erosivat. Varsinkin puolueen edustajat pitivät suunnitelmaa outona ja suhtautuivat siihen ankaran kriittisesti. Seminaarin enemmistö asettui Voblyitä vastaan. Seminaari kylläkin kannatti Itä-Siperiaan rakennettavaa Taišetin – Ust-Kutin – Tyynenmeren rannan rataa, koska koillisessa pohjoinen meritie toimi huonoimmin.

Seminaarin suunnitelmat ja ehdotukset keräsi yhteen Gosplanin presidiumin jäsen G.I. Smirnov, joka valmisti Pohjolan kehittämiskonferenssissa tehtävää lopullista ratkaisua. Hänen esityksestään toimikunta antoi Gosplanin tehtäväksi kerätä toisen 5-vuotissuunnitelman valmisteluun pohjoisten alueiden suunnitelmat. Erityisen kiinnostuneina tarkasteltiin kulkulaitosasiain kansankomissariaatin ja pohjoisten alueiden suunnitelmia.

Juuri ennen Pohjolan kehittämistä käsittelevää konferenssia oli XVII puoluekokous. Siellä toista 5-vuotissuunnitelmaa esitteli Gosplanin puheenjohtaja V.V. Kuibyšev. Puheessaan hän erityisesti huomioi Euroopan Venäjän pohjoisten alueiden kehittämisen. Hän mainitsi sinne rakennettavat paperi- ym. kemiallisen metsäteollisuuden tehtaot, kalanjalostuslaitokset, Petšoran hiiliesiintymät ja Kuolan malmilöydöt. Tämän kaiken kehittäminen vaatii suuria investointeja liikenneoloihin.

Täten helmi-maaliskuussa 1932 pidettyyn varsinaisen Pohjolan kehittämistä käsittelevään konferenssiin oli hyvin valmistauduttu. Liikennekysymysten sektorin työskentelyyn osallistui 80 henkilöä, ja he tarkastelivat yksityiskohtaisesti kulkulaitoskansankomissariaatin, Pohjolan suunnittelukomission ym. elinten esityksiä. Käsitteilyn päätyttyä oli tehtävä konkreettiset ehdotukset. Voblyin suunnitelma ”suuresta pohjoisesta tiestä” aiheutti voimakasta kritiikkiä. Sen kiteytti G. I. Smirnov konferenssin 3.3. pidetyn päätösistunnon loppupuheenvuorossa: ”Me emme ohjaa Pohjolan rikkauksia kolmelle valtamerelle kuten suuren pohjoisen tien suunnittelijat tekisivät, vaan Neuvostovaltion yhteiseen sosialistiseen rakentamiseen. Me emme käsittele Pohjolaa epämääräiseen-

nä alueena, vaan erillisten taloudellisten yksiköiden kokonaisuutena. Tähän ei sovi suunnitelma suuresta pohjoisesta tiestä.”¹⁰

Konferenssi päättyi seikkaperäiseen suunnitelmaan Pohjolan kehittämiseksi. Siinä todettiin, ettei mukaan oteta esitystä ”suuresta pohjoisesta tiestä”. Konferenssin tuloksena Gosplaniin perustettiin erityinen Pohjolan tutkimukselle ja suunnittelulle omistettu neuvosto. Sen tehtävänä oli toimia koordinoivana elimenä. Neuvosto osallistui mm. kansankomissaarien neuvoston alaisen pohjoisen meritien päähallinnon järjestämiseen.¹¹

Neuvostoliittolaisessa tutkimuksessa ”suureen pohjoiseen tiehen” on suhtauduttu ristiriitaisesti. Pohjolan teollistamista tutkinut Gosplanin suunnittelija S. V. Slavin on todistajana omassa asiassaan ja näkee päätösten tapahtuneen parhaalla mahdollisella tavalla isänmaan ja sosialismin hyväksi. Hänen mielestään Voblyi kumppaneineen oli imperialistisen pääoman asialla. Samalla linjalla on M. I. Belov, joka myös myöntää meritien sotilaallisen merkityksen ja tähdentää imperialististen maiden valmistelleen sotaa Neuvostoliittoa vastaan.¹²

Toisesta, laajemmasta näkökulmasta kysymykseen asennoituvat siperialaiset historioitsijat M. R. Sigalov ja V. A. Lamin. Heidän mielestään ratkaisevaksi esteeksi ”suurelle pohjoiselle tielle” tuli se, että siperialaiset katsoivat edullisimmaksi viedä tuotteitaan maailman markkinoille meritse Obin ja Jenisein suihin rakennettavista satamista. Siperian kannalta ”suuri pohjoinen tie” oli liian luoteispainotteinen. Siperialaisilla oli myös omia ratasuunnitelmia, eivätkä he varauksetta kannattaneet ”suurta pohjoista tietä”.¹³

Jo aloitettu Sorokan - Kotlasin radan suunnittelu oli jatkunut koko ajan. Insinööri Kaskin esitti 9.8.1928 tutkimusraporttinsa, ja 13.8.1929 kulkulaitosasiain kansankomissariaatti antoi määräyksen nopeuttaa rataa koskevia taloudellisia selvityksiä. Ennen niitä ei voitu ryhtyä rakennustöihin.¹⁴

Radan rakentaminen ei siis päässyt ensimmäiseen 5-vuotissuunnitelmaan, koska ei ollut valmiuksia. Monilla tahoilla ei ollut ehditty paneutua uuteen talouden kehitysjärjestelmään, mutta seuraavaan vaiheeseen valmistauduttiin perusteellisesti. Niinpä pohjoisen alueen toimeen-

10 Gosplanin arkisto f. 4372, op. 30, d. 756, 757.

– Белов 1959, стр. 406-410., Славин 1979, стр. 95-102.

11 Славин 1979, стр. 102-103.

12 Белов 1959, стр. 406-410.

13 Сигалов & Ламин 1988, стр. 55-58.

– Huomattakoon että Sigalov ja Lamin esittävät käsityksensä glasnostin ja perestroikan alettua.

14 Asikirjakansiossa on pelkkä lähetekijelmä, mutta ei mainintaa raportin sisällöstä eikä sen kirjoituksesta. Raportti on ilmeisesti joutunut Gosplanin elimiin, jotka tuolloin pohtivat Pohjolan kehittämistä.

paneva komitea esitti pohjoista metsätaloutta tutkivalle komitealle muistion alueensa kehittämistä. Komissio käsitteli muistiota 27.9.1929. Tuolloin todettiin Sorokan – Kotlasin radan rakentaminen välttämättömäksi ja arvioitu linja erinomaiseksi metsätalouden kannalta.

Kulkulaitoskansankomissariaatille muistio esiteltiin 22.4.1930.¹⁵

Tärkeimpänä pidettiin Mezenin alueen kehittämistä. Kaiken perustana olisivat kunnolliset liikenneyhteydet:

1. Olisi rakennettava rautatie Ust-Vaškista Ust-Tšilmaan Petšoralle.
2. Tärkeätä olisi yhdistää Muurmanning ja Arkangelin radat Sorokan – Kotlasin radalla.

Jälkimmäinen rata yhdistäisi kaksi etelästä pohjoiseen eli Leningradista Aunuksen ja Karjalan kautta Muurmanskiin sekä Moskovasta Kotlasiin kautta Arkangeliin kulkevaa valtavylyä, joiden varsilla on asutusta ja teollisuutta. Täten olisivat yhteydessä myös kaksi pohjoista satamaa, joista on suora yhteys valtakunnan teollisiin keskuksiin. Rakennustöihin olisi ryhdyttävä kuluvan vuoden aikana.

Kulkulaitoskansankomissariaatti käsitteli Pohjolan liikenteen kehittämistä 6.10.1930. Pohdittiin, voitaisiinko tehdä pohjoisempi ja suorempi rata Muurmanskiin. Vaihtoehtoja olisivat

	Hinta ruplaa
1. Uhtua – Kemi – Onega – Arkangeli,	2 962 000
2. Arkangeli – Ust-Tšilma,	2 204 000
3. Ust-Kargopol – Puudoz – Poventsä – Suomen raja,	3 238 000
4. Leningrad – Domozarova – Lotinanpelto – Vytegra – Kargopol – Arkangeli,	4 516 000
5. Lotinanpelto – Ustnema – Aunus – Suomen raja ja	1 182 000
6. Leningrad – Suomen raja.	1 253 000

Autoliikenteellä katsottiin olevan mahdollisuuksia vasta tulevaisuudessa.

Tämä kulkulaitoskansankomissariaatin muistio tuli Gosplanin liikenneosaston käsittelyyn 5.11.1930. Päätettiin ryhtyä tekniseen selvitystyöhön linjalla Velsk – Kotlas (277 km) ja linjalla Arkangeli – Onega – Sorokka (375 km). Radan kustannuksiksi arvioitiin n. 49 milj. ruplaa. Rata yhdistäisi Vologdan – Arkangelin radan Muurmanning rataa. Radalla tulisi olemaan suuri taloudellinen merkitys itse alueen teollisuuden ja läpi kuljetettavien tuotteiden reittinä ympäri vuoden auki olevaan satamaan. Rata ylittäisi lisäksi merkittäviä uittajokia, joten se vai-

15 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 1884, op. 80, d 490.

kuttaisi myönteisesti jokiliikenteeseen.

Tämä Gosplanin päätös varmasti ilahdutti Pohjolan alueen toimeenpaneva komiteaa. Sen kannalta olivat tärkeimpiä taloudelliset seikat, ja siksi se 1.12.1930 pyysi kulkulaitoskansankomissariaatin uusien ratojen rakentamisen komissiota kiinnittämään erityistä huomiota Sorokan – Kotlasin radan varrella olevaan Onegan seutuun.

Pohjolan kehittämiskonferenssissa suhtauduttiin myönteisesti Arkan-
gelin – Vologdan – Danilovin – Kotlasin – Vjatkan ratahankkeeseen. Sen katsottiin olevan Pohjolalle erittäin hyödyllinen. Konferenssi täh-
densi myös kapearaiteisten ratojen paikallista merkitystä.¹⁶

Koko valtakuntaa koskeva uusien rautateiden rakennussuunnitelma sisältyi vasta toiseen 5-vuotissuunnitelmaan; siinä valtakunnan liikenteen kehittämisen painopiste asetettiin rautateihin.¹⁷

Pohjolan ratoja koskevan suunnitelman runko on alla olevassa ase-
telmassa.¹⁸

Linja	Pituus	Liikennöitävässä kunnossa				
		1933	1934	1935	1936	1937
Kotlas – Plesetsk	450 km				450km	
Arkangelin satamaradan korjaus	20 km		20 km			
Arkangeli – Ust-Vaška	288 km		288 km			
Plesetsk – Sorokka	400 km			400 km		
Syktyvkar – Ust-Uhta – Petšora	700 km	300 km			400 km ¹⁹	
Yhteensä	1 850 km		608 km	400 km		850 km

Suunnitelman hyväksymisen jälkeen alkoi toteutus, jolloin eri elimet pyrkivät vaikuttamaan rakentamiseen. Hyvän pohjan rakentamiselle oli antanut edellä mainitussa XVII puoluekokouksessa V. V. Kuibyšev, joka alustuksessaan oli todennut pohjoisten alueiden kehittämisen painopisteen olevan liikenneväylien rakentamisessa, jolla luodaan perusedellytyksiä teollisuuden ja muun elinkeinoelämän kehitykselle.

Gosplanin seuraavana vuonna julkaisemassa Pohjolan kehittämistä käsittelevässä konferenssiraportissa suunnittelija N. A. Kovalevski tar-

16 Gosplanin arkisto f. 4372, op. 30, d. 757.

17 2. пятилетний план стр. 247-250.

18 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f.1884, op. 80, d. 679.

19 Tämä Vorkutaan Petšoran hiilialueelle rakennettava rata ei kuulunut kulkulaitoskansanko-
missariaatin vaan NKVD:n alaisuuteen.

kasteli liikennekysymyksiä yksityiskohtaisesti. Rautateiden rakentamisella luoteisalueen eri tahoilta kohti Muurmanskia voitiin taata Kuolan niemimaan, Karjalan ja Arkangelin seutujen metsien tuotteiden vienti maailman markkinoille. Syktyvkarin ja Gorkin – Vjatkan metsätalous oli taas yhdistettävä palvelemaan valtakunnan omia tarpeita. Radat olisi rakennettava täydentämään vesireittejä, jotka ovat puutavaran tärkein kuljetusväylä. Hyvin perusteltuna Kovalevski pitikin rataa Arkangelista Mezenille Ust-Vaškaan, paikkaan, joka on edullinen laivojen kululle. Myöhemmin, 5-vuotissuunnitelman toisessa vaiheessa rataa olisi jatkettava Ust-Tšilmaan Petšoralle.

Tärkeimpänä ratatyömaana Kovalevski piti Moskova – Seksema-radan jatkamista pohjoiseen Pinjugin ja Syktyvkarin kautta Vorkutaan. Tämän noin 1350–1500 km pitkän radan avulla saataisiin hyödyntämisen piiriin valtavat Petšoralle ulottuvat metsät, Petšoran hiilikentät ja pohjoiset öljyseudut. Radan avulla Syktyvkarista luotaisiin yksi NL:n teollisuuskeskuksista. Täten Kovalevski halusi jatkaa v. 1931 keskeytettyä Syktyvkarin – Pinjugin radan rakentamista. Nyt suunnitelmaa muutettiin siten, että rata pantiin palvelemaan Moskovan tavoitteita ei Komin kansallisia pyrkimyksiä, kuten komilaiset olivat halunneet.²⁰

Jotta Hiipinän apatiittia voitaisiin kuljettaa kaakkoon, oli Kovalevskin mielestä rakennettava radat Sorokka – Plesetskaja ja Kotlas – Velsk. Kun tämä reitti yhdistetään etelään rakentamalla Konošan – Velskin rautatie, syntyy yhtenäinen reitti Muurmanskista Vjatkaan. Samalla saadaan laajat metsät hyödyntämisen piiriin. Myöhemmässä vaiheessa olisi rakennettava Sorokan – Arkangelin rata yhdistämään pohjoisia satamia. Nämä radat rakentamalla luodaan edellytykset talouden kehittymiselle, yhdistetään laajat alueet muuhun valtakuntaan, sekä kohotetaan pohjoisten kansojen taloudellista ja sivistyksellistä tasoa.²¹

Pohjoisen alueen suunnittelukomissio oli erittäin ilahtunut toisen 5-vuotissuunnitelman päätöksistä, jotka koskivat Pohjolan liikennettä. Nyt lopultakin päästiin hyödyntämään alueen metsiä, hiiltä, öljyä jne. Arkangelissa julkaistussa raportissa kiitetään Kuibyševia ja Gosplanin suunnittelijoita, jotka lopultakin ovat oivaltaneet Pohjolan merkityksen. Kaikki suunnitelmassa mainitut radat ovat tärkeitä alueen talouselämälle, mutta ne ovat vasta ensi askel Pohjolan infrastruktuurin kehittämisessä. Niitä täydentämään on rakennettava maantieverkosto. Nythän Pohjolassa ei ollut autoteitä juuri lainkaan. Myös vesikuljetuksia on tehostettava satamia ja kanavia rakentamalla.

20 Ks. s. 133.

21 Ковалевский 1933, стр. 343-345.

Suunnittelukomissio näki edessä olevan työn valtavana, ja se epäili, oliko suunnitelman toteuttaminen seuraavien viiden vuoden kuluessa ylipäänsä mahdollista. Maassa oli puutetta ammattitaitoista työvoimasta maanmittareista ja geologeista alkaen.²²

Uusien ratojen suunnittelun aikana ei laiminlyöty vanhojen ratojen kehittämistä. Edellä mainitussa konferenssiraportissa insinööri G. M. Muravjev tarkasteli yksityiskohtaisesti pohjoisten ratojen teknistä tasoa ja kuljetuskykyä. Venäjän Pohjolassa oli tuolloin liikenteen käytössä 2 412 ratakilometriä, niistä 1 180 km Karjala-Muurmannin alueella. Hänen mielestään ratojen kunto oli kuitenkin niin heikko, etteivät ne ilman perusparannusta kykene täyttämään tehtäväänsä Pohjolan teollistamisessa. Siksi samalla kun rakennetaan uusia ratoja, on kunnostettava vanhoja.²³

Tämä Muravjevin vaatimus oli varmasti aiheellinen, sillä kulkulaitoskansankomissariaatin raporteissa eri ratajaksoista valitetaan ratojen huonoa kuntoa. Kunnostamisen ongelmina oli tarvikepula ja puute ammattimiehistä.²⁴

Kunnostaminen liittyi myös toisen 5-vuotissuunnitelman yleisiin talouden tehostamisen periaatteisiin. Jo vuoden 1931 alussa oli alettu käsitellä Muurmannin ja Sorokan satamien toiminnan tehostamista. Ne olivat koko valtakunnalle ja Karjalan tasavallalle tärkeitä. Sekä tuonti että vienti vaativat Muurmannin radan parantamista. Keväällä 1931 kulkulaitoskansankomissariaatin asettama tutkimusryhmä tutustui kahden kuukauden ajan rataa ja antoi raportin työstään.²⁵

Tuossa vaiheessa kaivostoiminta Hiipinässä ja Montšetundralla oli päässyt alkuun ja tuotteiden kuljetus maan sisäosiin vaati rautatien parantamista.²⁶

Niinpä puolueen keskuskomitean täysistunnossa 15.6.1931 oli käsiteltävänä Muurmannin radan kuljetuskyvyn parantaminen. Mm. Muurmannin rautatiehallinnon, kulkulaitoskansankomissariaatin sekä Karjalan ja Leningradin alueellisten puoluejärjestöjen esityksestä päätettiin Volhovstroin (Svanka) - Murmanskin radan sähköistämisestä.

27.1.1932 kansankomissaarien neuvosto antoi määräyksen, että Volhovstroin – Murmanskin radalle tehdään perusparannus ja se sähköistetään vuosina 1934–37.²⁷

22 Северная краевая плановая комиссия. Материалы .. 1933, стр. 5-13.

23 Муравьев 1933, стр. 359-369.

24 Северная краевая плановая комиссия. Материалы .. стр. 7-12. -Жрт. Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933-1940гг, стр. 497!

25 Raportti on ilmeisesti salainen, sillä sitä ei ole löytynyt Kulkulaitoskansankomissariaatin arkistosta, tai se on joutunut Gosplanin suunnitteluelimille.

26 Славин 1961, стр. 108-109.

27 Gosplanin arkisto f. 4372, op. 35, d. 563-566.

Työ tuli alkaa Muurmanskin – Kantalahden jaksolta. Työn ja puolustuksen neuvoston päätöksellä 9.10.1932 toisen 5-vuotissuunnitelman kuluessa työhön piti osoittaa tarpeelliset varat ja resurssit. Rakentamisessa olisi suurena apuna valmistuva Vienanmeren – Itämeren kanava. Se ja uudistettu rautatie palvelisivat erinomaisesti Neuvosto-Karjalan ja koko Neuvostoliiton Pohjolan kehittämistä. Perustan radan sähköistämiseksi antoivat Kuolan niemimaalle ja Karjalaan valmistuvat voimalaitokset. Kansankomissaarien neuvosto antoi 6.9.1933 kulkulaitoskansankomissariaatille määräyksen sähkölaitoksen rakentamisesta Muurmanskin – Kannanlahden jaksolle sekä radan sähköistyksestä Muurmanskista Hiipinään 1935. Kantalahteen sähköistystä oli jatkettava 1936. Pääradan liikennettä oli lisäksi tuettava sivuradoilla

1. Olenja – Montšetundra,
2. Kantalahti – Ionijoen malmialue,
3. Sorokka – Plesetsk,
4. Karhumäki – Suda ja
5. Mäki – Neva – Ohta.

Radat 1 ja 2 olisivat teollisuusratoja, jotka johtaisivat malmioille. Sorokan – Plesetskin radalla olisi valtakunnallista merkitystä, sillä se nopeuttaisi Muurmannin satamaan tuotavien tavaroiden ja Kuolan tuotteiden vientiä itään. Sillä olisi suuri merkitys myös alueen metsätaloudelle, ja se kuului toisen 5-vuotissuunnitelman uusien ratojen rakennusohjelmaan. Karhumäen – Sudan rata antaisi mahdollisuuden Äänisjärven itäpuolisten metsien ja maaperän rikkauksien hyödyntämiseen. Samalla eräiden Leningradin alueen seutujen yhteydet pohjoiseen nopeutuisivat, kun ei tarvitsisi kulkea Svankan – Lotinanpellon – Karhumäen reitin kautta. Mäen – Nevan – Ohtan rata parantaisi yhteyksiä Leningradiin, ja itse kaupungillekin siitä olisi hyötyä.²⁸

Vuoden 1934 lopulla valmistelu työt olivat niin pitkällä, että 23.12. Leningradissa oleva Muurmannin radan hallinto ilmoitti Karjalan Aluekomitealle uudistus- ja sähköistystyön aloittamisesta seuraavan suunnitelman mukaan.

1. Petroskoissa ja Kantalahdessa oli aloitettava uusien asemien rakentaminen.
2. Sähköistykseen vuodeksi 1935 oli arvioitu tarvittavan 14 milj. ruplaa. Kulkulaitoskansankomissariaatti oli kuitenkin myöntänyt tarkoitukseen vain 10,5 miljoonaa. Näin ollen vuoden 1935 kuluessa vain Kantalahden – Apatiitin jakso voitaisiin saada kun-

28 Железнодорожный транспорт в пределах АКССР (1920-1935), стр. 25-28.

toon, ja rahoitusvaikeuksien tähden jakson Apatiitti – Muurmansk rakentaminen siirtyisi vuodeksi 1936 ja valmistuminen vuoden 1937 puolelle.²⁹

3. Petroskoin ja Louhen välistä rataa oli oikaistava ja vahvistettava, jotta radalla voisivat liikkua 1200 tonnin painoiset E-sarjan veturien vetämät tavarajunat. Jaksolla toimivia vaihtovetureita tuli myös vaihtaa voimakkaammiksi. Tätä varten arvioitiin tarvittavan 5,6 milj. ruplaa, mutta vuodeksi 1935 käytettävissä oli vain 2,5 miljoonaa ruplaa.
4. Houkutellakseen palvelukseensa ammattitaitoista henkilökuntaa rautatiehallinto perusti Petroskoihin klubin rautatieläisille ja rakensi heidän lapsilleen keskikoulu Maaselkään ja Kemiin.
5. Radan kuljetuskykyä pyrittiin parantamaan aloittamalla uuden tavaravaunujen korjausvarikon rakentaminen Muurmanskiin.³⁰

Peruskorjauksen aikana rakennettiin mm. uusia asemarakennuksia. Segezan asema 1935. – Karjalan valtionarkiston kuvakokoelma.

29 Toisessa 5-vuotissuunnitelmassa sähköistyksen lopulliseksi valmistumiseksi oli määrätty vuosi 1937. Silloin 467 km:n jakson tuli olla täysin uudistettu. – 2. пятилетний план стр. 655-656.

30 Muurmannin rautatiehallinnon tiedonanto Karjalan aluekomitealle, f. 3, op. 3, d. 224, s.1-2. – 2. пятилетний план стр. 661.

STRATEGIA MÄÄRÄÄ RAKENTAMISEN SUUNNAN JA TAHDIN

Rautateiden rakentamiseen ovat Venäjällä aina liittyneet strategiset näkökohdat, jotka ulkopoliittisen tilanteen kiristyessä nousevat etualalle ja suorastaan määrääviksi tekijäiksi. Näin kävi esim. Muurmannin radan kohdalla.

Sisällisodan päätyttyä ja Neuvostoliiton vakiinnuttua puna-armeijan ja valtion johto päättelivät mahdollisesti syttyvässä sodassa Puolan ja Romanian olevan Neuvostoliiton varsinaisia vihollisia. Niiden haltuun oli joutunut merkittäviä entisen imperiumin alueita Ukrainasta, Valko-Venäjältä ja Bessarabia. Luoteisalueella sotaa pidettiin vasta toissijaisena, ja Suomen, Viron ja Latvian yhdistynyttäkin sotilaallista voimaa pidettiin niin heikkona, ettei sen katsottu mitenkään uhkaavan Neuvostoliittoa. Siksi 1920-luvulla ja 1930-luvun alkupuolella strategisen rakentamisen ja sotilaallisen voiman vahvistamisen painopisteet olivat Neuvostoliiton länsiosissa eikä Leningradin sotilaspiirin vahvistamiseen kiinnitetty sanottavaa huomiota. Tähän liittyi se, ettei pidetty tarpeellisena tukea luoteisalueille suunniteltujen rautateiden rakentamista.³¹

Tilanne muuttui, kun Pohjola tuli laivastostrategian painopisteeksi. Muurmannin radan rakentamisen aikana 1914–1915 laivasto oli tutkinut koillisväylää jäänmurtajien avulla. Tavoitteena oli sitä kautta saada turvallinen yhteys Tyynellemerelle ja välttää Japanin sodan aikainen katastrofi siirrettäessä Itämeren laivastoa Kaukoitään.³²

Vallankumous ei keskeyttänyt laivaston strategista suunnittelua, sillä bolševikit tajusivat Jäämeren laivaston merkityksen. Bolševikkien laivastotoimiston aloitteesta 10.6.1919 asetettiin komissio laatimaan strategista pohjoista meriväylää koskeva suunnitelma. 1920-luvun lopulla suunnittelu sai globaalisen luonteen. Pohjoisen meritien piti tulla osaksi ketjua, joka johti Mustaltamereltä Volgan – Donin kanavaa ja Mariinskin järjestelmää pitkin Itämerelle sekä edelleen Äänisen – Vienanmeren reittiä Jäämerelle.

