



UNIVERSITY OF
EASTERN FINLAND

Pohjois-Kymenlaakson teollisuuden vaikutukset alueen
rautatieinfrastruktuurin kehitykseen 1872–1939

Henri Turunen

Suomen historia

Itä-Suomen yliopisto

Yhteiskuntatieteiden ja

kauppatieteiden tiedekunta

Historia- ja maantieteiden laitos

23.5.2023

Itä-Suomen yliopisto, Yhteiskuntatieteiden ja kauppatieteiden tiedekunta

Historia- ja maantieteiden laitos

Suomen historia

Turunen, Henri: Pohjois-Kymenlaakson teollisuuden vaikutukset alueen rautatieinfrastruktuurin kehitykseen 1872–1939

Pro gradu -tutkielma, 68 sivua

Tutkielman ohjaaja, Professori Kimmo Katajala

Toukokuu 2023

Asiasanat: Rautatieinfrastruktuuri, teollisuus, Pohjois-Kymenlaakso, sisällönanalyysi

Pro gradu -tutkielma käsittelee Pohjois-Kymenlaakson alueelle muodostuneen rautatieinfrastruktuurin kehitystä vuosina 1872–1939. Tutkielmassa tarkastellaan alueen teollisuuden vaikutusta rautatieinfrastruktuurin eri osa-alueisiin, joihin kuuluivat erilaiset rautatiet ja rautatieliikennepaikat. Tutkimustehtävänä on selvittää, miten Pohjois-Kymenlaakson teollisuus vaikutti alueen rautatieinfrastruktuurin kehitykseen tarkasteltavalla ajanjaksolla.

Tutkimustehtävään vastataan monipuolisen lähdeaineiston avulla. Valtiopäiväasiakirjat tarjoavat tarkkaa tietoa valtionrautateiden käsittelyprosessin eri vaiheista. Rautatiehallituksen Kouvolan ratapiirin arkistot sisältävät alueen yksityisrautateita koskevia kirjeitä ja sopimuksia, joista ilmenee ratahankkeiden vaatimukset. Tämän lisäksi Suomen virallinen tilasto -sarjan rautatietilastot tarjoavat tarkkoja tietoja rautatieliikennepaikkojen liikennemääristä sekä niiden muutoksesta. Tutkielmassa hyödynnetään kvalitatiivista menetelmää ja metodina toimii sisällönanalyysi.

Pohjois-Kymenlaakson rautatieinfrastruktuuri kehittyi merkittävästi tarkasteltavalla ajanjaksolla. Alueelle rakennettiin monta uutta rautatietä, joiden lisäksi niiden varrelle perustettiin useita rautatieliikennepaikkoja. Alueen teollisuus oli vaikuttamassa uutta rautatieinfrastruktuuria koskeneeseen päätöksentekoon. Teollisuuden vaikutukset näkyivät rautatieinfrastruktuurin lisääntymisessä, sijainnissa, liikennemäärissä ja rahoituksessa.

Sisällys

1	Johdanto.....	4
1.1	Rautatiet saapuvat Suomeen.....	6
1.2	Pohjois-Kymenlaakson teollistumisen synty	8
1.3	Tutkimusperinne.....	10
1.4	Tutkimustehtävä	12
1.5	Lähdeaineiston esittely ja metodi.....	14
2	Valtionrautatiet saapuvat Pohjois-Kymenlaaksoon.....	17
2.1	Kysymykset Savon ja Kotkan radoista.....	17
2.2	Päätös Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä.....	20
2.3	Kotkan rata – väylä Itämerelle.....	27
3	Yksityisrautatiet johtavat teollisuuslaitoksille	35
3.1	Yksityisrautatiet saapuvat tukemaan valtionrautateitä.....	35
3.2	Kuusankoskelle rakennetaan alueen ensimmäinen yksityisrautatie	36
3.3	Voikkaan tehdas rakentaa oman yksityisrautatien	39
3.4	Yhdysrata Kuusankosken ja Voikkaan tehtaiden välille.....	43
4	Rautatieliikennepaikat muodostuvat rautateiden varrelle.....	46
4.1	Rautatieliikennepaikkojen merkitys teollisuudelle.....	46
4.2	Kouvolaan muodostuu merkittävä risteysasema	48
4.3	Savon radan rautatieliikennepaikat teollisuuden tukena.....	51
4.4	Rautatieliikennepaikkojen muodostuminen yksityisrautateille	56
5	Johtopäätökset.....	59
6	Lähdeluettelo.....	64

1 Johdanto

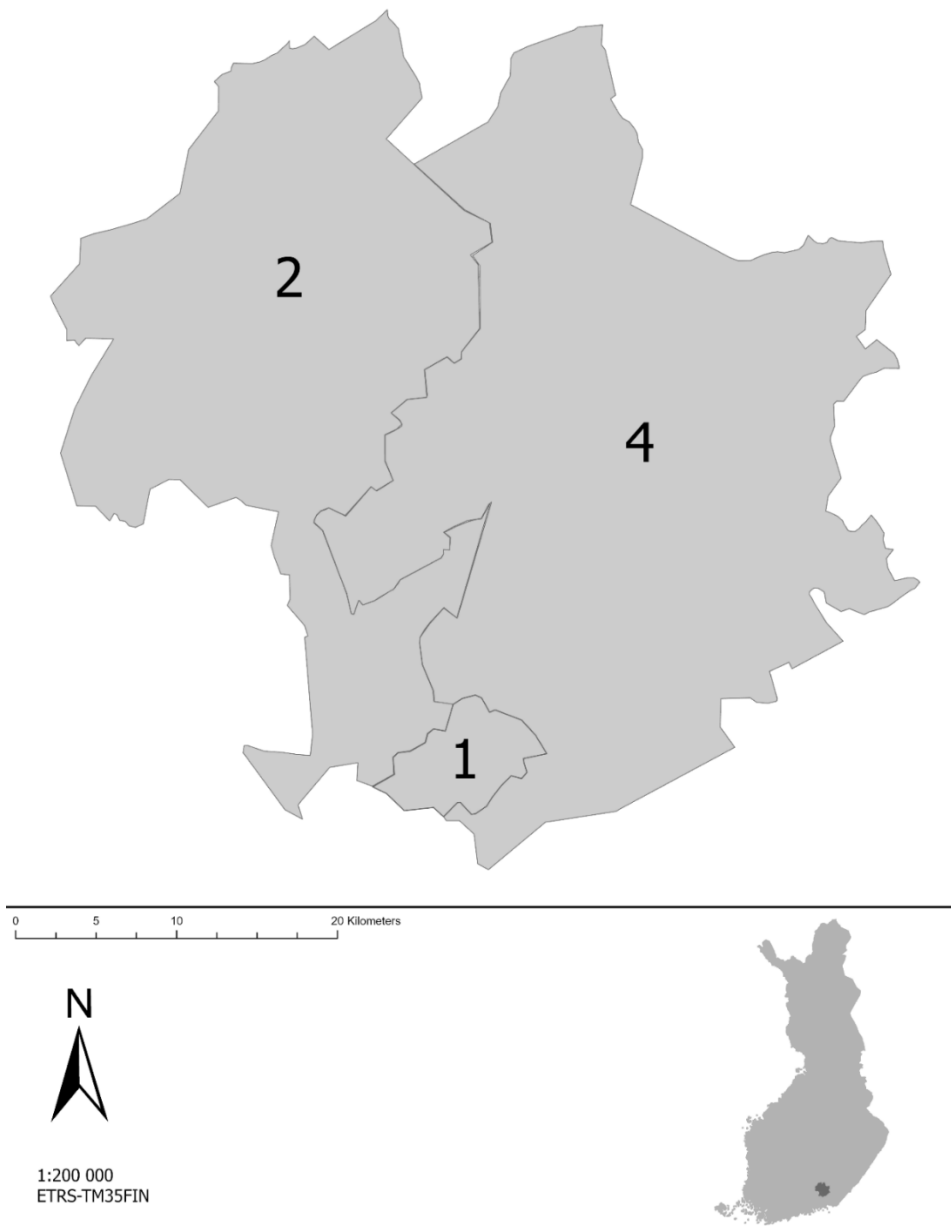
Tämän tutkielman tarkoituksena on tarkastella Pohjois-Kymenlaakson alueelle muodostuneen teollisuuden vaikutuksia alueen rautatieinfrastruktuurin kehitykseen vuosina 1872–1939. Kyseisellä ajanjaksolla teollisuudesta muodostui merkittävä tekijä Pohjois-Kymenlaaksossa, jonka seurauksena alueelle kasvoi suurempi tarve uusille liikenneyhteyksille. Tutkielman keskiössä on alueelle kehittynyt rautatieinfrastruktuuri ja teollistumisen vaikutukset muun muassa sen rakentamiseen, sijaintiin sekä rahoitukseen.

Maantieteellisesti ei ole olemassa tarkkaa aluetta, jonka nimi olisi Pohjois-Kymenlaakso. Kaakkois-Suomessa sijaitsee Kymenlaakson maakunta, joka on pituusakseliltaan noin 100 kilometriä pitkä. Maakuntana Kymenlaakso on harvinainen, koska se sisältää kaksi eri maakuntakeskusta, Kotkan etelässä ja Kouvolan pohjoisessa.¹ Tämä tutkielma keskittyy tarkastelemaan pohjoisen Kymenlaakson aluetta tutkimuskysymyksen pohjalta. Määrittelen tässä tutkielmassa Pohjois-Kymenlaakson alueena siten, että se tarkoittaa nykyistä Kouvolan kaupungin aluetta, pois lukien sen eteläisissä osissa sijaitsevat Anjalankosken ja Elimäen aluetoimikuntien alueet². Pohjois-Kymenlaakso sisältää siis jäljelle jääneet kolme aluetoimikuntien aluetta: Kouvolan, Kuusankosken ja Valkealan alueet. Näin ollen tutkittava alue sijoittuu lähes kokonaan Kymenlaakson läpi kulkevan Pietarin radan pohjoispuolelle tai sen läheisyyteen.

¹ "Tietoa Kymenlaaksosta", Luettu 19.5.2023.

² Aluetoimikunnat ovat Kouvolan kaupungin palvelumalliin kirjattuja toimikuntia, joiden tehtävänä on palvella ja kehittää oman toimikunnan aluetta. Aluetoimikuntien alueet on jaettu Kouvolan tilastollisten suuralueiden mukaan. "Tietoa aluetoimikunnista", luettu 5.5.2023.

Pohjois-Kymenlaakson alue



Kartta 1. Pohjois-Kymenlaakson alue. Kuvassa on Kouvolan (1), Kuusankosken (2) ja Valkealan (4) aluetoimikunnat.

Lähde: 1.) Alueet 1, 2 ja 4 piirretty <https://kartta.kouvola.fi/ims/> sivustolta löytyvien aluetoimikuntien perusteella. 2.) Suomen kartta: Tilastokeskuksen paikkatietopalvelun aineisto "Kunnat 2022 (1:4 500 000)"

https://www.stat.fi/org/avoindata/paikkatietoaineistot/kuntapohjaiset_tilastointialueet.html

Rautatieinfrastruktuurilla tarkoitetaan tämän tutkielman yhteydessä rautateiden ja rautatieliikennepaikkojen muodostamaa kokonaisuutta. Kokonaisuuden suurimpana ja merkittävimpänä osana on rautateistä muodostuva rautatieverkosto, johon sisältyy sekä valtion- että yksityisrautateita. Valtionrautateilla tarkoitetaan valtion omistamia sekä rakennuttamia rautateitä.³ Yksityisrautateilla voidaan tarkoittaa kahdenlaisia rautateitä: yleiselle liikenteelle avattuja rautateitä sekä teollisuusratoja. Yleensä yksityisrautatiet oli rakennettu palvelemaan esimerkiksi yrityksen tai kunnan kuljetustarpeita.⁴ Tässä tutkielmassa tarkastellaan molempia näistä rautatietyypeistä erillisten lähdemateriaalien pohjalta. Rautatieinfrastruktuuriin kuuluvat myös rautateiden varteen perustetut rautatieliikennepaikat. Tässä tutkielmassa käsiteltäviä rautatieliikennepaikkoja ovat rautatieasemat ja -pysäkit sekä laiturivaihteet. Niillä oli merkittävä rooli myös teollisuuden kannalta, koska asiakasliikenteen lisäksi ne toimivat tavaraliikenteen keskuksina, esimerkiksi rahdin ottamisessa ja jättämisessä.⁵

1.1 Rautatiet saapuvat Suomeen

Suomessa alkoi keskustelu rautateistä 1830-luvulla, kun Venäjä alkoi suunnittelemaan ensimmäistä rautatietään. Rautatiet olivat tuohon aikaan vielä melko tuntematon käsite Pohjois-Euroopassa, koska ensimmäinen yleisölle avoin rautatie oli avattu Englannissa vasta vuonna 1825. Suomessa käytiin tuohon aikaan jo pientä keskustelua mahdollisten kanavien rakentamisesta, koska Suomessa sijaitsi erittäin paljon vesistöjä, joita pystyi liikenteessä hyödyntämään. Kuitenkin Suomen pohjoinen sijainti ja siitä seuranneet sääolosuhteet rajoittivat vesistöjen liikennekäyttöä. Tämä johtui siitä, että Suomessa lämpötilat kylmenivät talviaikaan

³ Zetterberg 2011, 37.

⁴ Bergström & Kilpiö 2008, 12–13.

⁵ Iltanen 2009, 7.

niin paljon, että liikennöinti laivoilla ei ollut mahdollista ympäri vuoden. Lisäksi liikennöintiä olisi haitannut aikainen pimeys, joka olisi vaikeuttanut laivojen liikennettä.⁶

Rautateiden saapuminen Suomeen aiheutti myös huolta väestön keskuudessa, joka oli havaittavissa 1840-luvun lopun sanomalehtien kirjoituksissa. Kirjoituksista ilmeni, että suhtautuminen rautateihin ei ollut vielä tuolloin niiden rakentamiseen vaadittavalla tasolla. Mahdollisia rautateitä kuvailtiin kaukaisiksi haaveiksi muun muassa siksi, että Suomessa oli pitkiä välimatkoja, epätasaista maastoa ja vähäistä liikennettä. Tämän lisäksi huolta herätti vesiliikennettä uhkaava vaikutus. Ihmiset olivat huolissaan vesiliikenteen tulevaisuudesta ja muun muassa Saimaan kanavan kannattavuuden pelättiin joutuvan vaaraan.⁷

Julkinen keskustelu rautateiden ja kanavien kannattajien välillä kiihtyi Suomessa 1850-luvulla. Asiaa vei eteenpäin silloinen tie- ja vesirakennuslaitoksen päällikkö Alfred Stjernvall, joka oli vuonna 1849 esittänyt ehdotuksen rautatien rakentamisesta Helsingin ja Turkhaudan välille. Tätä varten hän ehdotti lisätutkimuksia, jotka kenraalikuvernööri määräsiikin tehtäväksi. Tutkimukset päättyivät vuonna 1851, ja tuolloin rautatien pohjoiseksi kohteeksi oli vaihtunut Hämeenlinna.⁸ Rautateiden rakentaminen ei kuitenkaan ottanut uusia askeleita eteenpäin ennen kuin Aleksanteri II nousi Venäjän valtaistuimelle. Hän ehdotti heti noustuaan keisariksi vuonna 1856, että Suomeen pitäisi rakentaa paremmat liikenneyhteydet maan sisäosista merisatamiin. Ehdotuksessa olivat kuitenkin vielä mukana sekä rautatiet että kanavat.⁹

Rautateiden tulo Suomeen varmistui vuonna 1857, kun Aleksanteri II antoi päätöksensä, että Suomeen rakennettaisiin rautatie aiempien tutkimuksien mukaisesti Helsingistä Hämeenlinnaan. Kyseinen rautatie valmistui vuodeksi 1862 ja osoittautui heti liikennöimiskelpoiseksi myös talviolosuhteissa. Tämän seurauksena keskustelu rautateiden ja kanavien välillä päättyi, koska rautateiden huomattiin olevan toimiva liikennöintimuoto ympäri vuoden. Tästä syystä Suomessa

⁶ Alameri 1979, 9.

⁷ Gripenberg & Munck 1912, 4-5.

⁸ Alameri 1979, 9.

⁹ Gripenberg & Munck 1912, 10-11.

aloitettiin suunnittelemaan ja tutkimaan uusien rautatieyhteyksien rakentamista, joilla pyrittäisiin luomaan lisää kulkuyhteyksiä Suomen sisällä.¹⁰

1.2 Pohjois-Kymenlaakson teollistumisen synty

Teollistumisen juuret löytyvät maantieteellisesti Englannin kanaalin ympäriltä, jossa teollistuminen käynnistyi 1800-luvun vaihteessa. Seuraavan 200 vuoden aikana se levisi muualle maailmaan, myös Suomeen. Teollistumisella tarkoitetaan yleisesti siirtymistä maatalousyhteiskunnasta teollisuusyhteiskuntaan. Sen avulla maailman tuotanto ja väestökasvu kehittyivät merkittävästi 1800–1900-lukujen aikana.¹¹ Teollisuus otti ensiaskeleita Suomessa viimeistään 1700-luvulla, johon vaikutti merkittävästi Itämeren ja Suomenlahden geopoliittiset muutokset. Yhtenä merkittävänä tapahtumana oli Pietarin kaupungin muuttaminen Venäjän pääkaupungiksi vuonna 1712. Tämän seurauksena Pietarin lähistöllä oleva Viipurin kaupunki koki myös muutoksia, jotka näkyivät teollisuudessa. Puutavarakaupan nousu ja uudenaikaisen vientisahateollisuuden läpimurto syrjäyttivät alueella aiemmin hyvin menestyneen tervakaupan.¹²

Pohjois-Kymenlaakso on toiminut historian aikana Ruotsin ja Venäjän rajaseutuna, johon on vaikuttanut alueella sijaitseva Kymijoki, josta tuli kyseisten kahden valtakunnan raja Turun rauhassa vuonna 1743.¹³ Suomen alueella käytiin vuosina 1808–1809 Suomen sota Venäjän ja Ruotsin välillä, jonka Venäjä voitti valloittaen Suomen alueen. Tämän seurauksena alue liitettiin Venäjän keisarikuntaan, ja vuonna 1812 jo aiemmin Venäjän hallitsemana ollut ”vanhan Suomen” alue yhdistettiin muuhun Suomen alueeseen. Ennen sotaa Venäjän puoleinen Kymenlaakso oli saanut jo ensikosketuksen vesisahoihin, joiden seurauksena alueen teollisuus

¹⁰ Alameri 1979, 9–12.

¹¹ Schön 2013, 34–39.

¹² Kuisma 1993, 47–49.

¹³ Kaukiainen 2012, 24.

oli kehittyneempää kuin Ruotsin puoleisessa Kymenlaaksossa. Suomen autonomian aikana Pohjois-Kymenlaaksossa alkoi kehittyä ajatus teollisuuden perustamisesta koskialueille, joka lopulta konkretisoitui 1800-luvun jälkimmäisellä puoliskolla.¹⁴

Pohjois-Kymenlaakson teollistuminen on yksi merkittävimpiä käännekohtia kyseisen alueen historiassa. Teollistumisen seurauksena alueelle rakentui muutama teollisuusyhteisö ja alueesta muodostui yksi Suomen merkittävimpiä teollisuuden keskittymiä. 1800-luvun alkupuolella Kymenlaakson alueella toimi noin kymmenkunta vesisahaa, joista suurin osa sijaitsi Kymenlaakson eteläosissa.¹⁵ Vasta 1860–70-lukujen taitteessa alkoi keskustelu puu- ja paperiteollisuuden perustamisesta Pohjois-Kymenlaaksoon, jossa oli hyvät edellytykset tehtaiden perustamiselle. Aiemmin 1850-luvulla alueelle oli yritetty perustaa vesisahoja, mutta nämä yritykset olivat epäonnistuneet. Tähän oli vaikuttamassa muun muassa 1860-luvun katovuodet ja höyrysahojen salliminen.¹⁶ Maantieteellisesti alue oli erinomainen, sillä Kymijoki tarjosi hyvän kuljetusväylän puulle ja voimanlähteen puu- ja paperiteollisuudelle. Toisena merkittävänä taustatekijänä teollistumiselle oli vuonna 1870 valmistunut rautatie Riihimäeltä Pietariin.¹⁷ Kyseinen Pietarin rata ylitti Kymijoen nykyisen Korian alueen kohdalla, josta oli lyhyt matka Kymijoen pohjoisille koskiosuuksille. Näiden taustatekijöiden avulla syntyi ajatus teollisuuden perustamisesta Pohjois-Kymenlaaksoon.

Keskustelu ja yritykset tuottivat tulosta 1870-luvun alussa, sillä nykyisen Kouvolan alueella sijaitsevalle Kuusankoskelle syntyi kaksi erillistä teollisuusyritystä: Kymin Osakeyhtiö ja Kuusankoski Osakeyhtiö. Molemmat yhtiöt perustivat tehtaansa Kuusankosken koskiosuuksille, josta ei ollut pitkä matka Pietarin radalle. 1870-luvun aikana tehtaot kohtasivat taloudellisia haasteita, sillä paperin hinta koki laskusuhdanteen, joka vaikutti suoraan tehtaiden taloudelliseen kannattavuuteen. Kokonaisuutena Pohjois-Kymenlaaksoon perustettiin 1870-

¹⁴ Kaukiainen 2012, 12–13.

