

Mari Lakka

Pietarin rautatie ja sen rakentajat Nastolan pitäjän paikallisyhteisössä 1868–1870

Suomen historian pro gradu -tutkielma

Historian ja etnologian laitos

Jyväskylän yliopisto

Huhtikuu 2012

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta – Faculty HUMANISTINEN	Laitos – Department Historia
Tekijä – Author Mari Lakka	
Työn nimi – Title Pietarin rautatie ja sen rakentajat Nastolan pitäjän paikallisyhteisössä 1868–1870.	
Oppiaine – Subject Suomen historia	Työn laji – Level Pro gradu
Aika – Month and year Huhtikuu 2012	Sivumäärä – Number of pages 98
<p>Tiivistelmä – Abstract</p> <p>Tämän pro gradu -tutkielman keskeisimpänä tavoitteena on selvittää mikrohistoriallisen analyysin ja mahdollisimman monipuolisen lähdeaineiston avulla, millaisia vaikutuksia Riihimäen–Pietarin rautatien rakentamisella oli työmaan ympärillä asuneen paikallisväestön elämään ja kuinka rautatie ja radanrakentajat näkyivät ympäristön asukkaiden arjessa. Tutkimuskohteena on pieni hämäläinen maalaispitäjä Nastola, jossa rakentamisen vuosina 1868–1870 törmäsivät radan edistämä modernisaatio, paikallisten perinteiset arvot ja elämäntapa sekä kauempaa tulleet ulkopuoliset, vieraat ”toiset”.</p> <p>Suurin osa työläisistä kautta ratalinjan tuli sen lähiseuduilta. Rakentajien sosiaaliset olot olivat nälkävuosien kontekstissa kaikin puolin hankalat, sillä Rautatiehallitus ei puuttunut millään tavalla heidän asumiseensa, palkat olivat yleisesti ottaen pieniä ja kulkutaudit veivät monen hengen. Ajan yhteiskunta ja sen lait määrittivät jossain määrin paikallisten asenteita työläisiin. Työttömiin köyhiin nähden rautatielle työllistyneiden asema oli kuitenkin parempi. Vaikkei tavallinen rahvas nähnyt rautatien tuomia hyötyjä yhtä hyvin kuin sivistyneistö, näki se työläiset enemmän mahdollisuutena kuin uhkana ja osasi mahdollisesti sivistyneistöä paremmin eläytyä näiden asemaan. Asennoitumista ehkä helpotti se, että paikalliset pääsivät itsekkin taloudellisesti hyötymään rakenteilla olleesta rautatiestä. Työssä oli esimerkiksi mukana enemmän nastolalaisia kuin aiempi tutkimus on olettanut.</p> <p>Paikallisten arjessa rakenteilla ollut rautatie ja sen vaikutukset näkyivät muun muassa pitäjän kuolleisuudessa, joka selkeästi kasvoi ylimääräisen väen myötä paikkakunnalla. Ulkopuolinen väki tuotti myös moraalisia ongelmia, kuten tappeluita sekä prostituutio- ja viinaongelman. Rikollisuudessa ulkopuolinen väki oli kuitenkin aliedustettuna. Omaisuus- ja väkivaltarikollisuus keskittyi enimmäkseen omien pienyhteisöjen sisälle, mikä osaltaan heijastelee sitä, että radanrakentajien yhteisö lopulta pysytteli suhteellisen erillään paikallisyhteisöstä.</p> <p>Arkistonhallinnan maisteriohjelmaan kiinnittyvän opinnäytetyön sisältää laajennetun arkistojohdannon ja -liitteen.</p>	
Asiasanat – Keywords arkistonhallinnan maisteriohjelma, mikrohistoria, modernisaatio, Nastola, nälkävuodet, paikallisyhteisöt, rautatiet, rikollisuus, toiseus	
Säilytyspaikka – Depository	
Muita tietoja – Additional information	

Sisällys

1 JOHDANTO.....	1
1.1 Tutkimustilanne.....	1
1.2 Tutkimuskysymys, rajaus ja -metodit.....	3
1.3 Aiempi tutkimus ja tutkimuskirjallisuus.....	7
1.4 Tutkimuksessa käytetyt arkistolähteet.....	12
2 PAIKALLISYHTEISÖ MURROKSESSA – NASTOLA 1860-LUVULLA.....	21
3 PIETARIN RAUTATIEN RAKENTAMINEN NASTOLASSA.....	26
3.1 Radan linjaus paikallisesti ja maanlunastukset.....	26
3.2 Työn eteneminen neljännessä työpiirissä.....	28
3.3 Paikallisyhteisön suhtautuminen köyhyyteen ja ulkopuolisuuteen.....	30
4 RAUTATIELLE KULTAA VIILTÄMÄÄN – RADANRAKENTAJAT TYÖSSÄÄN.....	35
4.1 Työhön hakeminen.....	35
4.2 Käytännön työ, palkkaus ja asuminen.....	38
4.3 Onnettomuudet ja sairastavuus.....	41
4.4 Työläisten suhtautuminen olosuhteisiinsa.....	45
5 RAUTATIE TULEE – TOTEUTUIVATKO KAUHUKUVAT?.....	51
5.1 Kuolleisuus ja sairaudet Nastolassa.....	51
5.2 Moraalin särkyminen huolenaiheena.....	59
6 RIKOLLISUUS.....	64
6.1 Yksityishenkilöihin kohdistunut omaisuus- ja väkivaltarikollisuus.....	64
6.2 Rautateihin kohdistunut rikollisuus.....	71
6.3 Laiton viinakauppa ja siihen yhdistynyt rikollisuus.....	73
7 RAUTATIESTÄ NASTOLALAISILLE KOITUNUT TALOUDELLINEN HYÖTY.....	76
7.1 Rakentamiseen osallistuneet nastolalaiset.....	76
7.2 Laillinen kaupankäynti.....	78
8 LOPPUPÄÄTELMÄT.....	81
LÄHTEET.....	87
LIITTEET.....	95

