

# MATKUSTAJIA, PUU- TAVARAA JA VALLAN- KUMOUKSELLISIA UNELMIA RAUTATIELIIKENNE SUOMEN HISTORIANKIRJOITUKSESSA

Timo Myllyntaus

Vesistöjen ja maanteiden jälkeen rautateistä kehittyi maamme kolmas liikenneverkko, joka kuitenkin poikkesi monessa suhteessa edeltäjistään. Päärautatiet olivat jotain aivan uutta 1800-luvun Suomessa: ne oli alun alkaen suunniteltu standardisoiduksi, mekanisoiduksi ja keskitetyksi hallinnoituksi järjestelmäksi, jota operoi valtion omistama monopoliyritys. Valtionrautateistä (VR) muodostui rataverkko ja liikkuvaa kalustoaan suurempi tekijä maassamme. Toisen maailmansodan aikana ja sitä seuranneina jälleerakennuksen vuosina siitä tuli muun muassa johtava julkisen liikenteen muoto ja eniten työllistävä yhtiö, jonka välilliset vaikutukset yhteiskuntaan ja kulttuuriin olivat moninaiset. Tuohon aikaan veturinkuljettaja nousi suurten sukupolvien pikkupoikien toiveammattien kärkipäähän samalla, kun kotimaiset iskelmät ja elokuvat vilisivät viitteitä juniin ja rautateihin. Elettiin rautateiden kulta-aikaa. Mutta mitä junaliikenteen koko kehityskaaresta on jäänyt kansakunnan muistiin? Miten rautatiet on sitten noteerattu historiankirjoituksessa, mitä historian kirjat ”rautahevoista” kertovat ja mitkä ovat suomalaisen rautatiehistorian ominaispiirteet? Näihin kysymyksiin vastaaminen on tämän suppean kirjallisuuskatsauksen tavoite.

## NYKYINEN MURROS

Jo vuosien ajan Valtionrautatiet (VR) on ollut kovan kilpailupaineen kohteena, sillä matkustajat ovat siirtyneet kiihtyvää tahtia käyttämään muita, halvempia liikennevälineitä,

kuten omaa autoa, busseja ja Lapin matkoilla lentokoneita. Onnibussin kaltaiset halpabussit lopulta pakottivat VR:n alentamaan normaaleja lippujaan kampanjanomaisesti syksyllä 2015, kunnes se helmikuussa 2016 vuoden ilmoitti: ”Kuuntelimme suomalaisia ja laskimme kotimaan kaukoliikenteen junalippujen hintoja pysyvästi. Samalla yksinkertaistimme lipputuotteita ja selkeytimme hinnoittelua”.<sup>1</sup> VR ilmoitti laskeneensa kotimaan kaukoliikenteen junalippujen hintoja keskimäärin neljänneksellä. Vaikka normaalijunalippu saattoi laskea yli kolmanneksella, kuten aamuvuorot arkena Turusta Helsinkiin ja toisinpäin, niin opiskelijoiden ja eläkeläisten perusliput puolestaan kallistuivat johtuen heidän saamansa alennusprosentin laskusta.<sup>2</sup> Lisäksi perhelippu poistui kokonaan lippuvalikoimasta. Samaan aikaan työvoimaa vähennettiin, junien aikatauluja muutettiin ja lipunmyyntiä organisoitiin uudelleen. Nämä muutokset herättivät vuoden 2016 alussa vilkkaita keskusteluita esimerkiksi sosiaalisessa mediassa.<sup>3</sup>

Toimintaympäristön paineista huolimatta Valtionrautatiet ei kuitenkaan luovuta vaan pyrkii kehittämään toimintaansa. Joulukuussa 2013 Valtionrautatiet tilasi saksalaiselta Siemensiltä 80 huippumodernia Vectron-sähköveturia 300 miljoonan euron yhteishintaan, ja tilaukseen sisältyi myös mahdollisuus 97 veturin lisätilaukseen. Tämä on yksi suurimmista liikkuvan kaluston kauppasopimuksista Euroopassa viime vuosina.<sup>4</sup> Lisäksi tämä sopimus osoittaa, että Valtionrautateilla on suuri luottamus sekä rautatieliikenteen tulevaisuuteen että omaan asemaansa kilpailulle avautuvassa raideliikenteessä. Veturikauppa oli samalla rohkea veto, sillä rahtiliikenteen volyyymi tonnikilometrein mitattuna on junnannut miltei paikoillaan tämän vuosisadan alusta lähtien ja henkilöliikenne ei ole ollut kannattavaa. Vuoden 2016 tammi-kesäkuussa ”matkustajaliikenteen liiketappio oli (...) 1,2 miljoonaa euroa”.<sup>5</sup>

Rautateiden reformit ovat paraikaa yleisen mielenkiinnon ja keskustelun kohteina Suomessa, sillä VR:n palveluihin ja muihin toimintoihin liitetään suuria odotuksia ja toiveita. Samaan aikaan yhtiön toimitusjohtajan vaihdos on käynnissä, sillä Valtionrautateita lähes seitsemän vuotta johtanut Mikael Aro erosi viime huhtikuussa ja siirtyy joulukuussa sijoitusyhtiö Tritonin neuvonantajaksi.<sup>6</sup> Nykyisen rautateistä käytävän polemiikin voi nähdä menneisyydessä käytyjen keskustelujen jatkumona, vaikka tilanne onkin monessa suhteessa erilainen kuin aiemmissa suurissa murroksissa. Seuraavassa tarkastellaan, miten historiantutkijat ovat käsitelleet rautatietä ja alan johtavaa yritystä, Valtionrautateita, sekä millaista rautatiehistoriaa Suomessa kirjoitetaan.

## VALTIO JA RAUTATIED

Nykytilanne ei ole aivan ennen kokematon, sillä rautatiet ovat olleet ”kuuma peruna” Suomen politiikassa 1840-luvulta lähtien. Aivan alkuvaiheessa maan hallitus ei ollut rautateiden kannalla. Suomen senaatin johtohahmo Lars Gabriel Haartman, virkanimikkeeltään talousosaston varapuheenjohtaja, ensin vastusti rautatieverkon rakentamista, koska hän katsoi kanavien olevan ”topografisesti” parempi ratkaisu maan sisäosien yhdistämiseksi. Vasta sitten, kun kanavat olisi kaivettu, hän olisi valmis harkitsemaan rautateiden rakentamista, mutta oli vapaamielisten kanssa eri mieltä ratojen linjauksista, jotka hän näki ennen kaikkea poliittisina valintoina. ”Mieluummin jääkööt kaikki rautatiet kuin että rakennettaisiin tie demokraattisten hourailujen eduksi...”<sup>7</sup> Haartmanin vanhentuneiden näkemysten johdosta uudistusmielisen tsaari Aleksanteri II:n nimittämä kenraalikuvernööri kreivi Friedrich W.R. von Berg pakotti hänet eläkkeelle. Noin kymmenen vuotta myöhemmin yksi hänen seuraajistaan, senaattori ja

kansallisfilosofi Johan Wilhelm Snellman, joutui puolestaan eroamaan, koska hän ei voinut hyväksyä keisarillisen Venäjän leveän raidevälin (5 engl. jalkaa, 1524 mm) käyttöä Suomessa<sup>8</sup> eikä Pietarin–Riihimäen-radan rakentamista hätäaputyönä.<sup>9</sup> Kenraalikuvernööri, kreivi Nikolai Adlerberg laitto Snellmanin kuvainnollisesti selkään seinään vasten nimenomaan heidän jyrkkien rautatie-erimielisyyksiensä vuoksi keväällä 1868 – juuri tulevan pääradan rakennustöiden alkaessa.<sup>10</sup> Teknis-taloudellinen raportti tämän radan rakentamisesta julkaistiin vuoden kuluttua sen avaamisesta liikenteelle ja siinä hankkeen kohtaamista vastoinkäymisistä vaietaan.<sup>11</sup> Oiva Turpeinen kuvaa kirjassaan *Suurirubtinaan Suomi 3. Pietarin rata. Rajamaasta maailmalle* tuon aikakauden historiaa ja pyrkii sijoittamaan tämän ratalinjan laajempaan poliittiseen ja yhteiskunnalliseen kontekstiin.<sup>12</sup> Turpeisen kirjassa Suomi edustaa periferiaa ja Pietari puolestaan ydintä.