¹⁵ Hoffman 2012, 44.

¹⁶ Hoffman 2012, 48–49.

¹⁷ Talvi 1979, 24.

luvulla kolme tehdasta, sillä myös nykyisen Kouvolan alueella sijaitsevaan Verlaan perustettiin oma tehdas, tosin se oli huomattavasti pienempi suhteessa Kuusankosken tehtaisiin.¹⁸

Pohjois-Kymenlaakson teollisuusyritysten laajeneminen ja yhdistyminen tapahtuivat 1900-luvun taitteessa. 1890-luvulla aloitettiin suunnittelemaan tehtaan perustamista Kuusankosken tehtaiden pohjoispuolelle, Voikkaankoskelle. Viimein vuonna 1898 Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiö perusti liikemies Rudolf Elvingin johdolla Voikkaan tehtaan, josta kehittyi muutaman vuoden kuluessa Suomen suurin ja modernein paperitehdas.¹⁹ Tästä ei kerennyt kulua kauaa aikaa, kun Kuusankosken molemmat tehtaot sekä Voikkaan tehdas päättivät yhdistyä ja siirtyä Kymin Osakeyhtiön nimen alle. Tämä vähensi hintakilpailua ja antoi mahdollisuuden kaikille kolmelle tehtaalle yhdistää resurssit ja parantaa niiden asemaa paperiteollisuudessa.²⁰ Kokonaisuutena Pohjois-Kymenlaakson teollisuuden synty ajoittuu noin kolmenkymmenen vuoden pituiseen ajanjaksoon, joka sisältää tehtaiden alkuvuodet sekä niiden yhdistymisen yhdeksi isoksi Kymin Osakeyhtiöksi.

1.3 Tutkimusperinne

Tutkielman aihealueesta löytyy muutamia aiempia tutkimuksia, jotka sivuavat eri laajuisesti tämän tutkielman aihetta. Aiempi tutkimus keskittyy teollisuuden osalta enimmäkseen teollisuusyhteisöihin, joita muodostui tehtaiden ympärille. Pohjois-Kymenlaakson teollisuusyhteisöistä löytyy tutkimuksia Voikkaan, Verlan ja myöhemmin perustetun Vuohijärven tehtaiden osalta. Niina Heikkilän toimittamassa teoksessa *Voikka – Voikkaa: synty ja elinkeinoelämä (2021)* käsitellään Voikkaan teollisuusyhteisön muodostumista tehtaan perustamisen jälkeen. Tutkimuksessa on keskitytty kokonaisehitykseen ja siinä on myös mainintoja Voikkaan taajaman rautatieinfrastruktuurista. Vuorostaan Jarmo Kortelaisen tutkimus

¹⁸ Hoffman 2012, 49.

¹⁹ Talvi 1979, 103.

²⁰ Talvi 1972, 13–14.

Vanerin varassa: tutkimus Vuohijärven tehdasyhdyskunnan elinkaaresta (1991) ja Inkeri Ahveniston teos *Tehdas yhdistää ja erottaa Verlassa 1880-luvulta 1960-luvulle (2008)* käsittelevät molemmat pienien kylien teollisuusyhteisöjen muodostumista. Näissä tutkimuksissa on käsitelty muun muassa kahta pienempää rautatieliikennepaikkaa, Selänpäätä ja Vuohijärveä, jotka liittyvät tämän tutkielman aihealueeseen. Tässä tutkielmassa pystyn hyödyntämään näistä tutkimuksista saamiani tietoja esimerkiksi muodostaessani kokonaiskuvaa koko Pohjois-Kymenlaakson rautatieinfrastruktuurista.

Itä-Suomen rautatieverkoston muodostumista on tutkittu Kimmo Katajalan toimittamassa teoksessa *Itä-Suomi ja Pietari: kirjoituksia toimeentulosta suurkaupungin vaikutuspiirissä (1997)*. Teoksessa käsitellään tämän tutkielman aihetta rautateiden osalta ja siinä on keskitytty idän kauppaan eli muun muassa tuotteiden kuljetukseen idän ja lännen välillä. Tämän tutkielman kannalta löytyy merkittävää tietoa Savon radasta ja sen alkuhistoriasta, jonka lisäksi teos käsittelee myös metsäteollisuuden vientiä Venäjälle. Tästä syystä teoksessa ilmenee osittain samoja piirteitä tämän tutkielman kanssa, ja koen sen olevan aiheellisesti lähellä tätä tutkielmaa. Suomen valtionrautateita sekä valtion ylläpitämiä yksityisrautateita on tutkittu Lennart Gripenbergin ja Teodor Munckin toimittamissa teoksissa *Suomen valtionrautatiet 1862–1912: Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I (1912)* ja *Suomen valtionrautatiet 1862–1912: Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II (1916)*. Teoksista löytyy hyvää taustatietoa liittyen tutkielmassa käsiteltäviin valtion- ja yksityisrautateihin, jonka lisäksi siinä on avattu yleistä prosessia rautatiekeskustelun taustalla.

Rautateiden varrelle muodostuneita rautatieliikennepaikkoja on tutkittu kahdessa teoksessa, joita käytän kyseistä aihetta käsittelevässä luvussa. Jussi Iltasen *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat (2009)* ja Sirkka Valannon *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920 (1982)* luovat laajan yleiskuvan Suomen rautatieliikennepaikkojen synnystä ja historiasta. Molemmista teoksista ilmenee tietoa myös Pohjois-Kymenlaakson alueella sijainneista rautatieliikennepaikoista, jota pystyn hyödyntämään tarkastellessani niiden kehitystä ja historiaa.

Pohjois-Kymenlaakson sekä Kymenlaakson aluehistoriasta löytyy teoksia, jotka käsittelevät koko Kymenlaaksoa tai vain yhtä kuntaa siitä. Koko Kymenlaaksoa käsittelee Yrjö Kaukiaisien toimittama teos *Kymenlaakson historia II: rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle* (2012). Teos käsittelee muun muassa Kymenlaakson liikenteen kehitysvaiheita. Tässä tutkielmassa pystyn hyödyntämään teoksesta löytyvää rautatieinfrastruktuuria käsittelevää tietoa. Kouvolan historiaa käsitellään Veikko Talven teoksessa *Kouvolan historia II osa: 1880-luvulta talvisodan syttymiseen* (1984). Ajallisesti tämä teos osuu yhteen minun tutkielmani kanssa ja siinä kuvataan muun muassa Kouvolan kehittymistä rautateiden risteysasemaksi, jonka yhteydessä käsitellään myös Savon ja Kotkan ratojen ratahankkeita. Pekka Starastin ja Eero Niinikosken toimittamassa teoksessa *Kuusankosken kirja* (1997) käsitellään vuorostaan tehtaiden ympärille muodostuneen Kuusankosken historiaa. Tästä teoksesta löytyy tietoa muun muassa alueen yksityisrautateista, jota pystyn hyödyntämään lähdemateriaalini tukena yksityisrautateita käsittelevässä luvussa.

Pohjois-Kymenlaakson teollistumisesta on tehty muutamia hyödyllisiä yleisteoksia, jotka ovat sidoksissa tutkielman aihealueeseen. Veikko Talven teoksessa *Pohjois-Kymenlaakson teollistuminen: Kymen Osakeyhtiön historia 1872–1917* (1979) käsitellään alueen teollistumisen ensimmäisiä vuosikymmeniä, joihin kuuluivat muun muassa tehtaiden perustaminen ja 1900-luvun alussa tapahtunut fuusioituminen Kymiyhtiöksi. Tämän tutkielman kannalta kyseisestä teoksesta löytyy hyödyllistä tietoa muun muassa tehtaiden liikennetarpeista, joita pystyy hyödyntämään tarkasteltaessa alueelle rakennetun rautatieinfrastruktuurin taustoja. Myös Victor Hoving käsittelee Kymiyhtiön historiaa teoksessaan *Kymen Osakeyhtiö 1872–1947* (1947). Teos tuo hieman erilaisen näkemyksen Kymiyhtiön historiasta, johon saattaa vaikuttaa teoksen julkaisuajankohta verrattuna Talven teokseen. Koen, että tästä syystä se muodostaa Talven teoksen kanssa monipuolisen kokonaisuuden Pohjois-Kymenlaakson historiasta, jota pystyn hyödyntämään tutkielmassa.

1.4 Tutkimustehtävä

Tutkielmani päätutkimuskysymys on seuraavanlainen:

- Miten Pohjois-Kymenlaaksoon muodostunut teollisuus vaikutti alueen rautatieinfrastruktuurin kehitykseen vuosien 1872 ja 1939 välisenä aikana?

Tutkielmassa tarkastelen myös kahta päätutkimuskysymykseen liittyvää alakysymystä:

- Miten rautatieinfrastruktuuria koskenut päätöksenteko jakautui valtion, rautatiehallituksen ja yksityisten toimijoiden kesken?
- Millä tavoin teollisuus on näkynyt rautatieinfrastruktuuria koskevilla ratkaisuisilla?

Tutkimuskirjallisuuden pohjalta olen muodostanut lähtöhypoteesin, että Pohjois-Kymenlaakson teollistumisella oli vaikutusta alueen rautatieinfrastruktuuria koskeneisiin ratkaisuihin sekä kehitykseen. Alakysymysten tavoitteena on tukea tutkielman päätutkimuskysymystä.

Tutkittavana aiheena olevasta rautatieinfrastruktuurista on löydettävissä erilaisia määritelmiä aiemman tutkimuskirjallisuuden pohjalta. Rautatieinfrastruktuuriin voi tekemieni huomioiden mukaan lukeutua muun muassa rautatiet, rautatieliikennepaikat, -sillat, sekä -tunnelit. Tarkan määritelmän puutteessa olen päätenyt siihen, että tässä tutkielmassa kyseisellä käsitteellä tarkoitetaan rautateiden ja rautatieliikennepaikkojen muodostamaa kokonaisuutta. Tähän määritelmään olen päätenyt kahdesta syystä, jotka liittyvät aiempaan tutkimuskirjallisuuteen sekä valitsemaani lähdeaineistoon. Aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa yleisimmin puhutaan rautateistä sekä rautatieliikennepaikoista, ja rautatiesillat sekä -tunnelit ovat olleet marginaalisessa roolissa. Tämän lisäksi tutkittavana olevissa lähdeaineistoissa keskitytään nimenomaan vain rautateihin sekä rautatieliikennepaikkoihin. Tästä syystä tutkielmassa käytettävä määritelmä sisältää ainoastaan kyseiset kaksi osa-aluetta.

Tutkimuksen aikarajaus muodostuu kahden Pohjois-Kymenlaaksoa koskettaneen tapahtuman aikavälille. Tutkimus alkaa vuodesta 1872, jolloin Kuusankoski Osakeyhtiö ja Kymin Osakeyhtiö perustettiin, ja niiden omistamien teollisuuslaitosten rakentaminen käynnistyi. Tämän seurauksena keskustelu rautatieinfrastruktuurin lisäämisestä Pohjois-Kymenlaakson alueella tuli ajankohtaiseksi. Vuorostaan tutkimuksen aikarajaus päättyy toisen maailmansodan alkamiseen vuonna 1939, jolloin alueen teollisuus oli vielä laajimmillaan.

Tutkielman maantieteelliseksi rajaukseksi valitsin Pohjois-Kymenlaakson alueen, joka sijaitsee Kaakkois-Suomessa. Tutkielman aihealue olisi antanut mahdollisuuden tutkia myös koko Kymenlaakson teollisuuden vaikutuksia alueen rautatieinfrastruktuurin kehitykseen. Eteläisemmässä Kymenlaaksossa sijaitsi myös merkittävä määrä teollisuutta ja rautatieinfrastruktuuria, mutta kyseisen alueen liittäminen osaksi tutkielmaa olisi muodostanut lähdeaineistosta hyvin laajan, joten päädyin tutkimaan pelkästään Pohjois-Kymenlaakson aluetta.

1.5 Lähdeaineiston esittely ja metodi

Valtionrautateitä tutkiessa käytän lähdeaineistona Suomen valtiopäiväasiakirjoja. Valitsin valtiopäivien asiakirjat lähdemateriaalikseni, koska ne edustavat valtakunnallista päätöksentekoa. Valtiopäiväasiakirjoissa on käsitelty laajasti Pohjois-Kymenlaakson alueen rautatieinfrastruktuuria koskevia kysymyksiä sekä säädöksiä. Niiden sisällöissä ilmenee huomioita sekä taloudellisista että maantieteellisistä ratkaisuksista, jotka on otettu huomioon päätöksenteon yhteydessä. Lähteenä kyseiset asiakirjat ovat tämän tutkimuksen kannalta hyödyllisiä, koska ne sisältävät materiaaleina muun muassa alkuperäisiä esityksiä, mietintöjä ja päätöksiä. Niiden pohjalta on mahdollista etsiä yhtymäkohtia Pohjois-Kymenlaakson teollisuuteen.

Yksityisrautateita tutkiessa käytän lähdeaineistona rautatiehallituksen Kouvolan ratapiirin arkistoa, joka kuuluu Kansallisarkiston materiaaleihin. Arkiston merkittävimpiä aineistoja tämän tutkielman kannalta ovat yksityisrautateita koskevat asiakirjat. Asiakirjoista selviää esimerkiksi yksityisrautateiden ratahankkeiden taustat ja ehdot. Tämän lisäksi käytän merkittävästi tutkimuskirjallisuutta lähdeaineiston tukena. Näitä tietoja tulen hyödyntämään varsinkin tutkiessani paikallisia ja yksityisiä rautatieinfrastruktuurin ratkaisuja, joita Pohjois-Kymenlaakson alueella tehtiin tutkielman aikarajauksen ajankohtana.

Rautatieliikennepaikkoja ja Savon rataa tutkiessa käytän lähdeaineistona Suomen virallinen tilasto -sarjan rautatietilastoja vuosien 1902–1938 välillä. Tuona aikana rautatietilastoja on julkaistu vaihtelevasti noin 1–4 vuoden välein. Tuota ajanjaksoa aiemmin on julkaistu harvemmin väliajoin kyseisiä rautatietilastoja, mutta niiden esitetty sisältö poikkeaa merkittävästi vuoden 1902 jälkeen julkaistuista tilastoista. Vuosien 1902–1938 välillä rautatietilastoissa mainittiin tarkasti yksittäisten rautatieasemien saapuva ja lähtevä tavaraliikenne, ja se oli erikseen eritelty omiin kategorioihin. Tämän lisäksi tilastoissa esitettiin Savon radan liikennetilastoja. Näitä lukuja tulen hyödyntämään tarkasteltaessa esimerkiksi rautatieliikennepaikkojen kehitystä tavaraliikenteen näkökulmasta. Rautatietilastojen tukena hyödynnän tutkimuskirjallisuutta, jolla pyrin saamaan lisää tietoa tilastoista löytämieni lukujen tueksi.

Lähdeaineistoja kohtaan minun tulee suhtautua lähdekriittisesti, koska niiden sisältöön on voinut vaikuttaa useampi eri tekijä. Valtiopäiväasiakirjoissa tulee ottaa huomioon, että esitykset on todennäköisesti valmistellut jokin muu taho kuin sen allekirjoittanut henkilö. Tämä tarkoittaa sitä, että esitykset on valmisteltu esimerkiksi sille asetetulla työryhmällä, ja lopuksi virallinen esittäjä on allekirjoittanut sen. Tällaisia esityksiä ovat esimerkiksi Keisarin esitykset Suomen valtiopäiville. Valtiopäiväasiakirjojen mietinnöissä ääneen pääsee myös moni edustaja. Edustajilla ja heidän edustamillaan säädyillä on usein omanlaisensa taustat ja näkemykset eri asioista kuin muilla. Tämä tarkoittaa, että minun tulee huomioida kirjoittajien tarkoitukset

heidän ajamilleen ajatuksille. Tärkeää on siis ymmärtää lähteiden taustalla vaikuttaneita näkemyksiä ja ajatuksia, koska se on osa lähdekriittisyyttä.²¹

Tutkimuksessa on myös tärkeää, että tutkija tunnistaa oman henkilökohtaisen suhteensa ja mielipiteensä tutkittavaa aihetta kohtaan. Tutkimuksen aikana on tärkeää, että tutkijan omat mielipiteet tutkittavasta aiheesta eivät saa merkittävää otetta tutkimuksesta, mutta niitä ei tarvitse myöskään kokonaan piilottaa. Tutkimuksen lopputuloksessa saa näkyä mielenkiinto tutkittavaa asiaa kohtaan, ja sen piilottaminen voi olla vaikeaa, jos kyseessä on tutkijalle itselleen maantieteellisesti tai kulttuurisesti läheinen aihe.²²

Tässä tutkielmassa tulen käyttämään metodinani sisällönanalyysia. Sisällönanalyysi soveltuu mielestäni hyvin valitsemieni primäärilähteiden kanssa, koska sisällönanalyysin avulla pystyn järjestelemään löytämäni tietoa sekä analysoimaan sen sisältöä systemaattisesti. Tarkoitukseni on ensin redusoida eli pelkistää tutkittavaa lähdeaineistoa, jonka tarkoituksena on karsia epäolennainen tieto pois. Tämän jälkeen pyrin klusteroimaan eli ryhmittelemään tietoa eri osa-alueisiin, esimerkiksi valtion- sekä yksityisrautateihin. Tämän seurauksena lähdeaineistosta kerätty tieto saadaan järjestetyksi johtopäätösten tekoa varten.²³ Tämän perusteella sisällönanalyysi on tutkielmani kannalta toimiva metodi. Sen avulla pystyn aluksi etsimään tutkielmani kannalta olennaisen tiedon lähdeaineistosta, jonka jälkeen kyseisen tiedon pystyy ryhmittelemään tutkielman kannalta tärkeisiin osa-alueisiin. Tämän seurauksena pystyn pohtimaan johtopäätöksiä määrittelemääni tutkimuskysymykseen.

²¹ Kalela 2018, 33.

²² Tepora 2018, 78–79.

²³ Tuomi & Sarajärvi 2002, 105–113.

2 Valtionrautatiet saapuvat Pohjois-Kymenlaaksoon

2.1 Kysymykset Savon ja Kotkan radoista

Julkinen keskustelu Suomen rautatieinfrastruktuurin lisärakentamisesta virisi 1800-luvun viimeisellä neljänneksellä. Pietarin radan valmistumisen jälkeen Suomen rautatieinfrastruktuuri laajentui kohti pohjoisempaa Suomea. Niin pystyttiin muodostamaan liikenneväyliä etelästä pohjoiseen. Ensimmäisenä pohjoiseen suuntaavaksi radaksi suunniteltiin Vaasan rataa, jota aloitettiin rakentamaan jo 1879 ja se avautui liikenteelle vuonna 1883.²⁴ Vaasan radan suunnittelu- sekä rakennusvaiheen aikana oli kuitenkin noussut esille myös Itä-Suomen rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen liittyviä kysymyksiä, joita valtiopäivät alkoivat käsittelemään 1880-luvun alussa.

Itä-Suomen rautatieinfrastruktuurin kannalta merkittävänä tekijänä voidaan pitää vuotta 1879, jolloin säätyjen tekemä anomus hallitukselle meni läpi. Säädyt olivat pyytäneet, että hallitus perustaisi rautatiekomission, joka keskittyisi pohtimaan tulevien rautateiden kulkusuuntaa ja sijaintia Suomen sisällä. Tähän liittyi muun muassa rakennettavien rautateiden merkitys alueille sekä niiden luomat olosuhteet alueiden kehitykselle. Tarkastelussa oli mukana muun muassa eri alueiden väestöliikenteen sekä kaupankäynnin vaikutukset rautateiden taloudelliseen tulokseen. Tätä varten hallituksen perustama rautatiekomissio keräsi tietoa Suomen rautateiden käyttöhistoriasta ja sitä kautta pyrki selvittämään otolliset alueet uusille rautateille.²⁵

Rautatiekomission tekemän tutkimuksen pohjalta havaittiin, että tavaraliikenne oli kerryttänyt yli puolet kaikista rautatietuloista.²⁶ Tämän tiedon avulla pääteltiin, että tulevien rautateiden oli

²⁴ Zetterberg 2011, 42.

²⁵ Gripenberg & Munck 1912, 97–98.

²⁶ Zetterberg 2011, 42.

hyvä olla sellaisten alueiden lähellä, joilla olisi tavaraliikennettä tarjolla. Toinen merkittävä tutkimuksen yhteydessä tehty havainto oli, että rautateiden päätekohdat olivat merkittävässä asemassa. Henkilöliikenteen näkökulmasta suurin osa väestön liikenteen käytöstä tapahtui pääteaseman ja sen lähimmäisten lähiasemien välillä.²⁷ Näistä syistä korostui entisestään rautateiden päätekohtiksi valittujen rautatieliikennepaikkojen sijainti.