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimustilanne

Suomalainen yhteiskunta oli suurten muutosten edessä 1800-luvun puolivälissä. Samalla kun noin 80–90 prosenttia väestöstä edelleen harjoitti pääelinkeinonaan perinteisiin menetelmiin nojaavaa maataloutta¹, tapahtui maassa voimakasta taloudellista, sosiaalista, poliittista ja teknistä kehitystä. 1860-luvun lopun vakava nälkäkriisi vauhditti modernisaatiota, sillä se nähtiin merkinä vanhan staattisen ja paikallaan pysyneen elämänmuodon kestättömyydestä ja siitä, että yhteiskunnan välttämättä oli muututtava. Maailmankuvan ja elämäntapojen muutokset koskivat myös vahvasti perinteissään pitäytyvää tavallista kansaa, jolle muutoksiin sopeutuminen ei aina ollut helppoa.

Viralliset tahot ennakoivat jatkuvien katojen vuoksi suurta nälkäkatastrofia jo paljon ennen vuotta 1867. Katastrofin välttämiseksi erityisen tärkeänä toimenpiteenä nähtiin maan seisahduneen talouden piristäminen liikenneyhteyksiä kehittämällä.² Aiempina nälkävuosina yhdeksi avustustoimia hidastavista ongelmista oli muodostunut maan huonot kulkuyhteydet³, jotka viivästyttivät viljakuljetuksia kadoista vakavimmin kärsineille alueille. 1800-luvulla liikenneyhteyksien puutteista johtuneita ongelmia alkoi ilmetä jo ennen varsinaisia hätävuosia, mistä konkreettisenä esimerkkinä oli vuosien 1862 ja 1863 vaihteessa Nastolassa sattunut tapaus, jossa vilja-avustusten vieminen pohjoissuomalaisten avuksi törmäsi liian pitkiin kuljetusmatkoihin.⁴

Ajan uuden innovaation, rautateiden, rakentamisen positiivisesta vaikutuksesta talouden kehitykseen oli saatu 1800-luvun puoliväliin mennessä rohkaisevia esimerkkejä jo muista Euroopan maista, missä ensimmäiset rautatiet rakennettiin ensin 1820-luvulla Isoon-Britanniaan ja vuonna 1835 manner-Eurooppaan, Belgiaan ja Saksaan. Rautatiet mahdollistivat teollisen vallankumouksen toisen vaiheen avainhyödykkeiden, hiilen ja raudan kuljettamisen pitkienkin matkojen päästä ja korvasivat pian tiet ja kanavat kulkuväylinä.

¹ Rasila 2003, 451; Mikkola 2006, 170.

² Suomen valtionrautatiet 1912, 44–45.

³ Jutikkala 2003, 297.

⁴ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 19.10.1862 ja 4.1.1863.

Varsinainen rautateiden voittokulku Euroopassa koettiin 1840-luvulla⁵, Suomeen ensimmäinen rautatie Hämeenlinnan ja Helsingin välille avattiin vuonna 1862.

Rautateistä innostuttiin Suomessakin siinä määrin, että suunnitelmat yhteydestä valtakunnan pääkaupunkiin Pietariin aloitettiin samantien, kun ensimmäinen rata päätettiin rakentaa. Täysin ilman eriäviä mielipiteitä ei ehdotuksia kuitenkaan hyväksytty, vaan suunnitteluvaiheessa pohdittiin myös sitä, olisiko rautateiden sijaan kuitenkin syytä kehittää vesiliikennettä kanavia kaivamalla⁶, siis muun Euroopan yleisen kehityssuunnan vastaisesti. Vuonna 1862 asetettu komitea asetti kuitenkin rautateiden rakentamisen etusijalle muun muassa siitä syystä, että niiden nähtiin paremmin vastaavan henkilöliikenteen ja teollisuuden, siis modernisaation, tarpeita.⁷

Alussa ei ollut itsestään selvää, mitä reittiä pitkin Pietarin rata linjattaisiin. Myöhemmin toteutuneen ratalinjan, jonka mukaisesti rata kulki Riihimäeltä Lahden kylän kautta Pietariin, sijaan esitettiin vuonna 1860 myös toinen ajatus, jonka mukaan rautatie olisi kulkenut Hämeenlinnan kautta Anianpellostä Koskenniskan, Jaalan ja Lemmin kautta Saimaata koskettaen Lappeenrantaan ja Viipuriin. Pietarin rautatie ei ollut myöskään ainoa Hämeenlinnan radan jälkeen rakennettavaksi suunniteltu ratayhteys, vaan ratalinjan puoltajien piti käydä taistelua siitä, minkä rautatien rakentaminen olisi etusijalla, koska valtion varat riittivät katovuosien alla hädin tuskin yhden työmaan pystyttämiseen.⁸