Autonomian toisella puoliskolla (1864–1917), jolloin Suomi oli Venäjän vallan alla oleva suuriruhtinaskunta, poliittinen keskustelu junaradan uusista reiteistä jatkui. Poliitiikan johtotasolla Venäjän ja Suomen hallitusten näkemykset poikkesivat toisistaan. Erityisesti Venäjän puolustusministeriö ehdotti itä-länsisuuntaisten linjojen rakentamista, eli Pietarista Suomenlahdelle ja Pohjanlahdelle.<sup>13</sup> Sen sijaan Suomen senaatti – vientiin keskittyneen puunjalostusteollisuuden vaikutuksesta – asetti etusijalle pohjois-eteläsuuntaiset linjat, toisin sanoen sisämaan saha- ja paperitehtailta tärkeimpiin vientisatamiin vievät radat.<sup>14</sup> Kartta 1. havainnollistaa Suomen rataverkon vielä keskeneräistä ”ruutukaavaa” vuonna 1917.<sup>15</sup> Läänitasolla maakunnat ja niiden teollisuudenharjoittajat kilpailivat ratojen linjauksista. Paikallisella tasolla kaupungit ja maalaiskunnat kilpailivat puolestaan siitä, mitkä niistä saivat rautatieasemia alueilleen. Ratalinjauksilla oli suurta talousmaantieteel-

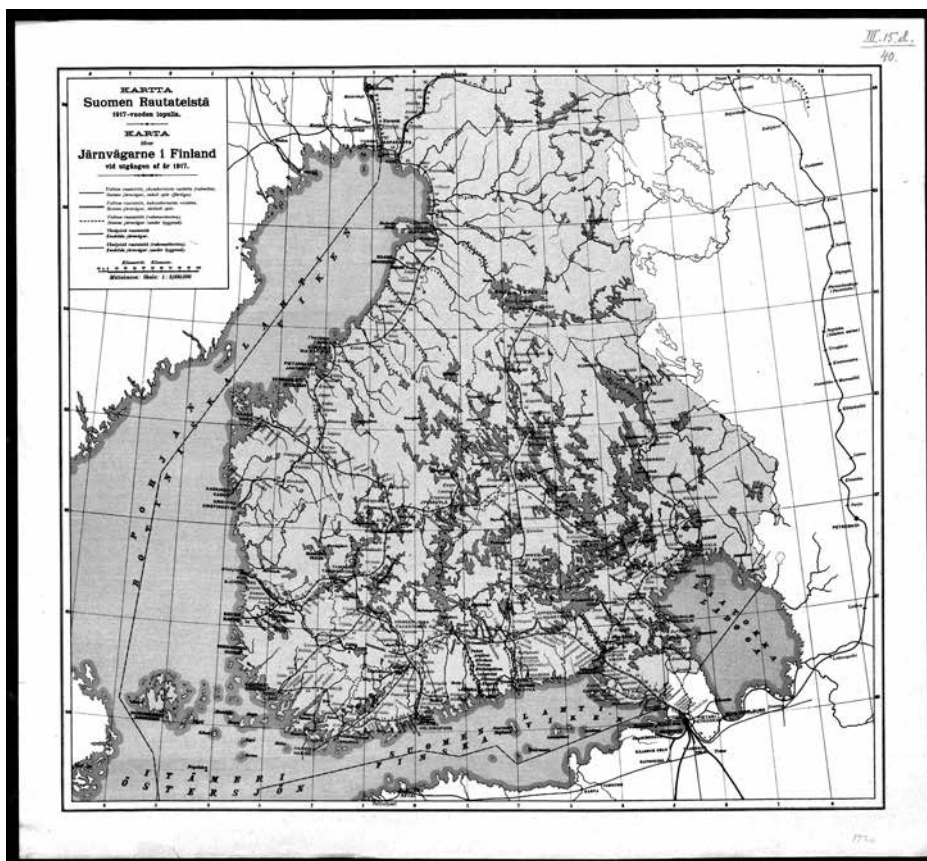
listä merkitystä. Kauppalat ja kaupungit, jotka sijaitsivat rautateiden varrella, ohittivat kasvussa asemattomat taajamat, ja tämän lisäksi täysin uusia kaupunkeja (esim. Kouvolaa, Seinäjoki, Haapamäki) kasvoi erityisesti junaratojen risteyskohtiin.

## VALTIONRAUTATIIET HISTORIASSA

Ensimmäisen rautatien rakentaminen Helsingistä Hämeenlinnaan oli osa Krimin sodan jälkeistä uudistusohjelmaa, ja tämän radan avasi liikenteelle vuonna 1862 uusi valtionyhtiö, Valtionrautatiet.<sup>16</sup> Suomen rautateiden 150-vuotisjuhlavuosi (2012)

antoi kimmokkeen useiden rautatiehistoriallisten julkaisujen laatimiseen tämän vuosikymmenen alussa. Merkittävin näistä on Seppo Zetterbergin lähes 550 sivuinen yrityshistoria.<sup>17</sup> Valtionrautatiet on perinteisesti ollut aktiivinen julkaisemaan teoksia historiastaan 25 vuoden välein.<sup>18</sup> Ennen Zetterbergin teosta oli painettu jo kuusi paksua – yhteensä 4 332 sivua sisältävää – nidettä, joiden yhteispaino on viisitoista kiloa. Yrityshistorioiden tilaajana VR on vertaansa vailla suomalaisten yhtiöiden joukossa.

Liikenne on aina ollut haaste harvaan asutussa Suomessa, joka on pinta-alaltaan Euroopan kuudenneksi suurin maa ja



Kartta 1: Suomen rautatiet vuoden 1917 lopulla.  
Lähde: <http://www.doria.fi/handle/10024/79319>

jonka taloudelliset ydinalueet ovat pohjoisemmassa kuin minkään muun maan maailmassa, Islantia lukuun ottamatta. Talvisin vientitavaraa kuljetetaan edelleenkin etelärannikon satamiin, koska jää sulkee yhä Pohjanlahden satamia vuosittain kahdeksi, kolmeksi kuukaudeksi huolimatta ilmaston lämpenemisestä. Aiemmin olosuhteet olivat paljon haasteellisempia; 125 vuotta sitten jää esti merenkulun kaikkiin satamiin kolmeksi tai neljäksi kuukaudeksi vuodessa. Ennen nykyaikaisia valtateitä rautatiet olivat ainoa liikennemuoto, jolla voitiin toimittaa raskasta rahtia ympäri vuoden.