Rautatiekomissio tuli tutkimuksessaan lopputulokseen, jossa se painotti, että rautateiden tulisi yhdistää Suomen kaupungit ja muut merkittävät liikekeskukset eteläiseen emärataan.²⁸ Eteläisellä emäradalla tarkoitettiin tässä tapauksessa Pietarin rataa, joka kulki Etelä-Suomessa länsi-itä -suuntaisesti. Tutkimuksen keskiössä olivat teollisuuslaitokset sekä niiden sijainti. Rautatiekomission mukaan uusien rautateiden tuli ”etupäässä kulkea sellaisten seutujen kautta, jotka ovat tunnettuja teollisuuslaitoksistaan ja kehittyneestä liikenteestään tai raaka-aineistaan ja suurista vesivoimistaan, joita voidaan käyttää vastaisiin teollisuuslaitoksiin”.²⁹ Teollistumisen palveleminen sekä sen lisääminen koettiin tärkeäksi tavoitteeksi.

Pohjois-Kymenlaakso alueena vastasi rautatiekomission tutkimuksen kuvausta seudusta, johon rautateitä tulisi rakentaa. Alue oli tuohon aikaan tunnettu teollisuudestaan. Kuusankosken molemmat tehtaat oli perustettu Kymin Osakeyhtiön ja Kuusankoski Osakeyhtiön toimesta jo muutamia vuosia aiemmin ennen rautatiekomission tekemää tutkimusta. Vaikka molemmat tehtaat olivatkin aluksi taloudellisesti ahtaalla puuhiokkeen ja paperin hintojen ollessa jyrkässä laskussa, niin 1870-luvun lopussa tilanne oli jo parempi ja esimerkiksi Kymin Osakeyhtiö oli vakiinnuttanut asemansa Venäjän markkinoilla.³⁰ Näin ollen alueen teollisuus oli luonut hyvän pohjan toiminnalleen, jonka lisäksi sillä oli merkittävä asema kaupankäynnissä Venäjän kanssa.

Teollisuus oli keskittynyt Pohjois-Kymenlaaksossa Kymijoen varteen, joka oli luonnollinen paikka teollisuuden perustamiselle. Tässä asiassa suurin vaikutus oli juuri Kymijoen tarjoamalla

²⁷ Gripenberg & Munck 1912, 98–99.

²⁸ Zetterberg 2011, 44.

²⁹ Gripenberg & Munck 1912, 100.

³⁰ Talvi 1979, 57–67.

vesivoimalla, jonka rautatiekomissio oli nostanut tutkimuksensa lopputuloksessa esille. Vesivoimaa oli käytetty hyödyksi 1800-luvun teollisessa vallankumouksessa erilaisiin tarkoituksiin, joihin ne soveltuivat.³¹ Vesivoima takasi energiaa tehtaille ja sitä pystyttiin hyödyntämään myös tulevaisuudessa teollisiin tarkoituksiin. Pohjois-Kymenlaakso täytti siis tältä osin rautatiekomission asettamat edellytykset rautateiden rakentamiselle.

Rautatiekomissio oli painottanut tutkimuksessaan, että alueilla, jonne rautateitä rakennettaisiin, tuli olla jo valmiiksi kehittyneet liikenneolot. Pietarin rata oli valmistunut vuonna 1870 ja se kulki Pohjois-Kymenlaakson eteläosien läpi, johon kuului myös nykyisen Kouvolan kaupungin asema-alue.³² Näin ollen rautatiekomission painottama kehittyneiden kaupunkien yhdistäminen eteläiseen emärataan oli mahdollista toteuttaa myös Kouvolan asema-alueella. Kouvolan rautatieasema oli perustettu alkujaan Kymin Osakeyhtiön tarpeisiin. Sen tehdas sijaitsi Kymijoen itärannalla, ja täten sen tavaratilaukset oli hankala kuljettaa länsirannalla sijainneelle Kymin rautatieasemalle. Nykyinen Elimäen suuralueella sijaitseva Korian rautatieasema tunnettiin tuohon aikaan Kymin rautatieasemana.³³ Tämä lisäsi mahdollisuuksia myöhemmille Savon ja Kotkan ratojen rakentamiselle, koska Kouvolan kautta olisi mahdollista yhdistää Kuopion ja Kotkan kaupungit samassa kohdassa eteläiseen emärataan eli Pietarin rataan.

Kymenlaaksossa oli myös hyvät raaka-ainevarat, joita oli hyödynnetty jo aiempina vuosikymmeninä Etelä-Kymenlaaksossa sijainneilla sahateollisuuslaitoksilla. Varsinkin Kymijoen eteläisillä alueilla ei ollut tarpeeksi hyviä raaka-aineita sahateollisuudelle, koska siellä Kymijoen rannoilla oli pääosin vähämetsäisiä peltokyljiä. Tämän seurauksena raaka-aineina käytettyjä tukkeja uitettiin Kymijokea pitkin aivan Kymenlaakson pohjoisosista sekä muun muassa Päijät-Hämeestä ja Etelä-Savosta.³⁴ 1870-luvun aikana Kuusankosken tehtaas hyödynsivät merkittävästi alueen metsävaroja, erityisesti entisen Valkealan kunnan alueelta. Näiden alueiden metsävaroja hyödynnettiin Kuusankosken sekä Voikkaan tehtailla 1900-luvun alkuvuosikymmenille asti.³⁵

³¹ Schön 2013, 72.

³² Wasastjerna 2011, 20.

³³ Iltanen 2009, 254–255.

³⁴ Talvi 1979, 17–18.

³⁵ Hoffman 2018, 257–260.

Pohjois-Kymenlaakson metsät tarjosivat raaka-aineita, joita pystyttiin hyödyntämään teollisuudessa. Tämä oli linjassa rautatiekomission asettamien vaatimusten kanssa.

Pohjois-Kymenlaakso täytti siis rautatiekomission vaatimukset niistä seuduista, joihin voisi rakentaa rautatieinfrastruktuuria tulevaisuudessa. Keskiössä oli vaikuttamassa alueelle muodostunut teollisuus, jonka seurauksena alueen tunnettavuus oli kohonnut ja sille oli muodostunut merkittävä asema Venäjän kaupan suhteen. Tämän lisäksi myös tehtaiden perustamiseen vaikuttaneet tekijät, muun muassa Kymijoki sekä Pietarin rata, antoivat lisää syitä sille, että kyseiselle alueelle olisi hyödyllistä rakentaa rautatieinfrastruktuuria. Keskustelu rautateiden lisäämisestä Suomessa jatkui 1880-luvulla ja myös sekä Savon että Kotkan radan suunnitelmat olivat käsittelyssä useilla Suomen valtiopäivillä, joiden jälkeen päätökset niiden rakentamisesta saatiin tehtyä.

2.2 Päätös Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä

Savon radan rakentamisen sekä sen tarkkan sijainnin suunnittelu alkoi valtiopäivillä vuonna 1882. Suomeen oli tarkoitus rakentaa lisää rautateitä, jotka yhdistyisivät etelässä kulkeneeseen Pietarin rataan, joka kulki länsi-itä-akselilla Etelä-Suomen läpi kohti Venäjää. Keskustelu Savon radasta alkoi keisarillisen majesteetin armollisella esityksellä Suomen valtiosäädylle, joka käsitteli rautateiden rakentamisen laajentamista Suomen alueella. Esityksessä oli mukana kolme eri rautatielinjaa eri puolilla Suomea, ja yksi niistä oli Savon rata.³⁶

Savon radan alkuperäinen sekä suunniteltu lähtöpiste Pietarin radalla oli Taavetin rautatieasema. Esityksen mukaan suunniteltu rata tulisi kulkemaan Taavetista Mikkelin, Suonenjoen, Kuopion ja Iisalmen kautta Ouluun asti.³⁷ Lähtöpisteeksi suunniteltu Taavetin

³⁶ Valtiopäivät (VP) 1882. Asiakirjat (AK). Keisarillisen Majesteetin armollinen esitys (KE) 24. Gatschina 1881, 21.11.1881, 1–4.

³⁷ VP 1882. AK. KE 24. Gatschina 1881, 21.11.1881, 1–4.

rautatieasema sijaitsee merkittävän kaukana idässä Pohjois-Kymenlaakson teollisuusalueista. Sieltä on esimerkiksi Kouvolan vuonna 1875 avatulle rautatieasemalle matkaa noin 50 kilometriä. Taavetin rautatieaseman etuna olivat sen maantieyhteydet pohjoiseen sekä etelään. Pietarin radan valmistuessa sieltä oli maantieyhteydet sekä Savitaipaleelle että Haminaan.³⁸ Savon radan on siis ollut alun perin tarkoitus lähteä huomattavasti idemmästä. Esityksessä ei myöskään ole vielä edes mainittu muita mahdollisia lähtöpisteitä.

Keisarin esityksen jälkeen rautatievaliokunta pääsi antamaan oman mietintönsä liittyen esityksen sisältöön. Mietintö sisälsi pääsääntöisesti samoja huomioita, joita rautatiekomissio oli ehdottanut seuraavaksi rakennettavien rautateiden kulkusuunnasta sekä alueista, joille ne pitäisi rakentaa. Rautatievaliokunnan esityksessä otettiin huomioon, että uusien rautateiden pitää muun muassa ”vetää olemassa olevia tehtaita liikepiiriinsä ja lähestyä seutuja, jotka ovat vesivoimansa ja runsaiden raaka-aineidensa suhteen etevää”, yhdistää liikekeskuksia ja koskettaa sekä sisämaan vesistöjä että merta.³⁹ Alun perin Savon radan lähtöpisteeksi suunniteltu Taavetin rautatieasema ei täyttänyt suunnitelman mukaisia tarpeita radan käyttötarkoitukselle.

Todennäköisesti Taavetin aseman epäsoveltuvuuden seurauksena rautatievaliokunta päätyi esittämään toisenlaista ratkaisua Savon radan lähtöpisteeksi Pietarin radalla.

Rautatievaliokunnan mielestä Taavetti ei ehkä ollutkaan sopivin vaihtoehto Savon radan lähtöpisteeksi, koska esimerkiksi kyseisen alueen väestötiheys ei täyttänyt asetettuja vaatimuksia.⁴⁰ Taavetti ei itse ollut varsinainen liikekeskus, jonka yhdistäminen sisämaahan olisi välttämättä tarpeellista. Tämän sijaan mietinnössä ehdotettiin lähtöpisteeksi Kaipiaisten rautatieasemaa, joka sijaitti Taavetista noin 25 kilometriä länteen päin. Rautatievaliokunta koki, että Kaipiaisten rautatieasemalla oli edellytykset toimia risteysasemana, koska siellä oli jo junien varastopaikka, jota pystyttäisiin tarpeen mukaan laajentamaan.⁴¹

³⁸ Iltanen 2009, 255–260.

³⁹ VP 1882. AK. Rautatievaliokunnan mietintö (RaVM) 1. Helsinki 1882, 17.4.1882, 17.

⁴⁰ VP 1882. AK. RaVM 1. Helsinki 1882, 17.4.1882, 19.

⁴¹ VP 1882. AK. RaVM 1. Helsinki 1882, 17.4.1882, 19–20.

Ehdotuksestaan huolimatta rautatievaliokunta jätti kysymyksen Savon radan lähtöpisteestä avonaiseksi. Se ehdottikin, että asia jätettäisiin tarkemmin tutkittavaksi hallitukselle ennen ratkaisun tekemistä. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, että olisiko paras paikka lähtöpisteelle Taavetissa tai jossain muualla Taavetista länteen tai itään.⁴² Päätös Savon radan lähtöpisteestä oli siis hankala myös rautatievaliokunnalle, joka halusi tehdä vielä tarkempaa selvitystä asian suhteen. Päätöksen hankaluuteen on voinut vaikuttaa myös useiden potentiaalisten rautatieliikennepaikkojen tarjonta Pietarin radalla, vaikka sitä ei suoraan mainita rautatievaliokunnan mietinnössä. Taavetin itäpuolella sijaitsi tuohon aikaan Simolan rautatieasema, josta myös hahmoteltiin yhtä mahdollista Savon radan lähtöpistettä. Simolan rautatieasema täytti myös rautatievaliokunnan asettaman vaatimuksen väestötiheydestä, koska se oli 1880-luvulla lappeenrantalaisten suosiossa ja sen lähistöllä asui merkittävä määrä ihmisiä.⁴³

Taavetin länsipuolella Pietarin radalla sijaitsi Kaipiaisten lisäksi Kouvolan rautatieasema, joka oli perustettu 1875. Pietarin radalla se toimi 1880-luvun alussa pääsääntöisesti vain tavara-asemana, ja sen matkustajaliikenne oli hyvin vähäistä.⁴⁴ Sen perustamiseen oli vaikuttanut vahvasti Kuusankoskella sijainnut Kymin Osakeyhtiö, joka oli rautatiehallituksen kanssa käytyjen neuvottelujen lopputuloksena saanut Kouvolaan tavara-aseman omien puuteollisuuden tuotteiden lastauspaikaksi.⁴⁵ Kouvolan rautatieasema soveltui myös Savon radan lähtöpisteeksi, jos tarkastellaan rautatievaliokunnan esittämiä huomioita uusille rataosuuksille vuoden 1882 valtiopäivillä. Kyseisen rautatieaseman seutu oli merkittävä liikekeskus tuohon aikaan, koska Pohjois-Kymenlaakson teollistuminen oli vaikuttanut alueen valtakunnalliseen merkittävyyteen positiivisella tavalla. Maantieteellisen sijaintinsa takia Kouvola oli sopiva paikka Savon radan lähtöpisteeksi. Yksi rautatievaliokunnan asettamista edellytyksistä oli, että uusi rata olisi yhteydessä vesistöihin. Kouvolan asemapaikan vieressä sijainnut Kymijoki virtasi Pohjois-Kymenlaakson alueelta Suomenlahdelle asti.

⁴² VP 1882. AK. RaVM 1. Helsinki 1882, 17.4.1882, 19–20.

⁴³ Iltanen 2009, 263.

⁴⁴ Iltanen 2009, 255.

⁴⁵ Wasastjerna 2011, 20.

Vuoden 1882 valtiopäivät eivät tarjonneet vielä ratkaisua Savon radan rakentamisen lähtöpisteeksi Pietarin radalla. Kysymys Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä jätettiin avoimeksi, mutta siihen oli monia eri vaihtoehtoja, joiden käsittelyä jatkettaisiin tulevilla valtiopäivillä. Taavetin rautatieaseman länsipuolella oli otollisempaa seutua rakentaa Savon radan liittymäkohta Pietarin rataan. Pohjois-Kymenlaakson teollistumisen myötä pohjoisen Kymijoen varteen oli muodostunut merkittävä liikekeskus, josta oli muun muassa merkittävää vientiä Venäjän suuntaan tuolloin 1870–1880-lukujen vaihteessa.⁴⁶ Rautatievaliokunta jätti asian kuitenkin tarkempaan tutkintaan ja sen käsittelyä jatkettaisiin vuoden 1885 valtiopäivillä.

Kysymystä Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä käsiteltiin taas seuraavilla valtiopäivillä vuonna 1885. Keskustelu aiheesta jatkui keisarillisen majesteetin armollisesta esityksestä Suomen valtiosäädylle. Siinä esitettiin Savon radan rakentaminen aloitettavaksi Kaipiaisten rautatieasemalta. Keisarin esityksessä tuodaan esille samoja huomioita kuin kolme vuotta aiemmin. Esimerkiksi Kaipiaisten veturitallia pidettiin parempana kuin aiemmin risteyskohdaksi esitetyn Taavetin rautatieaseman vastaavaa. Tähän esitykseen vaikuttivat valtiopäivien välillä suoritettut tutkimukset, joiden mukaan Taavetin länsipuolella oli tiheämpi asukastiheys, jonka vuoksi Kaipiainen soveltui paremmin lähtöpisteeksi Pietarin radalla.⁴⁷

Rautatievaliokunta antoi keisarin esityksestä oman mietintönsä, jossa Kouvolan rautatieasema mainitaan ensimmäistä kertaa valtiopäivillä liittyen keskusteluun Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä. Valtiopäivien välillä tehdyissä tutkimuksissa oli selvitetty mahdollisten eri rataosuuksien kustannusarvioita, joita oli tehty myös Kouvolan kohdalla.⁴⁸ Ilmeisesti rautatievaliokunnan esittämät huomiot uusien rataosuuksien rakentamisesta vuoden 1882 valtiopäivillä vaikuttivat Kouvolan rautatieaseman seudun tutkimiseen valtiopäivien välillä. Tähän vaikuttivat suurella todennäköisyydellä kyseisen alueen yhteensopivuus rautatievaliokunnan

⁴⁶ Talvi 1979, 63.

⁴⁷ VP 1885. AK. KE 13. Hatsina 1884, 22.12.1884, 1–13.

⁴⁸ VP 1885. AK. RaVM 1. Helsinki 1885, Maaliskuussa 1885, 17–18.

asettamien edellytysten kanssa, koska Pohjois-Kymenlaaksosta oli muodostunut tärkeä liikekeskus, jonka lisäksi sen maantieteellinen sijainti oli sille eduksi.

Rautatievaliokunnan mietinnössä tuodaan esille, että Kymijoen jokilaakso oli tiheästi asuttua aluetta, jossa oli myös kolme suurempaa teollisuuslaitosta.⁴⁹ Tällä oli ilmeisesti merkittävä painoarvo Savon radan kysymyksessä. Myös keisarin esityksessä oli esitetty, että Savon radan eteläinen lähtöpiste tulisi sijoittaa Taavetin länsipuolelle. Tähän oli syynä juuri suurempi asukastiheys, jonka seurauksena suurempi osa väestöstä hyötyisi Savon radasta. Pohjois-Kymenlaakson teollisuudella oli suuri merkitys Kymijoen varren asukastiheyden kasvuun, sillä 1870-luvulla rakennetut tehtaot tarvitsivat paljon työntekijöitä toimintansa ylläpitämiseen. Tehtaiden perustaminen keskitti Pohjois-Kymenlaaksoon asutusta lähelle teollisuutta ja ihmisiä saapui teollisuusalueille rakentamaan tehtaita sekä tämän jälkeen mahdollisesti opettelemaan uuden ammatin taitoja.⁵⁰

Tehtaiden luomasta muuttoliikkeestä on huomioitava, että se ei juurikaan lisännyt väestöä Pohjois-Kymenlaakson sisällä. Teollisuuskylät sekä -yhteisöt rakentuivat aluksi pääasiassa jo Pohjois-Kymenlaaksossa asuneesta väestöstä, jotka muuttivat tehtaiden läheisyyteen rakennettuihin työläisten asuntoihin.⁵¹ Kuitenkin kyseinen muuttoliike vaikutti erityisesti Kouvolan aseman tilanteeseen Savon radan suhteen, koska se loi asukastiheyttä kyseisen aseman läheisyyteen. Tehtaiden luoman muuttoliikkeen seurauksena syntynyt paikallinen asutus oli edesauttamassa sitä, että Kouvolan asema nousi entistä vahvemmin mukaan keskusteluihin Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä.

Kouvolan rautatieasema oli hyvin esillä keskusteluissa sekä mietinnöissä Savon radan käsittelyn loppupuolella Vuoden 1885 valtiopäivillä. Erilaisia ehdotuksia radan eteläisestä lähtöpisteestä oli edelleen useita, mutta suurimmassa osassa niistä toistui radan rakentamisen aloitus ”Kaipiaisista tai vaihtoehtoisesti Kouvolasta”. Tähän on ilmeisesti vaikuttanut se, että

⁴⁹ VP 1885. AK. RaVM 1. Helsinki 1885, Maaliskuussa 1885, 26.

⁵⁰ Talvi 1953, 127.

⁵¹ Leino-Kaukiainen 2018, 25.

rautatievaliokunta tarkensi omaa linjaustaan radasta siten, että se olisi suunnattava ensisijaisesti niiden paikkakuntien kautta, joiden väkiluvun suuruus, viljelykset, kaupankäynti ja teollisuuslaitokset olisivat hyvällä perustalla.⁵² Vertaamalla Kouvolan, Kaipiaisten ja Taavetin rautatieasemia on havaittavissa, että Kouvola täytti parhaiten edellä mainitut vaatimukset. Tähän vaikutti paikallinen teollisuus, jonka seurauksena väestö oli keskittynyt aseman lähelle sekä teollisuuden luoma kauppaliikenne muun muassa Venäjälle.

Savon radan käsittely vuoden 1885 valtiopäivillä päättyi säätyjen antamaan vastaukseen koskien keisarin esitystä Savon radasta. Säädytkin toivat esille Pohjois-Kymenlaakson teollisuuslaitokset sekä alueen asumistiheyden, jotka sopisivat hyvin Savon radan kulkureitille. Lopullisessa säätyjen päätöksessä mainittiin, että Savon radan tulisi alkaa Kaipiaisista tai vaihtoehtoisesti Kouvolaan, johon saataisiin lopullinen ratkaisu ”tarkkojen taloudellisten ja teknillisten tutkimusten jälkeen”.⁵³ Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä käyty keskustelu tiivistyi siis nyt enää kahteen asemaan, Kaipiaisiin ja Kouvolaan. Molemmat asemat vastasivat rautatievaliokunnan vaatimuksia radan sijainnista täyttäen asetetut edellytykset kokonaisvaltaisesti.

