

LOISTOKKAAT HISTORIAN PERUSTEOKSET SÄILYTTÄVÄT ARVONSA

Marjatta Hietala

Oiva Turpeinen: Suuriruhtinaan Suomi -sarja

- *Oolannin Sota. Itämainen sota Suomessa.* Tammi, Hämeenlinna 2003, 208 s.
- *Höyryllä Hämeeseen. Rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan.* Tammi, Hämeenlinna 2003, 208 s.
- *Pietarin rata.* Tammi, Hämeenlinna 2004, 208 s.
- *Keisarin maa. Aleksanteri I:n ja Nikolai I:n kansakuntavierailut.* Tammi, Hämeenlinna 2004, 207 s.
- *Vapauttajasta sortajaan. Aleksanteri II:n, Aleksanteri III:n ja Nikolai II:n aika.* Tammi, Hämeenlinna 2004, 208 s.

Professori Oiva Turpeisen kirjoittama *Suuriruhtinaan Suomi* -sarja ilmestyi vuosina 2003–2004 viitenä niteenä. Hyvät historian perusteokset eivät vanhene vuodessa tai kahdessa. Useimmat oheisen kirjasarjan teemoista ovat edelleen ajankohtaisia. Kommunikaatioyhteydet puhuttavat ihmisiä, rautatielinjauksista ja rataosuuksista keskustellaan ja tsaarit ovat taas arvossaan. Oiva Turpeisen kirjoissa tarkastellaan monitasoisesti Suomessa tapahtunutta kehitystä autonomian aikana ja Suomen kohtalot nivotaan erinomaisesti eurooppalaiseen kehitykseen. Yhteys Venäjään määräsi merkittävästi Suomen kehitystä hyvässä ja pahassa. Tsaarit käyttivät Suomea kokeilualueena kuten Yhdyspankin perustaminen Suomeen osoittaa. Suomen kielen asemaa vahvistettiin silloin,

kun se oli edullista Venäjälle, kuten Puolan kapinan aikana tapahtui. Venäjän sotilaalliset edut olivat ratkaisevia, kun tehtiin päätös Helsinki–Hämeenlinna -radan rakentamisesta ja sen jatkamisesta edelleen Pietariin.

Oiva Turpeinen tuntee erinomaisesti autonomian ajan venäjän-, suomen- ja ruotsinkieliset lähteet ja rakentaa esityksensä näiden sekä aikalaiskirjallisuuden ja lehdistön varaan. Teossarjassa Oiva Turpeinen on voinut hyödyntää laajaa historiallista tietämystään väestön kehityksestä ja infrastruktuurin rakentamisesta. Hän on aiemmin kirjoittanut sähkölaitosten ja puhelinlaitosten historiategoksia sekä perehtynyt syvästi väestöhistoriaan, erityisesti kuolinsytilastoihin sekä laatinut useita paikallis- ja aluehistorioita.

Autonomian aika oli erittäin nopeiden muutosten aikaa niin Suomessa kuin koko maailmassa. Uudet energialähteet, höyryvoima, kaasu ja sähkö otettiin nopeasti käyttöön. Höyryveturi mullisti liikenteen ja helpotti tavarankuljetusta paikasta toiseen. Tiedonvälitys nopeutui lennätin- ja puhelin-yhteyksien avauduttua ja ihmisten liikkua nopeasti kaupungista ja maasta toiseen parantuneiden liikenneyhteyksien ansiosta.

Kirjasarjan ulkoasu on vaikuttava. Sarjan päätoimittaja Kai Linnilä on panostanut kuvitukseen. Teosten suuret värikuvat ja aikalaisdokumentit lisäävät luettavuutta. *Oolannin sota* -teoksessa kuvituksena on käytetty sopimuksia ja Venäjän keisarien kuvia, kuten Nikolain kruunausta, ja kirkoissa pidettyjä rukouksia. *Höyryllä Hämeeseen* ja *Pietarin rata* -teoksiin liitettyjen erinomaisten karttojen perusteella nykyisten radanvarsi-kylien ja -kaupunkien asukkaat voivat seurata, miten ratalinjaukset vedettiin silloisten asumattomien peltojen ja metsätaipaleiden lävitse.

