

Näkökulma liikenteen ja aluetalouden muutoksiin

Sakari Auvinen: Kasvavan liikenteen kannattava kanava. Saimaan kanavan rahtiliikenne autonomian aikana. Jyväskylän yliopisto 2013. 477 s.

Saimaan kanava on Suomen talous- ja liikennehistorian näkökulmasta merkittävä tutkimuskohde. Sakari Auvinen on kiteyttänyt väitöskirjansa otsikkoon työnsä kaksi keskeistä tutkimustulosta. Kanavaliikenne kasvoi tarkastelujaksolla, ja kanava oli valtiolle tuottoisa sijoitus. Auvisen tavoitteena on avata uusi, vertaileva näkökulma Saimaan vesistön alueen talouden, tuotannon ja liikenteen vuorovaikutteiseen kehitykseen. Tutkimus tarkastelee Saimaan kanavaa osana Saimaan vesistöjen kanava- ja laivaväyläverkostoa, jonka kehitystä hän kuvaa monipuolisesti. Tutkimusperiodi on niin pitkä, että teoksessa on voitu tarkastella kanava- ja vesiliikenteen kehitystä ja sen muuttuvaa suhdetta muihin liikennemuotoihin.

Työ on ensisijaisesti perustutkimusta, jossa on selvitetty Saimaan kanavan liikenteen määriä, käytettyjä alustyyppisiä, kanavaliikenteen kuljetusten lähtö- ja saapumisalueita sekä kanavan ja kuljetusyri-tysten kannattavuutta Saimaan alueella. Väitöskirja kuvaa Itä-Suomen kasvavaa vaurautta ja Saimaan alueen kytkeytymistä kansainväliseen taloudelliseen vaihdantaan tarkastelemalla ennen muuta tavaravirtojen määrän ja laadun muutoksia. Väitöskirjatyö haastaa aiemmat tulkinnat, joiden mukaan teollinen ja liikenteellinen kehitys olisi saanut vauhtia yksin-

omaan höyryvoiman käytön yleistyemisestä.

Runsas lähdeaineisto, sen perusteellinen läpikäyminen ja siitä löytyvän tietoaikeneksen jäsentely on mahdollistanut monipuolisen ja tarkan, paikoitellen jopa pikkutarakan, kuvan luomisen. Tekijä tuntee hyvin kansainvälisen ja kotimaisen kanava-, liikenne- ja taloushistorian tutkimuksen. Vertailua tehdään ennen kaikkea ruotsalaisiin suuriin kanavahankkeisiin ja näiden kanavien liikenteeseen. Vuoropuhelu kansainvälisen ja kotimaisen liikenne- ja taloushistoriallisen tutkimuskirjallisuuden metodien ja teorioiden kanssa ei kuitenkaan ole työn vahvuus.

Sakari Auvisen työn lähtökohta on, että kanavatililtä ja muut Saimaan kanavan kautta kulkeneesta liikenteestä syntyneet lähteet avaavat parhaimmillaan oivallisen tarkastelukulman sääolojen, talouden, valtiollisen kehityksen, sotilaallisten konfliktien ja muiden yhteiskunnallisten mullistusten vaikutuksiin suomalaisten elämässä. Väitöskirjan keskeisiin tuloksiin kuuluu ensinnä, että Saimaan kanavan valmistuttua Itä-Suomen talouden ja liikenteen kehitys oli aluksi nopeampaa kuin muualla Suomessa. Autonomian loppuvaiheessa muun Suomen talouden ja liikenteen kehitys oli puolestaan ripeämpää. Toiseksi Saimaan kanavan kautta kulkenut vienti suuntautui ensimmäiseen maailmansotaan saakka ensisijaisesti länsimarkkinoille. Lisäksi Saimaan liikenne tapahtui pitkään muilla kuin höyryaluksilla, eikä Rautatieliikenne syrjäyttänyt kanavaliikennettä. Liikenne kasvoi kanavalla vielä Itä-Suomen keskeisten rautatienojen valmistuttua. Auvinen tulkitsee, että rautatiet ja kanavat olivat toisiaan täydentäviä liikenneväyliä. Tutkimuksen mukaan kanavan kautta etelään ja pohjoiseen kulkeeneen rahtiliikenteen rakennemuutokset olivat merkittäviä, myös tuoteryhmien sisällä. Rahtiliikenne oli volyymiltaan jatkuvasti suurempaa etelään ja nuikempaa pohjoiseen päin.

Sakari Auvinen toteaa, että kanavien rahtiliikenne kasvoi Suomen ohella myös useissa sitä teollistuneemmissa maissa ennen ensimmäistä maailmansotaa. Venäjän sisävesi- ja kanavajärjestelmät olivat vanhakantaisia. Siksi Saimaan kanavan rakentamisen mallit tulivat Ruotsista. Pietarin matalat ja sokkeloiset kanavat kuitenkin soveltuivat Saimaan vesistöissä rahtia kuljettaneille vanhanmallisille aluksille, joten aluskannan uusiotumisen viivästykselle oli liikenteelliset ja taloudelliset perusteet.

Auvinen esittää tutkimuksen kannalta olennaisia tietoja ja tuloksia kartoissa, kaavioissa ja taulukoissa. Osa kaavioista kiteyttää oivallisesti runsaan tietoaikeneksen ja vaivalloisen lähdeytön tulokset selkeäksi ja informatiiviseksi kuvaksi. Toisinaan samaan kaavioon puristetut ilmiöt ja niiden asteikot saattavat lukijan hämmennyksiin, jolloin kuva kehityksestä ei juuri kirkastu. Informaatioarvoltaan heikkoja ovat usein kaaviot, joissa on kaksi mitta-asteikkoa ja kaksi kehitystä kuvaavaa käyrää tai viivaa.

Työn kysymyksenasettelu on jäänyt valitettavasti väljäksi, kun rahtiliikenteen kannalta merkitykseltään täysin eripariset kanavat, laivatyyppit, tavara- ja tuotevirrat saavat lähes yhtä perusteellisen kuvauksen. Tutkimuksen rakenne ei tee keskeisten tulosten hahmotusta helpoksi, kun kanavaliikenteen, alusliikenteen, viennin ja tuonin volyymien tarkastelussa on väkisin runsaasti toistoa, josta osa vielä kokonaiskuvan kannalta lähes merkityksettömien ilmiöiden pikkutarkkaa kuvausta. Toisaalta paikallishistoriantutkijat saattavat olla kiitollisia yksityiskohdien runsaudesta.

Väitöskirjassa on tarkasteltu myös kanavan yritys- ja liikenneta-

ludellisia vaikutuksia. Yksityisten liikennöitsijöiden tilinpäätöksistä, osingoista ja muista tiedoista syntyy kuva, että liikennöinti Saimaalla oli ajoittain hyvin kannattavaa. Kanava nosti metsien arvoa ja siirsi uusia alueita rahatalouden piiriin. Työn sisäisenä jännitteenä voi pitää sitä, että vesiliikennekaluston vanhanaikaisuutta perustellaan pääomaköyhyydellä, vaikka vesiliikenteen tuotot olivat niin suuret, että ne olisivat mahdollistaneet suuretkin uusinvestoinnit.

Sakari Auvisen väitöskirjatyön alueellinen taloushistoriallinen tarkastelukulma on hedelmällinen. Se tarjoaa mielenkiintoisia tulkintoja, avaa tuoreita näkökulmia ja haastaa uusien tutkimusten tekemiseen.

– TAPPO BERGHOLM