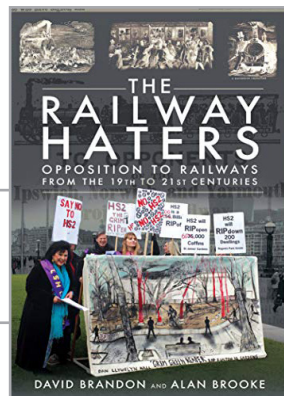


## Miksi rautateitä vastustettiin

Marko Nenonen<sup>1</sup>

Brandon, David ja Brooke, Alan: *The Railway Haters. Opposition to Railways from the 19th to 21st Centuries*. Pen & Sword Transport 2019, 416 s., kuvitettu. ISBN 978 1 52670 020 9.



Ensimmäisten rautateiden rakentamista ei missään valtiossa aloitettu vain myötämielisyyden tunnelmissa. Päinvastoin vastustusta oli kaikkialla ja se oli usein kovaa ja sitkeää. Useimmat pitivät rautateitä tarpeettomina. Vastustajat sanoivat rautateiden merkitsevän myös esimerkiksi kulttuurista barbarismia ja tuovan sosiaalista levottomuutta. Junat olivat likaisia ja pelettavia, ja rautatiet tuhosivat luontoa.

David Brandonin ja Alan Brooken teos kertoo rautatierakentamisen vastustuksesta Isossa-Britanniassa ensimmäisistä kiskometreistä nykypäivään. Monet niistä perusteista, joilla jo aikanaan vastustettiin rautateiden rakentamista, ovat eläneet kaksisataa vuotta. Ne voivat yhä olla painavia argumentteja yhteiskuntapolitiikassa.

Kirjassa esitellään uudempaa keskustelua kerrottaessa HS2:sta eli uudesta nopeasta Lontoon ja Birminghamin välisestä yhteydestä. Sen rakentaminen alkoi vuonna 2020. Rataa suunnitellaan jatkettavan myöhemmin sekä Manchesteriin että Leedsiin.

Brandonin ja Brooken teos ei ole historiatieteellinen tutkimus vaan yleistajuinen tietokirja. Teos perustuu suurelta osin olemassa olevaan tutkimukseen, johon viitataan harvakseltaan. Valikoitu kirjallisuusluettelo sisältää keskeisimpiä teoksia Ison-Britannian rautateiden historiasta. Kirjassa ei ole karttaa, mikä on erikoista.

Teoksella on ansionsa. Kirjoittajat kuvaavat havainnollisesti aikalaismielipiteitä, ja näiltä osin tuovat esille omana aineistonaan lehtikirjoittelua ja aikalaiskirjallisuutta. He kertovat esimerkiksi, kuinka rautatiet ja niillä matkustaminen synnyttivät pelkoja junamatkustamisen tuomista uusista sairauksista, henkisestä järkkymisestä ja traumaista. Myös lääkärikunta kommentoi näitä pelkoja, esiintyen joko niiden puolesta tai vastaan. Tämä varmasti osaltaan lisäsi matkustamiseen liittyvää epätietoisuutta.

Sitäkin ihmeteltiin, kuinka ihmisen keho selviäisi junan vauhdin vapinasta ja tärinästä. Pelko on mielenkiintoinen, sillä englantilaiset kuitenkin tunsivat laukkaratsastuksen. Se oli nopeudeltaan verrattavissa junaan ja fyysiseltä vaativuudeltaan moninkertaisesti rankempaa. Herrasväestä monet siunailivat sitä, kuka kunnan väestä voisi olla liikkeellä junassa, jossa rahvaskin kulkee – vaikkakin eri luokan vaunussa.

Elävyydestään huolimatta näiden seikkojen esittely jää satunnaiseksi ja teos tuntuu etenevän sen mukaan, mistä teemoista on esitettävissä hyvä tarina.

<sup>1</sup> Kirjoittaja on Tampereen yliopiston yliopistonlehtori ja dosentti. Hän on toimittanut Henri Wikin kanssa teoksen "Liikenne—talous—ihminen. Liikenteen muutos luovan talouden Suomessa 1945–2030" (Väylävirasto 2020).

Tarinoiden välistä löytyy kuitenkin kolme tärkeää asiaa. Rautateistä kirjoitetaan useimmiten liikenteen, sosiaalisten olojen tai talouden näkökulmasta. Brandon ja Brooke huomauttavat kuitenkin sen, että kysymys oli käänteentekevällä tavalla valtion puuttumisesta yksityisten omistajien vapauteen, oikeuksiin ja omaisuuksiin. Havainto ei ole uusi. Rautatiet ovat olleet modernin valtiointervention tärkeä moottori. Rautatiet mullistivat maanomistusoikeutta ja vauhdittivat valtion johtavaa roolia ja sääntelyä. Teknologisena järjestelmänä rautatiet olivat ristiriidassa tuolloin vallinneiden vapaan yrittämisen ideaaliin liittyvien periaatteiden kanssa (*laissez-faire*), mutta rautatieyhtiöissä puolustettiin näitä periaatteita taloudellisten etujen vuoksi.

