

Saimaan kanava – tirkistysaukko Suomen historiaan

TIETESÄ
TARHAT
72
N N H H S S A

Yrjö Kaukiainen

Jyrki Paaskoski: Viipuriin ja maailmalle. Saimaan kanavan historia. 367 s., kuvitettu. Keuruu. Otava 2002.

Saimaan kanava oli aikanaan Suomen suuriruhetinaskunnan suurin rakennushanke, jonka piti avata koko laajan itäisen sisämaan yhteydet suureen maailmaan. Vaikka rautatiet sittemmin vähensivätkin sen merkitystä, oli se tärkeä liikenneväylä aina talvisotaan asti. Uusi Suomen ja Neuvostoliiton raja näytti tehneen siitä lopun, mutta varsin merkillisten poliittisten vaiheiden ja uusien investointien jälkeen se heräsi uudelleen henkiin 1960-luvun lopulla.

Saimaan kanavan uudelleensyntymistä saadaan varmasti kiittää myös siitä, että koko sen 150-vuotinen historia – ja jopa esihistoriakin – on saanut tieteelliset mitat täyttävän kokonaisuutensa – pelkkä vanhan kanavan nostalgia ei siihen varmaankaan olisi riittänyt. Ratkaisevan tärkeää on ollut myös se, että tähän tutkimus- ja kirjoitustyöhön saatiin nuori, taitava ja kunnianhimoinen tutkija, joka saattoi sitoutua tehtävään päätoimisesti.

Tuloksena onkin monipuolinen, perusteellinen, kriittinen ja huolellinen tutkimus, perusteos,

jossa Saimaan kanavan historiasta on selvitetty jokseenkin kaikki selvittämisen arvoinen. Teos on myös saanut arvoisensa ulkoasun, jossa tekstiä täydentää erinomainen kuvitus (josta on pääasiassa vastannut Rainer Knapas).

Monitasoinen tutkimus

Monipuolisuus tarkoittaa tässä tapauksessa monitasoisuutta. Saimaan kanavan historiaa ei tarkastella vain yhdestä näkökulmasta, kirja ei ole vain kanavahistoriaa tai liikennehistoriaa, ei edes taloushistoriaa. Jyrki Paaskosken lähtökohtana on, että Saimaan kanavan rakentaminen ja jälleenrakentaminen olivat niin suuria (ja myös kalliita) päätöksiä, että ”pelkät” taloudelliset tekijät eivät riittä selittämään niitä kattavasti. Niinpä hän muotoilee pääkysymyksekseen selittää ”keiden intresseissä, millä perusteilla ja millaisilla edellytyksillä” ratkaisut aikanaan tehtiin.

Hän myöntää kyllä, että vesiväylän tarve oli kansainvälisen kaupan ja ”maailmantalouden työnjaon” kehityksen seuraus, mutta on varmas-ti oikeassa todetessaan, että hanke ei olisi voinut toteutua ilman poliittista tahtoa, riittävää julkis-

ta rahoitusta ("käytettävissä olevia resursseja") ja teknisiä edellytyksiä.

Viimeisenä listalla Paaskoski mainitsee vielä sotilaalliset tarkoitukset, joiden merkityksestä en ole yhtä varma. Vielä 1700-luvulla Saimaan kanavalla olisi ollut Venäjälle suuri strateginen merkitys, mutta 1800-luvun toisella neljänneksellä (jolloin linnoitettiin Ahvenanmaata) se lienee nähty pietarilaisessakin perspektiivissä nimenomaan talouspoliittisena hankkeena. Toisen maailmansodan jälkeen kanava-alueen vuokraus taas oli pikemminkin suurvaltapolitiittinen ja ideologinen kuin sotilaallinen kysymys.

Toiseksi keskeiseksi näkökulmaksi tekijä ilmoittaa kysymyksen, "miksi Suomi jäi suhteellisen myöhäiseksi kanavanrakennusmaaksi." Ainakin johdantoluvussa hän korostaa hypoteesinomaisesti "luonnonmaantieteellisten ongelmien teknistä ratkaisemattomuutta."

Kieltämättä tässä piilee yksi osa totuutta – Euroopan ensimmäinen tiheä kanavaverkostohan syntyi Hollannin tasavaltaan (vaikka tätä ei kirjassa mainita), mutta toisaalta Canal du Midi ja monet Englannin 1700-luvun kanavat olivat teknisesti yhtä vaativia kuin Saimaan kanava.

Pohjimmaltaan kysymys oli kai sittenkin liikennetarpeiden ja käytettävissä olleiden resurssien suhteista sekä tarvittavan teknologian diffuusiosta – siis juuri niistä suurista puitteista joita hän itsekin korostaa (ja jotka kaikki syrjivät Suomen kaltaista periferiaa).