Suuresta tarpeesta huolimatta Suomen rautatieverkosto valmistui melko myöhään. Ensimmäisen 108 kilometrin rataosuuden avaamisen jälkeen vuonna 1862 noin 2 650 kilometriä rakennettiin vuoteen 1900 mennessä. Vilkkaimmin rautateitä rakennettiin Suomessa 1920-luvulla, jolloin rakennettiin noin 1 000 kilometriä uusia ratoja.<sup>19</sup> Ennätysmäinen rakentamisjakso ajoittui varsin myöhäiselle vuosikymmenelle. Monissa muissa Euroopan maissa samanlainen huippu oli saavutettu karkeasti ottaen puoli vuosisataa aiemmin. Tällä hetkellä Suomen rautatieverkosto on lähes 6 000 kilometriä pitkä, ja siitä 55 % on sähköistetty.<sup>20</sup> Näin ollen verkostomme on 12. pisin Euroopassa (Venäjä pois lukien).<sup>21</sup> Suomessa on 1,1 metriä rautatietä asukasta kohden.

Työntekijöiden määrän suhteen VR oli vuosikymmeniä sodanjälkeisen Suomen suurin yritys. Lähes 40 000 työntekijän (noin 1 % koko väestöstä) huippu saavutettiin vuonna 1949.<sup>22</sup> Zetterberg käsittelee lyhyesti valtavan määrän näkökohtia VR-historiassaan, mutta harvoin sijoittaa VR:tä laajempaan kontekstiin tai tarkastelee yhtiön yhteiskunnallista merkitystä. Hänen kirjansa on mukavasti pakattu yhteenveto olemassa olevasta rautatiehistoriakirjallisuudesta. Siinä, missä Zetterberg on kirjoittanut paksun niteen monisanaiseen ja paikoitellen kaunopuheiseen tyyliin, sen lyhennetty englannin-

kielinen käännös, *Getting there together. 150 Years of VR*, edustaa aivan eri tyyliä. Se on 160-sivuinen kuvaileva raportti menneisyyden tapahtumista. Tämä saattaa olla hyödyllistä, jos etsii avainasioita VR:n menneisyydestä; kirja ei kuitenkaan tarjoa tietoa siitä, millaisia yhteiskunnallisia prosesseja tietojen ja lukujen taustalta löytyy.<sup>23</sup>

VR:n tilaamien yrityshistoriikkien lisäksi on olemassa melko runsaasti niin useiden asiantuntijoiden kuin harrastelijahistorioitsijoidenkin rautatiekirjallisuutta.<sup>24</sup> Nämä kirjat ja artikkelit ovat enimmäkseen suomeksi tai ruotsiksi, kuten Suomen liikenteen historiografia yleensäkin.<sup>25</sup> Yksi harvoista alan muunkielisistä kirjoista on saksaksi käännetty ja vuonna 1979 julkaistu Mikko Alameren *Eisenbahnen in Finnland*.<sup>26</sup>

Valtionrautatiet on ollut yhtiönä merkittävä toimija Suomen taloudessa jo yli 150 vuoden ajan, ja ainakin kolme ominaisuutta ovat kuvanneet sen asemaa ja kehitystä. Ensinnäkin, valtion omistamana yhtiönä se on ollut melko tiukan poliittisen valvonnan alaisena. Esimerkiksi 1800-luvun lopusta lähtien VR on ollut kiinnostunut rautatieverkostonsa sähköistämisestä. Tämän tyyppistä sähköistämistä kuitenkin lykättiin 1900-luvun viimeiselle kolmannekselle, sillä strategisten, poliittisten ja taloudellisten syiden katsottiin suosivan höyryvetureita sähkö- ja dieselvetureiden sijasta. Tuolloin katsottiin, että mahdolliset häiriöt fossiilisten polttoaineiden toimituksissa saattaisivat lamaannuttaa dieselveturit kansainvälisten kriisien aikana, mutta ne eivät pysähdyttäisi höyryvetureita, joissa voitaisiin tarvittaessa käyttää kotimaista polttopuuta. Sota-aikana dieselvetureita pidettiin kaikkein haavoittuvimpina vetokoneina.<sup>27</sup> Yli puolen vuosisadan ajan viljelijöitä lähellä olevat poliittiset järjestöt vastustivat rautateiden sähköistämistä, koska halkojen toimitukset valtionrautateilla tarjosivat huomattavia tuloja tuhansille viljelijöille ja metsureille. Lisäksi useat poliittiset ryhmät katsoivat sähköis-

tämisen vaatimat pääomakustannukset liian suureksi menoeräksi valtiontaloudessa. Koska Suomen rautatieverkosto oli toiseksi pisin Euroopassa asukasta kohden jo 1907, lisäinvestointeja rautateiden sähköistämistä varten pidettiin kestäättöminä veronmaksajille.<sup>28</sup> Ensimmäiset kaksi paikallista rataosuutta sähköistettiin vasta vuonna 1969. Tässä suhteessa Suomi erosi merkittävästi muista Pohjoismaista; Norjassa ensimmäinen sähköistetty rata avattiin vuonna 1899, Ruotsissa vuonna 1906 ja Tanskassa vuonna 1934.<sup>29</sup>

Toiseksi VR:n työntekijät ovat perinteisesti järjestäytyneet useisiin ammattiliittoihin, jotka ovat olleet vahvoja ja määrätietoisia toimijoita työmarkkinoilla. Heidän palkkatasonsa ja työsuhdeturvansa olivat melko korkeita verrattuna muihin palkansaajiin aina 1980-luvulle saakka. Rautateiden työntekijöiden ammattiliitot ovat myös julkaisseet useita historiankirjoja, jotka ovat yleensä keskittyneet ay-kysymyksiin.<sup>30</sup> Jotkut niistä käsittelevät muitakin aihepiirejä – jopa tekniikan historiaa.<sup>31</sup>

Kolmanneksi VR on ollut tienraivaaja nykyaikaisen tekniikan tuomissa Suomeen; esimerkkinä mainittakoon viestintäteknologia. Venäjän hallitus piti itsellään valtakunnallisen lennätinmonopolin ensimmäisen telegrafilinjan avaamisesta aina tsaarinvallan loppuun asti. VR sai kuitenkin poikkeuksellisesti oman lennätinlinjan valvontaansa jo ensimmäisen radan ollessa rakenteilla vuonna 1861 ja sama linja palveli liikennettä tällä Helsingin ja Hämeenlinnan välisellä radalla. Myöhemmin VR:n sallittiin rakentaa omat lennätin- ja puhelinverkkonsa, ja jälkimmäisen automatisointi aloitettiin vuonna 1953; tämä oli viisi vuotta aiemmin kuin kansallinen kaukopuhelinverkko alkoi luopua käsivälitteisistä keskuksista. Sittemmin VR:n viestintäjärjestelmistä on tullut yhä kehittyneempiä ja tehokkaampia. Tammikuusta 2011 alkaen matkustajilla on ollut käytössään maksuton wlan-yhteys kaikilla InterCi-

ty- ja nopeilla junilla, mikä on lisännyt junalla matkustamisen suosiota opiskelijoista liikemiehiin.<sup>32</sup>