Keisarin maa -teoksessa, joka kertoo autonomian ajan alkuvuosikymmenistä, esitellään kuvin Romanovien keisariperhe, Moskova ja Pietari sekä laaja Suomea kos-

keva kuvasto. Aleksanteri I lähetti heti hallituskautensa alussa taiteilijoita, kuten Gavril Sergejevitsšin ja hovimaalari Carl von Kugelgenin Suomeen ikuistamaan valloitetun maan maisemia ja nähtävyyksiä.

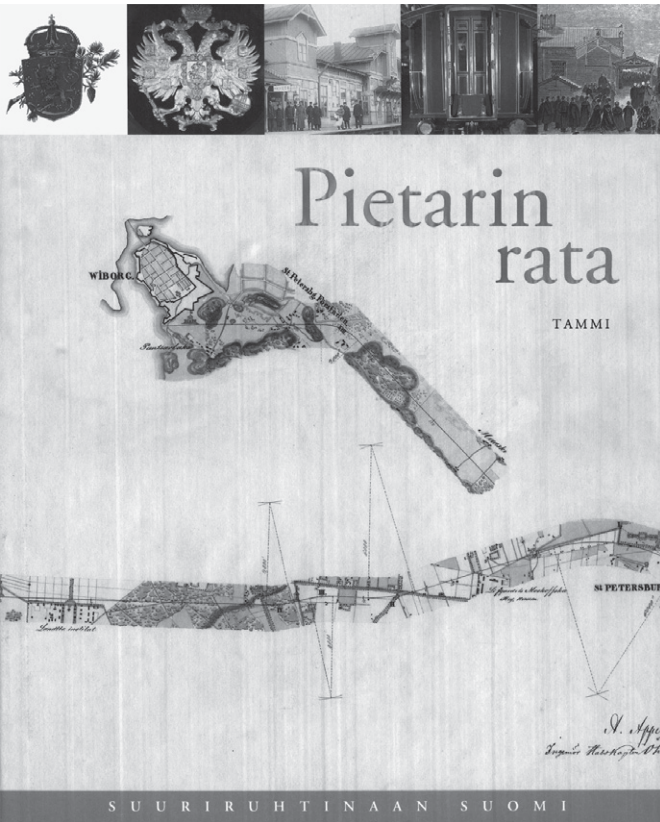
Kaikissa teoksissa Suomen tapahtumat sidotaan toisaalta suurvaltapolitiikkaan, kuten tapahtuu Itämaisen sodan analysoinnin yhteydessä, toisaalta Venäjän keisarikunnan kehitykseen, kuten tapahtuu rautateiden rakentamista ja keisarivierailuja koskevissa osissa. Tapahtumat nivoutuvat myös yhteen, kun Oiva Turpeinen tarkastelee Oolannin sodan vaikutuksia rautateiden rakentamiskustannuksiin. *Oolannin Sota, Höyryllä Hämeeseen* ja *Pietarin rata* -niteille on myös tyypillistä, että yleinen sidotaan erinomaisesti paikalliseen.

Englantilaisessa *Illustrated London News* -lehdessä seurattiin Itämaista sotaa intensiivisesti, olihan Englannin laivaston varustamisen uhrattu valtavat summat varoja. Itämaisen sodan eri rintamille lähetettyjen kuvittajien piirroksia julkaistiin runsaasti. *Oolannin sota* -teoksessa on käytetty myös *Illustrated London News* -lehden kuvituksia. Kuvien ja dokumenttien sijoittelu on harkittua. Kuvituksessa käytettyjä kuvia ei ole edes numeroitu, niin läheisesti tekijät ovat katsoneet kuvien kuuluvan itse leipätekstiin.

Oiva Turpeinen tuo sodan tavallisen ihmisen ulottuville kuvina ja dokumentteina. *Oolannin sota* -teoksessa ei rajoituta vain Viaporin pommituksiin, vaan tekijä tuo esiin rannikkokaupunkien, kuten Oulun ja Kokkolan kärsimät hävitykset ja käydyt taistelut. Kirjassa kerrotaan myös, minkälaiset olivat paikallisten asukkaiden reaktiot ja minkälaisia avustuksia ja lahjoituksia saatiin tuhattuihin kaupunkiin. Esimerkin Oiva Turpeisen erinomaisesta taidosta yhdistää yksilötason kokemukset yleiseen kehitykseen on Bomarsundin linnoituksen hävittäminen ja sen puolustajien matka vankeina Ranskaan sekä näiden ja heidän perheidensä elämä Ranskassa.