Lopulta vuosien 1885 ja 1888 valtiopäivien välissä tuli varmistus Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä. Keisarin esityksessä vuoden 1888 valtiopäiville mainitaan, että keisari hyväksyy senaatin esityksen vuodelta 1887, jossa Kouvola määrättiin lähtöpisteeksi tarkempien tutkimusten jälkeen.⁵⁴ Päätös Savon radan rakentamisesta sekä sen eteläisestä lähtöpisteestä oli siis tehty jo ennen vuoden 1888 valtiopäiviä ja radan aloituskohdaksi erilaisia vaihtoehtoja ei enää käsitelty. Aiemmillä valtiopäivillä esitetyt perustelut Kouvolan aseman puolesta olivat vakuuttaneet sekä senaatin että keisarin, jonka lisäksi valtiopäivien välillä tehdyt tarkemmat tutkimukset olivat osoittaneet Kouvolan olevan sopivin vaihtoehto.

⁵² VP 1885. AK. RaVM 1. Helsinki 1885, Maaliskuussa 1885, 1–34.

⁵³ VP 1885. AK. Säätyjen vastaus (SV) KE 13. Helsinki 1885, 7.5.1885, 5–6.

⁵⁴ VP 1888. AK. KE 33. Pietari 1888, 4.12.1888, 1–6.

Savon rata valmistui nopeasti, koska sen rakennustyöt oli aloitettu radan pohjoisosissa jo vuoden 1886 aikana. Kuopion ja Mikkelin välinen rautatieyhteys oli jo lähes valmis ennen kuin yhteyttä Mikkelin ja Kouvolan välillä aloitettiin rakentamaan. Lopullisesti rata valmistui vuoden 1889 syksyllä, jolloin vietettiin samalla sen avajaisia. Rata kulki suunnitelmien mukaisesti Kuopiosta Kouvolaan ja sitä pystyttiin hyödyntämään niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä.⁵⁵

Kokonaisuutena Savon radan käsittely kesti kolmien valtiopäivien ajan vuosina 1882–1888, joskin on havaittavissa, että vuoden 1888 valtiopäivillä asiaa ei enää käsitelty sisällöllisesti, vaan keisari pelkästään hyväksyi senaatin ehdotuksen vuodelta 1887. Valtiopäivillä käyty keskustelu radan eteläisestä lähtöpisteestä kääntyi vuosien varrella pienin harppauksin kohti läntisempää sijaintia Pietarin radalla. Kuuden vuoden ajanjakson aikana vaihtoehdot radan eteläiselle lähtöpisteelle vähenivät yksi toisensa perään idästä päin katsottuna, jonka seurauksena Kouvola oli viimeinen jäljelle jäänyt vaihtoehto. Pietarin radalla idemmässä sijainneet Simola, Taavetti sekä Kaipainen jäivät vuoron perään pois valtiopäivillä käydystä keskustelusta.

Kouvolan valinta Savon radan eteläiseksi lähtöpisteeksi noudatti valtiopäivillä esitettyjä ennakkovaatimuksia ratalinjauksille. Kouvolan aseman ympäristöstä oli muodostunut merkittävä liikekeskus 1880-luvun Suomessa, jota idemmässä sijainneiden asemien ympäristöt eivät olleet. Kuusankoskelle perustetut tehtaot lisäsivät huomattavasti alueen kaupankäyntiä ja täten vahvistivat Kouvolan aseman ympäristöä merkittävänä liikekeskuksena. Toinen merkittävä asia oli Kouvolan aseman ympäristön asumistiheys, jota Pohjois-Kymenlaakson teollistuminen oli edistänyt. Alueen teollisuuslaitokset loivat ympärilleen teollisuusyhteisöjä, joissa työntekijät asuivat. Tämä oli ilmeisesti vaikuttamassa Kouvolan valintaan Savon rataa käsittelevässä keskustelussa, koska se lisäsi Savon radan tulevien käyttäjien määrää. Pohjois-Kymenlaakson teollistumisella oli siis merkittävä vaikutus siihen, että Savon rata rakennettiin kyseiselle alueelle. Alueelle perustetut teollisuuslaitokset mahdollistivat omalta osaltaan sen, että Kouvolan asema täytti useita valtiopäivillä esitettyjä vaatimuksia, jotka kohdistuivat uusiin rautateihin Suomessa.

⁵⁵ Pentikäinen 2014, 9–12.

Savon radan liikenne vilkastui merkittävästi 1900-luvun alussa. Rautatietilastoista ilmenee, että sen liikennemäärät kasvoivat merkittävästi 1900-luvun alussa. Vuosien 1902–1924 välillä radan tavaraliikenne kymmenkertaistui tonnakilometreissä⁵⁶ mitattuna, ja vuonna 1924 radalla kuljetettiin tavaraa jo 276 112 000 tonnakilometriä. Samalla ajanjaksolla Savon radan suhteellinen osuus koko Suomen rautatieverkoston tavaraliikenteestä nousi noin 8 prosentista yli 20 prosenttiin. Radan henkilöliikenteen määrät kehittyivät myös suuremmiksi. Vuosien 1902–1920 välillä henkilöliikenteen tehdyt matkat kaksinkertaistuvat, ja vuonna 1920 matkoja tehtiin jo 109 000.⁵⁷ Erityisesti radan tavaraliikenteen kasvuun vaikutti Savon radan keskeinen asema raakapuun kuljetusväylänä. Raakapuuta toimitettiin Pohjois-Kymenlaaksossa erityisesti Savon radalla sijainneille Kouvolan, Harjun ja Selänpään asemille.⁵⁸

2.3 Kotkan rata – väylä Itämerelle

Kotkan radan käsittely alkoi vuoden 1882 valtiopäivillä. Keisarin esityksessä käsiteltiin pääsääntöisesti tulevia päärautateita, esimerkiksi Savon rataa, mutta kokonaisuutena esitys koski rautateiden lisäämistä koko Suomessa.⁵⁹ Tämä mahdollisti sen, että valtiopäivillä oli mahdollista keskustella myös muista mahdollisista rautatieyhteyksistä, jotka koettaisiin tarpeellisiksi ja Suomen rataverkostoa edistäviksi. Säädys esittivät rautatievaliokunnalle monia ehdotuksia uusien rautateiden sijainneiksi ja näiden ehdotusten joukossa oli myös Kotkan rata. Porvarissäädystä ehdotettiin, että valtio voisi tukea Kotkan radan rakentamista Kotkasta Kouvolaan. Tueksi ehdotettiin 600 000 markan suuruista apurahaa tai jotakin muuta apua, joka

⁵⁶ Tonnakilometri tarkoittaa kuljetustyön määrää, joka saadaan kuljetetun tavaramäärän (tonnia) ja kuljetusmatkan pituuden (kilometriä) tulona. Tilastokeskus.

<https://www.stat.fi/meta/kas/kuljetussuorite.html>. Luettu 10.5.2023.

⁵⁷ Suomen virallinen tilasto (SVT) XX: Rautatietilastot 1902–1924.

⁵⁸ Pentikäinen 2014, 50–51.

⁵⁹ VP 1882. AK. KE 24. Gatschina 1881, 21.11.1881, 1–4.

edistäisi radan valmistumista. Tarkoituksena oli, että Kotkan kaupunki tai jokin muu itsenäinen osakeyhtiö vastaisi radan rakentamisesta, mutta valtio olisi mukana tukemassa sitä.⁶⁰

Rautatievaliokunnan käsittelemässä porvarissäädyn anomusehdotuksessa käsiteltiin erityisesti Kymijokea, sen teollisuutta sekä alueen mahdollisuuksia. Kymijoki ja sen laakso esitettiin suurena mahdollisuutena hyödyntää koko Kymenlaakson aluetta esimerkiksi teollisuuden suhteen. Tämä johtui siitä, että Kymijoessa on useita erilaisia koskiosuuksia, joiden varrelle oli mahdollista rakentaa teollisuuslaitoksia. Rautatie Kotkan ja Kouvolan välille koettiin tarpeelliseksi, koska sen avulla tavaran kuljetus Kotkan satamaan tai Pietarin radalle helpottuisi. Esityksessä tuotiin hyvin selvästi esille se, että Kotkan rata tulisi ensisijaisesti palvelemaan koko Kymijoen varren teollisuutta.⁶¹

Kotkan radan rakentamisesityksestä tuodaan esille, että Kymijoen ylittävä Pietarin rata loi heti ympärilleen kolme paperitehdasta Kymijoen koskiosuuksille, jotka olivat vain yhden tai kahden peninkulman päässä siitä. Tämän taustan seurauksena koettiin, että Kotkan rata auttaisi luomaan lisää teollisuutta Kymijoen varren koskiosuuksille, ja täten alueen mahdollisuudet pystyttäisiin hyödyntämään teollisuuden parissa.⁶² Esityksessä kuvatut kolme paperitehdasta olivat Kuusankosken, Kymin- ja Inkeröisten tehtaat, jotka perustettiin vuosien 1872–1874 välillä.⁶³ Pietarin radalla oli ollut suuri merkitys tehtaiden perustamiselle. Sen kautta tehtaiden tuotteita pystyi viemään niiden ostajille, esimerkiksi Venäjälle. Vuoden 1882 valtiopäivien aikaan kyseiset tehtaat olivat jo osoittaneet hyötyvänsä Pietarin radan tarjoamista mahdollisuuksista ja muun muassa Kymintehdas oli jo vakiinnuttanut asemansa Venäjän markkinoilla.⁶⁴

Valtiopäiväesityksessä edellä mainittuja kolmea paperitehdasta käytettiin havainnollistavana esimerkkinä, jonka avulla pyrittiin osoittamaan Kotkan radan mahdollinen merkitys koko Kymijoen jokilaaksolle. Pohjois-Kymenlaaksossa sijainneita Kymin- ja Kuusankosken tehtaita pystyttiin hyödyntämään Kotkan radan hakuprosessissa ja täten ne olivat vaikuttamassa

⁶⁰ VP 1882. AK. RaVM 2, anomusehdotus (AE) 4. Helsinki 1882, 6.2.1882, 7–12.

⁶¹ VP 1882. AK. RaVM 2, AE 4. Helsinki 1882, 6.2.1882, 7–12.

⁶² VP 1882. AK. RaVM 2, AE 4. Helsinki 1882, 6.2.1882, 7–12.

⁶³ Katajala 1997, 169.

⁶⁴ Talvi 1979, 67.

valtiopäivillä käytyyn päätöksentekoon sen takia, että ne olivat pystyneet osoittamaan rautateiden merkityksen teollisuustuotannolle.

Anomusehdotuksessa korostettiin merkittävästi sitä, että mahdollisesti rakennettava Kotkan rata voisi vahvistaa Kotkan kaupungin asemaa merkittävänä vienti- ja tuontisatamana. Tarkoituksena ei ollut viedä muilta Suomen merenrantakaupungeilta asiakkaita, vaan tähtäimenä oli palvella Kymijoen seudun yrityksiä.⁶⁵ Kotkan radan rakentamisella pyrittiin edistämään Kymijoen seudun yritysten vientiä sekä tuontia. Myös Kotkan kaupungin asema vienti- sekä tuontisatamana olisi kehittynyt. Kymijoen seudulla jo valmiiksi olemassa olevilla yrityksillä oli vaikutusta tätä kautta Kotkan radan hakemuksessa.

Valtiopäivien lopulla ehdotus Kotkan radan taloudellisesta tukemisesta sai säätyjen kannatuksen kahdesta syystä. Ensimmäinen syy oli Kotkan kaupungin oma taloudellinen osallistuminen radan rakentamiseen. Toinen syy oli juuri Kymijoen tehtaiden saama hyöty Kotkan radasta. Säätyjen mielestä kyseinen rata ”olisi mukava kuljetustie kaikille niille tehtaille, joita on Kymijoen koskien vieressä”.⁶⁶ Tuohon aikaan Kymijoen varrelle oli perustettu vain kolme tehdasta, Kuusankoski, Kymintehdas ja Inkeroinen, joista kaksi ensimmäistä sijaitsivat Pohjois-Kymenlaaksossa. Etelä-Kymenlaaksossa sijaitsi tuohon aikaan paljon pieniä sahateollisuuslaitoksia yhden Kotkassa sijainneen puuhiomon lisäksi. Nämä kaikki sijaitsivat noin alle kymmenen kilometrin säteellä Kotkan satamasta.⁶⁷ Säädyt pitivät siis Kymenlaakson pohjoisosissa sijainneita tehtaita Kotkan radan tärkeinä hyötyjinä.

Vuoden 1882 valtiopäivät esittivät melko tarkan ja suunnitellun suunnitelman Kotkan radan rakentamisesta ja perustelun sen syistä. Esityksessä on selvä suunnitelma radan sijainnin suhteen, sillä radan reitistä ei ollut kiistaa, toisin kuin esimerkiksi Savon radasta. Kotkan radan oli määrä kulkea Kotkasta Kouvolaan, ja tätä varten säädytkin olivat valmiita myöntämään pyydetty 600 000 markkaa radan rakentamista varten. Sekä säädyt että rautatievaliokunta käyttivät

⁶⁵ VP 1882. AK. RaVM 2, AE 4. Helsinki 1882, 6.2.1882, 7–12.

⁶⁶ VP 1882. AK. RaVM 2, säätyjen anomus (SA) 14. Helsinki 1882, 3.6.1882, 5.

⁶⁷ Hoffman 2012, 44–47.

Pohjois-Kymenlaakson teollisuutta havainnollistavana esimerkkinä siitä, kuinka Kotkan rata toisi uutta teollisuutta alueelle, jonka lisäksi jo olemassa olevan teollisuuden ajateltiin hyötyvän uudesta radasta viennin sekä tuonnin suhteen.

Kotkan radan hanke koki vastoinkäymisiä ennen vuoden 1885 valtiopäiviä, vaikka aiemmilla valtiopäivillä radan rakentamiseen olikin myönnetty pyydetty 600 000 markkaa. Yksityisen rahoituksen puoli oli jäänyt vajaaksi ja täten radan rakentamista oli ollut vaikea käynnistää. Yksityisten rahoittajien puutteeseen oli vaikuttanut myös toisten yksityisrautatiehankkeiden taloudellinen epäonnistuminen Suomessa, josta esimerkkeinä voidaan pitää Porvoon ja Hangon ratahankkeita.⁶⁸

Vuoden 1885 valtiopäivien alkaessa Kotkan radan tilanne oli siis kokenut muutoksen. Kotkan radan rakentaminen tarvitsi lisää tukea valtiolta, ja tätä sille anottiin valtionlainana. Valtiovaliokunta käsitteli asiaa omassa mietinnössään ja tuli lopputulokseen, että Kotkan rataa varten myönnettäisiin 900 000 markan valtionlaina, jonka lisäksi aiempi 600 000 markan tuki säilytettäisiin sellaisenaan.⁶⁹ Säätyjen vastaus samaan esitykseen oli käytännössä sama ja myös he kokivat, että Kotkan radalle tulisi myöntää kyseinen 900 000 markan valtionlaina, jotta ratahanke elpisi.⁷⁰ Kotkan radan hankkeeseen oli siis luottamusta myös vuoden 1885 valtiopäivillä. Kyseinen rata on luultavasti nähty koko kyseistä aluetta kehittävänä tekijänä ja siihen on voinut vaikuttaa myös aiemmilla valtiopäivillä esitetyt perusteet koskien muun muassa Kymijoen varren tehtaita.

Samoilla valtiopäivillä käsittelyssä ollut Savon rata oli merkittävästi vaikuttamassa myös Kotkan radan käsittelyyn. Valtiopäivillä käyty keskustelu Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä oli suoraan yhteydessä myös keskusteluun Kotkan radasta. Savon radan eteläisen lähtöpisteen itäisemmät ehdotukset johtivat siihen, että Kotkan radan ohella keskusteltiin myös muista mahdollisista vaihtoehdoista Itämerelle vievän rautatien suhteen. Yhdeksi varteenotettavaksi

⁶⁸ Gripenberg & Munck 1912, 124.

⁶⁹ VP 1885. AK. Valtiovaliokunnan mietintö (VaVM) 15. Helsinki 1885, 4.5.1885, 7–9.

⁷⁰ VP 1885. AK. SV, KE 15. Helsinki 1885, 23.5.1885, 6–7.

vaihtoehdoksi nostettiin rautatie Haminan ja Kaipiaisten välille. Porvarissääty oli ehdottanut Kotkan radan sijaan rakennettavaksi rautatien Kaipiaisista Haminaan, koska näin matka olisi lyhin Savosta merenrannalle. Porvarissääty esitti asiansa siten, että rautatie Kaipiaisten ja Haminan välillä tulisi rakennettavaksi samaan aikaan Savon radan kanssa.⁷¹

Samana mietinnön aikana Kotkan rata sai paljon puolustuspuheenvuoroja, jotka olivat sidoksissa alueellisiin sekä elinkeinollisiin tekijöihin. Esille nostettuja alueellisia tekijöitä olivat muun muassa tiheään asuttu Kymijoen jokilaakso Kouvolasta Kotkaan sekä Kotkan vuosittain hyvin kasvava väkiluku. Toinen merkittävä tekijä liittyi elinkeinoelämään, jota Kotkan rata palvelisi. Mietinnössä todetaan radan pohjoisosista seuraavanlaisesti: ”myöskin radan pohjoispää on sangen tärkeä; 7 virstan matkan päässä tästä on nimittäin nuo suurenmoiset liikepaikat, Kymin paperitehdas ja Kuusankosken puuhiomo”.⁷² Kotkan radan puolustuksessa ja mahdollisen hyödyn esittelemisessä on siis otettu huomioon Pohjois-Kymenlaaksoon muodostunut teollisuus. Pohjois-Kymenlaakson teollisuutta käytettiin yhtenä syynä sille, että Kotkan rata tulisi rakennettavaksi.

Kotkan radan käsittely vuoden 1885 valtiopäivillä loppui säätyjen esittämään anomukseen keisarille, jossa esitettiin säätyjen lopullinen ehdotus Kotkan radan suhteen. Säädyt ehdottivat jo aiemmin esille tullutta ratkaisumallia, jossa Kotkan radalle annetaan aiemman 600 000 markan tuen lisäksi myös 900 000 markan valtionlaina, jotta radan rakentaminen saadaan suoritettua. Merkittävä päätös oli, että rata tulisi rakentaa Kotkan ja Kouvolan välille, joka tarkoitti, että muut vaihtoehdot radan sijainnista tai määränpäästä olivat poistuneet esityksestä.⁷³ Säädyt olivat päässeet yhteisymmärrykseen radan kulkusuunnasta sekä sijainnista. Kotkan ja Kouvolan välinen rata palvelisi tiheämmin asuttua sekä suurempaa elinkeinoaluetta kuin esimerkiksi esitetty rata Kaipiaisten ja Haminan välillä tulisi palvelemaan.

⁷¹ VP 1885. AK. RaVM 3, AE 10. Helsinki 1885, 27.1.1885, 19–24.

⁷² VP 1885. AK. RaVM 3, AE 11. Helsinki 1885, 14.1.1885, 27

⁷³ VP 1885. AK. SV, KE 13. Helsinki 1885, 12.5.1885, 14–15.

Lopullinen päätös Kotkan radasta tehtiin vuoden 1888 valtiopäivien aikana. Keisarin esityksessä tuodaan esille, että Kotkan rataa tulisi käsitellä kyseisten valtiopäivien aikana jo Savon radan jatkumona, jota varten sitä tulisi tukea valtion varoilla. Esityksessä linjataan, että Kotkan oman 500 000 markan suuruisen taloudellisen tuen lisäksi valtio tukisi radan rakentamista 2 147 000 markalla, jotta radan rakentaminen voisi käynnistyä pikimmiten.⁷⁴ Keisarin esityksestä ilmenee, että Savon radan sijainnin vaikutus näkyy myös Kotkan radan päätöksessä. Savon radan tilanteessa oli päädytty valitsemaan Kouvolan asema sen eteläiseksi lähtöpisteeksi, jonka seurauksena Kotkan radasta tuli luonnollinen jatkumo sille. Valtio päätti lähteä tukemaan Kotkan rataa aiemmin suunniteltua suuremmalla taloudellisella tuella, koska se koettiin nyt osaksi valtionrautateitä.

Rautatievaliokunta oli asiasta samaa mieltä keisarin esityksen kanssa, ja myös heidän mielestään rataa tuli pitää tässä vaiheessa jo Savon radan luonnollisena jatkumona Suomenlahdelle. Valiokunnan ehdotuksessa esitettiin, että Kotkan rata tulisi rakennettavaksi heti samaan aikaan Savon radan rakentamisen kanssa ja, että valtion tulisi tukea sitä keisarin esittämällä summalla.⁷⁵ Rautatievaliokunta myötäili siis keisarin esitystä, eikä enää muokannut sitä. Aiemmillä valtiopäivillä esitetyt perustelut sekä tehdyt päätökset olivat niin vahvoja, että vuoden 1888 valtiopäivillä ei ollut tarvetta enää muuttaa merkittävästi niiden sisältöä.

Myöskään säädyillä ei ollut asiaan mitään huomautettavaa ja ne hyväksyivät aiemmin esitetyn esityksen Kotkan radan rakentamista varten.⁷⁶ Vuoden 1888 valtiopäivien päätöksen seurauksena Kotkan radan rakentaminen voitiin aloittaa, ja sitä rakennettiin yhtäaikaaisesti Savon radan kanssa. Savon rata valmistui vuonna 1889, ja Kotkan radan valmistumisessa meni vuoden verran pidempään ja se valmistui loppuvuodesta 1890.⁷⁷ Kotkan radan valmistuminen tarkoitti sitä, että oli muodostunut pitkä ja yhtäjaksoinen rautatieyhteys Pohjois-Savosta aina Suomenlahdelle asti.