## YKSITYISET RAUTATIED

Suomen rautatiehistoriassa on tapana keskittyä Valtionrautateiden vaiheisiin, mutta maassa on ollut muunlaistakin raideliikennettä. Ensimmäisen yksityisen rautatien rakentamisen rahoittivat pietarilaiset liikemiehet. Hyvinkäältä talvisatamana tunnettuun Hankoon kulkeva rata tuntui perustuvan hyvään liikeideaan, koska kaikki muut suomalaiset satamat pääsääntöisesti jäätyivät talvisin. Leveäraiteinen ja 165 kilometriä pitkä kiskotie avautui liikenteelle vuonna 1873. Toiminnan osoittauduttua kannattamattomaksi rata siirtyi Valtionrautateiden omistukseen pari vuotta myöhemmin.<sup>33</sup> Pari muutakin yksityistä ratayhtiötä epäonnistuivat 1800-luvun lopulla. Yksityinen, Porvoon kaupungin tukema yhtiö rakensi leveäraiteisen radan Keravalta Porvooseen vuosina 1872–1874, koska valtio kieltäytyi toteuttamasta hanketta. Vararikon jälkeen uusi yhtiö jatkoi liikennöintiä tällä radalla, kunnes se siirtyi valtion haltuun vuonna 1917.<sup>34</sup> Ruhtinas Ouchtomski puolestaan aloitti vuonna 1896 ns. rantaradan rakentamisen Karjaalta Turkuun, mutta pian tämän yksityisen rautatiehankkeen loppuunsaattaminen siirtyi valtion tehtäväksi. Rata valmistui kolme vuotta myöhemmin. Nykylinjauksen mukainen rantarata Pasila–Karjaa–Turku valmistui kokonaisuudessaan marraskuussa 1903.<sup>35</sup>

Sitä mukaan, kun Valtionrautateiden rataverkko laajeni maan eri osiin, monet teollisuuslaitokset rakensivat leveäraiteisia yhdysratoja omilta tehtailtaan VR:n radoille. Nämä haararadat ja ”pistoraiteet” olivat kuitenkin suhteellisen lyhyitä ja jäivät yleensä omistajansa yksityiseen käyttöön. Suomen ainoa kunnallisessa omistuksessa ollut

leveäraiteinen rata kulki Porin–Tampereen rautatien haararatana Kokemäen Peipohjasta Raumalle. Tällä 47 kilometrin mittaisella kiskotiellä Rauman kaupunki harjoitti tavaraj- ja henkilöliikennettä vuosina 1897–1950, jonka jälkeen se siirtyi Valtionrautateiden omistukseen.<sup>36</sup> Heikko kannattavuus on ollut pääsyy, miksi yksityiset ja kunnalliset rautatiet eivät ole saaneet Suomessa jalansijaa.

Suomen ainoa yksityinen rautatieyhtiö, joka edelleen harjoittaa kaupallista raideliikennettä omistamallaan radalla, on Karhulan–Sunilan Rautatie Oy Kymenlaaksossa. Monialayritys Karhula Oy avasi tämän radan liikenteelle jo vuonna 1900 kapearaiteisena; leveäraiteiseksi se muutettiin 1926. Tämän radan pituus on kuusi kilometriä raidelevyden ollessa sama kuin VR:n rataverkossa eli 1 524 millimetriä.<sup>37</sup>

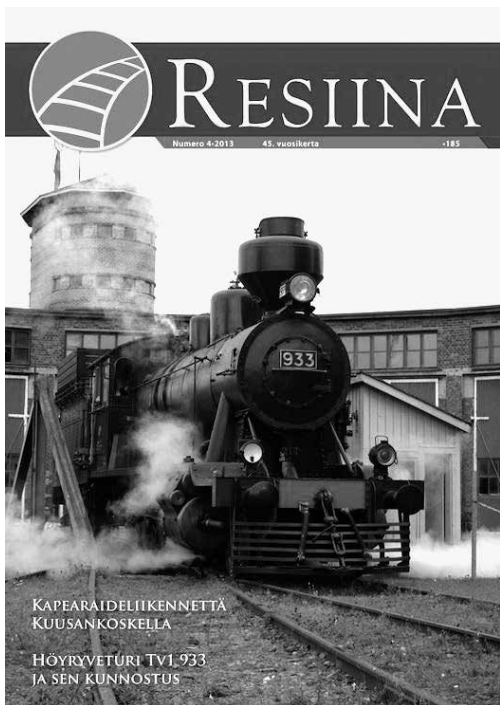
Suomen kapearaiteisilla rautateillä on värikäs historia. Periaatteessa kapearaiteiset junat poikkeavat leveäraiteisista vain kiskoväliltään ja liikkuvan kaluston koolta, sillä teknisesti molemmat junatyypit ovat saman-

kaltaisia. Kapearaiteisiksi luetaan alle 1 435 millimetrin raidelevyden radat. Ne ovat palvelleet monenlaista liikennettä ja kuljettaneet matkustajia, puutavaraa, turvetta, malmia, teollisuustuotteita, postia ja sotilastarvikkeita. Useimmat näistä radoista ovat olleet pituudeltaan alle 15 kilometriä. Pisin kapearaiteinen rata, 82 kilometriä pitkä yksityinen Loviisa – Vesijärven rautatie, palveli yleistä liikennettä vuosina 1904–1960.<sup>38</sup> Pääsääntöisesti kapearaiteiset rautatiet ovat liikenneineet lyhyillä matkoilla ja olleet yksityisessä tai valtion tehdasyhtiöiden omistuksessa. Joistain kapearaiteisista rautateistä on kirjoitettu historiikki.<sup>39</sup>

Kapeilla raiteilla kulkevien junien vetovoimana ovat olleet käsivoimat, hevoset, höyrykoneet, sekä poltto- ja sähkömoottorit. Suomessa on ollut peräti yli 350 kapearaiteista rataa, joilla on liikennöity veturein. Sähköveturit otettiin Suomessa käyttöön ensimmäistä kertaa kolmen tehtaan (Halla Oy, Kotka, Forssan puuvillatehdas, ja Kymmin paperitehdas, Kuusankoski) kapearaiteisilla radoilla vuosina 1896–1899.<sup>40</sup> Vuoden 1913 mennessä ainakin kymmenen sähköistä tehdasrautateitä oli rakennettu, ja näiden rataverkkojen yhteispituus oli noin 40 kilometriä.<sup>41</sup> Höyryvetureilla liikennöitävillä radoilla oli tuolloin yhteispituutta arviolta ainakin kymmenen kertaa enemmän. Silti kapearaiteisista rautateistä ei ollut Valtionrautateiden kilpailijoiksi; niiden tehtävänä oli täyttää paikallisia kuljetustarpeita ennen autojen aikakautta.

Erilaiset rautatieperinteeseen tai -museoihin liittyvät seurukset ovat myös julkaisseet kirjoja historiasta; niiden julkaisut keskittyvät usein jonkin paikallisen toiminnan tai laitoksen tarkasteluun. Esimerkiksi Jouni Eerola on kirjoittanut kirjan rautatievaunujen valmistuksesta ja huollosta Pasilan konepajalla Helsingissä sadan vuoden aika-

Suomessa rakennettu höyryveturi Tv1 rautatiehistoriaan keskittyvän *Resiina*-lehden kannessa. Lähde: *Resiina* vol. 45 (2013) no 4.



na.<sup>42</sup> Vuodesta 1969 Suomen Rautatiehistoriallinen Seura on julkaissut *Resiina*-lehteä, joka käsittelee pääasiassa rautateiden ja raitiovaunujen tekniikan historiaa.<sup>43</sup> Useat rautatiemuseot ympäri maata tarjoavat mahdollisuuksia tutustua vetureihin, muuhun liikkuvaan kalustoon ja pieniin esineisiin.<sup>44</sup> Joissakin museoissa, esimerkiksi Jokioisissa, on toiminnassa olevia vanhan ajan kapearaitteisia junia.<sup>45</sup>

