

LUETTUA

KUSTAVILAISEN AJAN MAANTIERAKENNUKSET

Tohtorinväitöskirja 'Kustavilaisen ajan maantierakennukset' on julkistettu Turussa toukokuussa 80. Filosofian lisensiaatti Juhani Viertola kirjoitti 'Suomen teiden historian' I osan pääosuuden, ja aiheen kiehtovuus innosti tekijää jatko-tutkimuksiin. Tutkimuksessa on koko Turun rauhan (1743) jälkeinen Suomi alueena. Tutkimus aloitetaan vuodesta 1772 ja lopetetaan vuoteen 1808.

Tutkija toteaa Ruotsin vallan aikaisen maantieverkkomme kehityksessä 1760- ja 1770- lukujen vaihteen olevan niin selvänä vedenjakajana, ettei kyse voi olla satunnaisesta vaihtelusta. Vuoden 1772 jälkeisenä kustavilaisena aikana näet rakennettiin vajaan neljässä vuosikymmenessä monta kertaa enemmän maanteitä kuin sitä edeltäneenä viitenä vuosikymmenenä.

Vuoteen 1808 mennessä oli Suomessa kaikkiaan 8900 kilometriä teitä, joista melkein kaksi viidesosaa oli rakennettu 1772–1808. Tiet olivat sotilaallisesti tärkeitä. Kaikki sotaväen tekemät tienrakennusehdotukset hyväksyttiin. Kuopion lääni sai tarkasteluajanjaksona peräti neljä viidesosaa v. 1808 siellä olleista teistään.

Pohjanlahden rannikkokauppiaiden sisämaahan suuntautuvat tie-esitykset jäivät tehottomiksi keskinäisten erimielisyyksien johdosta.

Uudet tai vahvistuneet keskuksat, joita olivat erityisesti Hämeenlinna, Mikkeli, Kuopio, Vaasa ja Oulu, vetivät 1770-luvulta lähtien maanteitä puoleensa niin muista keskuksista kuin omilta kaupallisilta, hallinnollisilta ja sotilaallisilta vaikutusalueiltaan. Kolme neljäsosaa uusista teistä oli yhteyksiä mainittuihin kaupunkeihin.

Laajat hallinnonuudistukset, kuten lääninrajojen huomattavat muutokset ja hovioikeuspiirimuutokset, jolloin siihenastinen ainoa koko maan käsittänyt Turun hovioikeus sai seurakseen Vaasan hovioikeuden, vaikuttivat maantie- ja postiyhteyksien parantamiseen.

Väitöskirja on ilmestynyt Turun yliopiston julkaisusarjassa. Väitöskirjassa on englanninkielinen yhteenveto.

Tie- ja vesirakennushallituksen sekä Suomen Tiedehdistyksen alulle paneman 'Suomen teiden historian' (osa I ilmestyi v. 74, osa II v. 77) merkitystä tutkimukselle kuvaa se, että tällä hetkellä on tekeillä ainakin kaksi sen innoittamaa tutkimusta. Juhani Viertola on jo jonkin aikaa valmistellut teosta 'Suomen autoilun historia vuosina 1900–17'.

Autoistumisen yleisestä merkittävydestä huolimatta tuota "hyrystysjen", "wahwioiden", "voimavaunujen" ja "automobiilien" aikakautta ei näet ole liiemmästi käsitelty kirjallisuudessa.

Lisäksi ajanjaksolle 1900–17 osui kaksi autoilun kriisiä: yritykset kieltää koko moottoriajoneuvoliikenne hevosliikennettä häiritsevänä vuosina 1910–11 ja ensimmäisen maailmansodan vuodet 1914–17, joille oli ominaista auto- ja varaosapula sekä tärpätin käyttö bensiinin korvikkeena.

Kun viime aikoina valmistuneet tai tekeillä olevat tutkimukset kattavat vain pienen osan liikennehistorian alueesta, tällä loholla riittää kohteita ja varmasti myös uusia näkökulmia vastaisuudessaakin.