Seikka, joka tässä ja monissa muissakin tutkimuksissa jää vähälle, on rautateiden synnyn merkitys ylipäänsä asiantuntijavallan kasvulle. Kyliä hallinneet maanomistajat, papisto ja jokunen esivallan edustaja eivät yleensä ymmärtäneet rautateistä tai muustakaan uudesta teknologiasta yhtään mitään. Demokratian kannalta jo yksin tämä näkökohta olisi tutkimuksen arvoinen.

Rautatieyhtiöt vastustivat kaikkea sääntelyä, mukaan lukien yleisiä turvallisuusmääräyksiä ja tariffeja. Silti yhtiöiden omistajat edellyttivät, että valtio takaa heille oikeuden maan lunastukseen, radanrakennukseen sekä rata-alueen hallintaan ja liikennöintiin. Ilman parlamentin rautatieyhtiöille myöntämiä erioikeuksia ei olisi päästy kenenkään maiden poikki.

Tämä seikka tunnetaan, ja sitä on tutkittukin. Kyse oli myös maanomistajaeliitin ja nousevan teollisuuseliitin suhteesta. Maanomistajat eivät silti aina kategorisesti vastustaneet radan rakentamista maille, vaan pyrkivät saamaan maastaan mahdollisimman suuren korvauksen. Brandonin ja Brooken mukaan tämä myös onnistui lähes aina.

Toinen olennainen seikka, joka tulee teoksessa esiin, on kysymys paikallisen ja kansallisen näkökohdan välisestä ristiriidasta. Juuri Irossa-Britanniassa kansallinen etu jäi rautatierakennuksessa vahvasti paikallisten ja satunnaisten tekijöiden alle. Edes rautateiden kansallistaminen (1948) ei tuonut johdonmukaista ohjelmaa. Melko yleispiirteisesti mutta uskottavan tuntuisasti tekijät esittivät, että konservatiivi- tai labourhallitukset eivät tässä asiassa eronneet toisistaan. Syynä oli se, että ”the road lobby”, maantiellobbit, saivat ylliotteen liikennealan päätöksenteosta. Monet poliitikotkin ajattelivat, että rautateiden aika oli ohitse.

Ensimmäinen valtakunnallista näkökohtaa puolustanut liikenneministeri toisen maailmansodan jälkeen oli Labour-hallituksen Barbara Castle. Hän tuli liikenneasioiden johtoon joulun alla vuonna 1965. Castle ajoi toistakin uutuutta liikenneasioissa: hän piti välttämättömänä ylläpitää sosiaalisesti tarpeellisia mutta kannattamattomia henkilöjunaliikenteen vuoroja. Mainittakoon, että Barbara Castle lienee Labour-puolueen kaikkien aikojen valovoimaisin nainen, jota pidettiin myös mahdollisena pääministerinä.

Maantiellobbarien vaikutusvallasta Brandon ja Brooke kirjoittavat hiukan yksioikoisesti. Totta on, että maantielliikenteen näkökohta hallitsi liikennepolitiikkaa, ja totta lienee sekin, että juuri siksi rautateiden modernisointi viivästyi pahasti. Näinhän kävi monissa maissa, muiden muassa Suomessa. John Majorin hallituksen toteuttaman rautateiden yksityistämisen käsittely jää kirjassa mielipidekirjoitusten tasolle.

Kolmas teoksen kiinnostava, joskin taas vain rivien väleissä elävä painotus on se, että rautateiden vastustusta on liiaksi pidetty pelkästään tietämättömän kansan ennakkoluuloina. Ennakkoluuloja ovat toki aina jotkut päättäjät tukeneet. Epäsystemaattisesta otteestaan huolimatta kirjoittajat pystyvät osoittamaan, että rautateiden vastustajia oli kaikissa piireissä ja heillä oli erilaisia syitä kannalleen.

Kenties teoksen tärkein anti onkin näkökulma siihen, kuinka tärkeää olisi tutkia niin rautateiden kuin muidenkin innovaatioiden ja teknologisten järjestelmien leviämistä juuri uudistusten kohtaaman vastustuksen kannalta. Vastustusta synnyttävät monet erilaiset syyt. Mielikuvat ja pelot voivat olla hupsuja tai järjettömiä, mutta juuri päätöksenteossa ne voivat vaikuttaa ratkaisevasti. Näin on eritoten sosiaalisen median ja ”fake newsien” aikakaudella, vaikka tähän eivät teoksen kirjoittajat viittaa.