### JUNALIIKENTEEN YHTEISKUNNALLINEN JA KULTTUURINEN MERKITYS

Rautateiden rakentamisesta ja VR:n harjoittamasta liikenteestä on varsin hyvin tilastotietoja saatavissa niin yhtiön ja rautatiehallituksen arkistossa kuin julkaistuna yhtiön omissa radanrakennusraporteissa,<sup>46</sup> historia-teoksissa, Liikennetilastollisessa vuosikirjassa ja Tilastokeskuksen sekä sen edeltäjien julkaisuissa.<sup>47</sup> Rautateiden taloudellisesta toiminnasta ja sen merkityksestä on julkaisu paljon myös tutkimuskirjallisuutta.<sup>48</sup>

Tilastot kertovat monia mielenkiintoisia asioita, kuten sen, että vuonna 1905 puutavaran osuus oli noin 30 prosenttia ja paperiteollisuuden tuotteiden osuus lähes 10 prosenttia rautateiden kuljettamasta rahdista.<sup>49</sup> Vuonna 2000 vastaavat luvut olivat 31 prosenttia ja 20 prosenttia rahdinkuljetuksen tonnikipometreistä. Vuonna 2012 ne olivat edelleenkin likimain samat eli 30 prosenttia ja 19 prosenttia.<sup>50</sup> On hämmästyttävää, että yli sadan vuoden ajan puunjalostusteollisuuden tuotteet ovat muodostaneet likimain puolet VR:n rahdinkuljetuksesta. Nämä luvut auttavat ymmärtämään rautateiden ja metsäteollisuuden symbioottista suhdetta Suomessa. Kiistatta VR on merkittävä instituutio maassamme. Mikael Aro kutsuu sitä jopa ”kansalliseksi ikoniksi” ja perustelee näkemystään seuraavasti: ”rauta-

tieliikenteen merkitys ihmisten arkielämässä ja Suomen taloudelle on todella tärkeä”.<sup>51</sup>

Suomen rautatiehistoriallinen tutkimus ei ole keskittynyt ainoastaan teknologisiin, poliittisiin ja taloudellisiin näkökohtiin. Viime aikoina nosteessa ovat olleet humanistiset suuntaukset, joissa tarkastellaan jotenkin rautatieliikenteeseen liittyvien yhteisöjen sosiaali- ja kulttuurihistoriaa. Kansantieteellisen tutkielman Pieksämäen rautatieläisistä 1910–1960 on tehnyt Pertti Itkonen.<sup>52</sup> Matti Rinne kirjoitti puolestaan kirjan *Aseman kello löi kolme kertaa: Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa*.<sup>53</sup> Teoksen otsikko on hieman harhaanjohtava, sillä se keskittyy kertomaan pääasiassa rautateiden työntekijöiden kulttuuriharrastuksista. Kimmo Lagerbom tutkii puolestaan samaa aihetta väitöskirjassaan *Kaukana Kainuussa, valtaväylän varrella: etnologinen tutkimus Kontiomäen rautatieläisyhteisön elinkaaresta 1950–1972*. Kaupunki syntyi lähes tyhjästä itäsuomalaiseen korpeen ja koki lyhyen 40 vuoden kultaajan. Tämä on ensimmäinen suomalainen rautateiden ja asemien ympärillä olevien yhteisöjen kulttuurihistoriaan liittyvä väitöskirja. Lagerbom tutkii Kontiomäen nousua ja laskua kanadalaisen elinkaariteorian avulla. Hänen tutkimuksensa on huomionarvoinen avaus alallaan.<sup>54</sup> Anu Kasnion, Jenni Korjuksen ja Heli Mäen artikkelikokoelma ”Damcoupe” tarkastelee naisia Suomen valtion rautateiden palveluksessa.<sup>55</sup> Lukuun ottamatta englantilaisen Helena Wojtczakin käännettyä artikkelia, *Railwaywomen: Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace*,<sup>56</sup> kirja koostuu suomalaisista ”Naiset rautateillä” -esseekilpailun artikkeleista. Populäärejä ja runsaasti kuvitettuja kirjoja rautateiden historiasta on Suomessa julkaistu suhteellisen vähän verrattuna Britanniaan. Tämän tyyppisiä kirjoja on toki ilmestynyt; esimerkkinä mainittakoon Kyösti Kivisen ja Seppo Ahosen värikkäästi kuvitettu teos *Rautateiden kyydissä: Junamatka Matin ja Liisan päivistä Pendolinoon*.<sup>57</sup>

Kansainvälisesti katsoen Suomen rautateitä käsittelevä historiankirjoitus alkoi suhteellisen varhain ja se on sisällöltään monipuolista ja laajaa, vaikkakin monet tuotokset ovat yleensä tarkastelukulmiltaan melko kapeita. Useimmat näistä julkaisuista on painettu vain suomeksi tai ruotsiksi ja tarkoitettu kotimaiselle yleisölle. Siksi vain ani harvoja vieraskielisiä julkaisuja on aihepiiristä tarjolla ulkomaalaisille lukijoille eikä maamme rautatiehistorian tuntemus ei ole levinnyt maailmalla.<sup>58</sup> Siten on olemassa sosiaalinen tilaus täyttää tuota valkoista aukkoa suomalaisessa historiografiassa.<sup>59</sup> Lisäksi Suomen rautateiden historiaa kirjoitetaan pääasiassa harrastetarkoituksiin; tieteelliset tutkimukset ovat harvinaisia. Avauksia tähän suuntaan ovat opinnäytteet, joissa on teoreettinen viitekehys. 1900-luvun viimeiseltä neljännekseltä lähtien Suomen rautatiehistorian piirissä on ollut versomassa niin sanottu uusi rautatiehistoria, joka ei ole keskittynyt ratojen rakentamisen yksityiskohtiin eikä liikkuvaan kalustoon ominaispiirteisiin vaan työhön ja elämään rautateillä sekä junalla matkustamiseen yhteiskunnallisessa kontekstissa.

Kiintoisaa on, etteivät ulkomaiset historioitsijat ole liiemmin käsitelleet Suomen rautateiden historiaa julkaisuissaan. Alan tematiikassa on kuitenkin yksi poikkeus, joka herättää jatkuvasti kansainvälistä huomiota: rata Pietariin. On ironista, että tätä rataa olivat rakentamassa ammattimiesten ohella tuhannet työttömät maatyöläiset ja nälkäiset kulkurit suuren nälänhädän aikana ja siitä toivuttaessa vuosina 1868 - 1870. Vaikka rataa tehtiin kovissa olosuhteissa, dokumentit kertovat vain muutamasta lakosta mutta eivät mielenosoituksista, mellakoista eivätkä laajemmasta yhteiskunnallisesta liikehdinnästä. Kuitenkin tästä radasta ja erityisesti sen pääteasemasta on tullut kansainvälisesti tunnettuja vallankumouksellisten unelmien symboleja amerikkalaisen kriitikon ja historioitsija Edmund Wilsonin kirjoittaman *To*

*the Finland Station* -kirjan vuoksi.<sup>60</sup> 16. huhtikuuta 1917 VR ei kuljettanut vain maitoa ja polttopuita Pietariin, se toi mukanaan myös maanpaossa olevan Vladimir I. Leninin, ja – hänen mukanaan – vallankumouksen Venäjän pääkaupunkiin.

Kirjoittaja on Turun yliopiston Suomen historian professori ja ICOHTECin presidentti.