⁷⁴ VP 1888. AK. KE 34. Pietari 1888, 4.2.1888, 22–23.

⁷⁵ VP 1888, AK. RaVM 1. Helsinki 1888, 20.4.1888, 28–31.

⁷⁶ VP 1888, AK. SV, KE 34. Helsinki 1888, 28.5.1888, 8–12.

⁷⁷ Katajala 1997, 171.

Kokonaisuutena Kotkan radan käsittely kesti kolmien valtiopäivien ajan vuosina 1882–1888. Tätä aiemmin rautatiekomission tekemät ehdotukset tulevien rautateiden kulkusuunnista olivat vaikuttamassa siihen, että Kotkan ratahanke alun perin lähti liikkeelle, koska siinä esitetyt kriteerit osuivat hyvin yhteen Kotkan ratahankkeen kanssa. Kotkan radan rakentamiseen vaikutti useampi eri osatekijä, jotka liittyivät muun muassa Kymijoen varren asumistiheyteen sekä kyseisen alueen elinkeinoelämään. Eräs merkittävä osatekijä Kotkan radan päätöksessä oli Pohjois-Kymenlaakson teollistuminen ja siitä seurannut teollisuusyhteisöjen muodostuminen Kymijoen pohjoisosiin.

Pohjois-Kymenlaakson teollisuudella oli sekä suoraa että epäsuoraa vaikutusta Kotkan radan päätöksentekoon. Suoraksi vaikutukseksi tulkitsen sen, että Pohjois-Kymenlaakson teollisuutta käytettiin perusteluna sille, että Kotkan rata tulisi rakentaa Kotkasta Kouvolaan. Pohjois-Kymenlaakson teollisuutta käytettiin usein havainnollisena esimerkkinä, jonka avulla pyrittiin osoittamaan radan merkitys mahdollisten uusien teollisuuslaitosten perustamiselle. Toinen huomionarvoinen asia on teollisuuden tavaraliikenne. Valtiopäivillä tuotiin esille, että Kotkan rata hyödyttäisi jo valmiiksi olemassa olevia teollisuuslaitoksia, jotka sijaitsivat vielä tuohon aikaan Kymenlaakson pohjoisosissa. Uuden radan seurauksena Pohjois-Kymenlaakson teollisuuslaitokset pystyivät toimittamaan kätevämmiin valmistamiaan tuotteita muun muassa Englantiin ja Saksaan, joista oli tullut tärkeintä vientimaita Venäjän lisäksi.⁷⁸ Radasta tulisi olemaan myös hyötyä itse teollisuudelle, koska esimerkiksi Kymintehdas saisi Kotkan kautta ulkomailta tulevat välttämättömät tarvikkeet tuotantoansa varten, esimerkiksi kemikaalinsa.⁷⁹ Kolmas merkittävä asia olivat teollisuuslaitosten myötä niiden ympärille syntyneet teollisuusyhteisöt. Tämä kasvatti merkittävästi alueen asumistiheyttä sekä asukasmäärää pohdittaessa Kotkan radan rakentamista. Kotkan radalla oli kilpailija idässä päin, koska myös rautatie Kaipiaisten ja Haminan välillä oli suunnittelussa, mutta teollisuuden odotukset ja tarpeet sekä laajempi asutus ratkaisivat asian Kouvolan eduksi.

⁷⁸ Talvi 1979, 82–83.

⁷⁹ Talvi 1953, 160.

Kotkan radan kysymyksessä voidaan tulkintani mukaan puhua myös epäsuorasta vaikutuksesta, jossa Pohjois-Kymenlaakson teollisuus oli myös läsnä. Erityisesti vuoden 1888 valtiopäivillä tuotiin merkittävästi esille, että Kotkan rata tulisi olemaan luonnollinen jatkumo Savon radalle. Tämän seurauksena niin keisari, rautatievaliokunta kuin myös säädöt kannattivat radan rakentamista Kotkan ja Kouvolan välille. Koen, että tässä tilanteessa Savon radan eteläinen lähtöpiste on ollut erittäin merkittävässä asemassa Kotkan radan rakentamisen suhteen. Lähtöpisteeksi valikoitui aiemmin valtiopäivillä siis Kouvolan asema. Teollisuuden merkitys Kotkan radan rakentamiseen heijastuu Savon radan välityksellä. Savon radan sijoittuminen Kouvolaan loi mahdolliseksi luonnollisen jatkumon Kotkaan, jonka seurauksena Kotkan rata sai lopulta tarvittavan kannatuksen valtiopäivillä.

3 Yksityisrautatiet johtavat teollisuuslaitoksille

3.1 Yksityisrautatiet saapuvat tukemaan valtionrautateitä

Yksityisrautatiet nousivat osaksi Suomen rautatieverkostoa koskevaa keskustelua 1800-luvun jälkipuoliskolla. Keskustelun keskiössä oli kysymys siitä, tulisiko valtion omistaa sekä rakentaa kaikki Suomessa sijaitsevat rautatiet vai ainoastaan yleiset pääradat.⁸⁰ Valtiolla oli ollut merkittävä rooli rautateiden suhteen niiden saavuttua Suomeen. Tämä johtui siitä, että Suomen säädyillä oli valta päättää uusien rautateiden rakentamisesta sekä niiden rahoittamisesta. Kyseisenä aikana oli vielä havaittavissa voimakasta kilpailua rautateiden kulkusuunnista ja sijainneista, koska rautateiden avulla alueet pystyivät nostamaan voimasuhteitaan suhteessa muihin alueisiin.⁸¹

Yksittäisten henkilöiden mukana tuoma rahoitus koettiin mahdollisuudeksi, jonka avulla uusia rataosuuksia pystyttäisiin rakennuttamaan. Tätä vaihtoehtoa pohdittiin tilanteissa, joissa valtiolla ei olisi annettavana rahoitusta tietyn rataosuuden rakentamiselle. Esimerkkejä kyseisestä rautateiden omistusmallista oli löydettävissä Euroopasta, jossa yksityisrautatiet olivat yleisempiä kuin valtionrautatiet. Ongelmana pidettiin kuitenkin Suomen pohjoista sijaintia ja alhaista väkilukua, jotka eivät välttämättä houkuttelisi sijoittajia yksityisrautateitä koskeviin hankkeisiin.⁸² Keskustelussa päädyttiin ratkaisuun, jossa vaikutteita otettiin Euroopan rautateiden omistusmallista. Tämä johti siihen, että yksityisrautateitä aloitettiin rakentamaan ja avaamaan henkilö- sekä tavaraliikenteelle. Ensimmäinen yksityinen rautatie valmistui Karstulan ja Soinin välille vuonna 1871, ja tämän jälkeen niitä ilmestyi myös muualle ympäri Suomea.⁸³

⁸⁰ Alameri 1979, 41.

⁸¹ Zetterberg 2011, 37.

⁸² Zetterberg 2011, 37.

⁸³ Alameri 1979, 41.

Yksityisrautateilla oli tietynlaisia vaatimuksia ensimmäisinä vuosikymmeninä, joita niiden piti noudattaa. Yksityisrautatien sai perustaa vain Suomen kansalainen, suomalainen kunta tai suomalainen osakeyhtiö. Lisäksi ratahankkeelle piti erikseen hankkia lupa Suomen senaatilta, jos sen tarkoitus oli palvella yleistä liikennettä. Yleisesti ottaen lähes kaikki yksityisrautatiet olivat avattuina täydelliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle, mutta joitain poikkeuksia oli olemassa teollisuusratojen puolella.⁸⁴

Pohjois-Kymenlaaksoon yksityisrautatiet saapuivat vasta 1800-luvun viimeisellä vuosikymmenellä. Keskustelu yksityisrautateista Pohjois-Kymenlaakson alueella käynnistyi Savon ja Kotkan ratojen valmistumisen seurauksena. Näiden pääratojen ympärille haluttiin luonnollisesti muodostaa laajempi rataverkosto, jota varten aloitettiin suunnittelemaan uusia haararatoja. Varsinkin teollistumisella oli merkittävä vaikutus uusien haararatojen rakentamiselle, koska teollisuuden kehitys loi ratakeskustelusta entistä keskeisemmän.⁸⁵

3.2 Kuusankoskelle rakennetaan alueen ensimmäinen yksityisrautatie

Savon radalta Kuusankosken tehtaille kulkevasta haararadasta on käytössä monia erilaisia nimityksiä. Tutkimuskirjallisuudessa on käytetty Kuusankosken haararadan lisäksi sellaisia nimityksiä, kuten Kymintehtaan tai Kymin haararata, sekä Kouvola-Kuusankoski-rata. Tässä tutkielmassa olen päättänyt käyttämään radalle nimeä Kuusankosken haararata, koska se kulki molemmille Kuusankoskella sijainneille tehtaille. Sekä Kymin Osakeyhtiö että Kuusankoski Osakeyhtiö olivat molemmat osallisina ratahankkeessa.

⁸⁴ Bergström & Kilpiö 2008, 12–13.

⁸⁵ Immonen 1961, 25–26.

Keskustelu yksityisrautatien rakentamisesta Pohjois-Kymenlaaksoon käynnistyi kyseisten rautateiden yleistyessä Suomessa. Muualla Suomessa oli onnistuttu laajentamaan rataverkostoa lisäämällä yksityisrautateita valtionrautateiden yhteyteen, ja ilmeisesti tällä oli vaikutusta myös Pohjois-Kymenlaaksossa vaikuttaneisiin toimijoihin. Savon radan rakentamisen yhteydessä oli jo kartoitettu mahdollisuutta rakentaa haararata määrittelemättömästä sijainnista Savon radalta Kuusankoskella sijainneille tehtaille.⁸⁶

Savon radan yleiselle liikenteelle avautumisen jälkeen Kuusankosken ratahanke käynnistyi virallisesti. Kymin Osakeyhtiö sekä Kuusankoski Osakeyhtiö jättivät virallisen anomuksen ratahankkeesta vuonna 1891. Venäjän keisari hyväksyi anomuksen armollisessa kirjeessään kesäkuussa 1891, ja esitti Suomen Rautatiehallitukselle, että suunnitelmissa esitetty 3,8 kilometrin pituinen haararata tulisi rakennettavaksi sekä valtion että osakeyhtiöiden taloudellisella panoksella. Osakeyhtiöiden tuli molempien osallistua kustannuksiin 59 000 markan avustuksella, ja valtio kustantaisi loput noin 135 400 markan kokonaiskustannuksista. Radan rakentaminen jäi osakeyhtiöiden vastuulle, mutta valtio auttoi rakennusmateriaalien hankinnassa, esimerkiksi luovuttamalla vanhoja ratakiskoja uusiokäyttöön.⁸⁷

Rautatiehallitus ei ollut aluksi kovin optimistinen Kuusankosken haararadan suhteen. Sen mielestä uudelta rautatieltä saatavat liikennetulot eivät olisi olleet tarpeeksi merkittävät, ja samaan aikaan puiden uittaminen Kymijokea pitkin olisi ollut halvempi vaihtoehto. Tästä syystä rautatiehallitus hyväksyi ratahankkeen vain ehdolla, että molempien Osakeyhtiöiden tuli kustantaa kaikki rataan käytettävät kulut itse. Kokonaisuudessaan rata kustansi 173 800 markkaa.⁸⁸ Rautatiehallituksen suhtautumisesta sekä vaatimuksista ilmenee, että se ei kokenut Kuusankosken haararadalle merkittävää tarvetta. Kuitenkin luvan myöntäminen tietyn taloudellisin ehdoin kertoo siitä, että ratahankkeen edistyminen oli vain kiinni osakeyhtiöiden omasta taloudellisesta panoksesta, joka riitti rautatiehallituksen myönteiseen päätökseen.

⁸⁶ Talvi 1979, 78–79.

⁸⁷ Gripenberg & Munck 1916, 73.

⁸⁸ Talvi 1979, 79.

Kuusankoski Osakeyhtiö joutui yhteisen rataosuuden lisäksi rakennuttamaan myös rataosuuden Kymijoen rannasta Myllysaareen, jossa sijaitsi heidän osakeyhtiönsä tehdas. Rautatiehallituksen asiakirjoista ilmenee, että vuoden 1892 tammikuussa he myöntivät auttamaan Kuusankoski Osakeyhtiötä rataosuuden rakentamisessa, esimerkiksi luovuttamalla osakeyhtiölle vanhoja kiskomateriaaleja. Ehdoksi rautatiehallitus esitti, että kiskot jäivät kuitenkin valtionrautateiden omaisuudeksi.⁸⁹ Rataosuuden lisäksi Kuusankoski Osakeyhtiö joutui yksin kustantamaan Myllysaareen johtaneen sillan, jonka kustannukset olivat lähes 100 000 markkaa.⁹⁰

Ratahankkeen aloitusprosessista ilmenee, että Kymin Osakeyhtiö ja Kuusankoski Osakeyhtiö olivat Kuusankosken haararadan kohdalla aloitteen tehnyt osapuoli. Omalla toiminnallaan he edistivät ratahanketta eteenpäin, jota ilmeisesti myös edisti se, että radan rakentamisen mahdollisuutta oli jo tutkittu aiemmin Savon radan rakentamisen yhteydessä. Molemmille tehtaille oli myös hyötyä uudesta haararadasta, koska se olisi edistänyt molempien tehtaiden toimintakykyä. Tehtaat olivat joutuneet aiemmin kuljettamaan tavarat ja valmiit tuotteet hevoskyydein lähimmille rautatieliikennepaikoille, joka vaati erityisesti ajallisia resursseja. Kymin osakeyhtiö oli hyödyntänyt tavaraliikenteessään Kouvolan asemaa,⁹¹ kun taas Kuusankoski Osakeyhtiö oli hyödyntänyt sekä Kymin että Harjun asemaa.⁹²

Kuusankosken haararata saatiin rakennettua valmiiksi vuosien 1891–1892 aikana, ja se avattiin yleiselle liikenteelle vuoden 1892 lopussa. Yksityisrautatien asemasta huolimatta valtionrautatiet liikennöivät sitä.⁹³ Haararata haarautui Kuusankosken tehtaille alun perin Savon radalta, noin kahden kilometrin päästä Kouvolan asemalta pohjoiseen. Kuitenkin jo vuonna 1908 radan lähtöpiste siirrettiin lähtemään suoraan Kouvolan asemalta, ja valtio kustansi radan muutostöistä syntyneet kustannukset.⁹⁴ Ilmeisesti radasta oli havaittu olevan hyötyä myös

⁸⁹ Rautatiehallituksen päätös n:o 507. 28.1.1892. Helsinki. KA.

⁹⁰ Talvi 1979, 79.

⁹¹ Hoffman 2018, 320.

⁹² Talvi 1979, 80.

⁹³ Hoffman 2018, 320.

⁹⁴ Gripenberg & Munck 1916, 74.

valtiolle, jonka seurauksena valtio oli tällä kerralla lähtenyt taloudellisesti tukemaan radan kehitystä.

Kuusankosken haararadasta hyötyivät lopulta sekä alueen teollisuus että rautatieinfrastruktuuri. Pohjois-Kymenlaaksoon rakennettiin ensimmäinen yksityisrautatie, jonka lisäksi alueelle aloitettiin hahmottelemaan myös muita vastaavia ratahankkeita. Kuusankosken tehtaat hyötyivät tehokkaampien tavarakuljetusten lisäksi myös rautatien mukana tuomasta uudesta teollisuuden kehityskaudesta. Tehtailla aloitettiin uusien toimintaedellytysten seurauksena valmistamaan esimerkiksi laadukkaampaa paperia, kun siirryttiin paino- ja kirjoituspapereiden valmistukseen.⁹⁵ Rautatien tuoman tuotantotehokkuuden myötä Kuusankosken tehtaat kasvoivat mittasuhteiltaan suurteollisuuden luokkaan.⁹⁶

3.3 Voikkaan tehdas rakentaa oman yksityisrautatien

Voikkaan haararadan rakentamiseen on vaikuttanut merkittävästi Voikkaankoskelle rakennettu paperitehdas, joka käynnisti tuotantonsa vuonna 1898. Tehtaan perustamisessa vaikutti vahvasti liikemies Rudolf Elving, joka oli aiemmin toiminut Suomen teollisuusyritysten käyttämänä juristina. 1890-luvulla hän oli siirtynyt Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiön pääosakkaaksi, ja samalla pystyi antamaan osakeyhtiölle tietämyksensä teollisuus- ja liiketoiminnasta. Hänen johdollaan Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiö päätyi siirtämään puunjalostusteollisuutensa Kymenlaaksoon, Voikkaalle.⁹⁷ Uuden tehtaan sijainnin taustalla oli merkittävässä roolissa 1880-luvun lopulla rakennettu Savon rata. Savon radan valmistumisen jälkeen Elving alkoi heti kartoittamaan mahdollisuutta perustaa tehdas Voikkaankosken äärelle.⁹⁸

⁹⁵ Talvi 1972, 12.

⁹⁶ Talvi 1979, 80.

⁹⁷ Talvi 1979, 102–103.

⁹⁸ Talvi 1972, 12–13.

Kuusankosken tehtaat olivat hyötynneet Savon radasta, joten ilmeisesti myös Elving koki sen olevan merkittävä tekijä Voikkaan tehtaan mahdolliselle menestymiselle.

Voikkaan tehtaan alkuvuosina tehtaalle ei ollut suoraa rautatieyhteyttä. Tehtaan tavarakuljetukset kuljetettiin hevoskyydeillä Savon radalla sijainneelle Harjun asemalle, jonne oli tehtaalta matkaa noin 4 kilometriä. Tämä kuitenkin koettiin liian hitaaksi toimintatavaksi, kun tehtaan tuotanto alkoi alkuvuosien aikana kasvamaan.⁹⁹ Samaan aikaan kilpailu Kuusankosken alueella sijainneiden tehtaiden kanssa kiihtyi. Voikkaan ja Kuusankosken tehtaat eivät olleet vielä 1900-luvun vaihteessa fuusioituneet yhdeksi suuremmaksi osakeyhtiöksi, vaan niiden välillä oli laajaa kilpailua tuotannossa.¹⁰⁰ Pohjois-Kymenlaakson alueella vaikuttaneiden teollisuuslaitosten välinen kilpailu on ilmeisesti lisännyt Voikkaan tehtaan tarvetta tehostaa omaa tavarakuljetustaan.

Tämän seurauksena Voikkaan tehtaalle aloitettiin suunnittelemaan haararataa, jolla olisi vaikutusta tavarakuljetuksien toimittamiseen. Voikkaan tehdas tarvitsi haararataa kilpailun lisäksi myös oman tuotantonsa ylläpitämiseen. Siitä oli muodostunut vuoteen 1901 mennessä yksi Suomen suurimmista teollisuuslaitoksista tuotetun sekä valmiiksi lajitellun paperin määrässä. Voikkaan tuotantomäärän veroista tehdasta ei löytynyt Suomesta eikä myöskään Suomen rajojen läheisyydestä.¹⁰¹ Aiemmin vuonna 1892 valmistuneen Kuusankosken haararadan oli todettu parantavan Kuusankosken tehtaiden toimintaedellytyksiä,¹⁰² ja tällä oli todennäköisesti myönteistä vaikutusta Voikkaan tehtaan halukkuuteen rakentaa oma haararata.

Voikkaan tehtaan perustamisen aikaan Suomen senaatin asettama rautatiekomitea ei kokenut tarpeelliseksi erillisen haararadan rakentamista tehtaalle. Rautatiekomitean mielestä hevoskyydeillä toimivat tavarakuljetukset Kouvolan tai Harjun asemalle olivat riittävät. Kuitenkin tehtaan tuotannon laajenemisen seurauksena koettiin välttämättömäksi rakentaa haararata

⁹⁹ Typpö 2021, 232.

¹⁰⁰ Kuisma 1993, 321.

¹⁰¹ Hoving 1947, 103.

¹⁰² Talvi 1979, 79–80.

myös rautatiekomitean mielestä.¹⁰³ Tämän seurauksena rautatiehallitus ja Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiö alkoivat neuvottelemaan uudesta rataosuudesta, joka kulkisi Savon radalta Voikkaan tehtaalle.

Rautatiehallituksen ja Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiön välillä syntyi sopimus haararadasta heinäkuussa vuonna 1901. Sopimus sisälsi neljä eri kohtaa, jotka käsittelivät radan rakentamista sekä sen toiminnan ylläpitoa. Sopimuksen ensimmäisestä kohdasta selviää, että rakennettava haararata olisi 5,4 kilometriä pitkä sivurata Savon radalta Voikkaan tehtaalle. Se rakennettaisiin hyödyntämällä jo ennestään käytössä olleita kiskoja ja muuta ratamateriaalia.¹⁰⁴ Rautatiehallituksen erillisessä lausunnossa mainitaan, että Suomen keisarillinen senaatti myönsi Voikkaan haararataa varten käytettäväksi Vaasan radan vanhoja kiskoja ja muita ratamateriaaleja.¹⁰⁵ Sopimuksen toisessa ja kolmannessa kohdassa rautatiehallitus lupasi huolehtia radan kunnossapidosta ja, että se ottaisi radan liikennöinnin hoidettavakseen. Sopimuksen neljäs, ja samalla viimeinen kohta käsitteli haararadan purkamista, mikäli Voikkaan tehtaan toiminta loppuisi.¹⁰⁶

Sopimuksen osapuolista ilmenee, että Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiö on ollut toisena pääosapuolena Voikkaan haararadan perustamisessa. Se on ollut yhdessä rautatiehallituksen kanssa mahdollistamassa kyseisen haararadan suunnittelutyötä. Tämän perusteella sillä on ollut merkittävä vaikutus koko radan syntymiseen. Voikkaan tehtaan olemassaolon merkitys ilmenee myös sopimuksen neljännestä kohdasta, jossa mainitaan haararadan purkaminen Voikkaan tehtaan toiminnan loppuessa. Tämän perusteella tehtaan olemassaolo ja toiminta olivat edellytys sille, että haararata oli toiminnassa ja sitä ylläpidettiin.