Ensin näyttikin siltä, ettei minkäänlaista ratatyömaata avattaisi. Syksyllä 1867 sadot kuitenkin epäonnistuivat suurimmassa osassa Suomea, mikä vaikutti ensimmäisenä maaseudun tilattoman väestön elämään aiheuttamalla suurta työttömyyttä. Tämä taas sai suuret ihmisjoukot vaeltamaan ruoan ja elannon perässä pohjoisesta etelään. Hädänalaisten auttamisen tavaksi vakiintui vastikkeellinen apu, joka toteutettiin perustamalla ympäri Suomea erilaisia väliaikaisia työmaita ja työhuoneita. Tilanteen kärjistyminen tarjosi valtiolle mahdollisuuden toteuttaa halvalla rahanpuutteen vuoksi lykkäätynyt rautatiesuunnitelma, ja päätös työmaan avaamisesta saatiinkin aikaan vuoden 1867 lopulla. Rautatie houkutteli työnhakuun paljon köyhää väkeä niin läheltä kuin kaukaakin, mikä aiheutti vääjäämättä

⁵ Gildea 2003, 14; Zetterberg 2011, 12–18.

⁶ Suomen valtionrautatiet 1912, 33–34; Rasehorn 1996, 2–4.

⁷ Rasehorn 1996, 3–4.

⁸ Turpeinen 2003, 195–196.

muutoksia sekä työmaalle vaeltaneen väen että työmaan liepeillä vakituisesti asuneen paikallisen väestön arjessa.

1.2 Tutkimuskysymys, raja- ja -menetelmät

Tämän tutkimuksen keskeisimpänä tavoitteena on selvittää historiantutkimuksen menetelmin, millaisia vaikutuksia Suomen viimeisten suurten nälkävuosien (1867–1868) aikaan aloitetulla Riihimäen–Pietarin rautatien rakentamisella oli työmaan ympärillä asuneen paikallisväestön elämään, kuinka rautatie ja radanrakentajat näkyivät ympäristöpitäjien jokapäiväisessä elämässä ja kuinka uuteen tilanteeseen molemminpuolisesti suhtauduttiin. Tutkimus on rajattu radanrakennuksen vuosiin 1868–1870, ja tutkimuskohteena on eteläsuomalainen, tarkasteluajanjaksona noin neljäntuhannen asukkaan maalaispitäjä Nastola, missä rakentaminen oli aktiivisimmillaan alkuvuonna 1869. Nastola on tutkimuskohteena erityisen kiinnostava siksi, että tässä ulkomaailmalta suhteellisen sulkeutuneessa pitäjässä törmäsivät radanrakennuksen tuomien muutosten myötä kolme keskeistä elementtiä: radan edistäminen, modernisaatio, paikallisten perinteiset arvot ja elämäntapa sekä kauempaa tulleet ulkopuoliset, vieraat ”toiset”.

Tutkimus kuuluu metodisesti mikrohistorian ja uuden sosiaalishistorian kentälle. Molemmissa peruserätyksinä on pienyhteisöjen ja aiemmin vähemmälle huomiolle jääneiden, yhteiskunnan alempia kerroksia edustavien henkilöiden tutkimus.⁹ Tässä tutkimuksessa pienyhteisöjä on kaksi, Nastolan pitäjän paikallinen väestö ja pitäjän ulkopuolelta tullut vieras väki, johon lasketaan kuuluviksi sekä rautatietyöläiset että kerjäläiset. Vaikka tutkimuksen pääpaino onkin rautatietyöläisissä, ei siinä voi olla ottamatta huomioon sitä väkeä, joka jäi ilman työtä, mutta majoittui työmaan liepeille, sillä tämän väen osuus etenkin radanrakennuksen alkuvaiheessa oli suuri, ja sillä voi usein joka tapauksessa olettaa olleen ainakin jonkinlaisia kontakteja työmaalle.

Mikrohistorialle tyypillistä on, että tutkimuksen ajallinen aspekti on yleensä lyhyt. Kiinnostavaa on tutkia, millaisia konflikteja paikallisten edustaman pitkän keston rakenteen ja ulkopuolisten edustaman poikkeuksellisen, lyhyen keston rakenteen törmäyksestä syntyi.¹⁰

⁹ Haapala 1989, 17–19; Heikkinen 1993, 8; 21–23; Vilkuna 2009.

¹⁰ Pelttonen 1996, 7–34.

Tämän tutkimuksen kannalta ratkaisevina pitkän keston rakenteina ovat ne erilaiset mentaliteetit¹¹, eli alueellisten kulttuurien pohjalta syntyneet ajattelutavat jotka vallitsivat paikallisten ja eri puolilta Suomea tulleiden kulkijoiden mielissä. Nälkävuodet aiheuttivat muun Suomen tavoin myös Nastolaan poikkeuksellisen tilanteen, joka vielä entisestään muuttui rautatietyömaan avaamisen myötä. Kriisitilanne yhdisti yllättäen kaksi erilaista pienyhteisöä, joiden toiminnan uutena kontekstina oli pitäjään perustettu hätäaputyömaa. Vaikka aihe on näin ollen alueellisesti ja ajallisesti tarkkaan rajattu, voi mikrohistoriallinen tutkimus parhaassa tapauksessa kertoa jotain yleisempääkin koko yhteiskunnan toiminnasta.¹² Tässä tapauksessa tutkimus voi esimerkiksi kertoa paitsi ensimmäisten rautateiden saamasta vastaanotosta Suomessa myös yleisemmin modernisaation vastaanotosta 1800-luvun Suomessa.