<sup>1</sup> <https://www.vr.fi/uusihinta/> (Luettu 4.9.2016).

<sup>2</sup> <https://www.vr.fi/uusihinta/>; [http://www.iltalehti.fi/uutiset/2016021821132481\\_uu.shtml](http://www.iltalehti.fi/uutiset/2016021821132481_uu.shtml) (Luettu 4.9.2016).

<sup>3</sup> <http://www.kansanuutiset.fi/artikkeli/3503897-kommentti-vrn-hintojen-alennus-silmankaanto-tempu>; [http://yle.fi/uutiset/vrn\\_halpuutus\\_ei\\_nay\\_pohjoisen\\_junissa/8676519](http://yle.fi/uutiset/vrn_halpuutus_ei_nay_pohjoisen_junissa/8676519); <http://www.rantapallo.fi/kerranpoistuinkoota/2016/02/17/vr-laski-hintoja-mina-en-vakuuttunut/> (Luettu 4.9.2016).

<sup>4</sup> Huuskonen 2013, A19.

<sup>5</sup> Sajari 2016, B13; Vänskä 2016, A9.

<sup>6</sup> Sajari 2016, B13.

<sup>7</sup> Kalleinen 2001, 273.

<sup>8</sup> J.V. Snellman suosi länsi-eurooppalaista raidelevyden standardia (4 jalkaa 8 tuumaa, 1435 mm), joka oli yhteensopimaton venäläisen raidelevyden kanssa. Kts. CASTRÉN 1906, 317; HAYWOOD 1969, 72–80.

<sup>9</sup> Castrén, 1906, 310–324.

<sup>10</sup> Snellmanin eron taustalla katsotaan olleen muitakin syitä; hän ja Adlerbergin katsotaan tulleen ylipäänsä huonosti toimeen keskenään. CASTRÉN 1906, 317; <http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/3639/> (Luettu 5.9.2016).

<sup>11</sup> Berndston 1871.

<sup>12</sup> Turpeinen 2004.

<sup>13</sup> Turpeinen 2004.

<sup>14</sup> Sellu- ja paperitehtaiden sijainti rautateiden varsille vuonna tulee esiin kartasta: MYLLYNTAUS 1989, 29.

<sup>15</sup> Ursyn-Pruszyński 1910; Polvinen 1962.

<sup>16</sup> Suomi oli tässä suhteessa yllättävän vähän jäljessä naapurimaitaan. Venäjän ensimmäinen rautatie valmistui vuonna 1837. Se ei kuitenkaan ollut julkisessa käytössä, sillä vain keisari Nikolai I ja hänen hoviväkensä matkusti sitä pitkin kulkevilla junilla Pietarista Kesäpalatsiin Tsarchoje Seloon Suomenlahden rannalle. Ensimmäinen julkiseen käyttöön tarkoitettu henkilö- ja rahtiliikennettä palvellut ja 650 kilometrin pituinen rautatie rakennettiin Pieta-



rista Moskovaan vuosina 1841–1851. Ruotsin ensimmäinen julkinen, höyryveturein liikennöity rautatie rakennettiin Närken kuntaan välille Norra-Ervalla-Örebro. Länsieurooppalaisen raideleveysstandardin mukainen mutta vain 40 kilometrin pituinen rata avattiin liikenteelle maaliskuussa 1856. Richter 2010; Castrén, 1906, 317.

<sup>17</sup> Zetterberg 2011.

<sup>18</sup> Sarjan ensimmäinen oli Lennart Gripenbergin ja Teodor Munckin kirjoittama ja VR:n 50-vuotisjuhluvuoden kunniaksi julkaistu kirja *Suomen valtionrautatiet 1862–1912, Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus. 1912–1916*.

<sup>19</sup> Castrén 1937.

<sup>20</sup> 5 342 kilometriä (90 %) Suomen liikennöidystä rataverkosta (kaikkiaan 5 944 kilometristä) on vain yksiraiteista rataa. Zetterberg 2011, 534; <http://www.liikennevirasto.fi/rataverkko#.V81o9nq6Mso> (Luettu 5.9.2016)

<sup>21</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_rail\\_transport\\_network\\_size#Long\\_List](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_rail_transport_network_size#Long_List) (Luettu 5.9.2016)

<sup>22</sup> Zetterberg 2011, 315–19.

<sup>23</sup> Zetterberg 2012.

<sup>24</sup> Rasehorn 1996.

<sup>25</sup> Ks. Myllyntaus 2013, 68–72.

<sup>26</sup> Alameri 1979. Alkuperäinen teos julkaistiin suomenkielellä Alameri, Mikko. *Suomen rautatiet* Wien 1979.

<sup>27</sup> Wuolle 1926, 277–8.

<sup>28</sup> Snellman 1912, 75–77.

<sup>29</sup> Myllyntaus 1991, 243–44.

<sup>30</sup> Herranen 2005; Pitkänen 2010.

<sup>31</sup> Saarinen 2005; Holopainen 2008.

<sup>32</sup> Selin 2011, 21–37.

<sup>33</sup> Bergström 2008, 119–177.

<sup>34</sup> Castrén 1906, 322.

<sup>35</sup> Castrén 1906, 322; Nummelin 2008.

<sup>36</sup> Ks. kartta 1. Suomen rautatiet vuoden 1917 lopulla.

<sup>37</sup> Karhulan–Sunilan rautatie. [https://fi.wikipedia.org/wiki/Karhulan%E2%80%93Sunilan\\_rautatie](https://fi.wikipedia.org/wiki/Karhulan%E2%80%93Sunilan_rautatie) (Luettu 5.9.2016).

<sup>38</sup> Bergström, Einola ja Kilpiö 1993; Nummelin 2003; Rasehorn 1991.

<sup>39</sup> Ruuttula–Vasari, Anne. Eskolan metsärata eli pitkin Pikkurataa. Kannuksen ja Sievin kulttuurilautakunnat, Kannus 1988.

<sup>40</sup> ”Några elektriska banor i Finland utförda af Elektriska Ab AEG,” 1905, 79–80; ”Suomen vanhin sähkörailitie käytössä Forssassa,” 1862, 201–21; Sukselainen 1940, 74.

<sup>41</sup> Myllyntaus 1991, 241–242.

<sup>42</sup> Eerola 2005; Kataja & Lehtomäki 2004.

<sup>43</sup> *Resiina* -lehti. Suomen Rautatiehistoriallinen Seura, Helsinki vuodesta 1969 alkaen; <http://www.resiinalehti.fi/> (Luettu 5.9.2016)

<sup>44</sup> Suomen rautatiemuseo, Hyvinkää; <http://www.rautatiemuseo.fi/finnish-railway-museum>; höyryveturipuisto Haapamäellä, <http://www.veturipuisto.fi/> (Luettu 5.9.2016).

<sup>45</sup> Jokioisten museorautatie, <http://www.jokioisten-museorautatie.fi/en.html> (Luettu 5.9.2016)

<sup>46</sup> Käytännössä jokaisesta radasta laadittiin sen valmistuttua VR:n tilaama rakennusraportti. Niitä on myöhemmin julkaistu uudelleen näköispainoksina, esim. Berndtson 1871; Gripenberg 1905; Mankila, 1986 (sisältää näköispainoksen aiemmasta rakennusraportista); *Valtionrautatiet 1962–1987*, 1987.

<sup>47</sup> Rautatietilasto, Suomen virallinen tilasto 20, 1989–; *Liikennetilastollinen vuosikirja 1958–*.