Täten Muurmannin rannikko oli hyvin tärkeä. Jo Tarton rauhanneuvotteluissa Neuvosto-Venäjän edustajat pitivät tiukasti kiinni Petsamosta sen strategisen merkityksen tähden. He pelkäsivät englantilaisten rakentavan sinne laivastotukikohtan, mikäli se joutuisi Suomelle.³³

Syksyllä 1920 erityinen komissio teki Kuolan niemimaalla selviytyksiä laivastotukikohtaa silmälläpitäen. Ison-Britannian mahdollisen hyökkäyksen torjumiseksi haluttiin Muurmannin rannikolle perustaa

31 Килин 1995, стр. 24.

32 Ks. s. 58-59. - Mitchell 1974, s.363-364.

33 Polvinen 1992, s. 78-79.

sukellusvenetukikohta. Sisällissodan päätyttyä ja NEPin alettua luovutettiin kalliista rakennussuunnitelmista, mutta vanhaan suunnitelmaan palattiin 5-vuotissuunnitelmissa.³⁴

Järjestelmällinen tutkimustyö pohjoisessa aloitettiin v. 1929 arktisten alueiden tutkijan geofyysikko O. J. Schmidtin johdolla. Tutkimusten tuloksena alettiin tukikohtien ja satamien suunnittelu pohjoiselle rannikolle.³⁵

Samalla haluttiin parantaa rakennettavan tukikohdan huoltoyhteyksiä. Siksi ryhdyttiin Vienanmeren – Itämeren kanavan ja uusien rautateiden rakentamiseen. 18.5.1933 vastavalmistunutta kanavaa pitkin kulivat ensimmäiset sotalaivat Kronstadtista Murmanskiin. Tätä voidaan pitää pohjoisen laivaston uutena perustamisena. Vuonna 1937 siihen liitettiin ensimmäiset neljä sukellusvenettä.³⁶

Suunnittelua varmasti helpotti rannikon hallinnon keskittäminen oman hallinnon alaisuuteen. Siksi voidaankin ajatella edellä selostetulla rannikon erottamisella Komista olleen strateginen tavoite.

Vuonna 1932 Schmidt nimitettiin kansankomissaarien neuvoston yhteydessä olevan Pohjoisen meritien hallinnon pääjohtajaksi. Hänen mielestään pohjoinen meriväylä oli strategisesti ja taloudellisesti erittäin hyödyllinen koko Neuvostoliitolle. Se olisi halvempi kuin Bo-

Radan toimivuutta parannettiin huoltoa tehostamalla. Maaselän uusi veturitalli vuonna 1937. – Karjalan valtionarkiston kuvakokoelma.

34 Килин 1995, стр. 19.

35 Белов 1959, стр. 349-403, – vrt. Славин 1961, стр.113-121.

36 Килин 1995, стр. 20 - 21, 28.

risovin ja Voblyin ehdotus ”suuresta pohjoisesta teistä”, josta ei olisi mitään hyötyä merenkululle. Kuten jo 1890-luvulla laivaston edustajat halusivat luoda Muurmannin rannikolle laivastotukikohdan, josta käsin voitaisiin käydä hyökkäysoikeuksia kaikilla pohjoisilla merillä.³⁷

Vuodesta 1933 alkaen eli yllä mainitusta pohjoisen laivaston perustamisesta lähtien pohjoisella meritiellä tehtiin järjestelmällisiä tutkimuksia ja sikäläisiin olosuhteisiin kehitettiin yhä voimakkaampia jäänmurtajia. Vuonna 1934 jäänmurtaja Litke teki yhden purjehduskauden aikana ensimmäisen edestakaisen matkan koillisväylällä. Suurten 11 000 tonnin Stalin- ja Kaganovich-jäänmurtajien käyttöönotolla v. 1938 pidennettiin suuresti koillisväylän liikennekelpoisuutta.³⁸

Varsinainen laivasto haluttiin rakentaa niin vahvaksi, että se voisi käydä hyökkäyssotia kaikilla pohjoisilla merillä.³⁹

1890-luvulla ongelmana oli Jäämeren rannikon asumattomuus ja elinkeinoelämän kehittymättömyys. Muurmannin rata oli yhdistänyt sen Venäjään, mutta alueen taloudellinen voima pysyi vähäisenä. Pohjolan kehittämissuunnitelmassa vuodelta 1932 pidettiin tärkeänä malminvarojen hyödyntämistä. Toista vuosikymmentä jatkuneissa geologisissa tutkimuksissa oli selvinnyt Kuolan mineraalirikkauksien, Petšoran hiilikenttien ja Timanin ylängön öljy- ja kaasuvarojen valtavuus. Ne antoivat erinomaiset mahdollisuudet suurimittaiselle kaivostoiminnalle. Ongelmana oli näiden Luoteis-Venäjän rikkauksien jakaantuminen kahteen ryhmään. Muurmannin alueella olivat strategiset metallimalmit ja Komissa energialähteet. Näiden yhteiskäyttö oli välttämätön raudan ja teräksen tuotannossa. Myös kasvavan Leningradin hiilentarpeen turvaaminen katsottiin edullisemmaksi tuonnilla pohjoisesta kuin Ukrainasta. Tärkeätä oli myös Jäämeren laivaston öljyn ja hiilen tarpeen tyydyttäminen. Neuvostoliittolaisessa tutkimuksessa on tähdennetty, kuinka jo toisessa 5-vuotissuunnitelmassa huomioitiin tarve tuoda hiiltä Petšorasta; siinä esitettiin rautatien rakentamista Kotlasista Tšibjun (Uhtan) kautta Vorkutaan.⁴⁰

Rakennustöitä esitettiin kuitenkin vanhojen metsätaloutta palvelevien suunnitelmien mukaan. Metsätaloutta olisi palvellut myös Pinjugin – Syktyvkarin rata, joka yhdistettäisiin Ust-Vymin kautta Kotlasin – Petšoran rautatiehen. Se olisi myös yhdistänyt komien tärkeimmät asuinseudut eli Vytšegdan ja Petšoran jokilaaksot.⁴¹

Vasta yleispoliittisen tilanteen aiheuttamat strategiset syyt syrjäyttivät vanhat suunnitelmat, ja alettiin määrätietoisesti rakentaa Pohjolan

37 Славин 1979, стр. 92-93, 96-99, 102-103. . Сигалов & Ломин 1988, стр. 60-61.
– Kiiin 1995, s.86-88.

38 Mitchell 1974, s. 364-365.

39 Kiiin 1995, s. 88., Mitchell 1974, s.372.

40 Славин 1961, стр. 138-140, 156-158., Дмитриков 1986, стр. 47.

41 Gosplanin arkisto f. 4372, op. 35, d. 552.

sotilaallista voimaa tukevia ja alueilla olevien strategisten mineraalien hyödyntämistä edistäviä liikenneväyliä. 13.11.1932 Kommunistipuolueen keskuskomitean politbyroo ja 16.11.1932 työn ja puolustuksen neuvosto päättivät Uhtan – Petšoran trustin perustamisesta. Trustin suunnitteluosasto valmisteli toista 5-vuotissuunnitelmaa varten erityisen kehitysohjelman. Siihen kuului mm. pohjoinen rautatie Arkangeli – Kozva – Vorkuta, Pohjolan tutkimuskeskuksen rakentaminen uuteen, sosialistiseen Krasnopetsorskin kaupunkiin, öljyjohto Kozva – Tšibju – Ust-Vym, neljä öljynjalostuslaitosta, kaksi laivatelakkaa ja kolme sähkölaitosta. Trustin toiminnan pääpaino oli alueen öljy- ja hiilivarojen hyödyntämisessä, jota tukeva toiminta jäi muiden elinten hoidettavaksi.⁴²

Lokakuussa 1936 Harkovan suunnitteluinstituutti ”Hargiprotrans” alkoi tehdä kenttätutkimuksia linjalla Kotlas – Vorkuta. Tutkimuksiin osallistui tiedemiehiä ja suunnittelijoita myös Leningradista ja Moskovasta. Ennen tutkimusten loppuun saattamista kansankomissaarien neuvosto päätti 28.10.1937 rautatien rakentamisesta linjalle Konoša – Kotlas – Knjazpogost – Ust-Kozva – Vorkuta.⁴³

Maaliskuussa 1939 pidettiin XVIII puoluekokous kireissä tunnelmissa. Maailmanpoliittinen tilanne oli levoton, ja edellisten vuosien puoluepuhdistukset vaikuttivat kokouksen osanottajiin painostavasti. Kokouksessa hyväksyttiin kolmas 5-vuotissuunnitelma, joka piti toteuttaa vuosina 1938–1942. Tässä suunnitelmassa pääpaino oli jo sotateollisuuden rakentamisessa. Osallistujille esittämässään teeseissä V. M. Molotov kiinnitti erityistä huomiota Murmansiin ja muille pohjoisille alueille rakennettaviin ratoihin.⁴⁴

Kolmannen 5-vuotissuunnitelman mukaan maahan piti rakentaa 11 000 km uusia ratoja ja 8 000 km piti muuttaa kaksiraiteisiksi. Näillä radoilla oli taloudellistakin merkitystä, mutta ensisijaisesti niillä haluttiin vahvistaa maanpuolusta.

Vorkutan radan rakentaminen otettiin kolmanteen 5-vuotissuunnitelmaan yhtenä tärkeimmistä hankkeista. Rakentamista perusteltiin tarpeella turvata Muurmanskin, Leningradin ja Moskovan alueiden hiilen- ja öljyntarve. Työt aloitettiin keväällä 1938, vaikka lopullinen tekninen suunnitelma ja taloudelliset laskelmat valmistuivat vasta seuraavana vuonna. Radan tuli valmistua syysyksi 1940, ja sen pituudeksi laskettiin 1 191 kilometriä. Se oli siis n. 150 kilometriä Muurmannin rataa pidempi. Nimeksi tuli Pohjois-Petšoran rata, ja 87 % siitä kulkisi Komin alueella. Työ jaettiin osiin. 1938 muodostettiin Sevželdorstroi, jonka vastuulle tuli 730 km:n osuus Kotlasista Kozvaan, ja 1940 perus-

42 Морозов & Рогачев 1995, стр. 184. - Пыстин 1990, стр. 5-7.

43 Дьяков 1969, стр. 114-115. - Дмитриков 1986, стр. 47-49.

44 Тезисы доклада тов. В.М. Молотова на XVIII Съезде ВКП(б), стр. 21-22.

tettiin Petzeldorstoi vastaamaan 461 kilometrin matkasta Kozvasta Vorkutaan. Kolmas, Velškiin perustettu organisaatio vastasi Arkangelin ja Vologdan alueiden halki kulkevasta 270 kilometrin mittaisesta Konoša – Kotlas-jaksosta. Sodan alettua rakentamista nopeutettiin. Rautateiden rakentaminen keskeytettiin Kaukoidässä, josta rakentajat ja tarvikkeet tuotiin Vorkutan radalle.⁴⁵ Työmaalle evakuoitiin rautatieammattilaisia myös saksalaisten valtaamilta läntisiltä alueilta ja suomalaisten miehittämästä Karjalasta.⁴⁶

Neuvostoliittolaisessa tutkimuksessa on korostettu työn vaikeutta: Tiettömään, lähes läpipääsemättömään taigaan ja pohjoiselle tundralle rakennettiin vaivoja pelkäämättä nopeasti rautatie, joka oli välttämätön taistelussa fasistihyökkääjiä vastaan. Rataa pidettiin niin tärkeänä, että maaliskuussa 1940 työn johdon otti haltuunsa itse J. V. Stalin, joskin käytännössä ohjia piti käsissään kulkulaitosasiain kansankomissaari L. M. Kaganovitš. Vuoden 1941 jälkipuoliskolla työssä oli karkotettujen lisäksi n. 30 000 työläistä, 16 maansiirtokonetta, 46 traktoria ja 1050 kuorma-autoa. Suurin ansio työn valmistumisesta kuului ”sankarillisille iskurikommunisteille”. Rakentajien hengen ja ytimen muodostivat 732 kommunistia ja 2 600 nuorisoliittolaista.⁴⁷

Arkistolähteet tosin yksiselitteisesti kertovat rakentamisen paikallisjohdon olleen Gulagin käsissä ja enemmistön työläisistä olleen karkotettuja. Väliaikainen liikenne avattiin jo vuoden 1940 lopulla. Varsinainen liikenne alkoi seuraavana vuonna ensimmäisen junan saapuessa 28.12.1941 Vorkutaan. Radassa oli vielä paljon puutteita ja teknisiä ongelmia, joiden ratkaisua hidasti sodan aiheuttama tarvike- ja työvoimapula. Suurimmat vaikeudet liittyivät siltojen rakentamiseen. Seuduilla, joiden läpi rata vedettiin, maalajit olivat kevyitä ja kivettämiä, ja kaikki rakentamisessa tarvittava kiviaines oli tuotava Karjala-Muurmankin alueelta. Lopullisesti rata valmistui vasta heinäkuussa 1950.⁴⁸

Strategisesti pidettiin tärkeänä liittää Pohjois-Petšoran rata uusilla radoilla muun valtakunnan yhteyteen. Yhdysrata Galitšista Kostromaan yhdisti Petšoran Moskovaan ja Konoša – Volhovstroi-rata Leningradiin.

Ratojen kuljetuskykyä parannettiin myös muuttamalla yhdysradat Kirov – Danilov, Danilov – Konoša ja Konoša – Arkangeli kaksiraiteisiksi.

Puhtaasti strategisesta projektista oli kyse, kun huhtikuussa 1938 ryhdyttiin rakentamaan 370 kilometrin pituista Sorokan⁴⁹ – Obozerskin rataa.

45 Samoin ensimmäisen maailmansodan aikana tuotiin työläisiä Mantšuriasta Karjalaan. – Ks. s. 50.

46 Дьяков 1969, стр. 114-115.. Дмитриков 1986, стр. 47-49.

47 Пыстин 1990, стр. 14-26.

48 Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto f. 1884, op. 80, d. 1116. – Дмитриков 1986, стр. 50-54.

49 Sorokka muutettiin v.1928 Belomorskiksi.

Samalla Muurmannin radan pohjoista jaksoa Sorokka – Muurmansk (664 km) alettiin rakentaa kaksiraiteiseksi.⁵⁰

Näin yhdistettiin turvallisen maareitin kautta Murmanskin ja Arkan-
gelin laivastotukikohdat toisiinsa. Radan avulla myös haluttiin keven-
tää Leningradin – Muurmanskien radan liikennettä ja luoda toinen reitti
Sisä-Venäjäältä jäättömän sataman ääreen, kuten jo vuosisadan vaih-
teessa sotilaat olivat suunnitelleet. Strategisesta rakentamisesta kertoo
työn pitäminen salaisena, ja siitä vastasi NKVD:n Sorokan leiri. Suun-
nitelman mukaan väliaikaisen liikenteen tuli alkaa Belomorskin ja
Obozerskin välillä 1.9.1940, ja Belomorskin ja Louhen välisen kaksi-
raiteisen liikenteen alkamispäiväksi määrättiin 1.1.1940. Ensin maini-
tun rakennustyön aikataulua ei voitu noudattaa leirihallinnon omien
päätöksien tähden. Rakentaminen keskeytettiin marraskuussa 1938.
Joulukuussa rakentaminen otettiin uudelleen harkittavaksi, ja tammi-
kuussa 1939 rakentamiseen myönnetystä määrärahasta otettiin 4 milj.
ruplaa muihin tarkoituksiin, koska rakentaminen oli keskeytetty.

Maaliskuussa 1939 työhön määrättyistä 17 000 karkotetusta 6 000
siirrettiin muualle. Rakentamisen pelasti Sorokan leirin turvallisuus-
päällikkö majuri V. Garin, joka 22.1.1939 Andrei Ždanoville lähettä-
mässään kirjelmässä tiukasti vaati töiden uudelleen aloittamista. Työ
edistyi hitaasti, ja vasta talvisota antoi rakentamiselle vauhtia. Neuvos-
toliiton kommunistipuolueen keskuskomitean kokouksessa 25.12.1939
tehtiin päätös rakentamisen nopeuttamisesta. Sodan kokemukset ja län-
simaiden Suomelle osoittama sympatia pakottivat Moskovan kiinnittä-
mään erityistä huomioita pohjoisiin yhteyksiin. Niinpä 5.2.1940 tehtiin
päätös koko radan Leningrad – Muurmansk rakentamiseksi kaksirai-
teiseksi. Lisäämällä ratkaisevasti radan kuljetuskykyä haluttiin parantaa
joukkojen siirtoja sekä turvata pohjoiseen sijoitetun armeijan ja laivas-
ton huolto. Lopullisesti Belomorskin – Louhen radan valmistuminen
siirtyi syksyyn 1940, ja osuus Belomorsk – Obozersk otettiin käyttöön
1.9.1941.⁵¹

Nämä suuret väylät tarvitsivat varsinkin valtakunnan länsirajalla
tuekseen paikallisen infrastruktuurin. Karjalaan oli rakennettava teitä.
Vuonna 1928 Karjalassa oli vain 1077 km kunnollisia sorateitä. Seu-
raavan vuosikymmenen kuluessa tapahtui melkoista edistystä, ja 1937
tieverkko oli kasvanut 2 038 kilometrin mittaiseksi. Tuolloin strategis-
ten teiden rakentaminen Neuvostoliiton raja-alueilla siirrettiin NKVD:n
autotieosaston tehtäväksi. Leningradin sotilaspiiri laati 5-vuotissuunni-
telman Suomen-vastaiselle rajalle johtavista teistä. Näitä olivat

50 Железнодорожный транспорт в третьем сталинской пятилетке, стр. 162-165, 176.

51 Килин 1995, стр. 24-25, 54.

*Sorokan leirin
vankeja kallion
louhinnassa talvella
1939-40*

*Belomorskin –
Obozerskin
ratatyömaalla. –
Karjalan
valtionarkiston
kuvakokoelma.*

1. Louhi – Kiestinki (65 km),
2. Kemi – Putkuo – Somba – Uhtua (178 km) ja
3. Parandovo – Rukajärvi – Repola (220 km).

Vuosina 1927–39 Neuvosto-Karjalassa rakennettiin tai uudistettiin n. 600 km strategisia teitä. Aikaisemmin olivat jo valmistuneet tiet välille Petroskoi – Besovets – Säämäjärvi, Prääzä – Vieljärvi – Palalahti ja Suoju – Suna – Kontupohja.

Valmistuneiden teiden määrä ei tyydyttänyt sotilasviranomaisia. Leningradin sotilaspiiri olisi halunnut rakentaa 117 km:n pituisen tien Syvärin asemalta Aunuksen kautta Kontuun.

Vuonna 1937 pääleirihallinnon GULAGin tehtäväksi annettiin rautatien rakentaminen Louhelta Kiestinkiin. NKVD luovutti seuraavana vuonna ensimmäisen 41 kilometrin jakson ja lopetti rakentamisen. Kesken jätettiin myös leveäraiteisen metsätyöradan rakentaminen Kotškoman asemalta Rukajärven kautta kohti valtakunnan länsirajaa. Kilinin mukaan NKVD ei halunnut yrittää parastaan ja tehdä töitä valmiiksi, koska työn tulokset olisivat tulleet armeijan, eivät NKVD:n omaksi hyödyksi.⁵²

Itävallan Anschlussin jälkeen huhtikuussa 1938 Neuvostoliiton sotilasjohto totesi, ettei suursota ole enää kaukana, ja korkein sotaneuvosto

52 Kilin 1995, s.83-85.

ryhtyi toimiin läntisten sotilaspiirien vahvistamiseksi. Kesäkuussa 1938 Leningradin sotilaspiiri esitti korkeimmalle sotaneuvostolle kolmannen 5-vuotissuunnitelmaan liittyvän tienrakennusohjelman, ja 20.9.1938 sitä käsiteltiin yleisesikunnassa. Suunnitelman mukaan Leningradin sotilaspiirin alueelle ehdotettiin rakennettavaksi 801 km strategisia teitä. Niistä 418,7 km tulisi Karjalan autonomisen tasavallan alueelle. Määrä vastaa koko vallankumouksen jälkeistä tienrakennusohjelmaa. Kaiken kaikkiaan sotilaat suunnittelivat kolmannen 5-vuotissuunnitelman kuluessa rakentavansa Karjalaan 2 465 kilometriä uusia teitä.

Vuoden 1939 alussa Leningradin sotilaspiirin johdolle selvisi, ettei NKVD pystynyt rakentamaan sotilaiden vaatimia Suomen rajalle johtavia teitä. Siksi sotilaspiiri kääntyi 3.1.1939 apua pyytäen Andrei Ždanovin puoleen syyttäen NKVD:tä laiminlyönneistä ja omavaltaisuuksista. Kirjelmässä mainittiin mm., että ”Karjalan autonomisen neuvostotasavallan pohjois- ja keskialueet ovat nykyään lähes tiettömiä ja siksi sotilaat pyytävät Ždanovia tukemaan NL:n hallitukselle tekemäänsä esitystä teiden rakentamiseksi”. Kirjelmä ei johtanut toivottuun tulokseen, sillä NKVD ei ryhtynyt sotilaiden vaatimiin töihin.⁵³

NKVD oli eräänlainen valtio valtiossa, ja suurena ja mahtavana se ei halunnut alistua Karjalan tasavallan ja Leningradin sotilaspiirin komentoon. Myös samanaikaiset suuret projektit vaativat osansa.

Edellä on tarkasteltu, kuinka jo keisarillisella Venäjällä oli rahoitus- ja työvoimavaikeuksia suurten projektien toteuttamisessa. Silloin rahoitus onnistuttiin järjestämään tiiviillä yhteistyöllä liittolaisten kanssa. Yleinen länsi- ja kapitalisminvastaisuus heikensivät Neuvostoliiton mahdollisuuksia ulkomaisen rahoituksen saamisessa. Toinen ongelma oli työvoima. Maailmansota ja vallankumousta seurannut sisällissota heikensivät tuntuvasti työvoimareservejä. Maan modernisoiminen tarvitsi valtavasti työvoimaa, ja pulasta päästäkseen neuvostohallitus turvautui maatalouden kollektivisointiin. Sen avulla siirrettiin miljoonia talonpoikia teollisuuden rakentamiseen. Pohjolan infrastruktuurin rakentamisessa oli vanhat vaikeudet: ankara ilmasto, tietttömyys, köyhyys, harva asutus ja työvoiman puute. Kaikilla pohjoisilla alueilla pitkin 1920–1930-lukua valitettiin kaadereiden vähäisyyttä ja pohdittiin eri keinoja työvoiman saamiseksi. Karjalan suomalainen johto halusi kansallisia työläisiä.⁵⁴

Suurena pulakautena 1929–1932 Suomesta siirtyi Neuvostoliittoon tuhansia suomalaista, joista pääosa sijoittui Karjalan ja Pohjois-Venäjän suuriin rakennusprojekteihin.⁵⁵

53 Килин 1995. стр. 23-24.

54 Karjalan Aluekomitean pöytäkirjat, f. 3, op. 2.

55 Tiedot loikkareiden määrästä ovat vaihtelevia. Lähinnä suomalaisten lähteiden perusteella Kostianen arvelee heitä olleen n. 2000. (Kostiainen 1988, s. 107-125). Neuvostoliittolaisten

Sosialismin rakentamisen ja Karjalan modernisoimisen kannalta paljon tärkeämpiä olivat ne n. 6 000 amerikansuomalaista ammattimiestä, jotka 1930-luvun alkupuolella tulivat Neuvosto-Karjalaan.⁵⁶

Suomalaisten avulla ei Pohjolan työvoimapulaa poistettu. Ongelma kärjistyi Euroopan poliittisen ilmaston muututtua Hitlerin noustessa valtaan 1933. Tämä pakotti Neuvostoliiton varustautumaan, ja runsaasti parhaassa työiässä olevaa väestöä otettiin armeijan ja laivaston palvelukseen. Varustautuminen vaati myös infrastruktuurin rakentamisen kiirehtimistä. Työvoimapula ratkaistiin pakkotyöläisten avulla. Pohjolaista tuli ”vankileirien saariston” keskeisin ja tärkein alue.

Kuten Muurmannin rata oli ensimmäisen maailmansodan strateginen rakennustyö, niin vastaava 2. maailmansodan aikana oli Vorkutan rata. Se haluttiin saada valmiiksi keinoja kaihtamatta. Työvoimapula ratkaistiin Stalinin mahtikäskyllä, ja vuodesta 1937 alkaen rataa oli rakentamassa kymmeniä tuhansia pakkotyövankeja. Kesällä 1938 muodostettiin erityinen pohjoisen rautatien leiri. Tuolloin työssä oli n. 30 000 pakkotyöläistä. Työn edistyessä 10.7.1940 perustettiin NKVD:n alainen Petšoran rautatien leiri. Sitä johti jo Stalinin kanavan rakentajana ansioitunut N. A. Frenckell. Varsinainen rakentaminen jaettiin kahdeksaan työjaksoon. Työvoimaa ja tarvikkeita alueelle haalittiin koko valtakunnasta Arkangelista Kaukoitään. Vuonna 1942 Komin alueella työskenteli n. 300 000 pakkotyöläistä. Heistä 125 000 oli alueen tärkeimmällä työmaalla, Vorkutan radalla. Työolosuhteet olivat ankarat, majoitusolot ja muonitus ala-arvoiset. Työpäivä vaihteli 12 tunnista 16 tuntiin ja pääasiallisena ruokana olivat vesi ja ruiskorput. Tämän seurauksena sairastuvuus ja kuolleisuus olivat suuret. Vartijahenkilökuntakin jouduttiin sodan takia haalimaan kokoon epämääräisistä aineksista. Vartijoissa oli paljon rikollisia, jotka kohtelivat pakkotyöläisiä säälimättömästi, varastivat karkotettujen muona-annoksia ja omaisuutta. Sietämättömien olosuhteiden tähden esiintyi kapinointia ja karkautuksia. Vuoden 1940 kuluessa rataa rakentamaan tuotiin runsaasti puolalaisia ja baltialaisia karkotusvankeja. Sodan kuluessa muiden kuin venäläisten määrä kasvoi siinä määrin, että venäläiset jäivät vähemmistöön pakkotyöläisten keskuudessa.⁵⁷

Pakkotyöläisten lisäksi radan rakentamiseen joutuivat osallistumaan alueelle kulakkeina ja nationalisteina karkotetut siirtolaiset. NKVD:n tilastojen mukaan 1.4.1941 Komiin oli sijoitettu 17 492 kulakkia ja 18 872 nationalistia. Komin tasavaltaan tulleiden pakkotyöläisten ja karkotettujen määrä oli niin suuri, että se paikoitellen muutti harvaan

lähdeiden nojalla Kangaspuro päättyy 10 000 - 11 000:een Suomesta loikanneeseen (Kangaspuro 1996, s. 223).