Pietarin rautatien rakentaminen oli poikkeuksellista paitsi nälkävuosien kontekstissa, myös kansainvälisesti. Vaikka rautateitä oli rakennettu muualla Euroopassa ja Suomessakin jo kerran aiemmin, ei Pietarin rautatien rakentamista voi suoraan verrata muihin rautatiehankkeisiin. Vastaavanlaisia hätäaputoimia kuin Suomessa toteutettiin 1840-luvun Irlannissa siellä vallinneen nälänhädän aikaan, mutta niiden toteuttamiseen vaikutti mahdollisesti jossain määrin Ison-Britannian harjoittama politiikka. Sen mukaan Irlannissa ei saanut toteuttaa sellaisia avustustoimia, jotka voisivat kehittää Irlannin taloutta emämaansa ohi. Niinpä työmaat olivat usein hyödyttömiä ja sellaisina lakkautettiin pian.¹³ Suomessa vallitsi päinvastainen ajattelutapa, eikä avustustoimien järjestämiseen ollut samanlaisia poliittisia vaikuttimia kuin Irlannissa. Niinpä niissä todennäköisesti onnistuttiin Irlantia paremmin.

Rautatietyöläiset toivat pitäjään uudenlaisen kosketuksen ulkomaailmasta, mutta olivat pitäjäläisille myös konkreettinen merkki odotettavissa olleesta yhteiskunnallisesta muutoksesta. Vaikka kaikki tiesivätkin työn olevan vain väliaikaista, saattoivat kaukaa tulleiden erilaiset tavat ja kokemukset aiheuttaa Nastolan kaltaisessa pysähtyneessä yhteisössä uteliaisuutta ja kummastusta, mahdollisesti jopa pelkoa, sillä kulkijat olivat kaukana omien valtakontrolliensa ulottumattomissa¹⁴, eikä tulijan oma yhteisö tai seurakunta näin ollen ollut

¹¹ Heikkinen 1993, 13–14.

¹² Heikkinen 1993, 40; Peltonen 1999, 38, Vilkuna 2009, 322–333.

¹³ Griffiths 1970, 637 – 638, 647; The History Place -internetsivut. [Jotkut tutkijat, esim. Gray \(1999\), ovat kyseenalaistaneet brittien politiikan vaikutusta Irlannin nälänhätään ja avustustoimiin.](#)

¹⁴ Häkkinen 2005, 226–227.

ajan tavan mukaan valvomassa jäsenensä kunniallista elämää. Aikalaisilla ei myöskään ollut varmuutta siitä, millaisia pidemmän aikavälin muutoksia uusi rata tulisi aiheuttamaan. Jos rautatien vastustusta esiintyi paikallisen väestön keskuudessa, oli sitä rakentaneita työläisiä joka tapauksessa helpointa syyttää, sillä he olivat paikallisten konkreettisesti saavutettavissa, toisin kuin rakentamisesta päättäneet, Helsingissä istuneet senaatti tai rautatiejohtokunta. Paikallisille ulkopuolinen väki saattoi siis pahimmillaan edustaa jonkinlaista muutoksen ruumiillistumaa, jonka kohtelu riippui siitä, miten modernisaation aiheuttamiin muutoksiin pitäjässä suhtauduttiin. Tulijoiden rooli puolestaan oli jo lähtökohtaisesti vaikea, sillä väliaikaiseksi tiedetty työ, epävarma tulevaisuus ja etäisyys omasta perheestä saattoi aiheuttaa heissä turhautuneisuutta. Tilanne vaati sopeutumista molemmilta yhteisöiltä, joten konflikteilta tuskin voitiin täysin välttyä.

Identiteettejä on länsimaisessa kulttuurissa perinteisesti luotu vastakkainasettelulla, sulkemalla muut oman yhteisön ulkopuolelle.¹⁵ Kuhalampi on määritellyt toiseuden yksilön tai ryhmän oppositioksi ja sopeutumattomuudeksi paikallisesti vallitseviin normeihin. Konflikteja syntyy paitsi siitä, että vakiintunut vallankäyttö sulkee poikkeavat, toiset, ulkopuolelleen, myös siitä, jos näitä pyritään väkisin sopeuttamaan vieraaseen yhteiskuntaan.¹⁶ Radanvarren pitäjissä kyse oli pikemminkin edellisestä kuin jälkimmäisestä, sillä rautatietyöläisiä ei mielellään otettu seurakuntien jäseniksi. Sivistyneistölle ja tavalliselle kansalle rautatietyömaan tuoma toiseus aiheuttivat erilaisia huolia. Sivistyneistö pelkäsi rautatien myötä maahan tulleiden ulkopuolisten kulttuurien vaikutteiden jättävän pahimmassa tapauksessa juuri virinneen suomalaisuuden alleen.¹⁷ Tavallista kansaa kansakuntaan kohdistuneet uhat eivät kuitenkaan vielä 1800-luvulla juuri koskettaneet. Kansan kannalta enemmän merkitystä oli niillä alueellisilla kulttuureilla ja sillä toiseudella, joita omaan pitäjään muulta Suomesta kulkeneet kanssasomalaiset toivat mukanaan.