¹⁰³ Talvi 1979, 80.

¹⁰⁴ Rautatiehallituksen ja Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiön välinen sopimus. 9.7.1901. Helsinki. KA.

¹⁰⁵ Rautatiehallituksen päätös n:o 6922. 9.7.1901. Helsinki. KA.

¹⁰⁶ Rautatiehallituksen ja Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiön välinen sopimus. 9.7.1901. Helsinki. KA.

Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiöllä oli merkittävä rooli myös haararadan rakentamisessa. Rautatiehallitus oli erillisessä lausunnossaan myöntänyt Osakeyhtiölle rakennusmateriaalien lisäksi myös taloudellista valtionapua 20 840 markkaa.¹⁰⁷ Haararadan rakentaminen oli kuitenkin Osakeyhtiön vastuulla,¹⁰⁸ vaikkakin radan valmistumisen jälkeen Osakeyhtiön tuli luovuttaa se sopimuksen mukaisesti rautatiehallituksen ylläpidettäväksi ja liikennöitäväksi.¹⁰⁹ Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiö oli siis radan suunnittelutyön lisäksi myös merkittävässä roolissa haararadan fyysisen rakentamisen kanssa.

Voikkaan tehdas alkoi hyödyntämään uutta rataosuutta väliaikaisesti jo syyskuussa 1901,¹¹⁰ mutta kokonaisuutena Voikkaan haararata saatiin lopulta avattua yleiselle liikenteelle heinäkuussa vuonna 1902.¹¹¹ Valmis rataosuus kulki nyt Voikkaan tehtaan luota Savon radalle, jossa se yhdistyi siihen Harjunjoen pohjoispuolella, noin kolme kilometriä Harjun asemalta pohjoiseen. Kahdeksan vuotta haararadan avaamisen jälkeen se koki muutoksia, jotka koskivat sen sijaintia. Haararadan ja Savon radan liittymäkohtaa siirrettiin noin kolme kilometriä pohjoisemmaksi Multamäkeen.¹¹²

Voikkaan haararadan tapauksessa Pohjois-Kymenlaakson teollisuus ja rautatieinfrastruktuuri ovat molemmat hyötyneet toisistaan. Teollisuuden myötä on tullut ajankohtaiseksi keskustelu haararadan rakentamisesta Savon radalta tehtaalle, jonka lisäksi Voikkaan tehtaan omistanut Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiö osallistui radan rakentamiseen. Samaan aikaan teollisuus pystyi kehittämään omaa tuotantoaan. Tavarakuljetukset nopeutuivat ratayhteyden myötä, jonka seurauksena Voikkaan tehdas pystyi vastaamaan oman tuotantonsa kasvavaan määrään.

¹⁰⁷ Rautatiehallituksen päätös n:o 6922. 9.7.1901. Helsinki. KA.

¹⁰⁸ Gripenberg & Munck 1916, 74.

¹⁰⁹ Rautatiehallituksen ja Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiön välinen sopimus. 9.7.1901. Helsinki. KA.

¹¹⁰ Typpö 2021, 232.

¹¹¹ Gripenberg & Munck 1916, 74.

¹¹² Typpö 2021, 232.

3.4 Yhdysrata Kuusankosken ja Voikkaan tehtaiden välille

Pohjois-Kymenlaakson teollisuuslaitokset sekä Kuusankoskella että Voikkaalla olivat luoneet omat ratayhteydet valtionrautateihin 1900-luvun alussa. Rakennetut haararadat tehostivat tehtaiden tavarakuljetuksia tuotteiden tilaajille. Kuitenkin samaan aikaan heräsi julkinen keskustelu teollisuuslaitosten välisten liikenneyhteyksien parantamisesta. Kuusankoski Osakeyhtiö, Kymi Osakeyhtiö sekä Tampereen Kattohuopatehdas Osakeyhtiö olivat fuusioituneet vuonna 1904 yhdeksi suureksi Kymin Osakeyhtiöksi, jonka puheenjohtajaksi jäi aiemmin Voikkaan tehtaalla vaikuttanut Rudolf Elving.¹¹³ Fuusioitumisen seurauksena teollisuuslaitosten välinen maantieliikenne lisääntyi ja sitä tuli kehittää.¹¹⁴

Kymin Osakeyhtiöksi fuusioitumisen seurauksena heräsi ajatus tehtaiden välillä kulkevan rautatien rakentamisesta. Rautatie koettiin tärkeäksi tekijäksi niin tavara- kuin myös henkilöliikenteen kannalta.¹¹⁵ Kymiyhtiön johtokunta päätti alkaa kartoittamaan teollisuusalueet yhdistävän rautatien kustannuksia ja mahdollista sijaintia vuonna 1915. Lopulta radan kartoittaminen tuotti tulosta, ja hanke päästiin viemään eteenpäin Suomen senaatille. Suomen senaatti lopulta hyväksyi hankkeen ja myönsi sille toimiluvan joulukuussa 1917.¹¹⁶

Voikkaan ja Kuusankosken teollisuusalueet yhdistävän rautatien ratahankkeen laittoi liikkeelle siis Kymin osakeyhtiö. Aloitteen tekevänä osapuolena osakeyhtiö oli mahdollistamassa sitä, että keskustelu uudesta rautatien rakentamisesta käynnistyi. Ratahankkeen kartoittamisen aikana tehdyt tutkimukset kustannusarviosta ja sijainnista olivat ilmeisesti riittävän täsmälliset, jotta Suomen senaatti koki voivansa antaa ratahankkeelle toimiluvan. Näitä lähtökohtia tarkastelemalla ilmenee, että Kymin osakeyhtiö oli merkittävin taustavaikuttaja sille, että radan rakentaminen päästiin aloittamaan.

¹¹³ Talvi 1979, 111–113.

¹¹⁴ Typpö 2021, 234.

¹¹⁵ Hoffman 2018, 322.

¹¹⁶ Typpö 2021, 234.

Ratahanke koki kuitenkin heti alkukuukausina merkittävän takaiskun. Suomessa syttyi vuoden 1918 tammikuussa sisällissota, jolla oli merkittävää vaikutusta myös Pohjois-Kymenlaakson teollisuusalueisiin. Nykyinen Kouvolan alue päättyi sisällissodan alussa punakaartin haltuun, ja pysyi tässä asemassa sodan loppuhetkille, vuoden 1918 toukokuuhun asti.¹¹⁷ Kymin Osakeyhtiölle alkanut sota tarkoitti käytännössä sen toiminnan täydellistä pysähtymistä. Toiminta saatiin takaisin käyntiin vasta sodan loputtua, jonka jälkeen Suomen puunjalostusteollisuus palasi takaisin menestyksen vuosien tasolle.¹¹⁸

Sisällissota ei kuitenkaan lopettanut jo vireillä ollutta ratahanketta, vaan se aiheutti vain pienen viivästyksen sen toteuttamisessa. Ratahanke pääsi jatkumaan sisällissodan päätyttyä ja Kymin Osakeyhtiön jatkaessa toimintaansa. Rautatien rakentaminen päästiin aloittamaan noin kahden vuoden kuluttua siitä, kun Suomen senaatti oli myöntänyt sille toimiluvan.¹¹⁹ Radan rakentaminen sujui nopealla aikataululla ja se saatiin avattu väliaikaiselle tavaraliikenteelle jo vuoden 1920 joulukuussa. Lopullisesti rata avattiin yleiselle liikenteelle uudenvuoden päivänä vuonna 1922.¹²⁰ Radan lopullinen pituus tuli olemaan 5,6 kilometriä.¹²¹

Pohjois-Kymenlaakson teollisuudella oli radan suunnittelun ja rakentamisen lisäksi vaikutuksia radan liikenteelliseen kehitykseen. Radan tarkoitus oli luonnollisesti palvella tehtaiden välistä tavara- sekä henkilöliikennettä, joiden avulla tehostettiin Kymin Osakeyhtiön toimintaa. Radalla oli merkittävä määrä liikennettä 1920- ja 1930-luvuilla, sillä junat kulkivat radalla keskimäärin noin 15 kertaa päivässä.¹²² Henkilöliikenteessä rata palveli erityisesti alueen työmatkalaisia sekä koululaisia. Tämä näkyy radan käyttäjätilastoissa, joiden mukaan sitä käytti tutkielman tarkasteltavalla ajanjaksolla jopa 1200 työmatkalaista sekä koululaista yhden päivän aikana.¹²³

¹¹⁷ Talvi 1984, 314–316.

¹¹⁸ Hoving 1947, 233–246.

¹¹⁹ Alameri 1979, 50.

¹²⁰ Lannder 1997, 527.

¹²¹ Alameri 1979, 50.

¹²² Typpö 2021, 235.

¹²³ Hoffman 2018, 322.

Tästä ilmenee, että useat teollisuusalueiden lähistöllä sekä radan varrella asuneet henkilöt pääsivät hyötymään radan olemassaolosta. Radan tavaraliikenne oli myös suurimmillaan ennen toista maailmansotaa. Tämä näkyy esimerkiksi siinä, että radalla kuljetettiin tavaraa ja valmiita tuotteita jopa yli 200 000 tonnia vuoden aikana.¹²⁴

Kuusankosken ja Voikkaan välisen rautatien sekä alueen teollisuuslaitosten vaikutukset toisiinsa olivat siis molemminpuoliset tarkasteltavalla ajanjaksolla. Teollisuuslaitokset omistanut Kymin Osakeyhtiö oli mahdollistamassa ratahankkeen edistymistä omilla toimenpiteillään, joiden seurauksena rata valmistui. Tämän lisäksi radan valmistuttua tehtaiden tavara- sekä henkilöliikenne piti radan aktiivisessa käytössä, jonka seurauksena radasta muodostui merkittävä osa Pohjois-Kymenlaakson rautatieinfrastruktuuria. Vuorostaan rata edisti tehtaiden toimintaa, jonka seurauksena Kymin Osakeyhtiö pystyi tehostamaan tuotantoansa.

¹²⁴ Typpö 2021, 235.

4 Rautatieliikennepaikat muodostuvat rautateiden varrelle

4.1 Rautatieliikennepaikkojen merkitys teollisuudelle

Suomen rautatieverkoston lisääntymisen myötä muodostui tarve uusille rautatieliikennepaikoille. Niiden merkitys rautatieinfrastruktuurille on suuri, koska ne mahdollistavat rautateillä tapahtuvan liikennöinnin toimivuuden. Niiden tehtäväalueeseen kuuluvat muun muassa matkustajien tai rahdin ottaminen sekä jättäminen, ja mahdollinen vastaantulevien junien odottaminen. Alun perin ne muodostuivat Suomessa pääsääntöisesti kaupunkialueille sekä kirkonkyliin. Myöhemmin niitä aloitettiin perustamaan useammin myös sellaisille alueille, joissa ei ollut valmiiksi merkittävää asutusta. Tämä ilmeni myös niiden välisissä välimatkoissa, jotka supistuivat aiemmasta. Aluksi niitä perustettiin noin 10 kilometrin välein rataosuuksilla, mutta 1800-luvun viimeisellä vuosikymmenellä niiden keskimääräinen etäisyys putosi noin 5–7 kilometriin.¹²⁵

Suomen rautateiden varteen perustetut rautatieliikennepaikkoihin lukeutuneet rautatieasemat rakennettiin erilaisten tyyppipiirustuksien mukaisesti, joita käytettiin ensimmäisen kerran Pietarin radan rautatieasemien rakentamisessa. Poikkeuksena olivat vain suurimmat rautatieasemat, jotka suunniteltiin yksilöllisesti.¹²⁶ Esimerkiksi Savon radan rautatieasemien rakentamisessa käytettiin pääsääntöisesti muutaman vuoden aiemmin valmistuneen Oulun radan rautatieasemien piirustuksia.¹²⁷ Vuorostaan niiden ympärille muodostuneet asema-alueet eivät olleet alkuvuosikymmeninä kovin suunnitelmallisia. Ensimmäiset vahvistetut asema-alue suunnitelmat ovat löytyneet vasta Oulun radan rakentamisen jäljiltä, eli 1880-luvulta. Ensimmäisen noin 50 vuoden aikana suurin osa Suomen rautatieliikennepaikoista oli rakennettu

¹²⁵ Iltanen 2009, 7–10.

¹²⁶ Iltanen 2009, 10.

¹²⁷ Pentikäinen 2014, 13.

ikään kuin väliasemiksi matkan varrelle. Pääteasemia, kuten Helsinki ja Vaasa, oli vielä hyvin vähän 1800-luvulla.¹²⁸ Tähän vaikutti rautateiden vähäinen määrä Suomessa.

Rautatieliikennepaikat luokiteltiin niiden merkittävyyden perusteella Suomen rautatieliikenteen alkuaajoista lähtien. Rautatieasemat jaettiin viiteen eri luokkaan, jonka lisäksi oli olemassa myös pienempiä rautatieliikennepaikkoja. Näitä olivat esimerkiksi pysäkit ja laiturivaihteet. Korkeimpaan eli ensimmäiseen luokkaan kuuluivat aluksi vain Helsingin ja Pietarin asemat. Usein pienemmät rautatieliikennepaikat kohosivat arvoasteikossa ylöspäin jo muutaman vuoden jälkeen, esimerkiksi pysäkistä asemaksi.¹²⁹

Teollisuuden kannalta rautatieliikennepaikoilla oli tärkeä rooli tuotteiden ja tavaroiden viennissä sekä tuonnissa. Tuotteiden ja tavaroiden toimittaminen sekä vastaanottaminen oli teollisuuslaitosten toiminnalle tärkeä perusasia. Teollisuuslaitoksilla tuotetut tuotteet tuli saada vietyä eteenpäin ostajille ja tätä tarkoitusta varten hyödynnettiin rautateitä. Esimerkiksi Kymin Osakeyhtiön harjoittama venäjänkauppa oli mahdollista, koska siihen oli olemassa hyvät kuljetusyhteydet.¹³⁰ Hyvillä kuljetusyhteyksillä tarkoitetaan tässä yhteydessä Kymin Osakeyhtiön eteläpuolella sijainnutta Pietarin rataa sekä sen varrella ollutta Kouvolan rautatieasemaa, jotka mahdollistivat valmiiden tuotteiden rahtaamisen Venäjälle.

Rautatieliikennepaikat toimivat tavaraliikenteen lisäksi myös henkilöliikennettä varten. Rautatieverkoston henkilöliikenne mahdollisti työmatkaliikenteen teollisuuslaitosten työntekijöille, jota oli havaittavissa myös Pohjois-Kymenlaakson alueella. Esimerkiksi Kuusankosken ja Voikkaan teollisuusalueiden välillä sijainneen rautatien varrella toimineet rautatieliikennepaikat olivat mahdollistamassa alueen työmatkaliikenteen kehitystä.¹³¹ Niiden voidaan siis kokea olleen teollisuudelle merkittävä tekijä, jonka merkitys korostui tuotteiden viennissä sekä tuonnissa, ja tehtaiden työntekijöiden työmatkaliikenteen edistämisessä.

¹²⁸ Valanto 1982, 20.

¹²⁹ Iltanen 2009, 12.

¹³⁰ Talvi 1979, 67.

¹³¹ Hoffman 2018, 322.

Pohjois-Kymenlaakson alueella rautatieliikennepaikat sijoittuivat sekä valtion- että yksityisrautateiden varrelle. Alueellisen rajauksen seurauksena tämän tutkielman käsiteltävät rautatieliikennepaikat sijoittuvat Savon radan ja teollisuuslaitosten ylläpitämien yksityisrautateiden varrelle. Kotkan radalla oli myös rautatieliikennepaikkoja, mutta ne sijaitsivat huomattavasti etelämmässä kuin tutkittava alue. Pohjois-Kymenlaakson alueella sijainneet rautatieliikennepaikat palvelivat tarkasteltavalla ajanjaksolla sekä tavara- että henkilöliikennettä, mutta niiden välillä oli eroavaisuuksia esimerkiksi liikennemäärissä.

4.2 Kouvolaan muodostuu merkittävä risteusasema

Pohjois-Kymenlaakson alueen rautateiden varrelle muodostui lukuisia rautatieliikennepaikkoja vuosien 1872–1939 välisenä aikana. Niiden välillä oli kuitenkin havaittavissa merkittäviä eroja, jotka liittyivät muun muassa niissä tapahtuneen liikennöinnin määrään. Pohjois-Kymenlaaksoon muodostui tarkasteltavalla ajanjaksolla yksi merkittävä risteusasema, joka oli keskiössä alueella tapahtuneessa henkilö- ja tavaraliikenteessä. Tämä risteusasema oli Kouvolan asema, joka sijaitsi Pietarin, Savon ja Kotkan ratojen risteyskohdassa, Kouvolan kylässä, joka oli tuohon aikaan osa Valkealan pitäjää.¹³²

Kouvolan aseman keskeisyys perustui kahteen osatekijään, jotka olivat sidoksissa siellä tapahtuneeseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Siitä oli muodostunut merkittävä risteusasema 1880–1890-luvulla, sillä se yhdisti Pietarin, Savon ja Kotkan radat.¹³³ Toinen osatekijä oli merkittävä tavaraliikenteen määrä. Erityisesti Kuusankoskella sijainnut Kymin Osakeyhtiö käytti Kouvolan asemaa tuotteidensa lastausalueena aseman alkuvuosina ja täten sinne kertyi paljon tavaraliikennettä. Virallisissa tilastoissa tätä tavaraliikennettä ei näy, koska Kouvolan aseman

¹³² Iltanen 2009, 255–257.

¹³³ Talvi 1984, 17–25.

alkuvuosina kaikki tehtaiden kuljetukset kirjattiin noin kymmenen kilometriä lännemmässä sijainneen Kymin aseman tilastoihin.¹³⁴

Kuusankoskella vaikuttaneen Kymin Osakeyhtiön rooli Kouvolan aseman perustamisessa ja kehityksessä oli merkittävä. Kymin Osakeyhtiön perustamisen aikoihin vuonna 1872 Pohjois-Kymenlaakson alueella ei sijainnut kuin vain yksi rautatieasema, Utin asema. Utin asemaa ei varsinaisesti koskaan ehdotettu Kuusankoskelle perustettujen teollisuuslaitosten lastausasemaksi. Tähän mahdollisesti vaikutti sen epäsuotuisa sijainti Pietarin radalla, jossa se sijaitsi idemmässä päin. Kuusankoski Osakeyhtiön käyttämä Kymin asema oli lähimpänä Kymintehdasta, mutta ongelmaksi muodostui sen sijainti suhteessa Kymintehtaaseen. Kymin asema oli Kymijoen länsirannalla, jonne itärannalla sijainneen Kymintehtaan tuotteita oli vaikea toimittaa.¹³⁵

Keskustelu rautatieaseman perustamisesta Kouvolan kylään alkoi vuonna 1872. Kyseisenä vuonna Kymin Osakeyhtiön perustajajäsen Axel Wilhelm Wahren jätti Suomen senaatille anomuksen uudesta pistoraiteesta Kouvolan kylän alueella. Anomuksessa hän ehdotti, että pistoraide tulisi rakennettavaksi Otavan vahtituvalle Kymintehtaan tuotteiden lastaamista sekä sinne saapuvien tavaroiden purkamista varten. Anomuksen yhteydessä hän lupautui kuljettamaan rautateiden välityksellä vähintään 500 000 tuhatta kiloa paperia seuraavan vuoden aikana.¹³⁶ Otavan vahtituvalla ei tarkoiteta tässä tutkielmassa Otavan rautatieasemaa, joka vuorostaan sijaitsi Savon radalla Mäntyharjun ja Mikkelin välisellä rataosuudella.¹³⁷ Vahtituvalla tarkoitettiin ratavartijoille tarkoitettua rakennusta, josta he pystyivät tarkkailemaan rautatien kulkukelpoisuutta ympäri vuoden.¹³⁸

Wahrenin anomuksen seurauksena käynnistyivät tutkimukset, joiden tarkoituksena oli selvittää uudelle rautatieasemalle paras mahdollinen sijainti Pietarin radalla. Tutkimuksissa havaittiin,

¹³⁴ Hoffman 2018, 320.

¹³⁵ Iltanen 2009, 254–255.

¹³⁶ Talvi 1953, 133–134.

¹³⁷ Iltanen 2009, 287–288.