<sup>48</sup> Laulajainen 1962; Koski ja Lahti 1994; Lehto 1991; Tervonen 2015.

<sup>49</sup> Castrén 2006, 312.

<sup>50</sup> Suomen rautatietilasto 2013, 2013, 43; [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/liti\\_2013-09-suomen\\_rautatietilasto\\_2013\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/liti_2013-09-suomen_rautatietilasto_2013_web.pdf) (Luettu 5.9.2016).

<sup>51</sup> Sajari 2016, B13.

<sup>52</sup> Itkonen 1989.

<sup>53</sup> Rinne 2001.

<sup>54</sup> Lagerblom 2004.

<sup>55</sup> Kasnio, Korjus ja Mäki 2010.

<sup>56</sup> Wojtczak 2005.

<sup>57</sup> Kiiskinen ja Ahonen 1996.

<sup>58</sup> Esim. Mäki ja Korjus 2009.

<sup>59</sup> Päivärinne 2009.

<sup>60</sup> Wilson 1988, 533–554.

## LÄHTEET:

### Painetut julkaisut

ALAMERI, Mikko. *Eisenbahnen in Finnland*, Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte, vol. 22. Verlag Slezak, Wien 1979.

ALAMERI, Mikko. *Suomen rautatiet*. Verlag Slezak, Wien 1979.

BERGSTRÖM, Matti ja KILPIÖ, Olavi (toim.). *Leveät kiskot. Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet*, Suomen rautatiemuseo, Hyvinkää 2008.

BERGSTRÖM, Matti, EINOLA, Erkki ja KILPIÖ, Olavi. *Kapeat kiskot: Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset kapearaiteiset rautatiet*. Jokioisten Museorautatie, Rautatiemuseo, Veturimuseo, Jokioinen 1993.

BERNDTSON, Fredrik. *St. Petersburg–Riihimäki jernvägsbyggnad*. Helsinki 1871.

- CASTRÉN Jalmari. "J.V. Snellmanin kannasta rautatiekysymyksessä," *Valvoja* 1906, no. 1, 310–324.
- CASTRÉN, Reino. "Ratapolitiikka," *Valtion rautatiet 1912–1937*, Osa 2, Valtion rautatiet, Helsinki 1937.
- EEROLA, Jouni. *Pasilan konepaja 1903 - 2003: sata vuotta rautatievaunujen valmistusta ja korjausta Helsingissä*, Pasilan konepajan perinneyhdistys ja Helsingin kaupungin museo, Helsinki 2005.
- GRIPENBERG, Lennart ja MUNCK, Teodor. *Suomen valtionrautatiet 1862–1912, Historiallis-teknillistäaloudellinen kertomus*, Osat 1 ja 2. Valtionrautatiet, Helsinki 1912–1916.
- GRIPENBERG, Lennart. *Uleåborg-Waala järnväg*. Helsingfors 1905. *Valtionrautatiet 1962–1987: Suomen rautateiden 125-vuotisen toiminnan kunniaksi julk.* Rautatiehallitus. Rautatiehallitus, Helsinki 1987.
- HAYWOOD R. M. "The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836–1860," *Slavic Review* 28:1 (1969), 72–80.
- HERRANEN, Timo. *Rautatieläisten liiton historia*, vol. 3, *Uusiin asemiin: 1950-luvun lopulta 1990-luvun puoliväliin*. Rautatieläisten liitto & Kehitys, Helsinki 2005.
- HOLOPAINEN, Risto. *Etupäässä veturimiehet: kertomuksia veturimiehistä, veturimiesten työstä ja toiminnasta, vetureista ja vähän muustakin: Veturimiesten liitto 110 vuotta*, Veturimiesten liitto, Helsinki 2008.
- HUUSKONEN, Matti. "Uudet veturit nopeuttavat matkoja," *Helsingin Sanomat* 21. joulukuuta 2013, A19.
- ITKONEN, Pertti. *Rautatie ja kaupunki: Tutkielma Pieksämäen, Savon radan ja sen sivuratojen rautatieläisten elämästä ajanjaksolla 1910–1960*. Lehtisepät, Pieksämäki 1989. Teos pohjautuu tekijän Turun yliopistossa laatimaan opinnäytteen.
- KALLEINEN, Kristiina. *"Isämaani onni on kuuluu Venäjälle": Vapaaherra Lars Gabriel von Haartmanin elämä*, SKS, Helsinki 2001.
- KASNIO, Anu, KORJUS, Jenni ja MÄKI, Heli (toim.). *Vaimoväen-osasto: Naisia rautateiden palveluksessa*. Kouvolan kaupungin museo, Kouvola 2010.
- KATAJA, Tuuli & LEHTOMÄKI, Kirsti. *Toralinna 1904–2004: Täynnä elämää*. Työväen keskus museo, Tampere 2004.
- KIISKINEN, Kyösti ja AHONEN, Seppo. *Rautahevon kydyissä: Junamatka Matin ja Liisan päivistä Pendolinoon*. Gummerus, Jyväskylä 1996.
- KOSKI, Kimmo ja Lahti, Pekka. *Teollisuuden sijoittuminen Suomessa: väestöjen varsilta valtatelle*, Liikenneministeriö ja Valtion painatuskeskus, Helsinki 1994.
- LAGERBLUM, Kimmo. *Kaukana Kainuussa, valtävälän varrella: Etnologinen tutkimus Kontiomäen rautatieläisyhteisön linkaaresta 1950–1972*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2004.
- LAULAJAINEN, Risto. *Suomen tuontikaupassa esiintyvien joukkotavaroiden kuljetuksista*, Kauppakorkeakoulu, Helsinki 1962.
- LEHTO, Eero. *Valtionrautateiden tuottavuus 1945–1989*, Työväen taloudellinen tutkimuslaitos, Helsinki 1991.
- LIIKENNETILASTOLLINEN VUOSIKIRJA: *Suomen virallinen tilasto 36*, Kulkulaitosneuvosto, Liikenne neuvosto ja Tilastokeskus, Helsinki 1958–.
- MANKILA, Terttu (toim.). *Kertomus Oulun rautatien rakentamisesta*, Valtionrautatiet ja Oulun kaupunki, Helsinki 1986 (sisältää näköispainoksen aiemmasta rakennusraportista).
- MYLLYNTAUS, Timo. *Finnish Industry in Transition, 1885–1920, 1885–1920, Responding to Technological Challenges*, vol. IV, Tekniikan museo, Helsinki 1989.
- MYLLYNTAUS, Timo. *Electrifying Finland. The Transfer of a New Technology into a Late Industrialising Economy*, (Macmillan & ETLA, London 1991), 243–44.
- MYLLYNTAUS, Timo. "Transport in Finnish History: A Short Survey of Research Literature," *Tekniikan Waiheita, Teknologian historian aikakauslehti*, 31:3 (2013), 68–72.
- MÄKI, Heli ja KORJUS, Jenni (toim.). *Railways as an Innovative Regional Factor*. Helsingin yliopisto/Palmenia. Helsinki 2009.
- NUMMELIN, Markku. *Kapearaiteiset rautatiet - Narrow gauge railways*. Kustantaja Laaksonen, 2003.
- NUMMELIN, Markku. *Rantarata*. Laaksonen, 2008.
- "Några elektriska banor i Finland utförda af Elektriska Ab AEG," *Teknikern* (1905) no 405, 79–80.
- PITKÄNEN, Juhani (toim.). *Sähköllä tulevaisuuteen: VR STY 110 vuotta*, VR sähkötekniset-STY, Turku 2010.
- POLVINEN, Tuomo. *Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Russlands vor dem Ersten Weltkrieg*, *Studia Historica*, vol. 4. SHS, Helsinki 1962.
- PÄIVÄRINNE, Tiina. "If only we had a railway! The role of the Finnish railway network in the nation's technological progress," *Railways as an Innovative Regional Factor*, MÄKI, Heli ja KORJUS, Jenni (toim.). Helsingin yliopisto/Palmenia Helsinki 2009. Julkaistu aiemmin Tekniikan Waiheita -lehdessä, 26(2) 2008, 28–33.
- RASEHORN, Hannu. *Loviisan-Vesijärven rautatie*, H. Rasehorn, Lahti 1991.
- RASEHORN, Hannu. *Pietarin rata 125 vuotta*. Lahti 1996.
- RAUTATIELILASTO. *Suomen virallinen tilasto 20*, Rautatiehallitus, Helsinki 1873–1988, Ratahallintokeskus, Helsinki 1989–.
- RESINA vol. 45 (2013) no 4.