Toiseuden ja sen aiheuttamien konfliktien kannalta ongelmallista on se, että jako meihin ja muihin ruokkii entisestään ristiriitojen syntyä, mikäli molemmat yhteisöt pyrkivät pysyttelemään vain omissa oloissaan. Toisaalta pyrkimykset erillisyyteen vahvistavat omaa yhteisöä.¹⁸ Erillisyyteen tietysti pyrittiin sitä enemmän, mitä enemmän tunnettiin epäluuloja toista ryhmää kohtaan, joten siitä voidaan mahdollisesti päätellä jotain kahden pienyhteisön

¹⁵ Kylmänen 1994, 7.

¹⁶ Kuhalampi 1994, 62.

¹⁷ Nieminen 1920, 126.

¹⁸ Satokangas 2004, 149.

suhtautumisesta toisiinsa. Esimerkiksi Englannissa rautatietyömiehet pitivät tiiviisti yhtä oloissa, joissa he olivat kaukana tavanomaisista sosiaalisista ympyröistään.¹⁹ Sitä missä määrin tätä tapahtui Pietarin rautatiemaalla Nastolassa ja missä määrin paikalliset ja ulkopuoliset olivat kanssakäymisessä keskenään, pyrin tässä tutkimuksessa selvittämään.

Koska paikallinen väestö joutui majoittamaan usein samanaikaisesti sekä ympäriinsä vaeltavia kerjäläisiä että rautatiellä työssä olleita työläisiä, olivat kontaktit ulkopuolisten kanssa väistämättömiä. Koska molemmat kulkijaryhmät sairastivat olosuhteiden vuoksi paljon, saattaa paikallisväestön sairastavuudesta ja kuolleisuudesta olla tutkittavissa, kuinka paljon näitä kontakteja oli. Asenteita ja suhtautumista ei tästä kuitenkaan niinkään voida tutkia, sillä tavallinen kansa tuskin osasi syyttää paikkakunnalle tulleita vieraita omasta tai perheensä sairastumisesta ulkopuolelta tulleita ihmisiä aikana, jolloin jopa lääkäreille oli epäselvää, miten taudit tarttuivat ihmisestä toiseen. Sairauksien levinneisyyden lisäksi voidaan tutkia avioliittojen ja muuttaneiden määriä. Avioituivatko muualta tulleet rautatieläiset paikallisten kanssa ja missä määrin?

Yksi tärkeimpiä tutkittavia aiheita, jotka kertovat paikallisten ja ulkopuolisten välisistä suhteista, on työläisten osuus Nastolassa tapahtuneessa omaisuus- ja väkivaltarikollisuudessa. Vähintään yhtä tärkeää on tutkia myös sitä, kuinka rautatietyömaan olemassaolo vaikutti pitäjän oman väestön keskinäisiin suhteisiin. Paikalliset pyrkivät eri tavoin, myös laittomin keinoin, hyötymään rakenteilla olleesta rautatiestä, mitä toiset siitä tietäessään saattoivat konfliktitilanteissa käyttää lyömäaseenaan. Toisaalta mahdollisuus hyötyä työmaasta taloudellisesti helpotti modernisaation vastaanottoa ainakin niissä tapauksissa, joissa esimerkiksi maata tai metsää ei myyty pakon edessä.

Sen lisäksi, että tutkimuksessa käytetään mikro- ja sosiaalishistoriallisia menetelmiä, liittää sanomalehtien käyttö lähdeaineistona sen jossain määrin myös diskursiiviseen tutkimusotteeseen. Diskurssianalyysin keskiössä on kieli, jolla rakennetaan sosiaalista todellisuutta. Kielenkäytöllä on aina yhteys kontekstiin ja saman merkitysjärjestelmän käyttäjiin, ja se on yksi tapa luoda ja uusintaa meidän ja muukalaisiksi tulkittujen ihmisten välisiä eroja. Diskursseilla on myös läheinen suhde vallankäyttöön, ja sitä voidaan käyttää alistussuhteiden tuottamiseen ja ylläpitoon.²⁰

¹⁹ Coleman 1968, 108.

²⁰ Jokinen et al. 2004, 17–45.

Tutkimus on jäsenneily siten, että pääluvussa kaksi ja kolme pohditaan ensin sitä, miten ja millaiselle paikallisen väestön asennepohjalle uutta rautatietä Nastolassa alettiin rakentaa ja mitkä asiat näihin asenteisiin vaikuttivat. Koska kyse on kahden pienyhteisön vuorovaikutuksesta, ei tutkimusta voi toteuttaa ottamatta huomioon myös ulkopuolisten eli rautatietyöläisten näkökulmaa, sillä niillä edellytyksillä, joita heillä oli töihin lähtiessään, oli vaikutusta myös siihen, millaisen vastaanoton he paikallisyhteisössä saivat. Niinpä luvussa neljä siirrytään käsittelemään käytettävissä olevien arkistolähteiden pohjalta sitä, millaiset olivat rautatieläisten lähtökohdat uudessa tilanteessa, ja mitä lähteet kertovat heidän asennoitumisestaan uuteen tilanteeseen. Mitä rautatien rakentaminen heidän kannaltaan käytännössä tarkoitti?