¹³⁸ Museovirasto 2003, 1.

että hieman alle kilometrin päässä Otavan vahtituvalta itään päin sijaitsi sopiva paikka uudelle rautatieasemalle. Tie- ja vesilaitos käsitteli asiaa, ja katsoi Wahrenin anomuksessa esitettyjen lupauksen olevan riittävät uuden rautatieaseman perustamiselle Kymin ja Utin rautatieasemien välille.¹³⁹ Lopulta rautatiehallitus antoi asiasta päätöksensä vuonna 1875 koskien uutta Kouvolan asemaa. Asema tulitaisiin perustamaan Pietarin radalle noin kuuden kilometrin päähän Kymintehtaasta.¹⁴⁰

Kymin Osakeyhtiön suorittama toiminta omien kulkuyhteyksiensä parantamiseksi oli siis samalla alkusysäys Kouvolan asemalle. Wahrenin senaatille toimittaman anomuksen seurauksena keskustelu uudesta rautatieasemasta käynnistyi, joka oli mahdollistamassa tilannetta, jossa Kouvolan kylän alueelle perustettaisiin rautatieasema. Anomuksen sisällössä esitetyt lupaukset tuotteiden toimitusmääristä olivat ilmeisesti asiasta päättävien hallintoelinten mielestä tarpeeksi riittävät uuden rautatieaseman perustamiselle ja sen kannattavuudelle.

Kouvolan asema koki merkittävän kehityksen 1880-luvulla. Kehitykseen oli merkittävimmin vaikuttamassa suunnitelmat Savon ja Kotkan radoista. Kouvolan aseman merkitys alueen liikenteelle oli ollut noususuhdanteista Kuusankosken teollisuuslaitosten toiminnan vuoksi, jonka lisäksi Verlan tehdas alkoi käyttämään sitä lastausalueena 1880-luvun alussa. Suunnitelmissa olleiden Savon ja Kotkan ratojen rakentaminen sekä avaaminen nostivat Kouvolan aseman merkitystä. Savon ja Kotkan ratojen seurauksena Kouvolaan muodostui merkittävä risteysasema, joka palveli sekä henkilö- että tavaraliikennettä.¹⁴¹ Kouvolan aseman kehitys näkyi myös asema-alueen olosuhteiden kehittymisenä. Kouvolaan rakennettiin täysin uusi asemarakennus vuonna 1889, jonka lisäksi rautatieaseman ratapiha käsitti nyt jo kuusi raidetta. Kehityksen myötä Kouvolan luokittelu kohosi viidennen luokan asemasta toisen luokan asemaksi.¹⁴²

¹³⁹ Talvi 1953, 134–139.

¹⁴⁰ Talvi 1972, 10.

¹⁴¹ Hoffman 2018, 320–321; Iltanen 2009, 255.

¹⁴² Pentikäinen 2014, 14; Iltanen 2009, 256.

Savon radalla oli siis merkittävä vaikutus Kouvolan aseman kehitykseen 1880-luvun lopulla, jonka seurauksena se muuttui risteysasemaksi. Savon radan taustalla oli mukana vaikuttamassa Kuusankosken alueelle kehittyneet teollisuuslaitokset. Teollisuuslaitosten sijainti ohjasi valtiopäivillä keskustelua Savon radan eteläisestä lähtöpisteestä Pietarin radalla, ja lopulta senaatin päätös suosi Kouvolan asemaa.

4.3 Savon radan rautatieliikennepaikat teollisuuden tukena

Savon radalla sijaitsi Kouvolan lisäksi kuusi muuta rautatieliikennepaikkaa, jotka olivat alueellisesti osa Pohjois-Kymenlaaksoa. Kyseiset rautatieliikennepaikat olivat etelästä päin lueteltuna Harju, Selänpää, Vuohijärvi, Kirjokivi, Hillosensalmi ja Voikoski.¹⁴³ Tässä tutkielmassa keskitytään tarkastelemaan ainoastaan Harjun ja Selänpään asemia sekä Vuohijärven laiturivaihdetta. Ne olivat jokainen lähellä Pohjois-Kymenlaakson teollisuuslaitoksia, jonka seurauksena teollisuudella oli vaikutusta niiden kehitykseen. Vuorostaan alueen pohjoisosissa sijainneet Kirjokiven, Hillosensalmen ja Voikosken rautatieliikennepaikat eivät olleet merkittävässä vuorovaikutuksessa alueen teollisuuslaitosten kanssa. Pohjois-Kymenlaakson teollisuuden merkittävin vaikutus niihin on ollut Savon radan sijainnin määrittäminen ja sitä myötä kyseisten rautatieliikennepaikkojen perustaminen.

Harjun, Selänpään ja Vuohijärven rautatieliikennepaikkojen kehitykseen on vaikuttanut eniten Savon radan sijainti. Savon radan alkuperäinen tarkoitus oli olla idemmässä päin kuin mihin se lopulta rakennettiin. 1880-luvun valtiopäivillä esitetyt muutokset Savon radan sijaintiin olivat mahdollistamassa niiden rakentamisen Harjuun, Selänpäähän sekä Vuohijärvelle. Mikäli radan lähtöpisteeksi olisi tullut jokin muu rautatieasema kuin Kouvolan asema niin olisi ollut mahdollista, että kyseisiä kolmea rautatieliikennepaikkaa ei olisi erittäin suurella todennäköisyydellä olemassa. Tästä näkökulmasta katsottuna Pohjois-Kymenlaakson

¹⁴³ Iltanen 2009, 283–284.

teollisuudella oli merkittävä vaikutus siihen, että kyseiset kolme rautatieliikennepaikkaa oli mahdollista perustaa, sillä teollisuuden vaikutus Savon radan sijaintiin oli merkittävä.

Harjun, Selänpään ja Vuohijärven rautatieliikennepaikat avautuivat liikenteelle Savon radan kanssa samaan aikaan vuoden 1889 syksyllä. Harjun ja Selänpään kohdalla Pohjois-Kymenlaakson teollisuus on ollut vaikuttamassa niiden liikennemääriin heti ensimmäisistä vuosista lähtien. Vuohijärven kohdalla teollisuuden vaikutukset tapahtuivat vasta tutkielman aikarajauksen loppupuolella, 1930-luvulla.¹⁴⁴ Tähän on ollut vaikuttamassa teollisuuden sijainti ja määrä, koska Harjun ja Selänpään lähellä sijainneet teollisuuslaitokset olivat olemassa jo niiden perustamisen aikaan. Vuohijärvellä teollisuus nousi keskiöön vasta 1930-luvulla, kun Kalso Osakeyhtiö perusti vaneritehtaan Vuohijärvelle.¹⁴⁵ Muun muassa tästä syystä kyseisten rautatieliikennepaikkojen kehitys on ollut toisistaan poikkeavaa tarkasteltavalla ajanjaksolla.

Harjun aseman keskeisyyteen vaikutti Kouvolan aseman tapaan merkittävä tavaraliikenne. Esimerkiksi 1900-luvun alussa Harjun asemalle vietiin Suomen mittakaavalla merkittävä määrä halkotavaraa, josta ne ohjattiin läheiselle Voikkaan tehtaalle.¹⁴⁶ Voikkaan tehtaan tavarakuljetukset tapahtuivat Harjussa vuoteen 1902 asti, kunnes tehdas rakensi oman haararadan aseman pohjoispuolelle. Asema palveli tämän lisäksi henkilöliikennettä, koska esimerkiksi Kouvolan ja Harjun välillä oli merkittävä määrä työmatkaliikennettä Voikkaan tehtaan takia. Vilkkaimpina vuosina Kouvolan ja Harjun välillä tehtiin jopa 10 000 meno-paluumatkaa kalenterivuoden aikana.¹⁴⁷ Harjun asema olikin Kouvolan jälkeen entisen Valkealan pitäjän suurin asema, kun tarkastellaan asemien matkustaja- ja tavaramääriä.¹⁴⁸

Teollisuuden vaikutukset Harjun aseman kehitykseen ilmenee erityisesti aseman tavaraliikennettä käsittelevistä rautatietilastoista. Niistä ilmenee, että Harjun asemalta lähteneet tavarakuljetukset lisääntyivät merkittävästi vuosien 1902–1924 aikana. Paperiteollisuuteen

¹⁴⁴ Iltanen 2009, 283–284.

¹⁴⁵ Kortelainen 1991, 52.

¹⁴⁶ Gripenberg & Munck 1912, 391.

¹⁴⁷ Lannder 1997, 525.

¹⁴⁸ Hoffman 2018, 322.

luettavien tavaralajien lähetetty määrä yli kaksinkertaistui kyseisien vuosien välillä: vuonna 1902 lähetettiin noin 11 000 tonnia kyseisiä tavaralajeja, ja vuonna 1924 määrä oli kohonnut jo noin 42 000 tonniin. Vuosittain paperiteollisuuden tavaralajien lähetykset edustivat tasaisesti noin 85 % kaikesta lähetetystä tavarasta.¹⁴⁹ Taustalla oli vaikuttamassa vuonna 1902 avattu Voikkaan haararata, jonka avulla Voikkaan tehtaan toiminta tehostui ja paperiteollisuuden tuotteita pystyttiin toimittamaan suurempia määriä tilaajille. Tämän seurauksena Harjun aseman tavaraliikenne vilkastui ja aseman nousi keskeisempään rooliin alueen rautatieverkostossa.

Harjun aseman toimintaan on vaikuttanut lievästi myös aseman lähelle muodostunut pienteollisuus. Vieressä sijainneen Kymijoen Lappakoskelle oli perustettu Harjun villatehdas vuonna 1898, ja yhtenä syynä tähän oli Harjun aseman maantieteellinen läheisyys.¹⁵⁰ Tehdas oli rakennettu keskelle Lappakoskea, ja se piti sisällään karstaamon, kehräämön ja kutomon.¹⁵¹ Villatehtaan lisäksi alueella sijaitsi muutamia tiilitehtaita, joiden seurauksena Harjun aluetta pidettiin yhtenä teollisuuden keskuspaikoista entisen Valkealan kunnan alueella.¹⁵² Alueen pienteollisuus oli kuitenkin hyvin vaatimatonta, joten sen vaikutukset Harjun aseman tavaraliikenteeseen ovat olleet vähäisiä suhteessa Voikkaan tehtaan vaikutukseen.

Selänpää aseman kehitykseen sekä toimintaan vaikutti merkittävästi Jaalan Verlankoskelle muodostunut teollisuus. Verlaan oli perustettu ensimmäinen puuhiomo jo vuonna 1872, mutta se oli selvästi pienempi ja vaatimattomampi kuin Kuusankoskella sijainneet tehtaat. Uusien yrittäjien myötä Verlankoskelle rakennettiin uusi pahvitehdas vuonna 1882, sillä aiempi puuhiomo oli vaurioitunut tulipalossa. Tämän lisäksi myös vanha puuhiomo kunnostettiin käyttökuntoon. Ennen Savon radan rakentamista tehdas hyödynsi aluksi tavarakuljetuksissaan pääsääntöisesti litin Kausalassa sijainnutta asemaa, joka sijaitsi Pietarin radalla.¹⁵³ Kuitenkin 1880-luvun aikana tehdas alkoi hyödyntämään tavarakuljetuksissaan Kouvolan asemaa.¹⁵⁴

¹⁴⁹ SVT XX: Rautatietilastot 1902–1924.

¹⁵⁰ Hoffman 2018, 278.

¹⁵¹ Knapas 1984, 92.

¹⁵² Hoffman 2018, 280.

¹⁵³ Hoffman 2012, 49.

¹⁵⁴ Iltanen 2009, 255.

Savon radan valmistuttua perustettiin Selänpään asema vuonna 1889.¹⁵⁵ Tämän seurauksena Verlan tehdas alkoi hyödyntämään sitä tavarakuljetuksissaan, koska se sijaitsi huomattavasti lähempänä tehdasta kuin muut lähimmät rautatieliikennepaikat. Verlan ja Selänpään välille ei koskaan rakennettu omaa haararataa, vaan tavarakuljetukset toimitettiin tehtaalta asemalle muita liikennöintitapoja käyttämällä. Noin 1930-luvun vaihteessa tehdas otti käyttöön autokuljetukset tavarakuljetusten siirtämiseksi Selänpäähän.¹⁵⁶

Selänpään asema ei ollut tilastollisesti merkittävän suuri tavaraliikenteen kuljetusmäärissä. Se on ollut tavaraliikenteeltään pienempi kuin esimerkiksi Kouvolan tai Harjun asema tarkasteltavalla ajanjaksolla. Rautatietilastoista ilmenee, että ylivoimaisesti suurin osa sieltä lähteneestä tavarasta on ollut halkotavaraa vuosien 1902–1920 välillä. Halkotavaran osuus on ollut tällä ajanjaksolla yli 75 % kaikesta lähetetystä tavarasta. Samaan aikaan paperiteollisuuden tavaralajien lähetetty määrä vaihteli tasaisesti noin 5–15 % osuudessa kaikesta asemalta lähetetystä tavarasta, joka tarkoitti tonneissa noin 1700–3800 tonnia tavaraa.¹⁵⁷ Vuosien 1902–1920 tilastoista ilmenee, että Selänpään asemalta lähetettyjen paperiteollisuuden tavaralajien määrä ei ole kokenut merkittävää muutosta kyseisellä ajanjaksolla. Tästä ilmenee, että Verlan tehdas ei ollut vielä tässä vaiheessa merkittävästi vaikuttanut Selänpään aseman tilastoihin.

Selänpään aseman tilastoista ilmenee merkittävä muutos seuraavan rautatietilastoinnin yhteydessä vuodelta 1924. Aseman kokonaismäärä lähetetyn tavaran suhteen oli laskenut noin 40 000 tonnista vain noin 26 000 tonniin. Tämän lisäksi tilastoista ilmenee, että paperiteollisuuden tavaralajien lähetetty määrä oli noussut jopa yli 9000 tonniin, joka oli yli kolmannes aseman lähetettyjen tavaralajien kokonaisuudesta.¹⁵⁸ Tästä ilmenee, että paperiteollisuuden tavaralajien määrä oli kasvanut merkittävästi aiemmasta, ja samalla sen suhteellinen osuus kokonaisuudesta oli kasvanut. Taustalla vaikutti ilmeisesti vuonna 1922

¹⁵⁵ Iltanen 2009, 284.

¹⁵⁶ Rastas 1997, 57.

¹⁵⁷ SVT XX: Rautatietilastot 1902–1920.

¹⁵⁸ SVT XX: Rautatietilastot 1924.

tapahtunut Verlan tehtaan omistajamuutos, kun Kymin Osakeyhtiö oli ostanut tehtaan alaisuuteensa.¹⁵⁹ Kymin Osakeyhtiö oli merkittävästi suurempi yritys, joka todennäköisesti halusi kehittää Verlan tehtaan toimintaa.

Vuohijärven laiturivaihteen alkuvuodet poikkeavat merkittävästi Harjun ja Selänpään asemien alkuvuosista. Savon radan auetessa Vuohijärvi oli vain ainoastaan pieni vedenottoaika, joka sisälsi yhden läpiajattevan sivuraiteen.¹⁶⁰ Ensimmäisinä vuosina se toimi Selänpään aseman alaisena vaihteenä, mutta jo 1800-luvun viimeisinä vuosina se kohosi laiturivaihteeksi, jonka seurauksena se sai rakennuttaa oman laiturivaihteensa vuonna 1901.¹⁶¹ 1900-luvun alkuvuosikymmeninä Vuohijärven laiturivaihteen liikenne keskittyi pääsääntöisesti Pohjois-Valkealan asukkaiden matkustajaliikenteeseen, joka suuntautui lähtökohtaisesti Harjun asemalle, ja sieltä kävellen Valkealan kirkonkylälle.¹⁶² Vuohijärven rautatieliikennepaikan liikenne on ollut siis erittäin vähäistä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, ja sillä ei ole ollut vielä silloin merkittävää roolia Pohjois-Kymenlaakson rautatieinfrastruktuurissa.

Koko Vuohijärven seudun elämässä tapahtui uusi kehitysvaihe 1930-luvulla, kun vuonna 1934 sinne avattiin uusi Kalso Osakeyhtiön vaneritehdas. Tehtaan ensimmäiset kaksi vuotta olivat haastavat, mutta tämän jälkeen tehtaan tuotanto kasvoi merkittävästi. Seuraavan taloudellisesti sekä toiminnallisesti hiljaisemmän aikakauden tehdas kohtasi toisen maailmansodan käynnistyttyä.¹⁶³ Merkittävin kehitys tehtaan seurauksena kohdistui kuitenkin seudun väestömäärään. Uuden tehtaan myötä alueelle muutti paljon uutta väestöä töiden perässä. Tähän aikaan tärkein muuttoperuste vuohijärvelle oli työpaikansaanti, jota tehdas edisti merkittävästi.¹⁶⁴

¹⁵⁹ Ahvenisto 2008, 374–375.

¹⁶⁰ Pentikäinen 2014, 14.

¹⁶¹ Iltanen 2009, 284.

¹⁶² Aukia 1980, 97–98.

¹⁶³ Kortelainen 1991, 52–53.

¹⁶⁴ Aukia 1980, 100; 112–113.

Tehdas toi siis lisää väestöä Vuohijärven seudulle, joka on mahdollisesti vaikuttanut Vuohijärven laiturivaihteen kehitykseen liikennemäärissä. Vuohijärven laiturivaihteen tilastoja ei löydy vielä virallisista rautatietilastoista tämän tutkielman tarkasteltavalla ajanjaksolla. Vasta 1940-luvun puolella Vuohijärvi kohotettiin pysäkiksi, ja lopulta viidennen luokan asemaksi vuonna 1946. Tähän vaikutti tehtaan ympärille nopeasti muodostunut teollisuusyhteisö, jonka seurauksena aseman rautatieliikenne vilkastui.¹⁶⁵ Vuohijärven rautatieliikennepaikan tapauksessa ilmenee, että teollisuuden merkitys sen kehityksessä ulottuu vasta toisen maailmansodan jälkeiseen aikakauteen. Kuitenkin Kalso Osakeyhtiön vaneritehdas loi Vuohijärven rautatieliikennepaikan toiminnalle uuden kehitysvaiheen ennen toisen maailmansodan alkua, josta se on hyötynyt sitä seuranneiden vuosikymmenien aikana.

4.4 Rautatieliikennepaikkojen muodostuminen yksityisrautateille

Kymin Osakeyhtiön teollisuuslaitosten läheisyydessä sijaitsi useita rautatieliikennepaikkoja, joiden tehtävänä oli toimia tavara- ja henkilöliikenteen parissa. Niiden joukossa oli rautatieasemia sekä pienempiä pysäkkejä, ja ne sijaitsivat yksityisrautateiden varrella. Alueen yksityisrautateiden rautatieasemat palvelivat erityisesti tehtaiden lähtevää sekä saapuvaa tavaraliikennettä. Vuorostaan Kuusankosken ja Voikkaan välisellä yhdysradalla sijainneet pysäkit palvelivat lähtökohtaisesti alueen henkilöliikennettä, jota muodostui esimerkiksi työmatkoista tehtaille.¹⁶⁶

Yksityisrautateilla sijaitsi yhteensä neljä rautatieasemaa, jotka olivat etelästä pohjoiseen lueteltuna Kymintehdas, Kuusankoski, Hiekkämäki ja Voikkaa. Näistä asemista kolme jälkimmäistä olivat osa Kuusankosken ja Voikkaan välistä yhdysrataa. Kymintehtaan asema oli erillään muusta kolmikosta, sillä se sijaitsi Kuusankosken haararadan päätepisteenä toisella

¹⁶⁵ Aukia 1980, 98.

¹⁶⁶ Typpö 2021, 234–235; Hoffman 2018, 322–323.

puolella Kymijokea, ja sinne oli erikseen käveltävä Kuusankosken asemalta. Asemien lisäksi tehtaiden välisellä yhdysradalla sijaitsi yhteensä kaksi pidempiaikaista pysäkkiä, jotka olivat Voikkaan lähellä sijainnut Lauttatie ja Kuusankosken lähellä sijainnut Kirkon pysäkki. Yhdysradan alkuaikoina oli olemassa myös muita pysäkkejä, mutta niiden liikennöinti lopetettiin ensimmäisten vuosien jälkeen.¹⁶⁷

Kaikkia alueen yksityisrautateilla sijainneita rautatieliikennepaikkoja yhdisti yhteys Kuusankosken ja Voikkaan tehtaisiin. Tehtaiden taustayhtiöt olivat rakennuttaneet yksityisrautatiet valtionrautateilta tehtaille sekä tehtaiden välille. Ilman näitä päätöksiä on ilmeistä, että myöskään yhtään rautatieliikennepaikkaa ei välttämättä olisi rakennettu kyseisille alueille. Tehtaat ovat olleet siis alkusysäys edellä mainittujen rautatieliikennepaikkojen olemassaololle.