Erityisesti autoistumisen mukanaan tuomia etu- ja haittapuolia, joista jokaisella on omakohtaisia kokemuksia, tultaneen tarkastelemaan myös liikennehistoriallisessa tutkimuksessa. (Lyhenelmä B.W. Kontiopään artikkelista "Tohtorinväitös Turussa", joka on julkaistu Tie ja Liikenne 5/1980:ssa.)



Perustavaa laatua olevan 'Suomen teiden historian' (osa I, v. 74, osa II, v. 77) ensimmäisen osan kansikuvaksi on valittu tunnettu Werner Holmbergin maalaus 'Maantie Hämeessä', 1860, Ateneum, Helsinki.

Hevosliikenne saavutti 1700-luvun loppupuolella kehityksensä huipun, mitä matkustamisnopeuteen tuli. Maantiekuljetukset olivat vielä 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa hankalia ja kelirikkoaikoina lähes pysähdyksissä.

STEAM RAILWAY

Englannissa julkaistaan useita rautatieharrastuslehtiä. Yksi näistä on *Steam Railway* -lehti, jonka päätoimittaja on Peter Kelly. Lehti ilmestyy kymmenisen kertaa vuodessa.

Kun Suomessakin on tutustuttu veturinkorjauksen vaikeuksiin (HKR 5 ja Lahnuksen Rautatien "3" ks. Resiina 4 ● 80) on syytä lainata lehden no 8 artikkelia "The King-sized question", joka tulee "King" (kuningas) -tyyppisen veturin kunnostukseen liittyvistä ongelmista.

"King" -veturi George V no 6000 on jo valmiiksi kunnostettu, samoin kunnostustyöt Edward I:n no 6024 kohdalla ovat etenevässä. Englantilaisen rautatieharrastuksen laajuutta kuvaa se, että haluttaisiin ajokuntoon vielä kolmaskin saman tyyppin veturi King Edward II no 6023.

Jälkimmäinen on joutunut luovuttamaan melko paljon osiaan 6024:n kunnostamiseen, joten vaikeuksia on ilmennyt. Kaikki messinki-, kupari- ja pronssiosat on siirretty toisiin vetureihin, samaten koneisto sylinterikappaleita lukuunottamatta. Lehden mukaan uusien osien hinnaksi koneisiin tuli 10 000 puntaa.

6023:n kunnostaminen on osoittautunut erittäin vaikeaksi, sillä tämän sisarveturiakin kunnostanut yhdistys on vaikeuksissa, heillä on vain 260 jäsentä, jotka maksavat 2 punnan vuotuisen jäsenmaksun, ja heillä oli sentään käytettävissä varaosia 6023:sta.

Veturin sijaintipaikan mukaan nimetty "Barryn höyryveturiaktiiviryhmä" on vakuuttunut että kattilan tarkastuksen ja kunnostamisen jälkeen koko veturi on kuitenkin mahdollista entisöidä. Kattilaa varten onkin saatu kerättyä jo 1000 puntaa.

Steam Railway -lehti julkaisi erillisen matkamuistonumeron Stephensonin "Rocket" -veturin 150-vuotisjuhlan merkeissä. Lehden jonka nimi on "Rocket 150" pääartikkeli "Vaara, infernaalisia koneita" käsittelee kuuluisaa Manchesterin junakilpailua lokakuussa 1829.

Kilpailuun pyrki viisi veturia "Raketti", joka voitti; Burstallin ja Hillin "Perseverance", joka ei päässyt kilpailupaikalle ehjänä; "Novelty", joka otti osaa kilpailuun, mutta diskattiin sylinterin hajoamisen vuoksi. Myöskin Hackfortin "Sans Pareil" otti osaa kilpailuun, mutta se oli jousittamattomana auttamattoman vanhanaikainen ja hidas. Viides veturi oli "Cycloped", jota liikkutti kaksi hevosta välityksen kautta. Veturi kuitenkin poistettiin varsin nopeasti kilpailusta.

Kilpailussa suoritettiin kymmenen edestakaista matkaa Liverpoolin ja Manchesterin välisellä 31 mailin rataosalla ja voitajaksi selvisi ylivoimaisesti "Rocket". "Rautatieaika oli alkanut", päättää lehti artikkelinsa.

AK