Tavallisista työläisistä saati heidän asennoitumisestaan kertovat tiedot arkistoissa ovat hyvin vähäiset, joten heidän rooliaan onkin hedelmällisintä tarkastella syntyneiden konfliktien valossa. Luvuissa viisi ja kuusi pohditaankin sitä, kuinka ulkopuolisten oleskelu pitäjässä näkyi paikallisessa arjessa, ja millaisia konflikteja kahden pienyhteisön kanssakäymisessä syntyi. Konfliktien ilmeneminen alueen rikollisuudessa on aiheen olennaisen roolin ja laajuuden vuoksi erotettu omaksi pääluvukseen. Viimeisessä luvussa seitsemän pohditaan, kuinka mahdollisten konfliktitilanteiden vastapainoksi paikallinen väestö saattoi hyötyä rakenteilla olevasta rautatiestä. Tällä saattoi olla olennainen vaikutus siihen, miten ulkopuolisten kanssa sattuneisiin konflikteihin suhtauduttiin. Puhtaan historiallisen analyysin lisäksi tutkielman johdantoon kuuluu laajennettu arkistojohdanto sekä työn loppuun liite ehdotuksista tämänkaltaisen tutkimuksen tekemisen helpottamiseksi arkistoissa.

1.3 Aiempi tutkimus ja tutkimuskirjallisuus

Riihimäen–Pietarin rautatien rakentamista on tutkittu jonkin verran yleisemmästä perspektiivistä, muttei samalla tavoin mikro- ja sosiaalishistoriallisesti kuin tässä tutkimuksessa, joka keskittyy työmaan vaikutuksiin yhdessä pitäjässä. Syynä on mahdollisesti ollut saatavissa olevan lähdeaineiston niukkuus ja hajanaisuus. Radanrakentajien arkea yleisesti niin 1800- kuin 1900-luvunkin osalta Suomessa on kuitenkin tutkinut pro gradu -työssään Timo Koivuniemi. Yleistutkimuksena Koivuniemen tutkimus on hyödyllinen tämän tutkimuksen kannalta, vaikei hän siinä perehdykään erityisen tarkasti Pietarin rautatien

rakentamiseen. Koivuniemi kuvaa varsin hyvin rautatienrakennuksiin liittyviä työvaiheita, mitä en siksi koe tarpeelliseksi tehdä kovin tarkasti omassa tutkimuksessani.

Muita vastaavia radanrakennuksesta ja rakentajien oloista Suomessa tehtyjä tutkimuksia on Kalle Kallion opinnäytetyö Nurmeksen ja Suupohjan radanrakennuksesta, mutta sen aikarajaus keskittyy 1900-luvun puolelle, joten sen tarjoama tieto ei sellaisenaan sovellu tähän tutkimukseen. Sama pätee Ilmar Talveen teokseensa *Radoilta ja ratojen varsilta* (1963) keräämään muistitietoon, jonka vanhin kertomus sijoittuu niukasti Pietarin radan rakentamisen jälkeiseen aikaan, 1870-luvulle. Pietarin rautatien rakentaminen ja erityisesti sen alkuvaihe poikkesivat kontekstinsa vuoksi myöhemmistä työmaista, sillä sitä ennen oli Suomessa niin sanottuna normaaliaikana rakennettu vain yksi rautatie. Sen vuoksi Pietarin rataa rakentamassa oli myöhempään rautateihin verrattuna runsaasti ammattitaidotonta väkeä. Lisäksi olosuhteet olivat nälkävuosien ja rautateiden uutuuden vuoksi aivan erilaiset kuin myöhemmin, eikä esimerkiksi suhtautuminen työläisiin välttämättä samanlaista.²¹

Muistitietoa ei radanrakennuksen ajalta muutenkaan ole juuri saatavissa, sillä Nastolan paikallisen aineiston kerääjät ovat aloittaneet keruutyönsä liian myöhään, eikä tieto ole siirtynyt nastolalaisille nykysukupolville. Toisaalta tämän perusteella voisi päätellä, että vaikka rautatien rakentaminen oli paikkakunnalla tärkeä ja huomattava tapahtuma, ei sen aikana tapahtunut mitään elämää suurempia mullistuksia, joista olisi syntynyt suuria kertomuksia. Tärkeänä lähteenä tässä tutkimuksessa toimii radanrakennustyössä mukana olleen torppari Kustaa Kallion ennen kuolemaansa kirjoittamat muistelmat, jotka on julkaistu Anna Makkosen toimittamassa teoksessa *Karheita kertomuksia* (2002), mutta ne kertovat vain toisen osapuolen ja yhden henkilön näkökannan paikallisen väen ajatusten jäädessä ainakin toistaiseksi pimentoon. Käytettävissä olevista lähteistä ja tutkimuskirjallisuudesta voi kuitenkin päätellä, että jälkipolvet muistivat radanrakennuksen koko Suomen tasolla erityisesti nälkävuosien kontekstissa ja suurista, epäjärjestystä ja häiriötä tuottaneista pohjalaislaumoistaan.

Muistitiedon ongelmana on sanottu olevan sen yhteys inhimilliseen toimintaan. Se on sattumanvaraista ja valikoivaa, yhteydessä ihmisen tunteisiin ja lisäksi kollektiivista, eli yhteydessä siihen joukkoon tai ryhmään, johon muistelija kuuluu. Sen sijaan asiakirjatietoon

²¹ Vrt. esim. Michelsen 1999, 153.

perustuva historia kykenee tarkastelemaan tätä ryhmää ulkopuolelta käsin, objektiivisemmin.²² Muistitiedon merkitys on kuitenkin minusta siinä, että se on elettyä historiaa, joka vertailtaessa asiakirjatiedon kanssa täydentää historiallisesta ilmiöstä saatavaa tietoa. Muistitieto tarjoaa erilaista tietoa kuin asiakirjallinen tieto, mutta sitä käytettäessä on muistettava jatkuvasti pohtia, mistä ja miten muistikuvat syntyvät, ja miksi jokin asia muistetaan niin kuin se muistetaan.