- RICHTER, Karl Arne (toim.), *Europäische Bahnen '11*, Eurailpress, Hamburg 2010.
- RINNE, Matti. *Aseman kello löi kolme kertaa: Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa*. Otava, Helsinki 2001.
- RUUTTULA-VASARI, Anne. *Eskolan metsärata eli pitkin pikkurataa*. Kannuksen ja Sievin kulttuuri-lautakunnat, Kannus 1988.
- SAARINEN, Hannu ym., (toim.), *Höyryajasta digitaalikauteen: tekniikkaa ja edunvalvontaa: Rautatiealan tekniset ja insinöörit AMK ry 1984–2004*. Rautatiealan tekniset ja AMK insinöörit, Helsinki 2005.
- SAJARI, Petri, "Aro alkaa houkutelua investointeja," *Helsingin Sanomat* 3. syyskuuta 2016, B13.
- SELIN, Reijo, "150 vuotta rautateiden teletoimintaa," *Rautateiden insinöörit VRI RY, VRI*, Helsinki, 2011.
- SNELLMAN, Karl. "Miksi rautatiet meillä nykyään tulevat niin kalliiksi," *Teknillinen Aikakauslehti* 4:4 (1912), 75–77.
- "Suomen vanhin sähköraitiotie käytössä Forssassa," *Yhdyslanka* (1862) no 16, 201–21.
- SUKSELAINEN, V.J. *Oy Strömberg Ab 1889–1939*. Helsinki 1940.
- TERVONEN, Juha. *Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä koskevan sopimuksen taloudelliset vaikutukset*. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki 2015.
- TURPEINEN, Oiva. *Suuriruhtinaan Suomi 3. Pietarin rata. Rajamaasta maailmalle*. Tammi, Helsinki 2004.
- URSYN-PRUSZYNSKI, Ritter v., *Finnland. Eine militär-geographische Studie*, Wien 1910.
- WILSON, Edmund. *To the Finland Station: A Study in the Writing and Acting of History*. Yhdestoista painos. Farrar, Straus and Giroux, New York [1940] 1988.
- WOJTCZAK, Helena. *Railwaywomen: Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace*. Hastings, Sussex 2005.
- WUOLLE, Bernhard. "Sähkön ottaminen liikevoimaksi Suomen valtion rautateilla," *Teknillinen Aikakauskirja* 16:5–6 (1926), 277–8.
- VÄNSKÄ, Harri, Mikael Arolla oli neljä vaihtoehtoa," *Kauppalehti* 5. syyskuuta 2016, A9.
- ZETTERBERG, Seppo. *Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta*. WSOY, Helsinki 2011.
- ZETTERBERG, Seppo. *Getting there together. 150 Years of VR*, Kääntäjä Andrew Fisher, WSOY, Helsinki 2012.
- museorautatie.fi/en.html (Luettu 5.9.2016).
- KALLIO, Lauri, "Snellman, J.V.", *Filosofia.fi: Portti filosofiaan*, <http://filosofia.fi/node/6752> (Luettu 5.9.2016).
- Karhulan–Sunilan rautatie. [https://fi.wikipedia.org/wiki/Karhulan%E2%80%93Sunilan\\_rautatie](https://fi.wikipedia.org/wiki/Karhulan%E2%80%93Sunilan_rautatie) (Luettu 5.9.2016).
- Kartta Suomen rautateista vuoden 1917 lopulla, <http://www.doria.fi/handle/10024/79319> (Luettu 5.9.2016).
- "List of countries by rail transport network size," *Wikipedia*. [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_rail\\_transport\\_network\\_size#Long\\_List](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_rail_transport_network_size#Long_List) (Luettu 5.9.2016).
- Noora, "VR 'laski' hintoja – minä en vakuuttunut," <http://www.rantapallo.fi/kerranpoistuinko-toa/2016/02/17/vr-laski-hintoja-mina-en-vakuuttunut/> (Luettu 4.9.2016).
- NYKÄNEN, Suvi-Tuulia, "Opiskelijat tyrmistyivät VR:n hinnoista: Matka kotiin kallistui lähes kolmanneksen," [http://www.iltalehti.fi/uutiset/2016021821132481\\_uu.shtml](http://www.iltalehti.fi/uutiset/2016021821132481_uu.shtml) (Luettu 4.9.2016).
- PAJU, Anna, "Kommentti: VR:n hintojen alennus silmäkääntötemppe?" <http://www.kansanuutiset.fi/artikkeli/3503897-kommentti-vrn-hintojen-alennus-silmankaantotemppe> (Luettu 4.9.2016).
- Pysyvästi lasketut hinnat, <https://www.vr.fi/uusi-hinta/> (Luettu 4.9.2016).
- Rataverkko, <http://www.liikennevirasto.fi/rataverkko#.V81o9nq6Mso> (Luettu 5.9.2016).
- Resiina –lehti. Suomen Rautatiehistoriallinen Seura, Helsinki vuodesta 1969 alkaen; <http://www.resiinalehti.fi/> (Luettu 5.9.2016).
- RÄIHÄ, Tapio, "VR:n halpuutus ei näy pohjoisen junissa," [http://yle.fi/uutiset/vrn\\_halpuutus\\_ei\\_nay\\_pohjoisen\\_junissa/8676519](http://yle.fi/uutiset/vrn_halpuutus_ei_nay_pohjoisen_junissa/8676519) (Luettu 4.9.2016).
- Saint Petersburg – Moscow\_Railway. [https://en.wikipedia.org/wiki/Saint\\_Petersburg\\_%E2%80%93Moscow\\_Railway](https://en.wikipedia.org/wiki/Saint_Petersburg_%E2%80%93Moscow_Railway) (Luettu 6.9.2016).
- "Snellman, Johan Vilhelm," *Kansallisbiografia*, <http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/3639/> (Luettu 5.9.2016).
- Suomen rautatiemuseo, Hyvinkää; <http://www.rautatiemuseo.fi/finnish-railway-museum> (Luettu 5.9.2016).
- SUOMEN RAUTATIELASTO 2013. Liikennevirasto, Helsinki 2013. [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti\\_2013-09\\_suomen\\_rautatietilasto\\_2013\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-09_suomen_rautatietilasto_2013_web.pdf) (Luettu 5.9.2016).

### Digitaaliset lähteet

Höyryveturipuisto Haapamäellä, <http://www.veturipuisto.fi/> (Luettu 5.9.2016).

Jokioisten museorautatie, <http://www.jokioisten->