56 Kero 1983, s. 91-137.

57 Морозов & Рогачев 1995, стр. 185-186. -Vrt. Пыстин 1990, стр. 14-26!

asutun alueen demografisen rakenteen.⁵⁸

Samanaikaisesti Vologdan alueelle, jossa rakennettiin Konoša – Kotlas-jaksoa oli 16 000 karkotettua, ja Arkangelin alueella 40 000 karkotettua oli rakentamassa Belomorskin – Obozerskin rataa.⁵⁹

LUOTEISEN NEUVOSTOLIITON RAUTATIET 1940

Vallankumouksen jälkeen venäläisten suunnitelmat olivat riipuvaisia samoista perustekijöistä kuin ennen vallankumousta. Heti vallankumouksen jälkeen ja sisällissodan aikana asioita tarkasteltiin lähinnä strategian kannalta. Silloin myös uskottiin pohjoisen meritien olevan ainoa reitti Venäjältä maailmalle. Rauhan tultua strateginen näkökulma väistyi, ja Venäjän solmittua suhteet naapureidensa kanssa pohjoinen suunta kadotti ainutkertaisuutensa. Uuden perustan Pohjolan kehittämiselle antoivat kuitenkin maasta löytyvät rikkaudet, joiden avulla haluttiin rakentaa uutta, sosialistista yhteiskuntaa. Niiden hyödyntäminen ei ollut mahdollista ilman uusia liikenneratkaisuja. Uuden talouspolitiikan kaudella suunnitelmien pohjana olivat paikallisten asukkaiden ja viranomaisten pyrkimykset talouden kehittämiseksi. Suunnitelmia ei vain onnistuttu toteuttamaan resurssien puutteen vuoksi. Keskitetyn talouden luomisen myötä päätösvalta ja toteutus siirtyivät Moskovaan. Tämä merkitsi paluuta keskitettyyn tsaristiseen järjestelmään. Kuten ennen vallankumoustakin suuret ja ratkaisevat liikennettä koskevat päätökset tehtiin strategisin perustein, mutta diktaattori Stalin ja kommunistipuolue olivat keisarillista hallintoa tehokkaammat vallankäyttäjät.

Rautateiden asemassa ja hallinnossa tapahtui muutoksia. Vielä 1920-luvulla johtavissa asemissa oli paljon spesialisteja, jotka olivat aloittaneet uransa ennen vallankumousta, kuten kulkulaitoskansankomissaari I. N. Borisov. Hänen johdollaan oltiin rautatieyhteistyössä ulkomaiden kanssa. Yhdysvalloista oli jo Witten aikana tullut Venäjän rautatieden ihannemaa. Tuolloin oli havaittu suurten etäisyyksien Amerikan tarjoavan parhaiten Venäjälle soveltuvat esikuvat rautateitä kehitettäessä. Alettaessa toteuttaa ensimmäistä 5-vuotissuunnitelmaa matkusti kulkulaitoskansankomissaarin ensimmäisen sijaisen D. E. Sulimovin johdolla 34 rautatieinsinöörin delegaatio helmikuussa 1930 tutustumaan Yhdysvaltojen rautateihin. Delegaatio matkusteli yli 16 000 mailia ratoihin tutustuen ja kävi neuvotteluja lukuisten rautatiekalustoa valmis-

58 Фаузер 1992, стр. 9.

59 Буган 1991, стр. 86.

tavien yritysten kanssa. Tavoitteena oli saada teknistä ja taloudellista apua Neuvostoliiton rautateiden modernisoimisessa. Neuvotteluissa päästiin niin pitkälle, että Great Northern Railroad – yhtiön pääjohtaja Ralph Budd matkusti delegaation mukana Neuvostoliittoon. Tutustuttuaan rautateihin Neuvostoliiton keskeisillä alueilla ja Uralilla hän palasi Yhdysvaltoihin vuoden 1930 lopulla ja julkaisi raportin Neuvostoliiton rautateistä. Sen mukaan ne olivat teknisesti paljon jäljessä Yhdysvaltojen rautateistä. Tehokkuuden parantamiseksi Budd esitti 16 kohdan uudistamisohjelman. Siinä tähdennettiin erityisesti siirtymistä raskaamman ja tehokkaamman kaluston hyödyntämiseen. Siihen voitiin päästä vain aloittamalla ratojen alusrakenteiden vahvistamisesta. Välttämätöntä olisi myös sivuraiteiden ja varikoiden rakentaminen. Rautatieläisten työtehoa ja palkkausta olisi myös parannettava.⁶⁰

Suunniteltu laaja yhteistyö ei toteutunut, koska politiikka nousi sen esteeksi. Buddin raporttia ei myöskään julkaistu Neuvostoliitossa, koska sitä pidettiin loukkaavana, ja yhteistyön kannattajat I. N. Borisov ja D. E. Sumilov syrjäytettiin v. 1931. Uudeksi kulkulaitoskansankomissaariksi nimitettiin poliitikko, rautatieläisten liiton puheenjohtaja ja puolueen keskuskomitean politbyroon jäsen A. A. Andrejev. Hän kuitenkin epäonnistui tehtävässään, ja vuonna 1935 häntä seurasi Stalinin työtoveri ja uskollinen liittolainen L. M. Kaganovitš. Vuodesta 1937 alkaen kaikki puolue- ja paikallishallinnon elimet toteuttivat nöyrästi Stalinin politiikkaa. Tämä vuosi oli myös rautateillä todellisen myllyryksen aikaa. Kulkulaitoskansankomissariaatissa ja rautateillä aina yksittäisten ratajaksojen johtoa myöten tapahtui suuria puhdistuksia.⁶¹

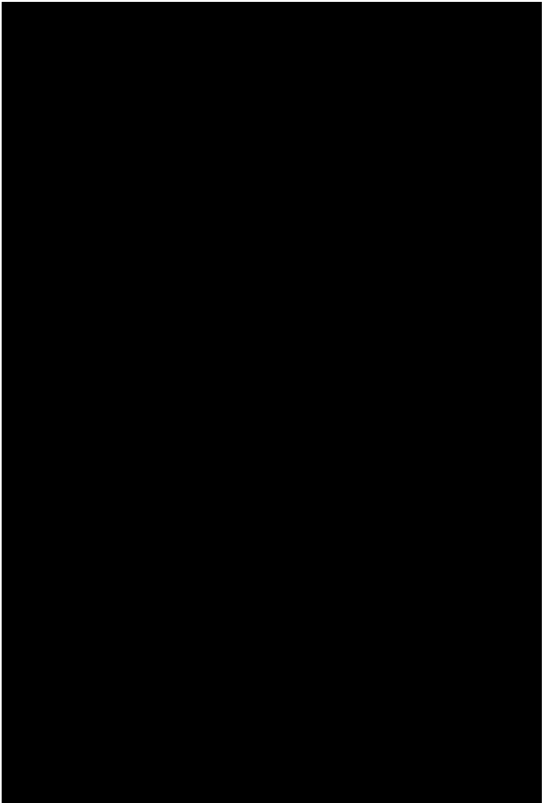
Tuolloin rautatiet menettivät runsaasti hyvän teknisen koulutuksen saanutta henkilökuntaa. Tilalle nimitettiin epäpätevää puolueväkeä. Näillä tapahtumilla oli vahingolliset ja pitkäaikaiset vaikutukset varsinkin rautateiden tekniseen suunnitteluun ja kehitykseen. Toisen 5-vuotissuunnitelman aikana otettiin liikenteeseen vuosittain keskimäärin 841 km uusia rautateitä, mutta vuonna 1937 valmistui vain 15 km ja seuraavana vuonna 65 km. Maailmanpoliittisen tilanteen kiristyessä saatiin rakentaminen kuitenkin jälleen järjestykseen – 1939 ratoja valmistui 1371 km ja seuraavana vuonna 3080 km. Viimeksi mainittu oli suurin koskaan Neuvostoliitossa vuodessa valmistunut ratakilometri-määrä.⁶²

Vuonna 1940 Neuvostoliiton rautatiet olivat samassa tilassa kuin valtakunta. Propagoitiin valtavasta edistyksestä, oli suuria suunnitelmia, ja nähtiin valtavia perspektiivejä. Todellisuus oli toinen. Maan omat rautatiespesialistit totesivat maan olevan paljon jäljessä muista suur-

60 Sutton 1971, s.195-198.

61 Kulkulaitoskansankomissariaatin poliittisen osaston päätökset f. 111, op. 8, d. 1.

62 Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933-1940гг. стр.491-496.



*L. M. Kaganovitš
rautatieläisen
univormussa. – Karjalan
valtionarkiston
kuvakokoelma.*


valloista. Rataverkko oli 3 kertaa harvempi kuin muussa maailmassa, 10 kertaa harvempi kuin Yhdysvalloissa ja 16 kertaa harvempi kuin Euroopan kapitalistisissa maissa. Rataverkon harvuus vaikeutti teollisuuden ja yleensä elinkeinoelämän kehittämistä. Siksi tulevaisuuden 5-vuotissuunnitelmissa oli kiinnitettävä erityistä huomiota uusien ratojen rakentamiseen. Myös maanpuolustuksen kannalta olisi pikaisesti toteutettava kolmannen 5-vuotissuunnitelman ehdotukset.⁶³

Suuret suunnitelmat olivat ominaisia juuri luoteisen Neuvostoliiton rautateille. Siellä todella toimivia ratoja olivat lännessä Muurmannin rata, Viananmeren itäpuolella oleva Arkangelin – Vologdan rata ja idässä Kotlasin – Kirovin (Vjatka) rata. Ongelmana oli, että radat oli yhdistetty toisiinsa vain etelässä Volhovstroin – Vologdan – Kirovin radan avulla. Pohjola oli edelleen yhdistetty vain pohjois – eteläsuuntaisesti sisämaahan kuten vallankumouksen puhjetessa. Voidaankin todeta, ettei sosialistinen Neuvostoliitto 20 vuoden kuluessa kyennyt toteuttamaan hyväksyksiymiään keisarillisessa rautatiehallinnossa laadittuja suunnitelmia.

Eikö siis tapahtunut mitään edistystä?

Tekniikka meni eteenpäin. Muurmannin rataa uudistettiin jatkuvasti

⁶³ Бочкарев 1939. стр.175-185.



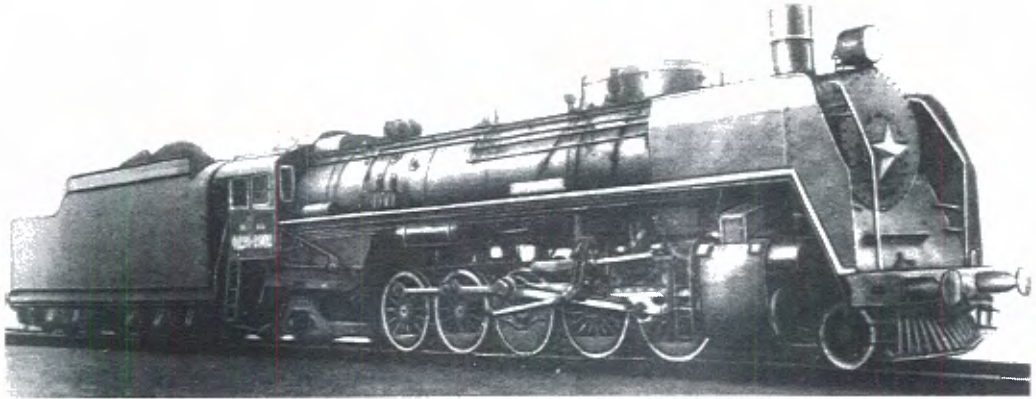
Stahanovilaisuus innoitti toisen 5-vuotissuunnitelman toteuttajia. Petroskoin varikon stahanovilaisia ja nuorisoliittolaisia v. 1938. – Karjalan valtiorarkiston kuvakokoelma.

sisällisodan päätyttyä. 1930-luvulla toteutettiin monia Buddin ehdottamia uudistuksia. Toisessa 5-vuotissuunnitelmassa kiinnitettiin erityistä huomiota luoteisen alueen ratojen kuntoon. Päähuomio kohdistettiin strategisesti tärkeään Muurmannin rataan, mutta myös Kotlasin – Kirovin radan kiskotusta uusittiin sitä silmällä pitäen, että valmisteilla oli Kotlas – Plesetskaja – Sorokka- suunnitelma. Raskaampi kiskotus mahdollisti voimakkaampien vetureiden ja suurempien vaunujen käytön. 1930-luvun jälkipuoliskolla NL:n rautateiden tavarajunavetureista 44 % oli raskaita FD-vetureita. Nämä amerikkalaisen esikuvan mukaan rakennetut veturit olivat Muurmannin radan varsinainen vetokalusto. 1930-luvun lopulla Muurmannin rata oli Neuvostoliiton parhaita ratoja. Sen toimintakykyä paransi jakson Volhovstroj – Petroskoi kaksiraiteistaminen.⁶⁴

Täten varmistettiin Muurmannin alueen teollinen kehitys ja sen muodostuminen erääksi valtakunnan tärkeimmäksi tukikohta-alueeksi.

Liikenne oli tärkeä väline vallan keskitykselle. Sen ottaminen venäläisen tradition mukaan keskushallituksen käsiin esti tehokkaasti paikalliset pyrkimykset, jotka olisivat voineet johtaa oman talouden ja valtiollisuuskehityksen vahvistumiseen. Luoteisen Neuvostoliiton alkuperäiskansojen kannalta tämä oli vahingollista. Muurmannin radasta ei

64 Железнодорожный транспорт за 1932-1939 гг. стр. 30-34.. Раков 1955, стр. 193-195.. Sutton 1971, s.198-199. – Ks. kartta n:o 4.

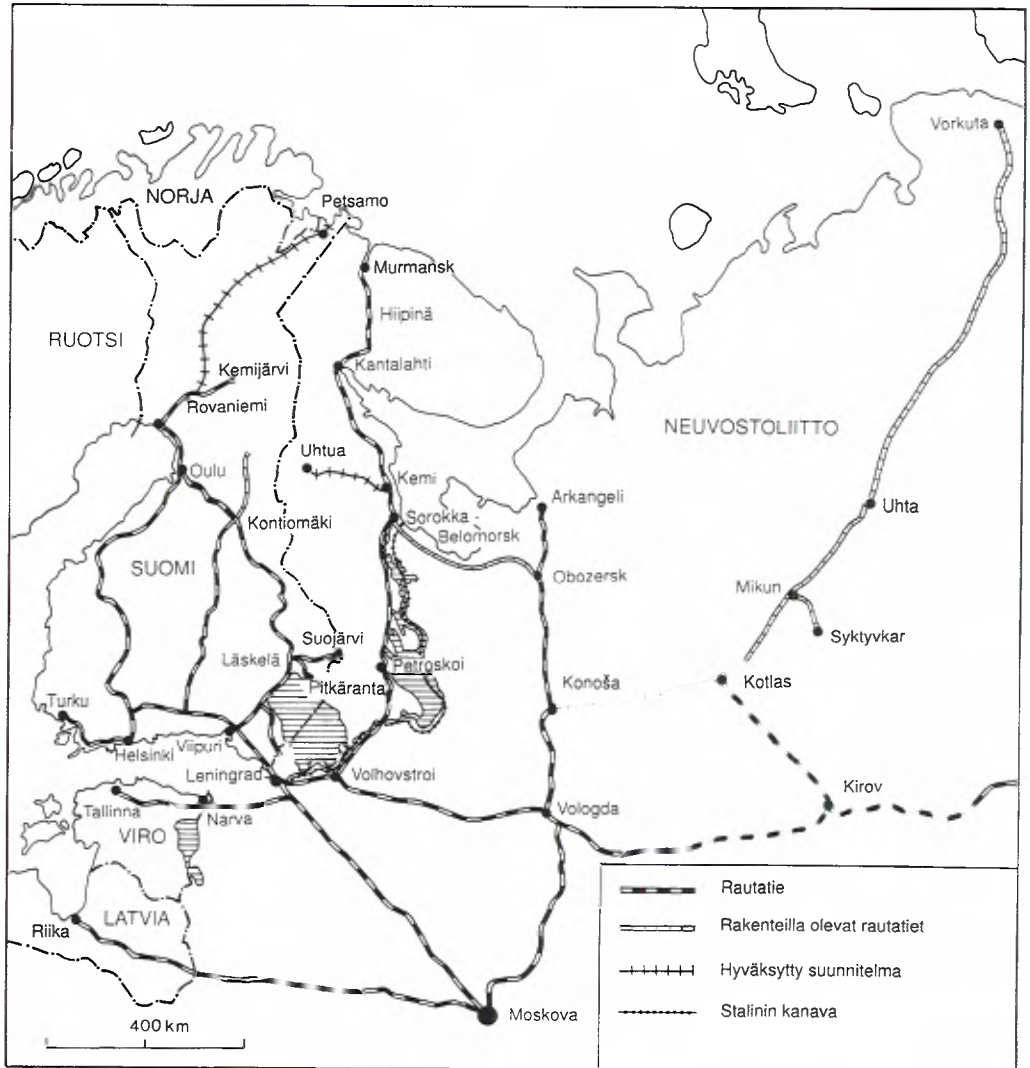


syntynyt Karjalan Sampo, eikä ”suuri pohjoinen tie” valmistunut, kuten vielä 1920-luvulla haaveiltiin.

Ottamalla rautatiet ja muun liikenteen Kaganovitšin avulla valtaansa Stalin myös vahvisti diktaattorin asemaansa. Maailmanpoliittisen tilanteen kiristyminen nosti esiin strategiset seikat, joiden hallitsemisessa keskitetty valtiojohto oli paikallaan. Täten maailmanpolitiikka antoi tavallaan oikeutuksen Stalinin johtamalla diktatuurille.

*Neuvostoliittolainen
FD-tyyppinen
tavarajunaveturi. –
Suomen
rautatiemuseon
kuvakokoelma.
Hyvinkää.*

Kartta 4. Luoteis-Venäjän ja Suomen rautatiet 1940.



Ulkomaiden suhtautuminen Neuvostoliiton liikennesuunnitelmiin

SUOMI

Neuvostoliitolla oli Suomen kanssa pitkä yhteinen raja, joka vasta Tarton rauhassa muodostui todelliseksi valtakuntien jakajaksi. Kun alueiden välillä oli vallinnut tiiviit ja monipuoliset suhteet, on selvää että luoteisen Neuvostoliiton liikenneratkaisut kiinnostivat Suomea.

Jo August Ramsayn johtama kulkulaitoskomitea oli kiinnittänyt huomiota Itä- ja Pohjois-Suomen liikenneolojen kehittämiseen ja mahdollisiin Venäjälle johtaviin yhteyksiin.¹

Suomen puoleisessa Karjalassa ratahankkeilla katsottiin olevan tärkeä tehtävä alueen kehittämiseksi. Karjalaisille itselleen rautatiet merkitsivät liikenneyhteyksien parantamista, ja he halusivat ratayhteydet myös Venäjän puolelle. Niinpä Impilahden kunnanvaltuusto 12.5.1919 ehdotti radan rakentamista Sortavalasta Impilahden ja Salmin kautta Venäjän rajalle Seuraavana vuonna Suojärven kunta anoi radan jatkamista rajalle. Anomusta perusteltiin rajakylien huonoilla liikenneyhteyksillä ja sillä, että kunnan itäosista oli puutavaran uittomahdollisuuksia vain Venäjän puolelle. Mahdollisena pidettiin myös radan jatkamista Muurmannin radalle.

Toivomus radan jatkamisesta itään oli kädenojennus Aunuksen ja Vienan karjalaisille, jotka olivat toivoneet ratayhteyttä Suomeen.²

Tämä toive raukeni poliittisen kehityksen vuoksi, mutta taloudellinen kanssakäyminen ei päättynyt. Neuvosto-Venäjän puolelta ostettiin edelleen puutavaraa Suomeen, ja ostajat halusivat tehostaa kuljetuksiaan Suomen puoleisessa Karjalassa. Aunuksen Puuliike Oy:n aloitteesta rataa jatkettiin v. 1924 Kaipaaseen. Vuoden 1925 valtion budjettiin varattiin määräraha radan jatkamiseksi rajalle, ja vuoden 1925 alussa rautatiehallitus teki ehdotuksen radan suunnasta. Rata alkaisi Kaipaan ky-

1 Ks. s. 74-77.

2 Ks. s. 65-67.

lästä ja päättyisi 19 kilometrin päähän Irstanjoelle, Isolle Sulkujärvelle. Helmikuussa 1925 valtioneuvosto määräsi rautatiehallituksen aloittamaan työt. Rata valmistui seuraavana vuonna ja se otettiin liikenteeseen marraskuussa 1926. Vuotta myöhemmin rataa vielä jatkettiin Sulkujärveltä Naistenjärvelle, ja tämä 6 kilometriä pitkä osuus otettiin liikenteeseen 16.10.1927.³

Tämä Suojärven rata osoittautui heti valmistuttuaan erittäin kannattavaksi, ja alue alkoi teollistua ja sen elinkeinoelämä monipuolistua. Tämä esimerkki vaikutti siihen, että radan ulkopuolelle jääneet Impilahden ja Salmin kunnat myös tahtoivat rautatien piiriin. Molempien kuntien päättävät elimet toimivat aktiivisesti rautatien saamiseksi. Joulukuussa 1925 eduskunta käsitteli rautateiden rakennusohjelmaa seuraavaksi 5-vuotiskaudeksi, ja 12.12.1925 päätettiin rautatien rakentamisesta Läskelästä Pitkäänrantaan vuonna 1929. Kulkulaitosvaliokunta oli ehdottanut radan vetämistä Salmiin saakka, mutta Rautatiehallituksessa katsottiin, ettei rataa voitu taloudellisista syistä tehdä sinne saakka. Ratalinjan maasto oli näet erittäin vaikea, ja siksi Pitkäänrantaankin ulottuvan radan kustannukset arvioitiin korkeiksi. Salmilaisten avuksi tuli lamakauden työttömyys, ja radan valmistuttua Pitkäänrantaan vuoden vaihteessa 1930–31 valtioneuvosto työllisyystilanteen parantamiseksi päätti jatkaa rataa Salmin Uuksunlahteen Laatokan rantaan. Rata valmistui v. 1933.⁴

Näin Raja-Karjala oli saatu rautateiden piiriin. Samalla liikenneverkostoa täydennettiin maanteiden rakentamisella. Maanteitä pitkin alueen metsäteollisuuden ja kaivosten tuotteet saatiin vaivattomasti radan varteen ja edelleen muualle Suomeen ja maailman markkinoille. Rauta- ja maantiet palvelivat myös ihmisiä, jotka pääsivät liikkumaan työn haussa ja myymään tuotteitaan. Seurauksena oli lisäksi elinkeinoelämän monipuolistuminen, uusien asukkaiden tulo ja väestöpohjan muuttuminen. Aikaisemmin väestöltään Aunusta muistuttaneet pitäjät suomalaistuivat.⁵

Tämä muutos Suomen Karjalassa oli erilainen kuin Karjalan ja Komin autonomisissa tasavalloissa, sillä Suomessa muuttoliike oli täysin vapaaehtoista.

Rauta- ja maantieverkoston kehittyminen Suomen Karjalassa oli pohjana Suomen ja Karjalan tasavallan väliselle kehityserolle, joka syveni 1920- ja 1930-luvuilla.

Pohjois-Suomen liikenteen kehittämiseen liittyi olennaisesti kysymys Petsamon radasta. Koska kulkulaitoskomitea oli viitannut tarpeeseen käsitellä asiaa perusteellisesti, antoi valtioneuvosto professori Jalmar

3 Hämynen 1993, s. 222-223.

4 Castrén 1937, s.194-196., Hämynen 1993, s. 225-227.

5 Hämynen 1993, s.234-244.

Castrénin tehtäväksi

”laatia taloudellisen suunnitelman rautatielle Petsamoon Lapin etuja ja radan kannattavuutta silmälläpitäen; sekä sen nojalla antaa lausunto siitä, olisiko Petsamon rata rakennettava valtion toimesta vai jonkun yksityisen yhtymän välityksellä; ja laatia ehdotus niistä ehdoista, joilla radan rakentaminen olisi yksityisten tehtäväksi luovutettava”.⁶

Castrénin perusteellinen tutkimus valmistui kahdessa vuodessa, ja 30.9.1923 antamassaan lausunnossa hän totesi, että esitetyistä kolmesta linjauksesta suunta Rovaniemeltä Kemijärvelle ja edelleen Sodankylän, Inarin Kyrön ja Salmijärven kautta Petsamonvuonoon olisi edullisin. Linjaus Tornioista Kolariin ja sieltä Inarin Kyröön olisi n. 100 km pidempi. Lisäksi se kulkisi liian lähellä Ruotsin rajaa. Rovaniemeltä Sodankylän kautta kulkeva rata puolestaan olisi taloudellisesti huonompi kuin Kemijärven kautta kulkeva. Kemijärvi on Itä-Lapin kehityskykysisimmän osan keskus, ja se on saatava radan piiriin.