Pietarin rautatiestä ja Suomen rautateiden historiasta kirjoitettuja yleisteoksia on olemassa huomattavasti enemmän kuin siihen liittyviä sosiaalishistoriallisia tutkimuksia tai muistitietoaineistoa. Näitä teoksia on esimerkiksi Hannu Rasehornin *Pietarin rata 125 vuotta* (1996), joka kuvaa yleisesti, mutta suhteellisen lyhyesti rakentamisen prosessia sen suunnittelusta ja päätöksenteosta itse rakentamiseen. Pietarin rautatiehen liittyvä kirjallisuus on usein museoiden kustantamaa, kuten myös Heini Moision toimittama *Lahti–Pietari kulttuurirata* (2006). Samantyyppisiin asioihin kun Rasehorn keskittyy Fredrik Berndtsonin radan valmistumisen jälkeen vuonna 1871 kirjoittama raportti, joka sisältää yleisen tiedon lisäksi paljon myös numeerista tietoa esimerkiksi työväen määristä eri asemilla kuukausittain. Erityisesti päätöksentekoon ja siihen vaikuttaneisiin seikkoihin keskittyy Oiva Turpeinen kahdessa osassaan kirjasarjasta *Suuriruhtinaan Suomi* (2003 ja 2004), joissa hän käsittelee sekä Hämeenlinnan että Pietarin ratojen rakentamista. Niissä otetaan kuitenkin vain suhteellisen lyhyesti kantaa ruohonjuuritason toteuttajien, rakentajien, olosuhteisiin ja keskitytään paljolti radan ylemmällä tasolla tapahtuneeseen suunnitteluun. Tärkeä on tietysti myös Valtionrautateiden omasta historiastaan kustantama historiasarja ja erityisesti sen ensimmäinen osa vuodelta 1912. Rinnalleen tämä kirjasarja on saanut vuonna 2011 Seppo Zetterbergin kirjoittaman yhteenvedon koko VR:n historiasta, joka samalla juhlistaa rautateiden 150-vuotisjuhlavuotta.

Tutkimuksen apuna on luonnollisesti vertailu muihin radan varrelle osuneisiin pitäjiin, jolloin kyseeseen tulevat paikallishistoriat. Niistä löytyy usein sellaistaikin paikallishistoriallista tietoa rautatietyöläisistä ja heidän suhteistaan paikalliseen väestöön, jota ei tämän tutkimuksen puitteissa voi arkistolähteistä löytää. Tärkeimpänä paikallishistoriana on mainittava Anneli Mäkelän *Nastolan historia* -sarja. Nastolan historiaa ei kuitenkaan juurikaan ole tutkittu analyyttisemmalla sosiaalishistoriallisella otteella, vaan Mäkelänkin kirjasarja keskittyy enimmäkseen referoimaan lähteitä. Vaikka radanrakennuksen aika on ollut Nastolallekin

²² Misztal 2003, 99–108.

hyvin merkittävä tapahtuma, ei siihen päästä kirjasarjassa kovin syvälle, mikä ei tietysti ole pitäjänhistorian tarkoitukseen. Muita tämän tutkimuksen kannalta olennaisia paikallishistorioita ovat Nastolan lähialueiden tarinat, kuten Päijät-Hämeen, Hämeen, Lahden, Orimattilan, Riihimäen ja Iitin tarinat. Varsinkin vanhimpien pitäjänhistorioiden ongelmana on kuitenkin viitteiden puutteellinen käyttö, minkä vuoksi tutkijan on kiinnitettävä erityistä huomiota lähdekritiikin käyttöön. Kuten Mäkelän kirjasarjan, on myös niiden ongelmana lisäksi referoiva ote, joka ei pyri kovin syvällisten tulkintojen tekoon.

Pietarin rautatiehen liittyvästä kontekstikirjallisuudesta olennaisimpia on nälkävuosiin, modernisaatioon ja toiseuteen liittyvä kirjallisuus. Nälkävuosikirjallisuudesta tärkeimpiä on Suomen Akatemian 1980- ja 1990-lukujen vaihteessa rahoittaman suuret nälkävuodet-projektin tuloksena syntyneet tutkimukset. Tärkeimpinä tutkijoina kyseisessä projektissa olivat esimerkiksi sosiaalishistorian ja köyhyyden tutkija Antti Häkkinen sekä Kari Pitkänen. Projektin ulkopuolisena nälkävuositutkimuksena voisi mainita Oiva Turpeisen nälkävuosien kuolleisuutta analysoivan teoksen *Nälkä vai tauti tappoi? Kauhunvuodet 1866–1868* (1986).