Kyseisiltä rautatieliikennepaikoilta löytyy vähemmän tilastotietoa suhteessa valtionrautateilla sijainneisiin rautatieliikennepaikkoihin. Rautatietilastoista löytyy Kymintehtaan aseman tilastot vuodesta 1902 lähtien, ja Voikkaan aseman tilastot vasta 1930-luvulta eteenpäin. Muista rautatieliikennepaikoista ei löydy tilastotietoja vielä tutkielman aikarajauksen ajalta.¹⁶⁸ Kymintehtaan ja Voikkaan asemien välinen ajallinen eroavaisuus tilastoissa selittynee sillä, että Kymintehtaan oli tärkeä tavaraliikenteen asema jo 1890-luvulta lähtien, kun taas Voikkaalle rakennettiin merkittävämpi asema vasta 1920-luvulla.¹⁶⁹

Kymintehtaan aseman tavaraliikenteen tilastoista ilmenee, että puuteollisuuden tavaralajien lähetetty tavaramäärä kattaa lähes kokonaan asemalta lähetetyn tavaramäärän. Vuosien 1902–1908 välillä asemalta lähetettiin puuteollisuuden tavaralajeihin kuuluvia tuotteita noin 15 000–30 000 tonnia vuodessa, joka oli yli 95 % kaikesta lähetetystä tavarasta. Tämän lisäksi asemalle myös toimitettiin merkittävä määrä tavaraa, sillä sinne saapui noin 50 000–100 000 tonnia

¹⁶⁷ Typpö 2021, 234–235; Bergström 1993, 96.

¹⁶⁸ SVT XX: Rautatietilastot 1902–1938.

¹⁶⁹ Typpö 2021, 235.

erilaisia tavaralajeja.¹⁷⁰ Tästä ilmenee, että Kymintehtaan asema oli erittäin merkittävä asema tavaraliikenteen kannalta jo 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä.

Kymintehtaan aseman tilastot nousivat räjähdysmäisesti 1920- ja 1930-luvuilla. Vuosien 1920–1938 välillä vuosittainen Kymintehtaan asemalta lähetetyn puuteollisuuden tavaralajien lähetysmäärä nousi reilusta 30 000 tonnista jopa 100 000 tonniin. Samaan aikaan tämä vastasi keskimäärin noin 80–90 % kaikesta lähetetystä tavarasta. Samalla ajanjaksolla saapuneiden tavaroiden kokonaismäärä nousi reilusta 100 000 tonnista yli 200 000 tonniin.¹⁷¹ Tästä ilmenee, että Kymintehtaan asema nousi Pohjois-Kymenlaaksossa erittäin keskeiseen osaan alueen rautatieinfrastruktuurissa. Taustalla vaikutti Kymin Osakeyhtiön noususuhdanteinen tilanne, sillä sen toiminta käsitti noin kolmanneksen koko Suomen paperiteollisuudesta maailmansotien välisenä aikana.¹⁷²

Voikkaan asemasta on löydettävissä tilastoja 1930 vuodesta eteenpäin. Rautatietilastoista ilmenee, että vuosien 1930–1938 välillä Voikkaan aseman tavaraliikenne koki räjähdysmäisen noususuhdanteen. Kaikkien lähetettyjen tavaralajien vuosittainen määrä nousi noin 25 000 tonnista yli 150 000 tonniin. Kaikesta lähetettävästä tavaralajista yli 95 % kuului puuteollisuuden tavaralajeihin. Voikkaalle saapuneiden tavaralajien kokonaismäärä oli myös kohonnut samalla ajanjaksolla noin 60 000 tonnista jopa yli 200 000 tonniin.¹⁷³ Myös Voikkaan aseman tapauksessa ilmenee Kymin Osakeyhtiön rooli Suomen puuteollisuudessa sotien välisenä aikana. Hyvä tuotannollinen tilanne on heijastanut aseman tavaraliikenteestä muodostuneisiin lukuihin positiivisella tavalla, ja luonut asemasta tärkeän osan alueen rautatieinfrastruktuuria.

¹⁷⁰ SVT XX: Rautatietilastot 1902–1908.

¹⁷¹ SVT XX: Rautatietilastot 1920–1938.

¹⁷² Ahvenisto 2008, 375.

¹⁷³ SVT XX: Rautatietilastot 1930–1938.

5 Johtopäätökset

Tämän tutkielman aikana olen selvittänyt ja tarkastellut, miten Pohjois-Kymenlaakson teollisuus on vaikuttanut alueen rautatieinfrastruktuurin kehitykseen vuosina 1872–1939. Lähdeaineistojen ja tutkimuskirjallisuuden pohjalta on ilmennyt, että teollisuudella on ollut moninaisia vaikutuksia Pohjois-Kymenlaakson rautatieinfrastruktuurin muodostumiseen. Teollisuuden vaikutukset rautatieinfrastruktuuriin ilmenevät muun muassa rautateiden ja rautatieliikennepaikkojen sijainneissa, liikennemäärissä sekä niitä koskeneessa päätöksenteossa. Tähän on ollut vaikuttamassa tarkasteltavan ajanjakson tapahtumat Pohjois-Kymenlaakson teollisuuden piirissä. Tuona aikana alueen teollisuus kehittyi tuotantomäärältään yhdeksi tärkeimmäksi tekijäksi Suomen puu- ja paperiteollisuudessa.

Pohjois-Kymenlaakson rautatieinfrastruktuuria koskenut päätöksenteko jakautui eri tasoisesti valtion, rautatiehallituksen ja yksityisten toimijoiden kesken. Päätöksentekoprosessi sisälsi eri vaiheita, joihin kuului ratahankkeen aloittaminen, sijainnin määrittäminen, kulujen jakautuminen ja lopullisten ohjemääräysten sekä sopimuksien tekeminen. Tutkielman aikana ilmeni, että jokaisella edellä mainituista kolmesta toimijasta oli omanlaisensa rooli sekä vastuu rautatieinfrastruktuuria koskeneissa prosesseissa.

Rautatieinfrastruktuuria koskeneessa päätöksenteossa oli eroavaisuuksia riippuen käsiteltävänä olleesta rautatieinfrastruktuurin osa-alueesta. Valtionrautateita koskenut päätöksenteko tapahtui pääsääntöisesti Suomen valtiopäivillä. Valtiopäivillä käsittely koostui usein keisarin esityksestä, rautatievaliokunnan mietinnöistä, säätyjen vastauksista sekä muista edustajien puheenvuoroista. Yksityisrautateiden käsittely tapahtui yksityisten toimijoiden tekemien hakemusten kautta. Hakemukset päätyivät ensisijaisesti rautatiehallituksen sekä Suomen senaatin käsiteltäviksi. Rautatieliikennepaikkoja koskenut päätöksenteko ei näkynyt tutkittavissa lähdemateriaaleissa eikä tutkimuskirjallisuudessa. Tähän ilmeisesti vaikutti ennalta määrätyt välimatkat niiden välillä, joita noudatettiin yleisellä tasolla koko Suomessa.

Valtiolla ja rautatiehallituksella oli merkittävä vaikutus rautatieinfrastruktuuria koskeneessa päätöksenteossa. Niiden tehtävänä oli suunnitella valtionrautateiden ratahankkeita ja käsitellä niitä valtiopäivillä. Tämän lisäksi ne olivat mukana vaikuttamassa yksityisrautateita koskeneissa ratahankkeissa, joita yksityiset toimijat esittivät heille. Myös yksityisrautateiden kohdalla valtiolla ja rautatiehallituksella oli valta päättää niiden kohtalosta. Ne pystyivät halutessaan antamaan kielteisen päätöksen ratahankkeille, jos ne eivät täyttäneet yksityisrautateita koskevia edellytyksiä.

Yksityisten toimijoiden vaikutus rautatieinfrastruktuuria koskeneeseen päätöksentekoon näkyy erityisesti yksityisrautateiden ratahankkeissa. Yksityisratojen ratahankkeet lähtivät liikkeelle usein yksityisen toimijan aloitteesta. Esimerkiksi Pohjois-Kymenlaaksossa nämä toimijat olivat Kuusankosken ja Voikkaan tehtaat omistaneet osakeyhtiöt. Yksityisten toimijoiden vaikutus päätöksentekoon oli myös taloudellinen. Yleensä valtio ja rautatiehallitus asettivat yksityisrautateiden rakentamisen ehdoksi, että niitä anoneiden toimijoiden tulisi osallistua taloudellisesti rautatien kustannuksiin. Lopulta yksityiset toimijat solmivat yleensä sopimuksen rautatiehallituksen kanssa, jossa esiteltiin ehdot yksityisradan rakentamiselle. Esimerkiksi Voikkaan haararadan tapauksessa luotiin tällainen sopimus rautatiehallituksen ja osakeyhtiön välille.

Pohjois-Kymenlaakson teollisuuden sijainnilla oli merkittävä yhteys alueen rautatieinfrastruktuurin sijaintiin. Tämä ilmenee erityisesti rautateita koskevissa päätöksissä ja hankkeissa. Suomen valtiopäivillä 1880-luvulla käsitellyn Savon radan eteläiseen lähtöpisteeseen vaikutti merkittävästi Pohjois-Kymenlaakson läpi virranneen Kymijoen varteen perustetut teollisuuslaitokset, jonka seurauksena Savon radan lähtöpisteeksi valikoitui teollisuuslaitosten lähellä sijainnut Kouvola asema. Tämän seurauksena valtionrautateita oli luonnollista jatkaa Kouvolaasta Kotkaan, Kotkan radan muodossa. Alueen yksityisrautateiden sijainnit olivat lähes täysin Kuusankosken ja Voikkaan teollisuusalueiden määrittämät. Kuusankosken ja Voikkaan haararadat sekä näiden teollisuusalueiden välinen yhdysrata olivat kaikki rakennettu palvelemaan alueen teollisuutta sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Rautateiden lisäksi alueen teollisuuden vaikutus heijastui Kouvola aseman historiaan. Se rakennettiin nykyiselle

paikalleen, koska se oli sopivan kulkuyhteyden päässä Kymin Osakeyhtiön omistamalta Kymintehtaalta.

Kuusankosken ja Voikkaan teollisuusyritykset olivat mukana alusta alkaen yksityisrautateita koskevissa ratahankkeissa. Ne edistivät omalla toiminnallaan molempien haararatojen sekä yhdysradan ratahankkeita aloitteen tekemänä osapuolena. Tämän seurauksena teollisuusyritykset olivat merkittävässä roolissa tekemässä yhteistyötä rautatiehallituksen ja valtion kanssa, joka johti yksityisratojen rakentamiseen. Yksityisratojen ratahankkeita edisti teollisuusyritysten tarjoama taloudellinen panos, joka oli ehtona rautateiden rakentamiselle. Rautateitä varten rautatiehallitus ja valtio myönsivät vähäisen määrän varoja sekä rakennustarvikkeita, mutta teollisuusyrityksillä oli suurin vastuu ratahankkeiden valmistumisesta.

Teollisuus vaikutti myönteisesti alueen rautatieliikennepaikkojen kehitykseen. Teollisuuden seurauksena ne olivat aktiivisessa käytössä, joka näkyi suoraan liikennetilastoissa. Aktiivisen liikenteen seurauksena osa niistä koki korotuksia rautatieliikennepaikkojen arvoasteikossa, kun esimerkiksi Kouvola korotettiin 1880-luvulla toisen luokan asemaksi. Tämän lisäksi rautatieliikennepaikkoja uudistettiin sekä laajennettiin, jotta ne pystyivät vastaamaan niiden liikennemääriin.

Pohjois-Kymenlaakson teollisuutta käytettiin myös perusteluna sekä havainnoivana esimerkkinä valtionrautateiden käsittelyissä. Valtiopäiväasiakirjoista ilmeni, että alueen teollisuus mainittiin useaan otteeseen Savon ja Kotkan radan käsittelyvaiheissa. Savon radan yhteydessä sitä käytettiin pääsääntöisesti sijainnillisena perusteena, mutta Kotkan radan yhteydessä se toimi havainnoivana esimerkkinä radan puoltajien perusteluissa. Teollisuuden oli havaittu kehittyneen edistyneiden rautatieyhteyksien seurauksena, ja tästä syystä saman koettiin voivan tapahtua myös eteläisemmässä Kymenlaaksossa.



Kartta 2. Pohjois-Kymenlaakson alueen rautatieinfrastruktuuria vuonna 1937. Kuvassa on lisäksi alueen ulkopuolella sijainneet Myllykosken, Korian ja Kausalan asemat.

Lähde: Rautatiehallitus 1937, teoksen "Valtionrautatiet 1912–1937" liite.

Rautatieinfrastruktuurin kehitys on näkynyt rautateiden sekä rautatieliikennepaikkojen merkittävänä lisääntymisenä. Ennen vuotta 1872 alueella kulki vain yksi rautatie, joka oli Pietarin rata. Tämän lisäksi Pietarin radalla oli Utin asema, joka sijaitsi itäisessä Pohjois-Kymenlaaksossa. Alueelle rakennettiin vuosina 1872–1939 merkittävä määrä lisää rautatieinfrastruktuuria. Pietarin radalta jatkettiin valtionrautateita sekä pohjoiseen että etelään. Savon rata kulki Pietarin radalta kohti pohjoista, ja Kotkan rata kulki vuorostaan kohti etelää. Molempia ratoja yhdisti Pietarin radalla niiden lähtöpisteenä toiminut Kouvolan asema. Rautatieliikennepaikkoja muodostui erityisesti Savon radan varteen, joista merkittävimpiä teollisuuden kannalta olivat Harju, Selänpää ja Vuohijärvi. Valtionrautateiden lisäksi alueelle muodostui yksityisten toimijoiden rakennuttamia yksityisrautateita sekä niillä toimineita rautatieliikennepaikkoja. Yksityisrautatiet muodostuivat alueella Savon radan länsipuolelle, jossa sijaitsivat Kuusankosken sekä Voikkaan tehtaat. Yksityisrautateiden merkittävimpiä rautatieliikennepaikkoja olivat Kymintehtaan sekä Voikkaan asemat, jotka palvelivat tehtaiden tavaraliikennettä.

6 Lähdeluettelo

Painamattomat lähteet:

Kansallisarkisto (KA), Mikkeli

Rautatiehallituksen Kouvolan ratapiirin arkisto

Yksityisraiteet Fba:7

Painetut lähteet:

Valtiopäiväasiakirjat 1882–1888.

Painetut tilastolliset lähteet:

Suomen virallinen tilasto (SVT) XX: Rautatietilastot 1902–1938.

Digitaaliset lähteet:

Kouvolan karttapalvelu. <https://kartta.kouvola.fi/ims/>. Luettu 7.5.2023.

Kouvolan kaupungin verkkosivu. Tietoa aluetoimikunnista. 3.4.2023.

[https://www.kouvola.fi/kouvolankaupunki/osallistu-ja-vaikuta/aluetoimikunnat/tietoa-
aluetoimikunnista/](https://www.kouvola.fi/kouvolankaupunki/osallistu-ja-vaikuta/aluetoimikunnat/tietoa-aluetoimikunnista/). Luettu 5.5.2023.

Kymenlaakson liitto. Tietoa Kymenlaaksosta. <https://www.kymenlaakso.fi/tietoa-kymenlaaksosta>.
Luettu 19.5.2023.

Museovirasto. 2003. Rautatierakennukset: yksinkertainen vahtitupa.

[https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/rautatierak-korjohj5-
yksinkert.pdf](https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/rautatierak-korjohj5-yksinkert.pdf). Luettu 22.5.2023.

Suomen kartta. Tilastokeskuksen paikkatietopalvelun aineisto: Kunnat 2022 (1:4 500 000).

https://www.stat.fi/org/avoindata/paikkatietoaineistot/kuntapohjaiset_tilastointialueet.html.

Luettu 7.5.2023.

Tilastokeskus. Kuljetussuorite. <https://www.stat.fi/meta/kas/kuljetussuorite.html>. Luettu

10.5.2023.

Tutkimuskirjallisuus:

Ahvenisto, Inkeri 2008. Tehdas yhdistää ja erottaa Verlassa 1880-luvulta 1960-luvulle. Hakapaino Oy, Helsinki.

Alameri, Mikko 1979. Suomen rautatiet. Verlag Slezak, Wien.

Aukia, Markku 1980. Valkealan Vuohijärvi. Teoksessa Muuttuva kylä: Turun yliopiston kylätutkimusryhmän loppuraportti, toim. Päiviö Tommila ja Ismo Heervä. Vaasa Oy, Vaasa, 94–123.

Bergström, Matti 1993. Kapeat kiskot: Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset kapearaiteiset rautatiet. Forssan Kirjapaino Oy, Forssa.

Bergström, Matti; Kilpiö, Olavi 2008. Leveät kiskot: Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet. WS Bookwell Oy, Porvoo.

Gripenberg, Lennart; Munck, Teodor 1912. Suomen valtionrautatiet 1862–1912: Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I. Suomentanut K. A. Wahlstedt. Helsingin Sentraalikirjapaino ja kirjansitomato osakeyhtiö, Helsinki.

Gripenberg, Lennart; Munck Teodor 1916. Suomen valtionrautatiet 1862–1912: Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II. Suomentanut K. A. Wahlstedt. Helsingin Sentraalikirjapaino ja kirjansitomo osakeyhtiö, Helsinki.

Hoffman, Kai 2012. Kymenlaakson talouselämä autonomian ajan jälkipuoliskolla. Teoksessa Kymenlaakson historia II: Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle, toim. Yrjö Kaukiainen. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna, 32–77.

Hoffman, Kai 2018. Valkealan elinkeinot. Teoksessa Valkealan historia III, toim. Kai Hoffman, Pirkko Leino-Kaukiainen ja Martti Turtola. Bookwell Oy, Porvoo, 239–339.

Hoving, Victor 1947. Kymin Osakeyhtiö 1872–1947. Kymin Osakeyhtiö, Kuusankoski.

Iltanen, Jussi 2009. Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.

Immonen, K. J. 1961. Valtionrautatiet 1862–1962. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino oy, Helsinki.

Kalela, Jorma 2018. Teoriattomuus historiantutkimuksen yhteiskuntasuhteessa. Teoksessa Menneisyyden rakentajat: teoriat historiantutkimuksessa, toim. Matti Hannikainen, Mirikka Danielsbacka ja Tuomas Tepora. Gaudeamus, Helsinki, 20–45.

Katajala, Kimmo 1997. Rautatie suuntaa Itä-Suomen alueiden tuotantoa. Teoksessa Itä-Suomi ja Pietari: kirjoituksia toimeentulosta suurkaupungin vaikutuspiirissä, toim. Kimmo Katajala. Kiteen paino Ky, Kitee, 163–190.

Kaukiainen, Yrjö 2012. Kymenlaakso uuden aikakauden kynnyksellä. Teoksessa Kymenlaakson historia II: Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle, toim. Yrjö Kaukiainen. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna, 12–29.

Knapas, Marja Terttu 1984. Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kouvolan Kirjapaino, Kouvola.

Kortelainen, Jarmo 1991. Vanerin varassa: Tutkimus Vuohijärven tehdasyhdyskunnan elinkaaresta. Joensuun yliopiston monistuskeskus, Joensuu.

Kuisma, Markku 1993. Metsäteollisuuden maa: Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä 1620–1920. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Lannder, Rolf 1997. Liikenne ja tiedonkulku. Teoksessa Kuusankosken kirja, toim. Pekka Starast ja Eero Niinikoski. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä, 515–542.

Leino-Kaukiainen, Pirkko 2018. Pitäjistä kaupunginosaksi (1865–2009). Teoksessa Valkealan historia III, toim. Kai Hoffman, Pirkko Leino-Kaukiainen ja Martti Turtola. Bookwell Oy, Porvoo, 15–237.

Pentikäinen, Petri 2014. Savon rautatie: Kouvola-Kuopio 1889–2014. Joutsen Median painotalo, Oulu.

Rastas, Veikko 1997. Kotikylänä Selänpää: historiaa, merkkihenkilöitä ja muistikuvia. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Rautatiehallitus 1937. Valtionrautatiet 1912–1937. Suomalaisen Kirjallisuusseuran Kirjapaino Oy, Helsinki.

Schön, Lennart 2013. Maailman taloushistoria: Teollinen aika. Suomentanut Paula Autio. Osuuskunta Vastapaino, Tampere.

Talvi, Veikko 1984. Kouvolan historia II osa: 1880-luvulta talvisodan syttymiseen. Lehtikanta Oy, Kouvola.

Talvi, Veikko 1972. Kymin Osakeyhtiö 1872–1972. Frenckellin Kirjapaino Oy, Helsinki.

Talvi, Veikko 1979. Pohjois-Kymenlaakson teollistuminen: Kymin osakeyhtiön historia 1872–1917. Kymi Kymmene Oy, Kouvola.

Tepora, Tuomas 2018. Kiihkeä historia – tunteet historiantutkimuksessa. Teoksessa Menneisyyden rakentajat: teorit historiantutkimuksessa, toim. Matti Hannikainen, Mirikka Danielsbacka ja Tuomas Tepora. Gaudeamus, Helsinki, 77–93

Tuomi, Jouni; Sarajärvi, Anneli 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Typpö, Tuula 2021. Liikenne ja liikkuminen. Teoksessa Woikka – Voikkaa: synty ja elinkeinoelämä, toim. Niina Heikkilä. Printon AS, Tallinna, 217–256.

Valanto, Sirkka 1982. Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920. Valtion Painatuskeskus, Helsinki.

Wasastjerna, Rurik 2011. Muutakin kuin rautatieristeys: Kouvolan keskustaajaman kaavoitus- ja rakennusperintö. Artprint Oy, Helsinki.

Zetterberg, Seppo 2011. Yhteisellä matkalla: VR 150 vuotta. Werner Söderström Osakeyhtiö, EU.