Lausunnossaan Castrén kiinnitti erityistä huomiota kannattavuuskökohtiin. Rakentamisen korkeat kustannukset, Lapin harva asutus ja elinkeinoelämän kehittymättömyys olivat suuria ongelmia. Myöskään radan päätepiisteestä Petsamosta ei tulisi paljoa liikennettä, koska siellä ei ollut satamaa. Sen rakentaminen puolestaan vaatisi suuria pääomasijoituksia. Kaiken kaikkiaan Castrén piti Petsamon radan kustannuksia niin suurina, ettei katsonut voivansa puoltaa rakentamista. Myöhemmin tilanne voisi muuttua, mikäli alueelta löydetäisiin entisten lisäksi kaupallisesti hyödynnettäviä mineraaleja. Tuolloin ulkomaisille yrittäjille myönnettyistä toimitiluvuista saataisiin niin suuret tulot valtiolle, että radan rakentaminen tulisi mahdolliseksi ja radasta itsestään kannattava elinkeinoelämän vilkastumisen myötä.

Castrén huomio myös autonomianaikaiset ehdotukset Petsamon sataman ja radan käyttämisestä Venäjälle suuntautuvaan kauttakulkuliikenteeseen. Muurmannin radan valmistuttua tilanne oli muuttunut. Karjalan halki menevä rata vähentäisi Suomen kautta tapahtuvan liikenteen tarvetta, vaikka radalla toistaiseksi oli ollut monia vaikeuksia. Venäjän tilanteen epävarmuuden tähden kauttakulkuliikenne oli niin laskematon asia, ettei sen varaan päätöstä Petsamon radasta voitaisi tehdä.

Lopuksi Castrén viittaa Jahnssonia mainitsematta käsityksiin, että Petsamon rata avaisi väylän Jäämereen laskevien jokien kautta Pohjois-Venäjän ja Siperian laajoille, luonnonvaroiltaan rikkaille maille. Hänen mukaansa seudut ovat outoja ja tuntemattomia suomalaisille.

⁶ Helsingin teknillisen korkeakoulun sillanrakennuksen ja rakennuskonstruktioiden statiikan prof. J. Castrén oli senaatin kulkulaitostoimituskunnan päällikkö 1917-18 ja Rautatiehallituksen pääjohtaja 1923-43.

Siellä toimiminen vaatii enemmän asiantuntemusta ja pääomia kuin Suomessa oli tarjolla.⁷

Jalmar Castrénin lausunto heijastelee Venäjän-suhteiden epävarmuutta. Ramsayn johtamaan liikennekomiteaan mietinnön valmistumisen ajankohtaan verrattuna tilanne oli jo erilainen. Neuvostohallitus oli vakiinnuttamassa asemaansa, ja samalla olivat kadonneet odotukset porvarillisen Venäjän kanssa harjoitettavasta taloudellisesta yhteistyöstä. Radan rakentamisen esteeksi nousivat siis taloudelliset vaikeudet kuten 1894.⁸

Radan sotilaallisen merkityksen Castrén sivuutti täysin. Siihen kiinnitti huomiota samanaikaisesti istunut rannikopuolustuskomitea. Mietinnössään vuonna 1922 se suositti rautatien rakentamista Petsamoon, joskin piti Petsamon puolustamista lähes mahdottomana. Rannikopuolustuksen pääalueet olivat Itämerellä.⁹

Taloudelliset ja strategiset seikat eivät siis antaneet riittäviä perusteita Petsamon radan rakentamiseksi. Täysin ilman yhteyksiä muuhun Suomeen Petsamo ei jäänyt. Venäjän kulkulaitosministeriö oli alkanut rakentaa sinne Suomen puolelta maantietä maailmansodan aikana 1916. Tarkoituksena oli tien avulla helpottaa sotilas- ym. kuljetuksia Venäjälle ja tukea Muurmannin radan rakentamista. Vallankumouksen tähden työt keskeytyivät, ja ne aloitettiin uudelleen 1921. Autoliikenteelle rakennettu maantie valmistui lopullisesti 1933.¹⁰

Strategian näkymättömyys Suomen rautatiepolitiikassa oli sisäisten tekijöiden seuraus. Suomella oli vanhat sotilaalliset perinteet, mutta autonominen Suomi ei ollut harjoittanut omaa ulkopoliittikkaa eikä strategista suunnittelua. Itsenäistyneessä Suomessa tajuttiinkin puutteeksi, ettei maalla ollut kokemusta strategisesta suunnittelusta ja yleisesikuntatyöskentelystä.

Maailmansodan jälkiselvittelyjen ja Neuvostoliiton sisällissodan päätyttyä Suomessa asetettiin 26.11.1923 komitea pohtimaan maan sotilaallista puolustusta. Tämän puolustusrevisionin puheenjohtajaksi kutsuttiin rehtori Eirik Hornborg, ja komitea antoi mietinnön 26.4.1926. Siinä Muurmannin ja muut Pohjois-Venäjän radat jätettiin pelkän maininnan varaan. Tarkastellessaan Suomen sotilasmaantieteellistä asemaa Venäjän kanssa mahdollisesti syttyvän sodan aikana komitea totesi raja-alueella Jäämerestä Laatokkaan suurien joukkojen liikehtimisen mahdottomaksi, koska rajan poikki ei kulkenut kunnollisia teitä. Alueen eteläisellä osalla Repolasta Lieksaan kulki yksi tie. Sielläkin etäisyys Muurmannin radasta oli n. 300 km. Vihollisen uhka kasvaisi tun-

7 Komiteamietintö 1923:21. s.57-61.

8 Vrt. Seppinen 1991, s.108-109.

9 Rannikopuolustuskomitean mietintö vuodelta 1922, T 2866/2. - Kronlund 1992, s.496.

10 Perko 1977, s.147-159.- Blomster 1980, s. 114-119.

tuvasti, jos venäläiset toteuttavat suunnitelman rakentaa rautatie Uhtualle. Laatokan – Suojärven rajaseutujen kautta Venäjälle johti neljä kunnollista tietä. Näiden teiden ja rajan leikkauspisteet sijaitsevat 100-160 km:n päässä Muurmannin radasta. Täälläkin hyökkäysuhka kasvaa, mikäli venäläiset rakentavat radan Syväriltä Suomen rajalle. Toistaiseksi oli Jäämeren ja Laatokan välisellä alueella parhaat operaatio-olosuhteet talvisin vesistöjen ja soiden jäädyttyä. – Komitea kiinnitti suurimman huomion Karjalan kannakselle ja etelärannikolle. Täällä rata- ja tieverkkoa olisi parannettava rannikkopuolustusta silmällä pitäen.¹¹

Varsinaisessa ehdotuksessaan komitea kannattikin Riihimäen – Viipurin radan rakentamista kaksiraiteiseksi ja poikkiradan rakentamista Karjalan kannakselle Viipurista Laatokan rannikolle. Rakennusohjelmaan tuli ottaa myös Viipurin ohittava rata. Laatokan pohjoispuolisia ratoja ei edes mainittu. Komitea tosin esitti toivomuksen, että puolustusvaatimukset tuli ottaa huomioon rakennettaessa rautateitä Pohjanlahden satamista sisämaahan. Samoin maanteiden rakentamisessa tuli huomioida sotilaalliset näkökohdat.¹²

Mietinnön johdannossa ilmoitetaan, ettei kaikkia tietoja voida maanpuolustusta vaarantamatta julkaista. Salassa tietysti pidettiin, kuinka tiedot Uhtualle ja Syväriltä Suomen rajalle tehtävistä radoista oli saatu. Päätöksiä niiden rakentamisesta ei ollut tehty. Keskustelua radoista oli tosin käyty ennen vallankumousta.

Suomalaisilla kuten muillakin oli ongelmia saada tietoja Neuvostoliiton sotilaallisesta suunnittelusta. Yleisesikunnan alaisen sotilastiedustelun lisäksi tärkeitä tietolähteitä olivat Pietarin/Leningradin pääkonsulinvirasto, Moskovan lähetystö ja erityisesti siellä toimiva Suomen sotilasasiamies. Hänen arkistonsa tosin hävitettiin talvisodan alkaessa, ja käytettävissä on vain Suomeen tulleita raportteja. Niistä ilmenee, että diplomaattien tiedonhankintamahdollisuudet olivat hyvin vähäiset. Ensimmäinen Muurmannin rataa koskeva tieto tuli yleisesikunnasta ulkoministeriölle 22.7.1920 – siis juuri Tarton rauhanneuvottelujen alettua. Kyseessä oli käänös Muurmannin rautatien komissaarin Pietarista Moskovaan lähettämästä sähkeestä. Se sisälsi pelkästään tiedotuksen liikkuvan kaluston määrästä ja toimivuudesta.¹³

Koko 1920-luvun yleisesikunta oli erityisen kiinnostunut Muurmannin radan ja Suomen rajan välisistä yhteyksistä. Tiestön parantumisen tuolla alueella katsottiin lisäävän Neuvostoliiton hyökkäyksen uhkaa. Vuonna 1926 laaditussa muistiossa mahdollisina etenemistieinä mainittiin Paateneesta Repolan kautta Lieksaan ja Rukajärven – Kiimasjärven kautta Lentieraan johtavat tiet. Karjalan tierakennussuunnitelmat Paa-

11 Puolustusrevisionin mietintö 1927, s.15-23.

12 Puolustusrevisionin mietintö 1927, s. 71-72.

13 Ulkoministeriön arkisto . 100: Eri maiden sisäiset olot. G 82-85 Venäjän rautatiet.

tene – Repola, Rukajärvi – Suomen raja, Rukajärvi – Parandova, Louhi – Kiestinki – Uhtua ja Vuokkiniemi – Kostamus – Kontokki katsottiin strategisiksi. Tällaisiksi katsottiin myös toistaiseksi toteutumattomat rautatiesuunnitelmat.¹⁴

1920-luvulla yleisesikunnan toiminta oli nuorten upseerien käsissä ja suunnittelussa näkyi kokemattomuus. Suuntauduttiin detaljikykyksiin, ja ajattelulle oli ominaista teknisyyttä. Tämä ilmenee kirjeenvaihdosta, jota yleisesikunta 1920-luvulla kävi kulkulaitosministeriön kanssa. ”Erittäin salaiseksi” leimatussa päiväamättömässä muistiossa ”Suomen rautatieverkko strategiselta kannalta katsoen” todetaan Venäjän rataverkon olevan mitä surkuteltavimmassa kunnossa. Tulevaisuudessa asiat muuttuisivat, ja siksi Suomessa oli varauduttava uuden Venäjän hyökkäykseen. Varsinaisena hyökkäysväylänä olisi Karjalan kannas. Laatokan pohjoispuolelta olisi odotettavissa pelkkä sivustahyökkäys. Siksi yleisesikunta vaati kiinnittämään erityistä huomiota Kannaksen liikenneoloihin. Täältä pohjalta on ymmärrettävä sen tarkka puuttuminen Kannaksen ratojen rautatiesiltojen ja purkulaitureiden yksityiskohtiin.¹⁵

Syyskuussa 1933 maalaisliittolainen kansanedustaja Lauri Kaijalainen teki raha-aloitteen Palojoensuun – Kilpisjärven maantien rakentamisesta. Perusteluissa tietä pidettiin strategisesti turvallisempana kuin Petsamon tietä. Lisäksi ehdotuksessa viitattiin ensimmäisen maailmansodan aikaiseen Tornionjokilaakson tavaraliikenteeseen.¹⁶

Tässä tuli esille strategia, johon puolustusrevisiokomitea oli viitanut: Suomessa oli varauduttava aseelliseen konfliktiin Neuvostoliiton kanssa.¹⁷

Siksi katsottiin välttämättömäksi valtamerille pääsy muualtakin kuin uhanalaisen Itämeren kautta ja pidettiin mahdollisena pyrkiä Jäämerelle Norjan Skibotnin kautta.¹⁸

Uudelleen asia tuli esille Kaijalaisen puoluetoverin U. Hannulan aloitteessa vuoden 1936 valtiopäivillä. Hannulan mukaan Suomen oli harjoitettava ulkomaankauppaa poikkeuksellisinakin aikoina. Itämeren ollessa suljettuna on käytettävä Jäämeren reittiä, ja tätä varten on rakennettava pohjoiseen rautatie. Vaihtoehtoja olivat Petsamo tai jokin Norjan vuono. Petsamon satama oli liian lähellä rajaa. Jos idästä hyökkäävä vihollinen saa Petsamon haltuunsa, ei radastakaan olisi Suomelle hyötyä. Paljon turvallisempaa oli rakentaa rautatie ystävällismieliseen Norjaan. Ruotsilla oli Norjan kanssa sopimus Narvikin rautatiestä ja

14 ” Muistio venäläisten mahdollisista operaatioista Suomen itäisellä raja-alueella 6.12.1926”, T 2858/8. – Kronlund 1992, s. 294-299.

15 Kulkulaitosministeriön salaisina pidetyt asiakirjat 1923-1942. Ha 1.

16 Vuoden 1933 valtiopäivät. Liitteet s. 360, Raha-asia-aloite n:o 101, 12.9.1933.

17 Puolustusrevisionin mietintö 1927, s. 15-23.

18 Seppinen 1991, s. 109-111.

satamasta, ja samaa mallia voitaisiin käyttää Suomen ja Norjan välillä. Radan vetäminen Tornionjokilaaksoa pitkin edistäisi myös näiden seutujen elinkeinoelämää ja erityisesti Kolarin rautamalmilöytöjen hyödyntämistä.¹⁹

Laajemmin Pohjois- ja Itä-Suomen liikenneoloja käsiteltiin komiteoissa, jotka oli asetettu laatimaan ehdotuksia elinkeinoelämän kohentamiseksi. Opettaja A. Fräntin johtama komitea asetettiin 17.4.1935 tekemään ehdotuksia Lapin taloudellisten olojen kehittämiseksi. 8.4.1938 antamassaan mietinnössä se totesi, että Petsamon tien ja Liinahamarin sataman valmistuttua Petsamo on kehittymässä Taka-Lapin liikennekeskukseksi. Jatkokehityksen kannalta olisi kuitenkin välttämättömyyttä rautatien rakentaminen. Kun se tehtäisiin Rovaniemeltä Sodankylän kautta Petsamoon, rata kulki Kittilän suurten rautamalmialueiden läpi. Komitea piti myös Tornionjokilaakson radan rakentamista Kilpisjärvelle mahdollisena, mutta sen jatkaminen lähimpään norjalaiseen valtamerisatamaan vaatisi sopimuksen Norjan kanssa. Siksi komitea ehdotti annettavaksi eduskunnalle esityksen Lapin ensimmäisen rautatien rakentamisesta Rovaniemeltä Meltauksen kautta Sodankylään ja edelleen Petsamoon. Tältä radalta suunnattaisiin haararata Porkosen – Pahtavaaran malmialueelle.²⁰

Samanaikaisesti rovasti T. Janhonen johti komiteaa, jonka tehtävänä oli laatia suunnitelma Kainuun ja Perä-Pohjolan talouselämän kohottamiseksi. Tässä komiteassa tähdennettiin suunniteltujen Kontiomäen – Taivalkosken ja Rovaniemen – Kemijärven ratojen yhdistämistä. Tältä radalta olisi rakennettava sivurata Kuusamon Paanajärvelle. Näiden ratojen tarpeellisuutta perusteltiin yleisvaltakunnallisella ratapolitiikalla. Koillinen Suomi oli saatava valtakunnan yhteyteen. Radat avaisivat käyttömahdollisuuksia Perä-Pohjolan luonnonrikkauksille, lähinnä mineraaleille. Oulankajokivarren ja Paanajärven kuparimalmialueita ja Liikasen suurta kaoliinikenttää ei voitaisi hyödyntää ilman rautatietä. Radat olivat tärkeitä myös metsätalouden kannalta, sillä Koillis-Suomessa osa vesistöistä virtaa Vienanmereen eikä vesireittejä voida käyttää puutavaran uittoon. Kemijärven – Taivalkosken radalla katsottiin lisäksi olevan merkitystä Pohjois- ja Etelä-Suomen yhteyksien parantajana ja lyhentäjänä. Ratasuunnitelmia komitea piti kiireellisinä ja ehdotti Paanajärven radan rakentamisen aloittamista pohjoisesta, samalla kun työt etelässä alkavat Kontiomäestä.²¹

Molemmissa mietinnöissä lähdettiin paikallisista tarpeista ja rautateitä pidettiin elinkeinoelämän edistämisen edellytyksinä. Yhteistyö Neuvostoliiton kanssa sivuutettiin täysin. Juuri tuolloin pakkokollekti-

19 Vuoden 1936 valtiopäivät. Liitteet XII, 14, Toiv. aloite 108.

20 Komiteamietintö N:o 8:1938, s. 50-51, 156-157.

21 Komiteamietintö N:o 10:1938, s. 78-79.

visointi sekä karjalaisten ja inkeriläisten heimoveljien vainot karkotuksineen olivat heikentäneet suomalaisten luottamusta itäiseen naapuriin, vaikka Neuvostoliitto pyrki parantamaan suhteita Suomeen.²²

Myöskään strategiaan seikkoihin ei kiinnitetty huomiota, vaikka Euroopan poliittinen tilanne oli jatkuvasti kiristymässä. Mietinnön johdosta Rautatiehallituksessa otettiin Petsamon ratahanke uudelleen esille ja todettiin radan tarpeellisuus Lapin kaivostoiminnalle. Jalmar Cast-rénin laatimaa suunnitelmaa täydennettiin Liinahamarin sataman ratoja koskevalla suunnitelmalla.

Leningradissa pääkonsulinvirasto seurasi Luoteis-Venäjän talouden kehitystä, ja 12.7.1929 se lähetti ulkoministeriölle 20-sivuisen raportin ”Pohjoisen alueen metsäseutujen” halki suunniteltavista rautateistä. Lähetekirjelmän mukaan suomalaisten oli hyödyllistä tutustua suuren kilpailijansa metsäteollisuuden kehittämissuunnitelmiin. Raportti perustui metsätieteen professorin S.N. Prugavinin julkaisemaan artikkeliin ”Puutavaranviennin tehtävistä ja Pohjoisen alueen tärkeimmän kuljetusprobleemin ratkaisemisesta”.²³

Prugavin tarkasteli kaikkia Pohjois-Venäjää koskevia rautatiesuunnitelmia, joista tuolloin käytiin julkista keskustelua, kuten edellä on selostettu.²⁴ Hänen mielestään rautatiesuunnitelmissa on kiinnitettävä erityistä huomiota metsäteollisuuden vientiin. Tällä hän tarkoitti raakapuun vientiä. Koska pohjoisten alueiden väestöpohja ei riitä metsänhakkuisiin, oli ratasuunnitelmissa otettava huomioon kolonisaation tukeminen. Näiden tarkoitusprien tähden Prugavin katsoi parhaimmaksi Obin – Uralin – Belomorskin radan. Radan alkupiste Obilta määräytyisi sen mukaan, missä Ural olisi helposti ylitettävissä ja missä Obille voidaan luoda metsäteollisuuskeskus ja transitoasema Siperian vientituotteille. Uralilta rata jatkuisi Ust-Tšilmaan Petšoralle ja sieltä Vologdan – Arkangelin radalle, josta se jatkuisi Viananmeren eteläpuolitse Belomorskiin. Tämä rata ratkaisisi Prugavinin mukaan Pohjolan kuljetusongelmat kokonaisuudessaan. Rata olisi hyvässä yhteydessä vesiteihin, sillä se leikkaisi alueen joet niiden alapäässä. Jokia pitkin päästiin syväälle metsiin ja pohjoisiin satamiin. Rautatie yhdistäisi alueet keskenään, jolloin syntyisi edellytykset taloudelliselle kehitykselle ja vuorovaikutukselle. Tämä taas loisi taloudellisen pohjan liikenneverkoston jatkorakentamiselle. Muut suunnitelmat kuten rata Ob – Kotlas – Sorokka, eivät edistäisi yhtä paljon metsäteollisuutta ja puutavaran vientiä.

Lehden toimitus ei yhtynyt varauksettomasti Prugavinin esitykseen. Toimituksen mielestä kirjoittaja ei huomioinut riittävästi hintaeroa vie-

22 Ks. esim. Korhonen 1971, s. 149-156.

23 Ks. Лесопромышленное дело 5/1929.

24 Ks. s. 136-137.

täessä puutavaraa Arkangelin satamaan rautateitse tai Petšoran ja Mezenin suulle vesitse. Lisäksi kirjoittaja ei ollut huomionnut, että rakentamalla rautatie siten, että se ylittää joet mahdollisemman lähellä jokisuita, uittomatkaa pidennetään. Lisäksi on muistettava, ettei jokien kuljetuskyky ole rajaton. Ylipäänsä toimitus piti suunnitelmaa yksipuolisena ja keskeneräisenä. Siksi se ei koskaan tullut päätävien elinten käsittelyyn.

Suomen metsäteollisuudelle suunnitelma olisi toteutuessaan merkinnyt lisääntyvää kilpailua. Samassa raportissa pääkonsulinvirasto vielä selosti Leningradissa 6.7.1929 ilmestyneen ”Vapauden” numerossa 73 julkaistua Neuvostoliiton rautateiden rakennussuunnitelmaa vuodeksi 1930. Sen mukaan valtakunnassa piti rakentaa 9 751 km rautateitä. Suunnitelmassa oli ensi sijalla Kotlasin – Sorokan 804 km:n rautatie.²⁵

Raporttinsa lopuksi pääkonsulinvirasto totesi Pohjolan metsätalouden kehittämisen vaativan suuria pääomia ja monipuolisia asiantuntijoita probleemien ratkaisemiseen. Näistä molemmista oli puutetta Neuvostoliitossa, ja siksi oli vaikea sanoa, kuinka metsätaloutta onnistutaan kehittämään.²⁶

Strategiselta kannalta Neuvostoliiton rautateiden kehitystä seurasi sotilasasiamies. 23.7.1930 hän toimitti Suomeen yleisesikunnalle katsauksen rautateiden tilaan silmällä pitäen hyväksytyä toista 5-vuotissuunnitelmaa. Lähteinä olivat julkiset puolueen asiakirjat, rautatiekirjallisuus ja lehdistö. Käytetyille lähteille on raportin miehestä ominaista itsekritiikki, joka oli päivän iskusana Moskovassa. Lähteet olivat tosin keskenään ristiriitaisia, ja siksi ei saanut kokonaiskuvaa rautateiden tilasta. Ylipäänsä rautateihin kohdistunut kritiikki oli ollut niin kovaa, ettei voida ajatella rautateiden olevan hyvässä kunnossa. Raportin kokonaisarvio Neuvostoliiton rautateiden tilasta on murskaava. Kaikesta on puutetta, alkaen teknisestä henkilöstöstä liikkuvaan kalustoon.

Erikoista on, ettei raportissa lainkaan puhuta rautateiden strategisesta merkityksestä. Yleisesikunta piti raporttia kuitenkin niin tärkeänä, että toimitti siitä jäljennöksen ulkoministeriöön.²⁷

Uudelle tasolle Suomen sotilaallinen suunnittelu siirtyi, kun v. 1931 aloitti toimintansa kenraali C. G. E. Mannerheimin johtama puolustusneuvosto. Se laati valtakunnan puolustussuunnitelmat yksinomaan Neuvostoliiton hyökkäyksen varalta. Kuten puolustusrevisionin mietinnössä puolustuksen painopiste oli edelleen Karjalan kannaksella ja Etelä-Suomessa. Itäraja Nurmeksesta pohjoiseen katsottiin turvalliseksi, koska maasto ja liikenneolosuhteet tekivät mahdottomaksi Suomen si-

25 Tuolloin suunnitelmaa ei ollut lopullisesti hyväksytty. Ks. s. 140.

26 Ulkoasiainministeriön arkisto. 100: Eri maiden sisäiset olot. G 82-85 Venäjän rautatiet.

27 Ulkoasiainministeriön arkisto. 100: Eri maiden sisäiset olot. G 82-85 Venäjän rautatiet.

säosiin tunkeutumisen.²⁸

Siirryttäessä 1930-luvulle yleisesikunnan toiminta kehittyi ja siellä alettiin tarkastella asioita laaja-alaisemmin. Neuvostoliiton ymmärrettiin 5-vuotissuunnitelmillaan aloittaneen uuden kehitysvaiheen. Yleisesikunta totesi Neuvostoliiton lisäävän joukkojaan Muurmanskin alueella, tekevän perusparannuksia Muurmännin radalla ja kehittävän Karjalan infrastruktuuria. Tämän katsottiin johtuvan alueen taloudellisen merkityksen kasvusta ja maailmanpoliittisen tilanteen kiristymisestä. Suursodan uskottiin katkaisevan meriyhteyden Tanskan ja Turkin salmien kautta kuten maailmansodassa. Muuttuvan tilanteen tähden yleisesikunnassa laadittiin vuonna 1930 muistio Venäjän ”Suomi-keskitys”. Siinä todettiin Neuvostoliiton pystyvän liikenneolojen parantumisen tähden keskittämään Suomen rajalle entistä suuremmat joukot aiempaa nopeammin. Pohjois-Suomea vastaan Neuvostoliiton arveltiin voivan keskittää divisioonan vahvuiset joukot.²⁹

Seuraavina vuosina yleisesikunta huolestui yhä enemmän puna-armeijan kasvusta ja liikkeistä Itä-Karjalassa ja Kuolassa. Maaliskuussa 1935 laadittiin muistio, jossa huomioitiin tapahtuneita muutoksia. Alueen joukkoja oli lisätty, Jäämeren laivastoa vahvistettu ja Muurmännin rannikkopuolustusta tehostettu. Muistiossa vaadittiinkin Suomea kiinnittämään erityistä huomiota joukkojen lisäykseen, tieverkoston laajenemiseen ja Neuvostoliiton uuteen Jäämeren - politiikkaan.³⁰

Suomen puolustusvalmiuden kannalta muistio tuli myöhään, sillä edellisenä vuonna olivat valmistuneet uudistetut puolustus suunnitelmat, jotka sijoittivat puolustuksen painopisteet Karjalan kannakselle ja Laatokan Karjalaan.³¹

Myös ulkoasiainministeriön sanomalehtijaosto seurasi Neuvostoliiton asioita, ja 26.1.1933 se huomio viipurilaisen ”Karjalan” Leningradista 24.1. saaman erikoistiedon ”Neuvosto-Karjala saa strategisia rautateitä rajalle”. Lehdessä tähdennettiin, kuinka Neuvostoliitto on rakentanut länsirajoilleen uusia strategisia ratoja Viron vastaiselle rajalle ja se Vienanmeren – Itämeren kanavan rakentamisen yhteydessä on alkanut kehittää liikenneyhteyksiä Laatokan pohjoispuolisella Suomen vastaisella rajalla. Lehden saamien tietojen mukaan Muurmännin rataa on kunnostettu ja kunnostetaan jatkuvasti. Petroskoin pohjoispuolelle on rakennettu korjausvarikkoja siltä varalta, että kalusto voidaan pitää kunnossa, mikäli yhteys valtakunnan rataverkkoon ja Pietariin katkeaisi. Strateginen merkitys on lentoliikenteellä, joka on aloitettu rei-

28 Selen 1980, s. 187-189.

29 Kronlund 1992, s.469-470.

30 Yleisesikunnan tilastotoimiston muistio, maaliskuu 1935, T 2860/13. - Kronlund 1992, s. 470.

31 Kronlund 1992, s. 463-468.

tillä Arkangeli – Petroskoi – Pietari – Moskova. Strategisesti merkittäviä tulevat olemaan myös poikkiradat Petroskoi – Repola ja Muurmannin rata – Uhtua. Näiden ratojen rakentamisen pitäisi alkaa seuraavana vuonna. Jälkimmäistä on jo tukemassa Parandovan asemalta Uhtualle rakennettu valtatie. Tiettömässä seudussa kulkemista on kehitetty koirajä- ja porovaljakoilla sekä moottorikelkoilla. ”Karjalan” mukaan kaikki todistaa, että neuvostohallitus pyrkii oman Karjalansa sotilasvalmiuden parantamiseen ja että Neuvosto-Karjala on tullut tärkeäksi punaisen sotilasjohdon operatiivisissa suunnitelmissa.³²

Lehti ei ilmoita, kuinka se on nämä sinänsä oikeat tiedot saanut.³³ Artikkelin henki levottomutta Venäjän Karjalan liikenneolojen parantumisen johdosta. Kaksikymmentä vuotta aikaisemmin vastaavaan kehitykseen suhtauduttiin positiivisesti.