Teoksissaan *Höyryllä Hämeeseen* ja *Pietarin rata* Oiva Turpeinen käsittelee niitä vaikeuksia ja sitä prosessia, joka johti Helsinki–Hämeenlinna -radan rakentamiseen 1850-luvulla ja Hämeenlinna–Pietari -radan rakentamiseen 1860-luvulla. Edellinen valmistui 1856, jälkimmäinen 1871. Keskustelu rautateiden rakentamisesta käynnistyi Suomen lehdistössä jo 1840-luvulla, aikana, jolloin suunniteltiin Göteborgin–Tukholman -rataa sekä Hampurin ja Altonan välistä rataa. Kun ratoja alettiin toden teolla suunnitella, kopioitiin ratojen kustannuslaskelmat Englannista ja Keski-Euroopasta.

Pietarin radan rakentaminen liittyi Venäjällä tapahtuneeseen kehitykseen. Kun Moskova–Pietari -rata valmistui vuonna 1851,



alettiin sen jälkeen suunnitella muita ratoja. Sekä Helsinki–Lahti–Viipuri -ratalinjauksen että Lappeenrannan sivuraiteen suunnitelma oli valmis jo 1860, vaikka Pietarin rata avattiin vasta 1871. Sekä Hämeenlinnan radan että Pietarin radan rakentamisprosessiin sisältyi melkoinen määrä vaihtoehtoisia suunnitelmia, joita ei koskaan pantu täytäntöön. Esimerkiksi alivaltiosihteeri von Haartmanille olisi riittänyt Helsinki–Pietari -rata ja vesireittien tehokas hyödyntäminen. Von Haartman kannatti myös hevosrautateitä, jotka sitten myöhemmin olisi voitu muuttaa veturiradoiksi.

1856 J.V. Snellman otti kantaa kanavien ja rautateiden hyötyihin. Snellmanin mielestä tavaroiden kuljetuksen lisäksi, joka sujuisi myös kanavia pitkin, keskeistä oli kansakunnan sivistäminen, johon tarvittiin rautateitä. ”Ne edistäisivät postilaitosta, kirjakauppaa, sähkösanomien vaihtoa ja matkustajien kuljetusta, jolla kaikella nykyaikana on niin suunnattoman suuri merkitys.”

Mikä mieli on suunnitelmilla, joita ei toteutettu? Näiden esiintuominen valaisee sen tosiseikan, miten vaikea on ollut ennakoida tulevaa kehitystä, etenkin teknistä kehitystä. Myös Suomen taloudellisen kehityksen ennakoiminen 1800-luvun puolivälissä tuotti useimmille vaikeuksia, sillä maan elinkeinoelämää pidettiin yleisesti varsin kehittymättömänä.

Rautateiden rakentamisella on ollut myös negatiivisia seurauksia. Ihmisten mukana liikkuvat myös mikrobit ja taudit. Runsaat sata vuotta sitten Pietarin radan varteen rakennettiin koleraparakkeja Venäjältä leviävän koleran estämiseksi.

Teossarjan kaksi viimeistä osaa, *Keisarin maa. Aleksanteri I:n ja Nikolai I:n kansakuntavierailut* ja, *Vapauttajasta sortajaan. Aleksanteri II:n. Aleksanteri III:n ja Nikolai II:n aika*, kuljettavat lukijaa keisarien matkassa alkaen Aleksanteri I:n kiertomatkasta 1819 keisari Nikolain pikakäyntiin Helsingissä 1915.

Keisarivierailuja koskevat lehdistöartikkelit kertovat kansalaisten kunnioituksesta esivaltaa kohtaan. Kansa kerääntyi kaduille. Osa keisaria odottavista lienee tullut paikalle uteliaisuudesta kuten tänään pop-tähtien perässä. Romanov-suvun historiasta kiinnostuneelle Keisarin maa tarjoaa tietoa, loistokkaita kuvia ja elämyksiä.

Elämme tänään kuvallisen viestinnän aikaa. Oiva Turpeisen kirjoissa loistokas kuvitus tempaa mukaansa ja tekstikin on sujuvaa. Ainoa asia, jota syvällisempää tietoa etsivä lukija jää kaipaamaan, on teoksen lähdepohja. Lähteet löytyvät Helsingin yliopiston kirjastosta, mutta se on monelle mahdoton matka.

Kirjoittaja on akatemiaprofessori ja yleisen historian professori Tampereen yliopistossa. Hänen erikoisalojaan ovat muun muassa kaupunkihistoria, innovaatioiden leviämisen tutkimus sekä tieteen historia.