Kanavan historiasta ulkopoliitiikan historiaksi

Kirjassa kuvataan tietysti myös kanavan rakentamista ja uudelleenrakentamista sekä toimintaa ja merkitystä, ja tällöin kertomukseen kutoutuu myös muita mielenkiintoisia punaisia lankoja. Hyvin tärkeälle sijalle nousee teknologinen näkökulma, ja sille puolestaan antaa osuvaa syvyyttä 1500- ja 1600-luvun kaivuyritysten kuvaus.

Mielenkiintoista taustaa antavat myös 1700-luvun kanavasuunnitelmat ja muutamat toteutuneet hankkeet, mutta viime kädessä Saimaan kanavan ensimmäinen rakennushistoria on kertomus siitä, miten keskieurooppalainen kanavateknikka tuotiin syrjäiseen Suomeen. Paaskosken esityksestä käy ilmi, miten suomalaiset (esim. L.G. von Haartman) tutustuivat kanaviin ja niiden rakentamiseen sekä Englannissa että Trollhättanin ja Götan kanavan rakennustyömailla. Käytännössä teknologian siirto tapahtui hyvin suoraviivaisesti, kun työmaan neuvoa-antavaksi

insinööriksi pestattiin Trollhättanin kanavan uusimistystä johtanut everstiluutnantti Nils Ericson, joka toi mukanaan joukon ruotsalaisia kanavarakentamisen ammattilaisia.

Kirja sisältää myös paljon mielenkiintoista uutta tietoa kanavan suunnittelusta ja rahoitusongelmista. Myös itse rakennustöitä, työvoimaa ja sen organisointia ja työmaan arkielämää kuvataan kiinnostavasti. Avajaisjuhllisuuksien kirjoittaja kohdistaa huomionsa liikenteen järjestykseen ja valvontaan sekä kanavan taloudellisiin vaikutuksiin, liikennemääriin ja kuljetettuihin tavarihin.

Näkökulmien moninaisuudesta kertoo se, että varsin laaja luku käsittelee "kanavan maisemaa", sitä miten rakennetun ympäristön ja puistojen avulla viestitettiin kanavan merkitystä ja modernin tekniikan ihailua. Tässä yhteydessä käsitellään myös sitä huvilamiljöötä, joka ennen pitkää syntyi kanavan eteläisten osien rannoille.

Kanavan vaiheet itsenäisyyden aikana ja erityisesti sen kesken jääneet laajennustyöt ("toinen rakentaminen") 1930-luvulla saavat myös paljon huomiota. Myös toisen maailmansodan aikaiset taistelut käydään läpi. Ehkä kaikkein dramaattisin jakso on kuitenkin se kehitys, joka johti kanavan uudelleen syntymiseen. Tässä osiossa Saimaan kanavan historia muuttuu Suomen ulkopoliitiikan historiaksi, sillä kysymys ei ollut vain liikenneväylän avaamisesta vaan – ainakin presidentti Kekkonen suunnitelmassa – ennen muuta Karjalan, tai ainakin Karjalan läntisimpien osien, palauttamisesta.

Kun kirjoittaja on päässyt tutustumaan Ulkoministeriön ja presidentti Kekkonen arkiston lisäksi myös Neuvostoliiton ulkoasiain hallinnon asiakirjoihin, on kysymyksessä poikkeuksellisen vankasti dokumentoitu tutkimus, joka ainakin tältä osin tuo merkittävää uutta Suomen ulkopoliitiikan historiaan. Suurten linjojen ohella tämä jakso valaisee myös ulkopoliitiikan teon arkipäivää, sillä vuokrauskysymyksen poliittinen ja juridinen monimutkaisuus poiki suuren määrän kokouksia, joissa noita sinänsä vähäpätöisiltä näyttäviä yksityiskohtia hiuksia yritettiin ratkoa.

Poikkeuksellinen tutkimussuoritus

Paaskosken kirja on monitahoisuudessaan ja laaja-alaisuudessaan poikkeuksellinen tutkimussuoritus – tekijä on onnistunut "ottamaan haltuunsa" (niin kuin eräs tämän päivän muoti-ilmaus kuuluu) sekä temaattisesti että ajallisesti lavean kaistan maamme historiaa.

Tilaustutkimuksiin usein liitettävät väheksyvät asenteet on tässä tapauksessa syytä unohtaa kokonaan, sillä kysymyksessä on todella kaikki akateemiset kriteerit täyttävä tieteellinen tutkimus.

On toki mahdollista, että esityksen yksityiskohtaisuus voi paikoin häiritä tavallisen historian ystävän lukunautintoa, mutta toisaalta juuri

tämä tinkimätön ”akateemisuus” tekee kirjasta perusteoksen, joka tulee säilyttämään arvonsa pitkään. Kaiken kaikkiaan Saimaan kanava osoittautuu yllättävän kiinnostavaksi tirkistysaukoksi Suomen historiaan.

Kirjoittaja on professori Helsingin yliopiston historian laitoksella.