Seuraavien vuosien aikana Leningradin pääkonsulinvirasto ja Moskovan lähetystö toimittivat Suomeen Muurmannin radan sähköistämistä koskevia tietoja. Nämä perustuivat päätöksiin ja saavutuksiin, joita tiedotusvälineet suurelle osalle julkaisivat Neuvostovaltion lempilapsen sähkön käytön soveltamisesta rautatieliikenteeseen. Niinpä Leningradin pääkonsulinvirasto ilmoitti 8.9.1933 kulkulaitoskansankomissariaatin päättäneen aloittaa radan sähköistämisen v. 1934, ja Moskovan lähetystö ilmoitti 9.12.1938, että Kantalahden ja Murmanskin välillä on vielä sähköistämättä jakso Olenja – Murmansk (113 km) ja että sekin saadaan valmiiksi vuoden 1939 puoliväliin mennessä.³⁴

Mistä ei ilmene, että Suomen Neuvostoliitossa olevat edustajat olisivat olleet tietoisia strategisista Belomorskin - Obozerskin ja Kotlasin - Vorkutan ratasuunnitelmista ja rakentamisen aloittamisesta. Ainakin suomalaisilta rakentaminen onnistuttiin salaamaan hyvin.³⁵

Suomessa ammattisotilaat seurasivat Venäjän rautateiden rakentamista ja olivat poliitikkoja ja diplomaatteja huolestuneempia kehityksestä. He eivät myöskään jättäneet käsityksiään yleisesikunnan sisälle, vaan toivat ne myös julkisuuteen. Vuonna 1933 kapteeni O. Huhtala julkaisi Suomen Sotilasaikauslehdessä laajahkon artikkelin ”Kaksitoistavuotias Neuvosto-Karjala”. Siinä hän käsittelee omana lukunaan kulkulaitosoloja. Rautateiden osalta hänen lähteenään ovat julkaistu neuvostoliittolainen kirjallisuus ja lehdistö. Lähteet Huhtala toteaa ristiriitaisiksi. Siksi ei olekaan ihme, että hänen selostuksessaan on eräitä virheellisyyskohtia. Mm. Karjalan tasavallan rakennusohjelmassa mainitut tiet Muurmannin radalta kohti Suomen rajaa hän tulkitsee rautateiksi.

32 Ulkoasiainministeriön arkisto. 100: Eri maiden sisäiset olot. G82-85 Venäjän rautatiet.

33 Vrt. Kilin 1995, s. 83-84.

34 Ulkoasiainministeriön arkisto 100: Eri maiden sisäiset olot. G 82-85 Venäjän rautatiet.

35 Vrt. Kilin 1995, s. 88.

Näitä hänen mielestään ovat

Lotinapelto – Aunus
Petroskoi – Prääsä – Tulemajärvi
Kontupohja – Vuohjärvi
Parandovo – Repola
Sorokka – Tunkua – Jyskyjärvi.

Toisaalta hän katsoo Karjalassa rakennettavan maanteitä

Petroskoi – Viitana – Markkila – Säämäjärvi
Parandovo – Rukajärvi
Kemi – Uhtua
Louhi – Kiestinki.

Myöhemmin rautateiden vähäisyyttä aiottiin Huhtalan mukaan korvata erityisellä valtateiden verkolla. Pääteitä tulisivat olemaan

1. Petroskoi – Aunus – Lotinapelto (213 km)
2. Petroskoi – Suoju – Maaselkä – Porajärvi – Repola (360 km)
3. Parandovo – Rukajärvi – Repola (310 km)
4. Kemi – Uhtua (180 km)
5. Louhi – Kiestinki – Uhtua (170 km).

Huhtala katsoo rauta- ja maanteiden parantavan suuresti Karjalan itälänsisuuntaista liikennettä, joskin kestäisi vuosia, ennen kuin rakennusohjelma on valmis. Sotilaallisesti hän pitää erittäin tärkeänä rautateitä Sorokka – Suma – Plesetskaja ja Karhumäki – Suda – Vologdan rata. Lisäksi sähköistäminen tulee parantamaan Muurmannin radan kuljetuskykyä. Merkittävää on myös Muurmannin sataman voimakas laajentaminen, kaivostoiminnan aloittaminen Kuolassa ja runsas siirtolaisuus Golfvirran vaikutuspiirissä olevalle alueelle.³⁶

Ylipäänsä Huhtala antaa Karjalan liikenteestä paljon todellisuutta paremman kuvan,³⁷ vaikkei hän ole neuvostojärjestelmän ihailija ja hänen käsityksensä Karjalan kehityksestä on pessimistinen.³⁸

Näyttääkin siltä, että sotilaana hän halusi tuoda julkisuuteen Suomelle koituvan uhkan, joka sisältyi Karjalan liikenneolojen kehittämiseen.

Laajemmasta perspektiivistä asioita tarkasteli everstiluutnantti Ilmari Karhu vuonna 1934 ilmestyneessä tutkimuksessaan ”Neuvostoliiton sotilasmaantieto”. Teoksen painopiste on Luoteis-Venäjällä. Omina lu-

36 Huhtala 1933, s. 464-472.

37 Vrt. s. 156-160.

38 Vrt. Immonen 1987, s.344-345.

kuinaan käsitellään Kuolan niemimaata, Neuvosto-Karjalaa ja Luoteis-Venäjän eteläosaa eli Suomen rajanaapureita. Kussakin on tarkasteltu yksityiskohtaisesti liikenneoloja. Kirjoittajan mukaan ongelmana on ollut saatavissa olevan tiedon vähäisyys ja ristiriitaisuus. Päähuomion Karhu kiinnittää Muurmannin rataa. Tällä on hänen mukaansa tavattoman suuri merkitys Venäjälle ja Karjalalle. Suomelle rata on vahingollinen. Karhun asenne paljastuu, kun hän mainitsee sisällissodan vaikeuksien jälkeen Karjalassa pohditun Petroskoin pohjoispuolella olevan radan hylkäämistä. ”Vahinko vain, että tätä ajatusta ei seurattu, vaan ryhdyttiin rataa kunnostamaan entistä parempaan kuntoon.” Rata oli liittynyt Karjalan venäläiseen talous- ja kulttuuripiiriin. Sitä pitkin Karjalaan oli tullut ja tulee yhä enemmän vierasheimoisia siirtolaisia, jolloin alkuperäiset karjalaiset jäävät vähemmistöksi omassa maassaan. Erittäin turmiollista oli, että ”juuri Suomesta Itä-Karjalaan siirtyneet suomalaiset ainekset ovat välikappaleina tässä suomalaisen rodun hajottamistyössä”.

Sotilaana Karhu tähdentää radan strategista merkitystä. Se ylläpitää ainoaa yhteyttä Jäämeren kautta länteen, ja siksi sillä on suuri merkitys Neuvostoliitolle, joka mahdollisessa sodassa tulee kiinnittämään erityistä huomiota radan suojaamiseen. Tähän suojaamiseen sisältyy uhka Suomelle, sillä Jäämeren ohella läntinen tie radalle kulkee Suomen kautta. Suomen- vastaisessa sodassa rata antaa mahdollisuuden toimintaan ja joukkojen siirtoihin Laatokan ja Jäämeren välisellä alueella. Vaikka rata on n. 100 km:n päässä Suomen rajasta, voidaan sieltä käsin huoltaa myös Suomen-vastaiselle rintamalle sijoitettuja joukkoja. Voitiinkin sanoa radan olevan ilmeinen uhka Suomelle. Rata siis vaatisi Suomea vahvistamaan puolustustaan Laatokan pohjoispuolella ja seuraamaan kehitystä rajan takana. Suomen-puoleista aluetta oli suunnitelmallisesti kehitettävä huomioiden, että rajantakaiset liikenneyhteydet kehittyvät sellaisiksi, että Suomen-vastaiset operaatiomahdollisuudet lisääntyvät.

Muurmannin alueen strategista merkitystä Karhu ei huomioi, vaikka kertookin kaivosteollisuuden ja väestön nopeasta kasvusta Kuolan niemimaalla. Mahdollisen yhdysradan Sorokasta Kotlasin kautta Permiin hän näkee taloudellisesti merkittäväksi. Se lyhentää matkaa Länsi-Siperiasta Muurmanniin 700 km, jolloin Murmanskin merkitys Siperian läntisenä vientisatamana kasvaa.³⁹

Venäläisten jo 1890-luvulla aloittamaa Jäämeren rannikon ja koillisväylän strategista suunnittelua ja sen merkitystä maavoimien upseeri Karhu ei lainkaan oivaltanut. Hänen kuten yleensä suomalaisten näkökulma oli etelässä.

39 Karhu 1934, s. 99-103, 196-203.

Samanaikaisesti Karhun teoksen kanssa ilmestyi Akateemisen Karjala-Seuran yleisesitys Itä-Karjalasta. Siinä tarkasteltiin suppeasti ja kielteisen asenteellisesti myös liikenneoloja. Muurmannin radan todettiin olevan teknisesti heikkotasoinen, joskin jatkuvien remonttien parantaneen kuljetuskykyä. Suunnitelmat Muurmannin radalta itään johtavista radoista teoksessa nähdään ennen kaikkea taloudellisina mutta myös strategisina. Toiseen 5-vuotissuunnitelmaan sisältyvät radat Sorokka – Suma – Plesetskaja – Kotlas ja Karhumäki – Puudozi – Suda – Vesjogonsk varmistaisivat Hiipinän tuotteiden kuljetukset sisämaahan ja itään. Länteen avoimen meren rannalle tulisivat Uralin alueiden tuotteet. Nämä radat varmistaisivat pohjoisen liikenteen turvallisuuden, varsinkin kun Muurmannin rata jaksolla Syväri – Lotinanpelto on arka sotilaallisessa suhteessa. Muurmannin radalta länteen johtavien harvojen teiden rakentaminen nähtiin bolševikkien valmistautumisena sotaan. Muurmannin rataa ja sieltä johtavia teitä pitkin bolševikit haluavat ”vyöryttää punaisen miljoona-armeijan Suomen rajan yli”.⁴⁰

Vuoden 1935 jälkeen Neuvostoliitto edelleen lisäsi joukkojaan Muurmannin – Karjalan alueella. 16.6.1938 saatujen tietojen mukaan Murmanskin – Kantalahden alueella oli kokonainen divisioona. Samanaikaisesti jatkuivat Muurmannin radan korjaustyöt ja rakennettiin pistoradat Louhi – Kiestinki ja Parandova – Rukajärvi.⁴¹

Maailmanpoliittisen tilanteen kiristymiseen herättiin Suomessa myöhemmin kuin Neuvostoliitossa.

Vasta 13.4. 1939 valtioneuvosto asetti salaisen komitean selvittämään Suomen liikenneyhteyksiä Jäämeren ja Pohjois-Atlantin satamien kautta. Puheenjohtajaksi kutsuttiin TVH:n pääjohtaja A. Lönnrot ja jäseniksi eversti A. F. Airo, osastopäällikkö Aaro Pakaslahti ulkoministeriöstä, tohtori Henrik Ramsay ja Lapin läänin maaherra Kaarlo Hillilä.⁴²

Nyt kysymystä alettiin tarkastella sotilaspoliittisesti, koska pelättiin Itämeren yhteyksien katkeavan. Komitea lähti oletuksesta, että koska suhteet Ruotsiin ja Norjaan ovat hyvät, ei niiltä tahoilta Suomea uhkaa vaara ja kriisitilanteessa Suomi voisi turvautua näiden kautta kulkeviin liikenneyhteyksiin. Neuvostoliiton kautta kulkevia reittejä komitea ei ottanut tarkasteluun. Neuvostoliitto käsitettiin viholliseksi. Sotatilanteessa se voisi nopeasti vallata Liinahamarin sataman, jolloin sinne rakennettu rautatie tulisi hyödyttömäksi. Siksi Länsi-Lapin kautta kulkeva rata Norjaan olisi välttämätön. Komitea tarkastelikin muiden Jää-

40 Itä-Karjala 1934, s. 122-130.

41 Yleisesikunnan tilastotoimiston selostus: Puna-armeijan sijoitus 15.6. 1938, T. 2866/6. – Kronlund 1992, s. 470.

42 Höyrylaiva Oy:n toimitusjohtaja H.Ramsay oli aikaisemman kulkulaitoskomitean puheenjohtajan August Ramsayn poika.

meren satamien tarjoamia mahdollisuuksia ja totesi Norjan Skibotnin Suomen kannalta parhaaksi. Perustelluiksi katsottiin kolme ratasuuntaa:

1. Kauliranta – Kilpisjärvi – Lygnevuono
2. Rovaniemi – Porkonen – Muonio – Kilpisjärvi – Lygnevuono
3. Rovaniemi – Sodankylä – Liinahamari

Koska rautateiden rakentaminen kestäisi kauan ja kiskojen hankkiminen pitkää rataa varten silloisessa tilanteessa voisi aiheuttaa vaikeuksia, komitea päättyi kehittämään ensi sijassa maantieliikennettä. Lopullisessa, 9.9.1939 valtioneuvostolle jätetyssä mietinnössä päädyttiin ehdottamaan rautatien rakentamista Rovaniemeltä Sodankylään sellaiseen kohtaan, mistä sitä myöhemmin tarpeen vaatiessa voidaan jatkaa joko Liinahamariin tai Lygnevuonoon ja toisaalta Porkosen – Pahtavaaran malmialueelle. Edelleen ehdotettiin koneellisen tutkimuksen tekemistä Sodankylästä Lygnevuonoon ja Sodankylästä Liinahamariin.⁴³

Kulkulaitosministeriö käsitteli mietintöä 14.9.1939, ja seuraavana päivänä hallitus antoi rakentamista koskevan esityksen eduskunnalle. Siinä tähdennettiin strategisen tilanteen muuttumista. Suomen elinkeinoelämä oli aikaisemmin painottunut Etelä-Suomeen eikä pohjoista suuntaa ollut riittävästi huomioitu. Sodan puhjettua oli käynyt selväksi, että tehokas pohjoinen liikenneyhteys on Suomelle välttämätön. Siksi hallitus esitti vuoden 1939 menoarvioon otettavaksi sitä varten 50 milj. markkaa. Rovaniemeltä Jäämeren satamaan johtava n. 535 km:n pituinen rata maksaisi n. 760–840 milj. markkaa. Rata olisi rakennettava Rovaniemeltä Ounasjoen kylän kautta Meltausjoen laaksoa pitkin Vaalajärvelle ja edelleen Sodankylän – Petsamon maantien varteen, mistä edelleen avomeren satamaan. Rovaniemen – Sodankylän osuudella esitetty suunta olisi taloudellisesti tarkoituksenmukaisin. Siksi hallitus esitti, että aluksi on viipymättä rakennettava Rovaniemen ja Sodankylän välinen 143 km:n pituinen osa. Tämä rata olisi kannattava myös siksi, että se tulisi osaksi Rovaniemeltä Porkkoseen ja Pahtavaaran malmialueelle rakennettavaa rataa. Kun rata Sodankylään asti olisi valmistunut, se helpottaisi Sodankylän ja Liinahamarin välistä maantiekuljetusta.⁴⁴

Hallitus ei jättänyt pohjoista yhteyttä rautatien varaan, vaan samana päivänä 15.9. annettiin Pohjois-Suomessa tehtäviä yleisiä töitä koskevaan esitykseen sisältyi esitys Rovaniemen – Petsamon – Liinahamarin maantien parantamisesta.⁴⁵

Verrattaessa suomalaisten ja neuvostoliitolaisten suhdetta pohjoisiin

43 Salainen Komiteamietintö 9.9.1939. Kulkulaitosministeriö Ha 1.

44 Hallituksen esitys N:o 20 vuoden 1939 valtiopäiville. - Seppinen 1991, s. 111-112.

45 Hallituksen esitys N:o 21. vuoden 1939 valtiopäiville.

liikenneyhteyksiin on todettava erilaiset näkökulmat. Neuvostoliitto tarkasteli asiota suurvaltana, jolla oli strategisia perinteitä. Sille olivat tärkeitä vapaat yhteydet maailmalle ja varusteluteollisuuden tarpeet. Pikkuvaltio Suomi ei kansallisesta uhosta huolimatta tarkastellut asioita globaalin strategian näkökulmasta. Vasta toisen maailmansodan puhjettua päättävissä elimissä oivallettiin Suomen voivan joutua samanlaiseen liikenteelliseen umpioon sodan syttyessä kuin Venäjä 1914.⁴⁶

Suomalaisilla olisi ollut yhtä hyvät mahdollisuudet kuin neuvostoliittolaisilla nojautua 1890-luvulta juontavaan pohjoisen väylän perinteeseen. Pienen Suomen strateginen ajattelu oli kuitenkin keskittynyt Karjalan kannakselle. Tavallaan Suomi oli 1939 samassa tilanteessa kuin Venäjä 1914. Molemmat myöhästyivät ratatyön aloituksessa. Suomella ei vain ollut mahtavia liittolaisia, jotka olisivat voineet avustaa Petsamon radan rakentamisessa. Niitä ei tosin ollut myöskään Neuvostoliitolla 1930-luvun lopulla rakennettaessa pohjoisia ratoja, mutta suurvallan resurssit mahdollistivat paremmin hallituksen toimenpiteiden toteuttamisen.

Voidaan sanoa yleisesikunnan ja julkisen mielipiteen olleen ilmeisen tietoinen Neuvostoliiton politiikan yhä voimakkaammasta suuntautumisesta luoteeseen. Suomessa ei vain tunnettu itäisen naapurin sotilasdoktriinia eikä ymmärretty Neuvostoliiton politiikan laaja-alaisuutta. Tavoitteena ei ollut pienen Suomen valtaaminen, vaan Neuvostoliitto pyrki suurvalta-asemansa vahvistamiseen luomalla luoteisen sotateollisen keskuksen.

NORJA

Suomen itsenäistyminen ja Petsamon liittäminen Suomeen muuttivat valtiollisia ja strategisia suhteita pohjoisessa. Norjalla ja Ruotsille ei enää ollut yhteistä maarajaa Venäjän kanssa. Heti 1920-luvun alussa uusi naapuri herätti levottomuutta Pohjois-Norjassa. Suomalaisten nousuva kansallinen itsetunto näet ulottui Norjan puolelle. Suursuomalaiset katsoivat Finnmarkin ja Jäämeren rannikon kuuluvan Suomelle, koska siellä oli suomenkielistä väestöä. Virallista tukea ”Ruijan valloittajat” eivät saaneet, mutta vielä 1930-luvulla Norjassa pidettiin Suomea aggressiivisena ja epävakana maana. Aina vuoteen 1940 asti Finnmarkiin sijoitetun joukko-osaston operaatiosuunnitelmissa aggressio oli mahdollinen Suomesta eikä Neuvostoliitosta.⁴⁷

46 Ks. kartta n:o 4!

47 Kristiansen 1993, s. 24-26.

Tällä seikalla oli vaikutuksensa Norjan suhtautumiseen Pohjois-Venäjän kehitykseen. Neuvostoliittoa ei nähty vihollisena kuten Suomessa. Norjassa pantiin merkille kaivostoiminnan ja teollisuuden kehitys sekä niihin liittyvä väestön lisääntyminen varsinkin Kuolassa. Rautateiden, satamien ja lentokenttien rakentamisen katsottiin palvelevan ensisijaisesti alueiden taloudellista kehitystä. Tähän liittyvän sotilaallisen voiman kasvuun suhtauduttiin kahdella tavalla. Siviiliviranomaiset ja eräät sotilaat katsoivat Neuvostoliitolle olevan välttämätöntä puolustaa pohjoisia alueitaan. Yleisesikunnan lausunnossa suurkäräjille 23.12.1938 eversti Otto Ruge mainitsi, ettei Neuvostoliitolla ole länteen suuntautuvia sotilaallisia aggressiopyrkimyksiä. Pohjois-Venäjän sotilaallisen voiman lisäämisellä oli pelkästään puolustuksellinen tarkoitus. Suurkäräjillä varsinkin oikeisto ilmaisi kuitenkin pelkonsa Neuvostoliiton sotilaallisen voiman kasvusta ja kommunismin vahvistumista.⁴⁸

Pohjois-Venäjää tärkeämpi norjalaisille oli kehitys pohjoisilla merillä. Norja ja Neuvostoliitto olivat kiinnostuneita kalastuksesta ja merenkulusta. Tästä aiheutui niiden keskinäistä kilpailua ja kitkaa. Varsinkin Jäämeren saarista ja erityisesti Huippuvuorista ja niiden kalavesistä kiisteltiin pitkään. Nämä kiistat suorastaan kärjistyivät Neuvostoliiton alettua rakentaa Jäämeren laivastoaan.⁴⁹

SUURVALLAT

Läntisille suurvalloille Englannille, Ranskalle ja Yhdysvalloille kommunistisen Neuvostoliiton vakiintuminen oli vastenmielinen ilmiö. Vastenmielisyys oli molemminpuolista, ja Neuvostoliitossa valkoisia tukeneita kapitalistimaita vastaan harjoitettiin jatkuvaa propagandaa.

Englanti oli seurannut Venäjän Jäämeren-politiikkaa 1870-luvulta alkaen. Se myös informoi Ruotsi-Norjaa venäläisten lisääntyvästä aktiivisuudesta Muurmannin rannikolla. Näiden yhteydenottojen seurauksena oli, että Ruotsin Pietarissa oleva sotilasasiamies E. Brändström kiinnostui asiasta, ja toukokuussa 1890 hän ilmoitti Venäjän suunnittelevan laivastotukikohdan perustamista Varanginvuonoon. Brittien hämmästykseksi Tukholman ulkoministeriö ei lainkaan huolestunut kehityksestä.⁵⁰

Erityisen tutuiksi Muurmannin rannikko ja Vienanmeren alue olivat tulleet englantilaisille maailmansodan ja Venäjän sisällissodan aikana.

48 Kristiansen 1993, s.28-30.

49 Holtsmark 1993, s. 25-31.

50 Åselius 1994, s. 119-134.

Vaikka taistelussa bolševikkejä vastaan jäätiin tappiolle, noina vuosina englantilaiset saivat huomattavasti Pohjois-Venäjää koskevaa tietoa, jota varmasti voitaisiin hyödyntää laivaston myöhemmissä suunnitelmissa ja mahdollisissa maaoperaatioissa. Tätä taustaa ajatellen voitaisiin pitää luonnollisena Englannin kiinnostusta Pohjois-Venäjän oloihin.

Siksi onkin hämmästyttävää, että Englanti ja muut länsimaat eivät aluksi huomioineet Neuvostoliiton laivaston kehitystä. Marraskuussa 1921 Washingtonissa avattuun konferenssiin, jossa käsiteltiin laivastojen supistamista, ei edes kutsuttu Neuvostoliittoa, ja käydyissä keskusteluissa sitä ei huomioitu.⁵¹

Neuvostoliiton 5-vuotissuunnitelmiin liittyvä laivaston vahvistaminen ei kuitenkaan enää jäänyt Britannialta huomaamatta. Kesäkuussa 1931 amiraliteetti asetti korkean tason suunnittelukomitean, jonka tehtävänä oli käsitellä Neuvostoliiton-vastaisia laivasto-operaatioita. Ennen kuin suunnittelu oli kunnolla alkanut, tapahtui yleispoliittinen muutos. Japanin hyökättyä syyskuussa 1931 Mantšuriaan poliittinen tilanne Kaukoidässä kiristyi ja suunnittelussa tulivat ensisijaisiksi Kaukoidän ongelmat. Komitea katsoi välttämättömäksi mm. Hong Kongin ja Singaporen laivastotukikohtien vahvistamisen. Laivaston ensisijaiseksi tehtäväksi katsottiin, että yhteydet dominioihin ja siirtomaihin varmistetaan. Näiden uhkana pidettiin jatkuvasti vahvistuvaa Japanin eikä Neuvostoliiton laivastoa.⁵²

Vuonna 1935 Britannia ja Saksa solmivat laivastosopimuksen. Sen mukaan uudistuva Saksan laivasto ei mitenkään saanut olla Englannin eikä muiden maiden vastainen ja sen voima sai nousta vain 35 prosenttiin Britannian laivastosta. Samalla oikeutettiin Saksa vastaamaan Itämeren turvallisuudesta, jonka se katsoi olevan uhattuna Neuvostoliiton laivaston vahvistumisen tähden.⁵³

Tuossa vaiheessa Hitlerin valtaannousua seurannut Saksan politiikan muutos aiheutti jo maailmanlaajuista levottomuutta. Tämä pakotti Englannin jälleen varustautumiseen, mutta laivaston suunnitelmissa Neuvostoliittoa ei nähty merien uhkana. Neuvostoliiton osallisuus Espanjan sisällisotaan tosin havahdutti Lontoon punalaivaston olemassaoloon, mutta sen vahvistumista nimenomaan pohjoisessa ei huomioitu.⁵⁴

Englannissa ja muualla lännessä tiedettiin yleisesti hyvin vähän Neuvostoliiton sisäisestä kehityksestä, ja Neuvostoliiton sulkeutuneisuus ja sieltä saatava informaatio johtivat yleisen mielipiteen ja tutkimuksen harhaan. Kommunistista yhteiskuntakokeilua pidettiin hallitsevissa pii-

51 Roskill 1968, s. 310-330., Mitchell 1974, 357.

52 Roskill 1976, s. 80.

53 Roskill 1976, s.284-321., Maude 1976, s. 7.

54 Roskill 1976, s. 371-389.

reissä vastenmielisenä ja kommunistinen propaganda koettiin perinteisten brittiläisten elämänarvojen järkyttäjäksi. Huomio kohdistui lähinnä stalinistisen politiikan negatiivisiin piirteisiin, kuten puhdistuksiin ja väestönsiirtoihin. Liikenneverkon modernisointi ja teolliset saavutukset jäivät vähemmälle huomiolle. Neuvostoliiton tiedettiin johtavan kaikkialle pyrkivää kommunismia, mutta maan sotilaallisen voiman kasvuun ei Englannissa ja yleensä lännessä kiinnitetty huomiota. Vuodesta 1933 alkaen Neuvostoliittoa suurempana rauhan uhkana nähtiin Hitlerin johtama Saksa.

Maaliskuussa 1935 ulkoministeri sir Anthony Eden vieraili Berliinissä ja Moskovassa. Hitlerin hermostuneisuus ja avoin ekspansiiivisuus olivat täydellinen vastakohta Stalinin itseluottamukselle ja rauhallisuudelle. Vierailu Berliinissä ei lähentänyt Englantia ja Saksaa, mutta keskustelut Litvinovin sekä tapaaminen Stalinin ja Molotovin kanssa saivat jään sulamaan Englannin ja Neuvostoliiton väliltä. Loppukommunikeassa todettiin, ettei maiden välillä ole kollektiivista turvallisuutta ja rauhaa häiritseviä ristiriitoja.⁵⁵

Tämän sai konkreettisesti kokea marsalkka C.G.E. Mannerheim vieraillessan Englannissa tammikuussa 1936. Edenin mukaan Neuvostoliitto oli heikko eikä sisäisten vaikeuksiensa tähden voinut olla rauhan esteenä.⁵⁶ Saman vuoden syyskuussa Mannerheim tapasi sotaministeri Duff Cooperin, joka suhtautui Neuvostoliittoon varovaisesti, mutta piti Saksaa maailman rauhan uhkana.⁵⁷

Voitaneen todeta Japanin ja Saksan varustautumisen kiinnittäneen siinä määrin Ison-Britannian huomion, ettei se havainnut lainkaan Neuvostoliiton aloittamaa Pohjolan varustamista, vaikka se oli tarkoitettu juuri kapitalistisia merivaltioita vastaan.

Ensimmäisen maailmansodan aikana saksalaiset olivat kiinnostuneina seuranneet liittoutuneiden toimia pohjoisilla alueilla. Heidän laivastollaan ei vain ollut voimaa ryhtyä aktiivisiin sotatoimiin paljon vahvempia ympärysvaltiojen merivoimia vastaan. Sukellusveneillään Saksa tosin yritti estää liittoutuneiden kuljetuksia Jäämeren kautta, mutta menestys jäi vähäiseksi, sillä Saksalla ei ollut riittävästi kalustoa pohjoiselle rintamalle. Upotussodan painopiste oli eteläisemmällä Atlantilla.⁵⁸

Suomen tukeutuminen Saksaan v. 1918 antoi kuitenkin mahdollisuuden itärintaman ulottamiseen Muurmanniin.⁵⁹

1920- ja 1930-luvuilla Saksan idänpolitiikka oli painottunut Itämeren piiriin ja itäiseen Keski-Eurooppaan. Laivaston suunnittelussa ja

55 Keeble 1990, s. 127-132.

56 Mannerheim 1952, s. 64-65.

57 Mannerheim 1952, s. 70.

58 Mitchell 1974, s. 309.

59 Ks. s. 73-74.

sotapeleissä vihollinen oli Englanti. Käsitys alkoi muuttua, kun varamiraali W. Wegener julkaisi vuonna 1929 teoksen ”Die Seestrategie des Weltkrieges”. Siinä todettiin Pohjois-Atlantin suuri sotilaallinen merkitys. Pohjanmeren kautta kulkivat Saksan tärkeimmät kauppareitit, ja jos vihollislaivasto ne katkaisee, Saksa joutuu eristyksiin. Jotta niin ei tapahtuisi, olisi Saksan laivastolla oltava tukikohtia Saksan ulkopuolella Pohjois-Atlantin rannikolla eli lähinnä Tanskassa ja Norjassa.⁶⁰

Heti 23.8.1939 solmitun ns. Molotovin – Ribbentropin-sopimuksen jälkeen Saksa pyrki saamaan laivastotukikohdaksi Murmanskin tai Vladivostokin. Lokakuussa neuvottelut johtivat tulokseen, ja 10.10.1939 Saksan laivasto saattoi ilmoittaa, että venäläiset olivat suostuneet luovuttamaan jonkin Muurmanskin itäpuolella olevan vuonon tukikohdaksi ja että myös Muurmanskin satamaa voitaisiin myös käyttää saksalaisten alusten varustamiseen.⁶¹

Saksan toiveet eivät toteutuneet, sillä venäläiset suhtautuivat uuteen liittolaiseensa epäluuloisesti. Luovutettu Listavuonossa oleva ”Basis Nord”- tukikohta tosin sijaitsi hyvin merelle suuntautuvien operaatioiden kannalta. Siellä ei kuitenkaan ollut satamalaitteita eikä asutusta. Sieltä ei myöskään ollut huollon kannalta välttämättömiä rautatieyhteyksiä sisämaahan.⁶²

Näin Neuvostoliitto varmisti oman turvallisuutensa epävarmaa jatkokehitystä silmällä pitäen.

Tuossa vaiheessa Saksa ei muulla tavoin osoittanut avointa mielenkiintoa Neuvostoliiton pohjoisia alueita kohtaan. Sen laivaston ensisijaiset tavoitteet olivat lännessä ja Englannin-vastaisessa taistelussa. Siksi laivaston johto halusi saada tukikohtia nimenomaan Norjasta. Toive toteutui Saksan miehitettyä Norjan.⁶³

Läntisessä tutkimuksessa Neuvostoliiton pohjoisen laivaston synty ja kehitys on selitetty yksipuolisesti Neuvostoliiton sotilas- ja ulkopoliittikan näkökulmasta. Mitchell katsoo ensimmäisen maailmansodan kokemusten tehneen pysyvän vaikutuksen venäläisiin laivastostrategeihin. Uudessa sodassa ei tahdottu jäädä suljettuun tilaan. Siksi 5-vuotissuunnitelmiin liittyvän laivastopolitiikan olennaiseksi osaksi nousi pohjoisen laivaston rakentaminen. 1930-luvun alussa strategia oli puolustuksellinen, mutta vuosikymmenen jälkipuoliskolla vakiinnutettuaan asemansa, Stalin halusi ilmentää itsensä ja Neuvostoliiton mahtavuutta luomalla voimakkaan valtamerilaivaston, jonka olennaisena osana olisivat pohjoiset merivoimat.⁶⁴

60 Gemzell 1965, s. 15-25.

61 Gemzell 1965, s. 214-216.

62 Gemzell 1965, s. 242-244

63 Gemzell 1965, s. 244-256. – Vrt. Korpi 1996, s. 30-39.

64 Mitchell 1974, s. 370-376.

J. Rohwehr näkee taustalla mahanilaisen filosofian, jonka mukaan suurvaltojen voima oli merien herruudessa.⁶⁵

Tähän näkemykseen yhtyy G. Maude viitaten amiraali S. G. Gorškovin tutkimukseen vuodelta 1976.⁶⁶

Strategian muutoksen taustalla ei ollut pelkästään Stalinin persoona. Kysymys on myös siitä, että vasta 1930-luvun jälkipuoliskolla Neuvostoliiton luoteisalueilla oli alkanut infrastruktuurin ja talouden kehittäminen, jotka mahdollistivat pohjoisen valtamerilaivaston huollon ja yhteydet Moskovaan. Tuolloin luotiin perusedellytykset valtavalle laivasto-ohjelmalle, jota Neuvostoliitto alkoi toteuttaa 2. maailmansodan jälkeen. Läntisten meri- ja rannikkovaltioiden tulkinnoissa ei ymmärretty maantieteellisiä, demografisia ja taloudellisia vaikeuksia, joita Neuvostoliitolla oli merivallaksi muuttumisessa. Toisaalta on muistettava, että Neuvostoliiton sisäisestä kehityksestä kertovia lähteitä oli ennen 1990-lukua erittäin vähän tutkijoiden käytössä.

65 Amerikkalainen merisodan teoreetikko A. Th. Mahan julkaisi 1890 teoksen "The Influence of Sea Power upon History 1660-1783". Teoksella oli suuri vaikutus 1. maailmansotaa edeltäneeseen laivastokilpailuun.

66 Maude 1990, s. 93-103. – Vrt. Gorškov 1975, s. 147-210.

Tiivistelmä

Vuosina 1890–1940 eli puolen vuosisadan kuluessa Luoteis-Venäjän liikenneoloissa tapahtui huomattavaa kehitystä, joskin laajat alueet vielä 1940 olivat vailla välttämättömiäkin liikenneyhteyksiä. Koko periodin ajan kehityksen moottorina oli suurvallan strategia ja paikalliset tarpeet syrjäytettiin kovakouraisesti.

Imperiumin pohjoinen luoteiskulma oli 1800-luvun lopussa harvaan asuttua, elinkeinorakenteeltaan kehittymätöntä seutua. Johtavat paikalliset viranomaiset ja asukkaat tiedostivat kehittymättömyyden liittyvän kuljetus- ja liikenneolojen alkeellisuuteen. Pietarin viranomaiset eivät kuitenkaan olleet kiinnostuneet alueen asukkaiden tarpeista, eikä pohjoisten alueiden kehittämistä pidetty tärkeänä.

Vuosisadan vaihteessa Suomi oli eriytynyt yhä kauemmas Venäjästä, ja myös rautateiden rakentamisessa oli nähtävissä suomalainen ja venäläinen linja, jotka kilpailivat vaikutusvallasta Karjalassa. Vienassa suomalaisuus oli tunkeutumassa Venäjän puolelle, ja se koettiin venäläisyyden uhkaksi lähempänä keskusta olevassa Aunuksessa. Pietarille tällä seikalla ei ollut merkitystä, sillä Karjalaa pidettiin periferiana.

Maailemanpoliittinen muutos 1890-luvun alussa sai hallituksen kiinnostumaan pohjoisista alueista, mutta vasta Venäjän joutuminen liikenteelliseen umpioon maailmansodan puhjettua pakotti Pietarin hallituksen rakentamaan liittolaisten avulla Muurmannin radan.

Maailmansodan aikana yleisvaltakunnallinen eli venäläinen linja syrjäytti muut näkökannat ja ulotti vaikutuksensa myös Suomeen. Venäjällä ja Suomessa ryhdyttiin uusiin toimiin rataverkkojen yhdistämiseksi. Tämä olisi ratkaisevasti parantanut Karjalan sekä Pohjois- ja Itä-Suomen liikenneoloja, mutta samalla Suomi olisi entistä tiiviimmin liitetty Venäjään.

Vallankumous muutti tilanteen, ja rautateitä alettiin suunnitella venäläisten ja suomalaisten tavoitteiden lisäksi karjalaiselta ja komilaiselta pohjalta.

Välittömästi vallankumouksen tapahduttua laadituissa uuden Venäjän taloussuunnitelmissa pohjoisilla alueilla oli tärkeä merkitys. Rautateiden avulla haluttiin ottaa laajat asumattomat seudut hyödyttämään koko kansantaloutta. Tässä oli esikuvana amerikkalainen rautatiesiirtolaisuus, mutta kapitalistista esikuvaa ei voitu toteuttaa ilman kansain-

välisiä yhteyksiä ja ulkomaista pääomaa. Nämä maailmanvallankumoukseen ja ideologiseen puhtauteen uskova nuori neuvostovalta torjui. Niinpä Muurmannin rautatiekombinaatti jäi yksittäiseksi yritykseksi.

Suomen itsenäisyyden rakentajat halusivat ulottaa valtansa autonomisen Suomen ulkopuolelle ja heimokansojen keskuuteen. Rautatiet otettiin tämän politiikan välineeksi. Suomessa ei kuitenkaan oivallettu, että juuri valmistunut Muurmannin rata oli tehnyt Itä-Karjalan Venäjälle tarpeelliseksi. Heikkonakaan bolševikkihallitus ei halunnut luopua pohjoisesta henkireiästään. Siksi suursuomalaiset tavoitteet jäivät saavuttamatta.

Venäläisen yhtenäistämisen politiikan ja sisällissodan seurauksena oli, että kommunistinen Neuvostoliitto käsitettiin Suomen viholliseksi, jonka kanssa liikenteellinen yhteistyö ei ollut edes harkittavissa. Siitä huolimatta itsenäisessä Suomessa rautateiden strateginen merkitys sivuutettiin uusia ratoja rakennettaessa. Ensisijaisena rakentamisen perustana olivat elinkeinoelämän tarpeet, joskin Itä- ja Pohjois-Suomeen rakennettiin rauta- ja maanteitä myös siten että maan syrjäseudut saatiin muun valtakunnan yhteyteen. Se että yhteydet Venäjälle katkesivat, vahingoitti joka tapauksessa Itä- ja Pohjois-Suomen kehitystä.

Suomalaisten kommunistien johtaman Karjalan tasavallan autonomia oli niin vaatimaton, ettei se ulottunut rautateihin, joilla oli yleisvaltakunnallista merkitystä. Karjalan talouden resurssit olivat myös niin heikot, ettei se itse kyennyt vaativiin rakennustöihin. Alueen valtaväylää eli Muurmannin rataa johdettiinkin jatkuvasti keskuksesta käsin. Muurmannin radasta ei syntynyt Karjalan Sampo, kuten vuosisadan alun romantikot toivoivat.

Kun Moskova ei ollut kiinnostunut Karjalan kehittämisestä, jäivät Neuvosto-Karjalan liikenneolot alkeelliselle tasolle. Siksi voidaan todeta liikenneyhteyksien nopean kehityksen 1920- ja 1930-luvuilla Itä- ja Pohjois-Suomessa erottaneen Suomen alueet Vienan ja Aunuksen seuduista, joissa sisäinen liikenne vielä talvisodan puhjetessa oli lähes samalla tasolla kuin vuosisadan vaihteessa.

Komin ratasuunnitelmien tavoitteena oli kansan yhtenäistäminen, paikallisen elinkeinoelämän kehittäminen ja taloudellisesta umpiosta vapautuminen. Kuten Karjalan myös Komin resurssit tarvittaviin investointeihin olivat riittämättömät. Sosialistisen järjestelmän vallitessa apua voitiin saada vain Moskovasta, mutta 1920-luvulla Moskovian keskushallitus suhtautui luoteisalueen kehittämiseen yhtä välinpitämättömästi kuin keisarillisen Venäjän johto.

Vasta suunnitelmatalouden rakentaminen ja maailmanpoliittisen tilanteen kiristyminen muuttivat asennoitumisen. Pohjolan rikkauDET haluttiin käyttää sosialistisen imperiumin hyväksi, ja imperiumi katsoi tarvitsevansa vapaan pääsyn valtamerille. Stalinin johdolla ryhdyttiin

määrätietoisesti rakentamaan pohjoista sotateollista kompleksia. Virallisesti kerrottiin sosialismin perusteiden rakentamisesta, vaikka tavoitteet olivat strategisia. Suunnitelmaa lähdettiin toteuttamaan liikenneyhteyksiä rakentamalla. Suuria työmaita olivat mm. Itämeren – Vienanmeren kanava ja Pohjois-Petsoran rautatie. Työvoima näille järjestettiin venäläisen tradition mukaisesti karkotusten ja pakkotyön avulla. Stalinin diktatuuri pystyi hyödyntämään traditiota aikaisempaa tehokkaammin.

Massiivisilla rakennustöillä oli suuri merkitys alueiden kehitykselle. Neuvostoliiton Pohjolaan syntyi valtakunnallisesti tärkeitä asutus- ja teollisuuskeskuksia. Alueiden itsensä kannalta merkittäväntä oli demografinen kehitys. Karkotettujen enemmistö oli vierasta väestöä, ja liikenneväylien ja teollisuuden rakentamisen vuoksi seudulle muutti siinä määrin venäläisiä ja muita Neuvostoliiton kansallisuuksia, että komit, karjalaiset ja saamelaiset jäivät vähemmistöksi omassa maassaan. Keskuksista periferiaan johtavat liikenneyhteydet lujittivat myös Stalinin, puolueen ja venäläisyyden otetta reuna-alueista.

Tämä kehitys jäi ulkomailta huomaamatta ennakkoluulojen, Neuvostoliiton sulkeutuneisuuden ja Hitlerin aggressiivisen politiikan tähden. Joka tapauksessa Neuvostoliitto määrätietoisesti loi Pohjolaan sotateollisen kompleksin, josta keisarikunnan Venäjän laivasto oli haaveillut jo 1890-luvulla. 1930-luvun lopulla Kuolan niemimaalle ja Muurmannin rannikolle oli muodostunut asutusta ja teollisuutta, joita kenraalit Sollugub ja Tšikalov v. 1894 olivat esittäneet sotasataman rakentamisen perustaksi. Ilman rautatietä tuota kehitystä ei olisi tapahtunut. Myöhempi kehitys on osoittanut harjoitetun politiikan strategisesti oikeaksi, mutta sillä tuhottiin kansalliset erityispiirteet ja paikallinen aloitteellisuus.

Lähteet ja kirjallisuus

PAINAMATTOMAT LÄHTEET

Suomen Kansallisarkisto, Helsinki

Senaatin talousosaston (STO) pöytäkirjat ja asiakirjat 1893, 1894, 1916, 1917.

Senaatin kulkulaitosasiaintoimituskunnan pöytäkirjat ja asiakirjat 1916, 1917.

Kulkulaitosministeriön salaisina pidetyt asiakirjat 1923-1942. Ha

Tie ja Vesirakennushallitus

Rautatierakennukset 1911-1922 Ha 4

Sortavala – Aunus rautatietutkimuksia, muistioita ja selostuksia 1916.

Suojärven rautatie 1918-1922.

Valokopiokokoelma Suomi VI

Rudolf Holstin kokoelma

Yrjö ja Hilma Jahnssonin kokoelma

Georg von Alfthanin kokoelma

Valtiorikosoikeuksien syyttäjistön arkisto (VREOSyA)

Valtiosihteerinviraston arkisto (VSV)

Suomen Ulkoministeriön arkisto. Helsinki

Ryhmä 11. Itä-Karjalan kysymys.

Ryhmä 100. Eri maiden sisäiset olot, G 82-85 Venäjän rautatiet

Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kirjallisuusarkisto. Helsinki.

Iivo Härkösen kokoelma

Sota-arkisto. Helsinki.

Yleisesikunnan yleiskatsaukset 1922, 1926.

Yleisesikunnan tilastotoimiston muistiot ja selostukset 1930-38.

Rannikkopuoluskomitean mietintö 1922.

Venäjän federaation kansantalouden arkisto. Moskova.

Kulkulaitoskansankomissariaatin arkisto. Fond 215, 1884, 2267.

Gosplanin arkisto. Fond 4372.

Venäjän uusimman ajan historian dokumenttien säilytys- ja tutkimuskeskus.

Moskova.

Kulkulaitoskansankomissariaatin poliittisen osaston päätökset. Fond 111.

Venäjän historiallinen keskusarkisto. Pietari.

Kulkulaitosministeriön arkisto. Fond 268, 274, 276, 320, 518, 596, 1276.

Pietarin valtiollinen keskusarkisto (CGA SPB).Pietari.
Fond 2145 - ПОПС (Петроградский округ путей сообщения)

Karjalan valtionarkisto. Petroskoi.
Aunuksen kuvernöörin kanslian arkisto. Fond 1.
Muurmannin radan rakennushallinnon arkisto. Fond 320.

Karjalan yhteiskunnallisten ja poliittisten liikkeiden ja järjestöjen valtionar-
kisto. Petroskoi.
Venäjän kommunistisen puolueen Karjalan Aluekomitean presidiumin pöytä-
kirjat 1921-. Fond 1, 3.

Venäjän Tiedeakatemian Karjalan filiaalinen kirjasto. Petroskoi.
Арьева, Е. К.: История сооружения Мурманской (Кировской) желез-
ной дорогн. Петрозаводск 1964. Julkaisematon kandidaatin väitöskirja.

Venäjän Tiedeakatemian Komin filiaalinen kirjasto. Syktyvkar.
М.П. Дмитриков: Создание единой транспортной системы Коми
АССР (1938-1960гг.). Сыктывкар 1986. Julkaisematon kandidaatin väi-
töskirja.

Sota-arkisto. Helsinki.
Rannikko puolustuskomitean mietintö vuodelta 1922.
Muistio venäläisten mahdollisista operaatioista Suomen itäisellä raja-alueella
6.12.1926.

Suomen rautatiemuseoan arkisto. Hyvinkää. Kuvakokoelma

Известия С.- Петербургской городской думы 1894

Suomen valtiopäivien ja eduskunnan asiakirjat
Vuoden 1872, 1897 valtiopäivät. Talonpoikaissäädyn pöytä- ja asiakirjat.
Vuosien 1905-06, 1918, 1933, 1936, 1939 valtiopäivien pöytä- ja asiakirjat.

Tie- ja vesirakennusten ylläpidon vuosikertomus vuodelta 1916, 1917.
Helsinki 1920.

Komiteanmietinnöt

Wiipurin läänin maatalouskomissionin mietintö 1. Salmin kihlakunta. Wiipuri
1908.

Komiteanmietintö 1921: 4. Valtioneuvostolle Kulkulaitoskomitealta 24.11.
1920.

Komiteanmietintö 1923: 21. Jalmar Castrén, Petsamon radan taloudelliset
edellytykset.

Suomen puolustuskysymys. Puolustusrevisionin mietinnön perusteella laadittu

lyhyt esitys ehdotuksista valtakunnan puolustuksen uudestijärjestelyksi.
Helsinki 1927.

Komiteamietintö 1938 : 8. Lapin taloudelliset olot ja niiden kehittäminen.

Komiteamietintö 1938 : 10. Suunnitelma Kainuun ja Perä-Pohjolan talouselä-
män kohottamiseksi.

Журнал заседаний Особого междуведомственного совещания по вы-
работке пятилетнего плана железнодорожного строительства на
1917-1922гг. Петроград 1916.

СССР. Гос. плановая комиссия. Второй пятилетний план народного
хозяйства СССР. т. 2. Москва 1934.

Красний архив

Sanoma- ja aikakauslehdet

Журнал Министерства путей сообщения 1914, 1916

Известия 1919,1928, 1930

Karjalatar 1893

Kaupparehti 1919

Лесопромышленное дело 1929

Московские Ведомости 1893, 1894

Новое Время 1892, 1914

Rupainen Karjala 1927

Oulun Sanomat 1915

Олонецкие губернские ведомости 1873. 1894

Русское судоходство 1914

Satakunnan Kansa 1919

Свет 1894

St. Petersburger Herald 1894

Uusi Suometar 1894, 1915, 1918

KIRJALLISUUS

- K. Ahonen: Joensuun kaupunki 1848-1920. Joensuun kaupungin historia I. Joensuu 1985.
- J. Ahvenainen: Rovaniemen historia II. Rovaniemi 1970.
- R. Arimo: Saksalaisten sotilaallinen toiminta Suomessa 1918. Studia historica septentrionalia 20. Rovaniemi 1991.
- А.М.Арнольдов: Железнодорожная колонизация в карельско-мурманском Крае. Ленинград 1925.
- А.М. Арнольдов: Колонизация, но не колонизаторство (к вопросу о принципах колонизационной работы в СССР). Ленинград - Петрозаводск 1927.
- В. Г. Баданов: Использование олонекским земством финляндского опыта при проведении аграрной реформы П.А. Столыпина.- Вопросы истории Европейского Севера. Петрозаводск 1994.
- М.И. Белов: Советское арктическое мореплавание 1917-1932 гг. - "История открытия и освоения Северного морского пути" Т 111. Ленинград 1959.
- Л.Г. Бескровный: Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. Москва 1986.
- T. Blomster: Muuttoliike Petsamoon vuosina 1921-1939. – Scripta historica VI. Oulun Historian Seuran julkaisu. Tornio 1980.
- А.А.Борисов: Обь - Мурманская жел. дорога. Петроград 1915.
- Н. Бочкарев: Новое железнодорожное строительство. – Железнодорожный транспорт в третьей сталинской пятилетке. Первый сборник технико-экономических статей. Москва 1939.
- Н.Ф.Бугай: Чрезвычайные органы советской власти в восстановлении промышленности и транспорта (1918-1921 гг.)- Исторические Записки 112. Москва 1985.
- Н.Ф. Бугай: Конец 30-х - 40-е годы. Европейский север: Депортация народов. - Национальные отношения в Коми АССР: История и современность. Вып.1. Сыктывкар 1991.
- R. Castrén: Karjalan liikenne. – I. Härkönen : Karjalan kirja. Porvoo 1932.
- R. Castrén: Ratapolitiikka – Valtionrautatiet 1912-1937. Helsinki 1937.
- S. Churchill: Itä-Karjalan kohtalo 1917-1922. Itä-Karjalan itsehallintokysymys Suomen ja Neuvosto-Venäjän välisissä suhteissa 1917-1922. Porvoo 1970.

- D. N. Collins: The Franco-Russian alliance and the Russian railways, 1891-1914. – The Historical Journal, XVI, 4. London 1973.
- Ю.Л. Дьяков: Строительство и Эксплуатация Северо- Печорской железной дороги в годы Отечественной войны. – История СССР 5/1969.
- Ю.Л. Дьяков: Строительство Северо - Печорской железнодорожной магистрали в довоенные годы (1937-1941гг.) - "Вопросы истории рабочего класса Коми АССР". Историко-филологический сборник, вып. 12. Сыктывкар 1970.
- N. Emeljanoff: Rysslands framträngande till Atlanten och De Rysk-Svenska relationernas framtid. Svar på "ett varningsord" af Sven Hedin. Petrograd 1915.
- А. П. Энгельгарт: Путевые записки. – Русский Север 6. Спб. 1897.
- M. Engman: Peterburgska vägar. Lovisa 1995.
- S. Ervasti: Kuusamon historia I. Kuusamo 1978.
- P. Eskola: Allgemeine Geologie. – V. Auer(Hrsg.) Anteil der finnischen Forscher an der Erforschung von Kola, Ostkarelien und Ingermanland. Fennia 67, N:o 3. Helsinki 1942.
- В. Эвальд: Колонизация Севера России и железнодорожное строительство. Труды Госуд. Колониз. Научно-Исследоват. Института. т. 1 Москва 1924 г
- В.В.Фаузер: Влияние миграции на численность и состав населения республики Коми. – Серия препринтов "Научные доклады" Вып. 293. Сыктывкар 1992.
- И.А. Гараевская: Петр Пальчинский. Биография инженера на фоне войн и революций. Москва 1996. 1929.
- В.М. Гедда: Железные дороги Севера.– Город Котлас и его роль в развитии народного хозяйства Северного края. Ленинград 1929.
- C.-A. Gemzell: Raeder, Hitler und Skandinavien. Der Kampf fur einen maritimen Operationsplan. Lund 1965.
- S.G. Gorškov: Laivastot sodassa ja rauhassa. – Sotatieteen laitosp. Julkaisusarja 1, N:o 3. Helsinki 1975.
- Г. А. Гуманев: На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны 1938-1945. Москва 1976.
- Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926-1941)

- Железнодорожный транспорт за 1932-1939 гг. Москва 1940.
- Железнодорожный транспорт в пределах АКСР (1920-1935), - К 15-летию автономии Карелии. Ленинград 1935.
- I. Hakalehto: Suomen kommunistinen puolue ja sen vaikutus poliittiseen ja ammatilliseen työväenliikkeeseen 1918-1928. Porvoo 1966.
- I. Hakalehto: Suomalaisten kommunistien suunnitelmat pohjoismaisen neuvostotasavallan perustamiseksi 1919-1921. - Näkökulma menneisyyteen. Eino Jutikkalan juhla-kirja. Helsinki 1967.
- H. Haumann: Wachstum und Krisen: Ein Überblick - Handbuch der Geschichte Russlands 3. II. Stuttgart 1992.
- P. Hautala: Tuntsan kōjamot. Kylähistoriallinen kyhäelmä rajantakaisen Kuolajärven (Sallan) pitäjän Kurtin kylästä sen synnystä ja vaiheista. Kemijärvi 1982.
- S. Hedin: Ett varningsord. Stockholm 1912.
- R. Heikkinen: Kainuun liikenneolot rautatien tuloon asti.- Scripta historica VIII. Oulun historiaseuran julkaisuja. Oulu 1983.
- H. Heinänen: Sallan historia. Jyväskylä 1993.
- T. Homén: Itä-Karjala ja Kuollan Lappi suomalaisten luonnon- ja kielentutkijain kuvaamina. Helsinki 1918.
- S.G. Holtsmark: A Soviet Grab for the High North? USSR, Svalbard, and Northern Norway 1920-1953. Forsvarsstudier 7/1993. Oslo 1993.
- O. Huhtala: Kaksitoistavuotias Neuvosto-Karjala. - Suomen sotilasaikakauslehti 7/1933.
- T. Hämynen: Liikkeellä leivän tähden. Raja-Karjalan väestö ja sen toimeentulo 1880-1940. Helsinki 1993.
- K. Immonen: Ryssästä saa puhua...- Neuvostoliitto suomalaisessa julkisuudessa ja kirjat julkisuuden muotona 1918-39. Keuruu 1987.
- История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1839-1917. Санкт-Петербург - Москва 1994.
- История Карелии в документах и материалах, Советский период. Петрозаводск 1992.
- История Коми АССР с древнейших времен до наших дней. Сыктывкар 1978.
- T. Itkonen: Suomalaiset.- T. Homén: Itä-Karjala ja Kuollan Lappi suomalais-

- ten luonnon ja kielentutkijain kuvaamina. Helsinki 1918.
- Itä-Karjala. Esitys Itä-Karjalan maasta ja kansasta, sen vapausliikkeen tähänastisista vaiheista, nykyisistä taloudellisista, sivistyksellisistä ja valtiollisista oloista sekä Karjalan kysymyksestä. Helsinki 1934.
- S. Jungar: Skandinaviska företag i Sovjetunionen. Sovjetisk koncessionspolitik på 1920-talet. Åbo 1974.
- A. Юнтунен: Участие финнов в строительстве сибирской железной дороги. Петрозаводск 1992.
- A. Juntunen: Impact of the Russian Empire on the Geography in Finland.- Fennia 172:2. Vammala 1994.
- A. Juntunen: Kansalliset tavoitteet Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamisen ohjaajina 1890-luvulla.- Historia fenno-ugrica I:1. Oulu 1996. – Juntunen 1996 a
- A. Juntunen: Aunuksen rata kansallisuuspolitiikan välineenä. – Faravid. Pohjois-Suomen historiallisen yhdistyksen vuosikirja XVIII-XIX. Rovaniemi 1996. – Juntunen 1996 b
- O. Jussila: Nationalismi ja vallankumous venäläis-suomalaisissa suhteissa 1899-1914. Helsinki 1979.
- M. Jääskeläinen: Itä-Karjalan kysymys. Kansallisen laajennusohjelman synty ja sen toteuttamisyrietykset Suomen ulkopoliitikassa vuosina 1918-1920. Helsinki 1961.
- M. Kangaspuro: Suomalainen vai venäläinen Karjala? Neuvosto-Karjala kansallisten aatteiden taisteluenttänä 1920-1940. Julkaisematon lisensiaattitutkielma. Joensuu 1996.
- I. Karhu: Neuvostoliiton sotilasmaantieto. Helsinki 1934.
- P. Kauppala: Sowjet-Karelien 1917-1941. Leistung und Schicksal eines sozialistischen Regionalexperiments. – Julkaisematon väitöskirja. Freiburg 1992.
- C. Keeble: Britain and the Soviet Union, 1917-89. London 1990.
- R. Kero: Neuvosto-Karjalaa rakentamassa. Pohjois-Amerikan suomalaiset tekniikan tuojina 1930-luvun Neuvosto-Karjalassa. Historiallisia tutkimuksia 122. Helsinki 1983.
- J.M. Kilin: Neuvosto-Karjala 1920-1930-luvuilla: Strategia ja sotilaallinen rakennustyö. – A. Laine (toim.) Kansallisuus ja valtio. Karjala ja Komi nuoren Neuvostoliiton tasavaltoina 1920- ja 1930-luvuilla. Joensuu 1995.
- Ю.М. Килин: Зимняя война и Карелия. (неопубликованная рукопись). Петрозаводск 1995.

- Ю.М. Килин: Советская Карелия: стратегия, Экономика, политика. (неопубликованная рукопись). Петрозаводск 1996.
- M. Klinge: Vihan veljistä valtiososialismiin. Juva 1983.
- K. Korhonen: Autonomous Finland in the political thought of nineteenth century Russia. Turku 1967.
- K. Korhonen: Turvallisuuden pettäessä. Suomi neuvostodiplomatiassa Tartosta talvisotaan II 1933-1939. Helsinki 1971.
- K. Korpi: Tavoitteena Muurmanni. Saksan Norjan-armeija ja Pohjois-Suomen rintamasuunta joulukuusta 1940 joulukuuhun 1941. Studia historica septentrionalia 28. Rovaniemi 1996.
- A. Kostianen: Loikkaarit. Suuren lamakauden laitton siirtolaisuus Neuvostoliittoon. Keuruu 1988.
- Н.А. Ковалевский: Перспективы транспортного строительства на севере во втором пятилетии. - Госплан. Труды первой всесоюзной конференции по размещению производительных сил Союза ССР. Т. 8. Проблемы Севера. Москва 1933.
- T. Kristiansen: Fra Europas utkant til strategisk brennpunkt. Trusselvurderinger og militære tiltak i nord fra 1900 til 1940. Forsvarsstudier 6/1993. Oslo 1993.
- J. Kronlund: Suomen puolustuslaitos 1918-1939. Puolustusvoimien rauhan ajan historia. Sotatieteen laitoksen julkaisuja XXIV. Sotahistorian toimisto. Porvoo 1992.
- M. Kuisma: Metsäteollisuuden maa. Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620-1920. Helsinki 1993.
- A. Kujala: Venäjän hallituksen suunnitelmat Suomen palauttamisesta järjestykseen vuosina 1907-1914. – Historiallinen Aikakauskirja 4/1995.
- О. Кузванова: Политико-правовые вопросы создания и развития Коми автономии в 1920-х годах.- Национальные отношения в Коми АССР: История и современность. Сыктывкар 1991.
- T. Könönen: Joensuun kaupunki vuosina 1848-98. Joensuu 1904.
- A. Laine: Tiedemiesten Suur-Suomi - Itä-Karjalan tutkimus jatkosodan vuosina – Historiallinen Arkisto 102. Helsinki 1993.
- S. Lallukka: Komipermjakit – Perämaan Kansa. Syrjäytyminen, sulautuminen ja postkommunistinen murros. Helsinki 1995.

- В.А. Ламин: "Ключи к двум океанам". Хабаровск 1981.
- K.Leinonen: Käsivarren reitti Venäjän huollossa ensimmäisen maailmansodanaikana. – Faravid 5. Pohjois-Suomen Historiallisen Yhdistyksen vuosikirja V. Rovaniemi 1982.
- В. И. Ленин: Полное собрание сочинений. Т. 38.
- K. Linkola: Flora und Vegetation. - V. Auer(Hrsg.): Anteil der finnischen Forscher an der Erforschung von Kola, Ostkarelien und Ingermanland. Fennia 67, N:o 3. Helsinki 1942.
- Л.В. Ловцов: Коммунистическая партия в борьбе за восстановление и развитие железнодорожного транспорта 1921-1925гг. Москва 1980.
- P. Luntinen: Karjalaiset suomalaisuuden ja venäläisyyden rajalla. – Venäläiset Suomessa 1809-1917. Historiallinen Arkisto 83. Helsinki 1984.
- G. Mannerheim: Muistelmat II. Helsinki 1952.
- G. Maude: The Finnish Dilemma. Neutrality in the Shadow of Power. London 1976
- G. Maude: Drawing a Line in Water. Americas Nordic Frontier. – M. Berry, G. Maude, J.Schuchalter: Frontiers of American Political Experience. Turku 1990.
- K. Merikoski: Taistelua Karjalasta. Piirteitä venäläistämistyöstä Raja-Karjalassa tsaarinvallan aikoina. Helsinki 1940.
- D.W. Mitchell: A History of Russian and Soviet Sea Power. London 1974.
- Н. А. Морозов, М.Б. Рогачев: Гулаг В КОМИ АССР (20-50-е годы) - Отечественная История 2 / 1995. Москва 1995.
- Г.М. Муравьев: Проблема железнодорожного строительства на севере европейской части СССР. - Госплан СССР. Труды первой все-союзной конференции по размещению производительных сил Союза ССР. Т.8. Проблемы Севера. Москва 1933.
- Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Петроград 1916.
- Мурманская железная дорога как транспортно-промышленно-колонизационный комбинат. Итоги работ за пятилетие 1923/24 - 27-28гг. и перспективы на пятилетие 1928/29 - 32 - 33гг. Ленинград 1930.
- M. Naakka-Korhonen, M. Keynäs: Halpa hinta, pitkä matka. Vienankarjalainen laukkukauppa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 401. Rauma 1988.

- И.В. Назимова: А.А. Борисов, жизнь и творчество. Архангельск 1959.
- J. P. Nielsen: Önsket tsaren seg en isfri havn i nord? – Historisk Tidsskrift 4/1991. Oslo.
- Образование Коми Автономной области. Сборник документов. Сыктывкар. 1971.
- И.В. Оленев: Карельский Край и его будущее в связи с постройкою Мурманской железной дороги, путевые очерки. Гельсингфорс 1917.
- S. Onnela: Suomen Jäämeren kalastuspaikkakysymys autonomian aikana.- Scripta historica VI.Oulun historiaseuran julkaisuja. Oulu 1980.
- Н. Я. Овчинников: Карело-мурманское лесное хозяйство и его перспективы в связи с заселением края. Москва – Ленинград 1928.
- П. Пальчинский: Ближайшие задачи в деле экономического развития Северного Края. Институт Изучений "Поверхность и Недра". Петроград 1918.
- T. Perko: Maanteiden rakentaminen 1918-1939. - Suomen teiden historia II. Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Helsinki 1977.
- Н.П. Петров: Протяжение новых железных дорог в различных областях Европейской России. СПб. 1912.
- J.-P. Pietiäinen: Rudolf Holsti. Lehtimies, tiedemies, poliitikko 1881-1919. Espoo 1986.
- J.-P. Pietiäinen: Suomen ulkopoliittikan alku. – Itsenäistymisen vuodet 1917-1920. III. Helsinki 1992.
- J. Piilonen: Sisäinen rakennustyö. – Itsenäistymisen vuodet 1917-1920. III. Helsinki 1992.
- К.А. Подвязкин: К пятидесятилетию Мурманской ж.д. – Сб. трудов ЛИИЖТа 1966 вып. 247.
- T. Polvinen: Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen Plänen Russlands vor dem ersten Weltkrieg. Helsinki 1962.
- T. Polvinen: J.K. Paasikivi. Valtiomiehen elämäntyö 2. 1918-1939. Juva 1992.
- A. Popov: "Suomi-tekijän" vaikutus Venäjän itäisten suomalais-ugrialaisten kansojen kansalliseen kehitykseen 1920- ja 30-luvuilla. – Kansallisuus ja valtio. Karjala ja Komi nuoren Neuvostoliiton tasavaltoina 1920- ja 1930-luvuilla. Joensuu 1995.
- М.С. Пыстин: Северная магистраль. Сыктывкар 1990.

- B.A. Раков: Локомотивы железных дорог Советского Союза. Москва 1955.
- G. von Rauch: Geschichte der Sowjetunion. Stuttgart 1969.
- O. Rinta-Tassi: Kansanvaltuuskunta punaisen Suomen hallituksena. Punaisen Suomen historia 1918. Helsinki 1986.
- S. Roskill: Naval Policy Between the Wars. I: The Period of Anglo-American Antagonism 1919-1929. London 1968.
- S. Roskill: Naval Policy Between the Wars. II: The Period of Reluctant Rearmament 1930-1939. London 1976.
- Л.Л. Рум & Ко.: Железная дорога Обь - Мурманск (Обь - Сорока). По проекту художника А.А. Борисова. Часть 1-я линия Обь - Котлас экономическая записка. Петроград 1916 Часть 2-я линия Котлас-Сорока. Петроград 1917.
- Y.O. Ruuth: Karjalan kysymys vuosina 1917-1920 eli katsaus Karjalan-kysymyksen poliittiseen luonteeseen. Jyväskylä 1921.
- A. Saarelainen: Laukkukaupasta lähialueyhteistyöhön – Pielisjärven ja Repolan vilkkaat kauppayhteydet. – Kahden Karjalan välillä Kahden Riikin riitamaalla. Studia Carelica Humanistica 5. Tampere 1994.
- V. Saloheimo: Nurmeksen historia. Nurmeksen seurakunta. Nurmeksen maalaiskunta. Nurmeksen kaupala. Kuopio 1953.
- K. Selén: C.G.E. Mannerheim ja hänen puolustusneuvostonsa 1931-1939. Helsinki 1980.
- I. Seppinen: Rautatie Jäämerelle. – S. Hentilä, T. Turja: Poliittinen historia, Suomi ja muut. Oulu 1991.
- V. Setälä – H. Sihvo – S. Timonen: Iivo Härkönen karjalainen heimomies. Joensuu 1983.
- Северная краевая плановая комиссия. Материалы второй конференции по изучению производительных сил Северного края. Т. 3. Транспорт. Архангельск 1933.
- M.P. Сигалов & В.А. Ламин: Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск 1988.
- C.B. Славин: К истории железнодорожного строительства на севере в дореволюционной России. Летопись Севера. 11. Москва 1957.
- C.B. Славин: Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. Москва 1961.
- C.B. Славин: Формирование концепции освоения Севера во втором пятилетнем плане. – Летопись Севера. 1X. Москва 1979.

- А.Ф. Сметанин, А.Д. Напалков: Проблемы развития национальной государственности народа Коми. - Национальное строительство в Коми АССР (История и современность) Научные доклады. Сыктывкар 1991.
- А.Ф. Сметанин: Региональная экономическая политика и проблемы развития национальной государственности Коми народа в 20-30-е годы. – Национальные отношения в Коми АССР: История и современность. Сыктывкар 1991.
- A.F. Smetanin: Keskusteluja ja suunnitelmia Komi autonomian talouskehityksestä 1920- ja 30-luvulla. – Kansallisuus ja valtio. Karjala ja Komi nuoren Neuvostoliiton tasavaltoina 1920- ja 1930-luvuilla. Joensuu 1995.
- T. Soikkanen: Yrjö Ruutu. Näkijä ja tekijä. Itsenäisyyden, eheyttämisen ja uuden ulkopoliittikan juurilla. Juva 1991.
- А.М. Соловьева: Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва 1975.
- A.C. Sutton: Western Technology and Soviet Economic Development II, 1930-1945. Stanford 1971.
- Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933-1940гг. Академия Наук СССР. Институт экономики. Москва 1963.
- Тезисы к докладу "Мурманская жел. дор., как транспортно-промышленно-колониционный комбинат". Ленинград 1930.
- Тезисы доклада тов. В.М. Молотова на XVIII съезде ВКП(б), одобренные в основном докладе Политбюро ЦК ВКП(б). - Третий Пятилетний план пазвития народного хозяйства СССР 1938-1942. Ереван 1939.
- Технические условия проектирования и сооружения Олонецкой железной дороги. СПб. 1913.
- Труды Госуд. Колониз. Научно-Исследоват. Института. Т. 1. Москва 1924.
- R. H. Ullman: Anglo-soviet relations, 1917-1921. Intervention and the War. Princeton, New Jersey 1961.
- R. H. Ullman: Anglo-soviet relations, 1917-1921. Britain and the Russian Civil War. November 1918-February 1920. Princeton, New Jersey 1968.
- J. Vahtola: "Suomi suureksi – Viena vapaaksi". Valkoisen Suomen pyrkimykset Itä-Karjalan valtaamiseksi vuonna 1918. Studia historica septentrionalia 17. Rovaniemi 1988.

- T. Vihavainen: Vallankumouksesta toiseen maailmansotaan. – Venäjän ja Neuvostoliiton historia. Keuruu 1986.
- С.Ю. Витте: Воспоминания. Т. 3. Ленинград 1924.
- В.М. Воблый и А. А. Борисов: Великий северный путь. В. Устюг 1929.
- S. Wuolijoki: Asianajoa ja politiikkaa. Helsinki 1945.
- А.А. Зайцев: Магистраль к Ледовитому океану. – Железнодорожный транспорт 4/1987. Москва 1987.
- А.Ф. Зайцев и Н.П. Родионов: Мурманская ж.д. и задачи экономической политики на Севере. Петроград 1916.
- S. Zetterberg: Yrjö ja Hilma Jahnsson. Hämeenlinna 1982.
- Г.Ф. Чиркин: Колонизация Севера и пути сообщения. Москва 1920.
- Г.Ф. Чиркин: Транспортно-промышленно-колониционный комбинат Мурманской ж. д. его возникновение, развитие и метод работ. Москва-Ленинград 1928.
- В. Б. Шаньгина: Грузовое судоходство на европейском севере России (60-90-гг. XIX в.). Сыктывкар 1989.
- G. Åselius: The "Russian menace" to Sweden. The Belief System of a Small Power Security Elite in the Age of Imperialism. Stockholm 1994.

Haastattelut

- Insinööri Timo Heikkinen 8.3.1995, Suomussalmi, Viitala
- Maanviljelijä Eemeli Heikkinen 1.7.1995, Suomussalmi, Pesio
- Maanviljelijä Eetu Siikaluoma, Kuusamo
- Rovasti Uolevi Alakurtti 11.4.1996, Turku

Power and the railway

INTRODUCTION

The historiography of Russia and the Soviet Union has so far paid little attention to the marginal areas of the Russian Empire, among which North-western Russia, constitutes an entity of its own which has developed in the course of a century from a periphery into an important part of the empire. This paper is concerned with the role of the railway in this development, the fundamental question being what factors governed the building of railways in north-western Russia. This in turn leads to a series of more specific questions:

1. How did Russian imperialism direct the planning and building of railways in the period before the Revolution?
2. What was the role of the railways as an instrument of competition between Finland and Russia in Karelia?
3. To what extent were the aspirations of the Karelians and the Komi recognised and taken into consideration in the building of the railways?
4. Was Russianness intentionally disguised as socialism when extending the railway network into areas inhabited by non-Russians?
5. What was the role of the railways in the establishing of a base for Soviet imperialism in the North?

At the end of the 19th century the Russian North comprised only the Government of Arkhangelsk, which extended from the Norwegian frontier to the Urals, where it bordered on the Government of Tobolsk in Siberia. The Government of Arkhangelsk was 740,347 square versts in size (1 verst = 1068.8 m), while the surface area of Finland is 337,009 km.

This was the most sparsely populated part of European Russia, with an average population density of only 0.5 inhabitants per square verst, as opposed to 22.2 in the empire as a whole, the structure of its economy was primitive and the overall standard of living was poor except for the coastal areas. The northerly location detracted from the pursuit of agriculture, to the extent that locally grown grain sufficed for only 2-3 months in the year even in the south, so that the interior of the region was afflicted with a continuous state of famine in the same way as Northern and Eastern Finland. Imports of grain and other goods into these territories were greatly hampered by the underdeveloped state of the communications network, as the area had no railways or proper roads. The number of actual cart-roads was also small, as

indicated by the fact that of the 50 governments making up the European Russia, Arkhangelsk held the last position in terms of the total length of such roads relative to the surface area. The few roads available were mainly passable in winter when their surface was hardened by the frost.

This northern part of Russia was not completely without transport connections and routes, however. Its population had traditionally relied on water transport, and most of the settlements had been established beside lakes and rivers. The Government of Arkhangelsk had a total of 2750 versts of navigable waterways, and the Northern Dvina and its tributaries provided a good transport network. There were few navigable rivers in Karelia or on the Kola Peninsula, however.

The problem with the northern waterways was that they were navigable for such a short period, so that the region was isolated from the rest of the world for almost 6 months in the year. Both the local inhabitants and the authorities were aware of the major importance of transport connections for the development of this vast, sparsely-populated area, and A.P. Engelhardt, Governor of Arkhangelsk in the 1880's, travelled extensively in the region and made proposals for its development. He was of the opinion that the building of a railway network held the key to this development, but being poor and sparsely populated, the region could not itself afford to make the necessary investments.

A CHANGE IN WORLD POLITICS

The change in Russian foreign policy which occurred at the end of the 19th century can be regarded as having favoured development in the North. Russia and Germany began to distance themselves from each other from 1890 onwards, and France became Russia's principal ally. Russia was naturally forced to adjust its defence plans to conform to this new situation, bearing in mind that France would appreciate any help it could get from Russia in the event of war with Germany. Should hostilities break out, Russia was expected to attack the eastern part of Germany. France therefore considered it absolutely essential that Russia should have good transport connections to its western border.

Western contacts were in any case highly important for Russia itself, but such connections would be severed if war should break out with Germany and its allies, whereupon the only free route to the west would be via the Arctic Ocean. The problem was that communications between the Arctic Ocean coast and the core areas of Russia were poor.

In February 1892 the Russian government appointed as its Minister of Transport Sergei Witte, who possessed a profound knowledge of railways and was inclined to stress both strategic and economic viewpoints considering the building of a railway line. He felt that it was absolutely essential to extend the railway network into the sparsely populated parts of Russia, and made a personal inspection of all existing construction plans. He assigned primary strategic and economic importance to the building of new lines into Siberia and Turkestan and to the Arctic Ocean.

Exploration of the possibilities for extending the railway to the Arctic Ocean indicated that the northernmost point on the existing network was Oulu in the Grand Duchy of Finland. This led Witte to propose in July 1893 that

a line should be constructed from Oulu to the Arctic Ocean coast, the costs being shared between Russia and Finland in such a way that the latter would be responsible for financing the stretch from Oulu to the north-eastern boundary of the Grand Duchy. The proposal did not come as a complete surprise to the Finns, as Georg von Alftan, Governor of the Province of Oulu, had already made preliminary plans of a similar nature in the 1860's for transport connections between his province and the White Sea and Arctic Ocean coasts.

Witte decided to take immediate action, and commissioned K. Lindberg, Senior Engineer at the Supreme Board of Roads and Waterways to carry out a visual inspection aimed at finding a suitable route for a railway line from Oulu to Kemi on the White Sea and from there to Port Vladimir on the coast of the Arctic Ocean. On his return journey he was to examine a route from Petsamo to Oulu via Sodankylä, Rovaniemi and Kemi. Lindberg and his assistant E. Blomqvist carried out the survey immediately.

The Russian military whose strategic thinking operated in a typically straightforward manner, had nevertheless failed to recognize the antagonism that was growing up between the Russians and the Finns. The nationalistic Russian press did not approve of building the railway via Finland, and *Moskovskiye Vedomosti*, for example, was quick to point out that since the northern areas provided the only access that Russia had to the open sea, the railway should be built entirely on Russian soil. The paper perceived the Finns as trying to gain economic benefits at Russia's expense. It was also worried about Sweden building railway lines close to the Russian border, which meant that any potential enemy making an alliance with Sweden could easily gain entry to the Finnish railway network in this way and mount an attack on Russia.

The Finnish Senate was against the railway project on account of the high costs involved. The investments required from Finland amounted to 50 million marks, and one also had to contend with the high operating costs caused by the severe climate. The railway network was currently undergoing a basic improvement programme costing 50 million marks, so that it was already imposing a major strain on Finland's economy. The opening up of an Arctic route for Russian use would also require track improvements on the St. Petersburg-Hämeenlinna-Oulu line, as the Russian locomotives and rolling stock were heavier than their Finnish counterparts. A connecting line would also have to be built across the River Neva in St. Petersburg. All these additional expenses would amount to a further 100 million marks or so in addition to the 50 million marks calculated by Witte.

Governor General W. von Daehn, representative of Russia and the Tsar in Finland, expressed dissatisfaction with the Senate's decision, and felt that Finland had no right to act against the military interests of Russia. Also, upon informing Witte about the decision, he made it absolutely clear that prompt action should be taken to determine the exact destination of the railway on the coast of the Arctic Ocean.

In 1894 a committee was set up in St. Petersburg for the purpose of deciding on the route of the railway line to the north. Led by General N.P. Petrov of the Engineers, it contained representatives of the Ministries of War and the Navy. Von Alftan was selected as the Finnish representative on the committee, which also had members from the Ministry of Finance, the Ministry of Transport and the Government Inspectorate. At its opening

meeting on 22.1.1894, Petrov suggested that the railway line between Oulu and the coast of the Arctic Ocean, as proposed by the Minister of Finance, should be extended to a naval base to be constructed in the north and asked the views of the Russian army and navy representatives on this. The latter were not taken with the idea, however, for according to Major-General Sollogub of the Ministry of War, the northern coast was desolate and almost uninhabited, so that it would be extremely expensive to building a naval base there. If the area were to attract more settlement, industry and trade, the ground forces and the navy would have more reason for accepting responsibility for its defence. This view was supported by Major-General Chikalev of the Ministry for the Navy and had a decisive impact on the work of the committee, which ended up by assessing the need for a railway line mainly on economic grounds. By this stage the plans for a railway line to the north had aroused interest among those responsible for development in that region, and a number of new routes for the line were suggested which were based on a desire to develop the economy of Northern Russia rather than on strategic considerations, e.g. the proposed Kazan-Kotlas and Vologda-Arkhangelsk lines. It was now only the representatives of the Ministry of Finance and Ministry of Transport who supported the original Oulu-Murmansk route, and even they felt that the costs would be extremely high and place a strain on the nation's economy for a long time to come. Eventually the committee decided to recommend that the railway line should be built from Vologda to Arkhangelsk, but Witte was not satisfied with this proposal and made a further journey to the north in summer 1894 to familiarize himself with the situation.

By this time the Russian interest in the north had come to the attention of Britain and Sweden-Norway, and Witte deemed it advisable, in order to prevent any speculations in Sweden and Norway regarding a possible threat from Russia, to explain that the increased activity meant no more than an awakening of the northern tracts of the Russian Empire from centuries of oblivion and could create good opportunities for economic cooperation in the White Sea area and on the coast of the Arctic Ocean. By way of underlining the above economic objective, Witte even proposed a toast to King Oskar II and good neighbourly relations at a dinner arranged by the Governor of Arkhangelsk.

Witte's hopes were frustrated, however, by the death of the Tsar Alexander III in autumn 1894, which meant that he had lost his main source of support and the plans were altered to conform to narrower military and economic viewpoints. The building of a naval base on the Murmansk coast was considered utopistic and too expensive, and consequently, in spite of the evident threats, the military preferred to continue building a base at Liepaja (Libau).

The Murmansk coast was not forgotten entirely, however, and the Russian navy continued its investigations there in winter 1895, as a result of which work began on the building of a harbour in the Bay of Katerina. The Russians insisted that this would only be a commercial port, but both the British and the Norwegians suspected that it would be turned into a naval base before long.

For the next few years the focus of Russian foreign policy and armament shifted to its eastern extremes, and the fear of becoming isolated from its western allies disappeared into the background.

THE WORLD WAR

The outbreak of war in August 1914 marked the vindication of Russia's fears of falling into a communications vacuum. The route through the Baltic was closed off immediately upon Germany's declaration of war, and when Turkey joined the Central Powers the passage through the Dardanelles was also closed. The general attitude in St. Petersburg, as in the capitals of the other major powers, was that the conflict would not last long, and no immediate action was taken to build a railway to Murmansk. In any case, Russia was by no means completely isolated, as there was still the Siberian railway to the east and the narrow-gauge Vologda – Arkhangelsk line in the north.

It soon became evident, however, that the Arkhangelsk route was incapable of meeting the requirements of Russian foreign trade in this direction, and the Ministry of Transport set out to discuss the building of a new line north from Petrozavodsk. The proposal was based on the work that had commenced just before the war on building a line from St. Petersburg to Petrozavodsk, with the intention of extending it later to Sorokka (Belomorsk). This did not satisfy the General Staff, however, who insisted that the Ministry should prepare the foundations for a decision to be made on extending the line to Murmansk. As a result, the Ministry produced a memorandum which contained three alternatives for a line to the port of Katerina on the Murmansk coast: from Rovaniemi, Nurmes or Petrozavodsk. The third of these alternatives was regarded as the best in national and strategic terms, for the railway would travel through inland areas and purely on Russian soil. The matter was brought before the Tsar on 21.12.1914, and he accepted the third alternative without reservations.

Over the next two years a total of 1046 km of railway line were built through the northern wilderness to the Murmansk coast by 140,000 workers, financed by the Russian Government and the Western allies. At the same time work was in progress on a naval base at the end of the line. The foundation stone for the town of Romanov on Murman was laid by the Minister of Transport, A. F. Trepov, together with the Minister for the Navy on 21.9.1916, and the new line was officially opened to traffic on 30.11.1916. In this way Russia had finally achieved Witte's ambition of a connection with the outside world via a railway and a port which would remain open in winter.

Completion of the port and the new railway line were absolutely essential from the point of view of delivering supplies to the navy. Russia had had no naval presence in the north at the outbreak of war, and as this was the only route by which contact could be made with the Western allies, it was necessary to ensure the defence of this coast. Immediate steps were therefore taken to build up a Northern Fleet, under a statute issued by the Tsar in July 1916. In order to consolidate communications with the Pacific Fleet, efforts were also made to survey the North-East Passage with the help of icebreakers.

By that stage, the Western allies had established an extensive military depot on the coast of the Arctic Ocean, where masses of equipment were waiting for transportation to the eastern front. It was only after the commissioning of the new railway line that this bottleneck could be resolved.

REVOLUTION AND INTERVENTION

The Russian Revolution and the resulting disengagement of Soviet-Russia from the war changed the military situation in the north. The Murmansk coast and the allied military depot there also aroused the interest of Germany, which was supporting the government of the newly independent state of Finland. Thus the Germans set out in spring 1918 to explore how well north-eastern Finland would lend itself for use as a springboard for an attack on Murmansk. At the end of May the German political and military leadership decided to persuade Finland to join in the attack, and in July a group led by Rüdiger von der Goltz, Commander of the German Baltic Division, made a reconnaissance expedition to Kuolajärvi. All the signs were pointing to a German offensive. On the other hand, any offensive would have been hampered by the difficult conditions and the weakness of the Finnish army, in addition to which the Finns themselves were more interested in gaining possession of Eastern Karelia than in attacking Murmansk.

The presence of German troops in Finland and the activities of pro-Finnic elements aroused concern at the Admiralty in London, which was afraid of the Murmansk coast and its military depot falling into German hands. The consequence was a pre-emptive landing by British troops on the coast of the Arctic Ocean in June 1918, as a result of which they took possession of the entire coast of north-west Russia from Murmansk to Arkhangelsk in the course of the summer. By the end of the year there were as many as 10,000-15,000 allied soldiers in the area, led by General W.E. Ironside. In the meantime, Germany had removed its troops from Finland, so that there was no longer any fear of the supplies at the depot falling into the hands of the Central Powers, but a new threat was now posed by the Bolsheviks, and troops representing the Allied Powers were mobilized to defend Tsarist Russia. These were joined by 7000-8000 men of the White forces in Russia under the command of General E. K. Miller, leading to the establishment of a government of Northern Russia in Arkhangelsk under N. V. Chaikovsky. The White generals, supported by Allied forces, launched offensives against the Bolsheviks in summer 1919, but the operations came to nothing and the Allied troops retreated from Northern Russia in October of that year. This led in turn to the downfall of General Miller, and in February 1920 Northern Russia was declared to have come under the rule of the Soviet government.

Plans for improving rail connections had been launched in Russia and Finland at the time of building of the new line, the aim being to connect the Murmansk line with the Finnish railway network. The Russian Revolution offered good opportunities for drawing up the most utopian of plans, as illustrated by the projects designed by Yrjö Jahnsson, Professor of Political Economy, for railway connections between Eastern Karelia and Finland and for new railway lines from Finland across Russia to Asia. All these plans proved unrealistic, however, upon the stabilization of the political situation in the early 1920's.

The Russian Revolution also provided the minority nations of North-western Russia with more scope for action. The Red revolutionaries who had fled from Finland, together with the Karelians and Russians already living in the area, established an autonomous republic of Eastern Karelia as part of the Russian Federation in 1920. The republic was autonomous only to a very limited extent, however, so that all transport planning of national significance

still took place in Moscow.

The situation following the Revolution also activated the Komi living on the eastern edge of the Government of Arkhangelsk and in the northern parts of that of Vologda, who looked on the railway as a means of connecting the scattered Komi communities in order to create a solid foundation for building up a national identity. The central government in Moscow disagreed, however, for it viewed the northern areas largely from a strategic angle.

The political changes had no impact on the strategic position of Murmansk, however, and the port and the new railway line continued to serve as an important link with the rest of the world for the revolutionary government as well.

BUILDING OF A CENTRE FOR THE ARMAMENTS INDUSTRY

The Revolution did not interrupt strategic naval planning, as the Bolsheviks realised the benefits to be gained from a separate fleet in the Arctic Ocean. A commission was therefore set up on 10.6.1919 at the initiative of the Bolshevik's Naval Office to draw up a plan regarding a strategic naval corridor in the Arctic Ocean. This plan took on a global aspect in the late 1920's, when the northern route was conceived of as part of a chain of waterways leading from the Black Sea via a system of rivers and canals to the Baltic Sea and from there by the Lake Onega – White Sea route to the Arctic Ocean.

With this in mind, systematic strategic investigations were begun in the north in the 1930's, the results of which were used in planning military bases and ports on the northern coast. The navy representatives were all for creating a naval base of such proportions on the Murmansk coast that it would allow offensives to be mounted via the northern seas.

Another objective was to improve supply lines to the new base, the principal transport route to be used for which would be the Murmansk railway. The line was in poor condition, however, and could not meet the increased transport needs, as a consequence of which the railway was improved and work was started on building a canal between the White Sea and the Baltic Sea and on building new railway lines.

The chief barriers to the establishment a northern naval base in the 1890's had been the lack of settlement on the coast and its poor standards of economic development. Despite the fact that the Murmansk railway line linked it with Russia proper, the region still had very little economic power. It was not until the implementation of the 5-year plans that Moscow began to pay attention to the northern areas, and even then strategic considerations continued to be uppermost.

Geological surveys had brought to light the vast mineral resources of the Kola Peninsula, the coalfields of Pechora and the oil and gas resources of the Timan uplands, but the problem was that these resources were divided between two areas of north-west Russia, the strategically important metal ores being located in the Murmansk area and the sources of energy in the Komi area. It was essential that they should be brought together and exploited in the production of iron and steel for use in the manufacture of weapons, ships

and machinery in shipyards and factories to be built in the north. Another important objective was to satisfy the coal and oil requirements of the Northern Fleet, and it was also considered more reasonable to transport raw materials for the expanding arms industry in Leningrad from the north than from the Ukraine. The primary precondition for all industrialization and armament was the establishment of a functioning infrastructure.

A special development programme drawn up for the north within the second 5-year plan included building of the Arkhangelsk – Kozva – Vorkuta railway line, a northern research centre in the new socialist town of Krasnopechorsk, the Kozva – Chibyu – Ust-Vym oil pipeline, four oil refineries, two shipyards and three electric power plants.

Field surveys for the Kotlas – Vorkuta line began in October 1936, but the work progressed slowly, despite the fact that the tension prevailing in the general political situation increased the strategic importance of the north. The Council of People's Commissars consequently decided on 28.10.1937, even before completion of the survey, that the new line should be built to link Konosha, Kotlas, Knyazpogost, Ust-Kozva and Vorkuta.

When the 5-year plan for 1938-1942 was approved by the XVIII party assembly of March 1939, V.M. Molotov paid particular attention to the northern area in the theses that he put before the participants, stating that its ports should be refurbished, mines and industrial facilities built and transport connections improved.

The Vorkuta railway, known as the Northern Pechora line, was one of the most important railway projects to be included in the 5-year plan. The actual building work was begun in spring 1938 and the whole stretch of 1191 km was to be completed by autumn 1940. Since it was considered strategically essential that the line should be connected to the national railway network, Pechora was linked to Moscow by a connecting line between Galits and Kostroma and to Leningrad by one between Konosha and Volkhovstroi. The carrying capacity of the lines was improved by converting the intervals Kirov - Danilov, Danilov – Konosha and Konosha – Arkhangelsk to double track.

Purely strategic interests subsequently led to the commencement in April 1938 of work on 370 km of new line between Belomorsk and Obozersk, in connection with which the northern stretch of the Murmansk line between Belomorsk and Murmansk, a further 664 km, was also widened to a double track system.

These improvements guaranteed a secure overland connection between the naval bases of Murmansk and Arkhangelsk, reduced the volume of traffic on the Leningrad - Murmansk line and provided a second route from the inland parts of Russia to a year-round oceanic port, an objective which the Russian military had had in mind at the turn of the century. The strategic nature of this work is indicated by the fact that it was kept secret and was carried out by the Belomorsk labour camp organized by the NKVD. It was stated in the plans that temporary traffic should begin between Belomorsk and Obozersk on 1.9.1940 and traffic on the double track between Belomorsk – Louhi on 1.1.1940. This timetable could not be met, however, because of the Russian Government's administrative and financial difficulties, and it was not until the outbreak of war between Russia and Finland in November 1939 that the Soviet Union was forced to speed up the building work. The workforce was increased to the extent that there were some 40,000 exiled persons engaged in the project in 1940-41.

The experiences of the Winter War and the sympathy shown by the Western countries for Finland forced Moscow to pay special attention to Russia's northern lines of communication, so that it was decided on 5.2.1940 to convert the whole of the Leningrad – Murmansk railway to double track. This would greatly improve its carrying capacity, facilitate the transfer of troops and ensure the conveyance of supplies to the army and navy detachments stationed in the north. Completion of the Belomorsk – Louhi line was then postponed to autumn 1940 and the Belomorsk – Obozersk line was taken into use on 1.9.1941.

In summary, it may be said that the Russian and Soviet governments developed transport connections in the north mainly in accordance with strategic objectives. The railways enabled Russia to maintain contacts with its allies and to ensure the transportation of supplies and troops. At the same time they created the necessary infrastructure for industry and new settlement, which also served as means of strengthening the grip of the central government and the dominant population over the peripheral areas. Although the policy exercised by the government unified the nation at large, it detracted from the aspirations of local and national groups.

Translated by Malcolm Hicks

Henkilöhakemisto

- Afendik 43
Ahokas, P. 27
Airo, A.F. 175
Aksenov, N. 136
Aleksanteri III 23, 202
von Alfthan, G. 14, 15, 16, 18, 20,
22, 201
Andrejev, A.A. 157
Arjeva, E.K. 11
Arnoldov, A.M. 117, 121, 122
- Baranov, N.B. 20
Barri 37
Belov, M.I. 140
Berg, E. 64, 65
Bobrikov, N.I. 40
Bolman, A.K. 24, 25
Blomqvist, E. 15
Bogdanovski, A. 128
Bogdanovič, Je.A. 35
Bontš-Brujevič, M.D. 100
Borisov, A.A. 62, 103, 104, 105, 106,
115, 136, 137, 148
Borisov, P.A. 37
Borisov, I.N. 63, 117, 128, 156, 157
Borzunov, V.F. 11
Breitfus 43
Brändström, E. 178
Budd, R. 157, 159
Buharin, N.I. 134
- Castrén, J. 163-164, 165, 169
Castrén, R. 26, 79
Cooper, D. 180
- von Daehn, W.C. 16, 18, 21, 201
Danielson 17
Dmitrikov, M.P. 12
Dumitraško, P.N. 43
- Eden, A. 180
Engelhardt, A.P. 14, 20, 31, 34, 200
- Emeljanoff, N. 69
Enckell, C. 84
Ewald, V.A. 42, 113, 114, 115, 116,
117, 120, 125, 126, 128
Fersmann, A.E. 108
French, A. 46
Frenckell, N.A. 155
Fränti, A. 168
- Garin, V. 152
Gedda G. 128
Gejevski, P.M. 126
Goichbarg, A.G. 107, 137
Golitsyn, N.D. 20
von der Goltz, R. 73, 204
Gonigan, G.K. 39
Gorenko 21
Gorjatskovskij, V.V. 67
Gorškov, S.G. 182
Grenberg 39
Gronski, I.M. 137
Gumanev, G.A. 12
Gylling, E. 70, 71, 72, 109, 110, 121,
124, 130
- Haapanen, S. 79
Hannevig, E. 104, 106, 107
Hannula, U. 167
Hedin, S. 69
Heikkinen, O. 57
Hilkov, M.I. 30
Hillilä, K. 175
Hitler, A. 155, 179, 180, 185
Holsti, R. 82, 84, 94
Hornborg, E. 165
Huhtala, O. 172
Hvoštšinski, V.V. 38
Härkönen, I. 66, 67, 70
- Idman, K.G. 83, 84, 94
Ingman, L. 84
Ironsides, W.E. 101, 102, 204

Itkin, P.A. 35
 Jahnsson, Y. 84, 85, 87, 88, 89, 92,
 93, 94, 112, 132, 133, 164, 204
 Jakobson 39
 Jakovlev, Je.I. 37
 Janhonen, T. 168
 Jemeljanov, A.V. 135
 Jepantsin, N.N. 125, 126
 Jordanski, J.P. 126
 Juutilainen, A. 78
 Järvisalo, I.A. 122

 Kabožinski, A.P. 137
 Kaganovitš, L.M. 12, 151, 157, 160
 Kaijalainen, L. 167
 Kairamo, A. Osv. 76
 Karhu, I. 173, 174, 175
 Kaskin, K.N. 135, 140
 Katkov, M.N. 26
 Kempainen, K. 57
 Kilin, J.M. 12, 153
 Kokovtsov, V.N. 33, 38
 Kolenko, V.Z. 20
 Koltšak, A.V. 102
 Komarov 20
 Kovalevski, N.A. 142, 143
 von Kraemer, C.G. 76
 Krane, G. 106
 Krasin, L.B. 104, 105
 Krivošein, A.V. 18
 Kuibyšev, V.V. 139, 142, 143
 Kuusinen, O.V. 70
 Kyprianos 33, 34

 Lallukka, S. 133
 Lamin, V.A. 105
 Langhoff, C. 41
 Lemonius, V.V. 101
 Lenin, V.I. 103, 104, 105, 106, 107,
 109
 Lindberg, K. 15, 17, 201
 Litvinov, M.M. 180
 Logonov, G.N. 126
 Lomov, G.I. 104, 105
 Louhivuori, O.W. 78
 Lowley 54, 55
 Lukašin, S.S. 137
 Lönnrot, A. 175

 Maksimov 21

 Mannerheim, C.G.E. 170, 180
 Markgraf, O.V. 114
 Maslov, N.I. 115
 Maude, G. 182
 Maynard, C. 82, 102
 Mechelin 17
 Merikoski, K. 28
 Miller, E.K. 101, 102, 204
 Miller 126
 Mitchell, D.W. 181
 Molotov, V.M. 150, 180, 206
 Mosseg, I. 133
 Muravjev, G.M. 144

 Nadezin 112
 Nauman 37
 Novikov-Maksimov 136
 Nyberg, O.F. 65

 Ogorodnikov 101
 Olenev, I.V. 67, 68
 Olšanski, N.N. 137
 Oskar II 23, 202
 Ostrovksi, S.F. 61
 Ottelin, K. 78

 Paasikivi, J.K. 94
 Pakaslahti, A. 175
 Palitsyn, F.F. 40, 41
 Paltšinski, P.A. 96, 97, 98, 99
 Palmén, E.G. 79, 80
 Pennanen, P. 79
 Petrov, N.P. 20, 29, 30, 35, 38, 201,
 202
 Pietari Suuri 9
 Pitkänen, I. 27
 Polevitski 37
 Polvinen, T. 11, 16, 23
 Popov, I.E. 137
 Procopé, V. 15, 16
 Prohorov, N.I. 126
 Protasjev, N.V. 34, 35, 36, 37
 Prugavin, S.N. 169
 Putilov, A.I. 30
 Puustinen, V. 67
 Päivänsalo, B.H. 78

 Rajevski, A.S. 41, 42
 Ramsay, A. 74, 162, 165
 Ramsay, H. 175
 Ramsay, W. 107, 108

Rasmus 37
 Ratinen, S. 28
 Ratkov, N.A. 35
 Rinek, A.H. 39
 Rippas, B.A. 30
 Rodionov, N.P. 59, 60, 61, 62, 68
 Rohwehr, J. 182
 Romanov 21, 30
 Rosenqvist, G.G.A. 78
 Rudnitski 15
 Ruge, O. 178
 Ruhlov, S.V. 43, 45
 Rumjantsev, N.P. 24
 Ruuth, Y. 95
 Rykov, A.I. 134

 Saharov, V.V.
 Sahanski 32
 Saveljev, V.V. 116
 Schmidt, O.J. 37, 38
 Schottman, A.V. 148
 Schybergson, E.E. 110
 Shackleton, E.H. 78
 Šahovski, D.I. 90
 Sigalov, M.R. 105, 140
 Siikaluoma, E. 57
 Sinelnikov, N.P. 127
 Sirelius, U.T. 67
 Skorjanikov 125
 Slavin, S.V. 12, 140
 Smirnov, G.I. 139
 Smirnov, M. 25
 Sollogub 20, 185, 202
 Solovjova, A.M. 11
 Stalin, J.V. 122, 151, 156, 157, 160,
 180, 181, 182, 184, 185
 Stolypin, P.A. 34, 35, 36

 Suhanski, V.A. 35
 Sulimov, D.E. 156, 157
 Sumarakov 22
 Švetsov, S.P. 126 37

 Tallgren, A.M. 67
 Tkatsenko, M.E. 114
 Tomilin, S.V. 126
 Trepov, A.F. 58, 203
 Tšaikovski, N.V. 101, 204
 Tšermak, L.K. 37
 Tšernov, A.A. 108
 Tšikalev 21, 185, 202
 Tširkin, G.F. 106, 126, 127, 135

 Wegener, W. 181
 Wilson, W. 89
 Virkkunen, A.H. 79
 Witte, S.J. 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23,
 27, 30, 33, 41, 58, 98, 134, 156,
 200, 201, 202, 203
 Voblyi, V.M. 104, 105, 106, 136,
 138, 139, 140, 149
 Voionmaa, V. 70
 Volkov, B.V. 37
 Vorobjev, V. 24
 Wrede, R.A. 78, 79, 80
 Vuolijoki, S. 70

 Zaitsev, A.F. 59, 60, 61, 62, 68
 Zaitsev, D.M. 126
 Ždanov, A.A. 152, 154
 Žitkov, B.M. 126
 Žurdan 30

 Yrjö-Koskinen, G.Z. 15, 16, 17