Modernisaatiotutkimuksen osalta hyödyllisiä ovat olleet paitsi Hilikka Helstin toimittama modernisaatiota Suomessa 1860-luvulta 1960-luvulle käsittelevä artikkelikokoelma, myös muutama sosiaalishistoriallinen tutkimus, jotka tavoitteiltaan ovat hyvin lähellä omaa opinnäytetyötäni. Näitä ovat muun muassa Reija Satokankaan tutkimus teollisuuden tulosta Kemijokisuun stabiiliin maalaisyhteisöön sekä Pertti Haapalan väitöskirja teollistumisesta Tampereella 1800–1900-luvuilla. Molemmissa tutkimuksissa keskiöön nousee paikallisen väestön suhtautuminen paikkakunnalleen tulleeeseen teollistumiseen, jonka konkreettisena ruumiillistumana oli pitäjään saapunut teollisuustyöväki. Ulkopuoliseen väkeen oli helppo liittää modernisaation mukanaan tuomat negatiiviset muutokset pitäjän elämänmenossa ja moraalikäsitteissä. Oma tutkimukseni eroaa Haapalan ja Satokankaan tutkimuksista kuitenkin siinä, ettei sen pyrkimyksenä ole selittää pidemmän aikavälin muutoksia, vaan se keskittyy ainoastaan niihin kolmeen vuoteen, joina rataa rakennettiin.

Toiseutta on monesti akateemisessa tutkimuksessa tulkittu vain etnisenä ilmiönä, vaikka toiseuden kokemuksia esiintyy myös kansan sisäisissä alakulttuureissa. Toiseudesta yleensä toimii hyvänä perusteoksena Marjo Kylmäsen toimittama artikkelikokonaisuus *Me ja muut: kulttuuri, identiteetti ja toiseus* (1994), vaikka senkin artikkelit keskittyvät suurelta osin eri

kansallisuuksien väliseen identiteettien muodostukseen. Alakulttuureissa esiintyvistä toiseuden kokemuksista sen sijaan on vaikkeempaa löytää tutkimuskirjallisuutta, vaikka muualta maasta satunnaisesti tulleet muukalaiset ovat olleet tuttu vieras suomalaisissa pitäjissä jo ainakin 1300-luvulta lähtien.²³ Köyhien asemaa 1800-luvun Suomessa ja suhtautumista köyhyyteen ja erilaisiin kulkijoihin ovat tutkineet jo mainittu Antti Häkkinen sekä Jarmo Peltonen teoksessa *Vieraat kulkijat, tutut talot. Näkökulmia etnisyyden ja köyhyyden historiaan Suomessa* (2005). Häkkisen kulkureihin liittyvä artikkeli kyseisessä kirjassa nojautuu muistitiedon analyysiin, mitä taas Pietarin radan tutkimuksen puitteissa ei ole mahdollista hyödyntää. Koska suhtautuminen ulkopuolisiin usein oli paitsi henkilöistä itsestään, myös tilanteesta riippuvaista²⁴, ei voi suoraan olettaa, että rautatietyöläisiin olisi suhtauduttu samalla tavoin nälkävuosina kuin normaaliaikoina. Tästä huolimatta Häkkisen artikkeli tarjoaa tällekin tutkimukselle tärkeää teoreettista pohdintaa.

Menetelmäkirjallisuudesta tärkeimpiä on mikrohistorian klassikko Carlo Ginzburgin teos *Johtolankoja* (1996), joka on mikrohistorian kansainvälisten tutkijoiden tutkimuksistaan kirjoittamista artikkeleista koottu teos. Teoksen alun esipuheessa omat kommenttinsa antaa mikrohistorian suomalainen asiantuntija Matti Peltonen. Muina tärkeinä alan suomalaistutkijoina täytyy mainita ainakin Antero Heikkinen ja Kustaa H. J. Vilkuna. Sosiaalhistorian menetelmäkirjallisuutena olen käyttänyt Pertti Haapalan teosta *Sosiaalhistoria. Johdatus tutkimukseen* (1989). Erityisesti arkisto-osuudessa olen hyödyntänyt myös arkistolähteiden käytön avuksi koottuja artikkelikokoelmia, kuten Jyväskylän historiallisen arkiston oppaita kirkonkirjojen ja tuomiokirjojen käyttöön.

Kuten jo aiemmin on mainittu, ei Pietarin rautatien rakentamista kontekstinsa vuoksi suoraan voi suoraan verrata siihen tilanteeseen, mikä vallitsi rakennettaessa rautateitä muualla maailmassa. Lisäksi ammattitaitoista työvoimaa oli muihin rautateihin verrattuna varsinkin alussa vähän. Vaikka palkat Pietarin rautatiellä paranivat loppua kohden, olivat ne muualla paremmat, sillä monissa maissa rautatiet rakennettiin yksityisten yritysten voimin, Suomessa taas lähes poikkeuksetta valtion toimesta.²⁵ Huonot palkat ja kansainvälisiä tovereita epävarmempi tilanne saattoivat vaikuttaa esimerkiksi konfliktierkkyyteen. Kuitenkin vertailu kansainvälisiin ratahankkeisiin on hyödyllistä siksi, että kaikissa maissa rautatietyöläiset

²³ Häkkinen 2005, 226–227.

²⁴ Häkkinen 2005, 230–238.

²⁵ Vain kaksi rataosuutta rakennettiin lopulta yksityisin voimin: vuonna 1873 valmistunut Hangon–Hyvinkään rata sekä vuonna 1874 valmistunut Keravan–Porvoon rataosuus. Zetterberg 2011, 37–40.

muodostivat suuren ulkopuolisten joukon, joka outoudellaan aiheutti ympäristön yhteisössä hämmennystä. Tässä tutkimuksessa suomalaista radanrakennusta on verrattu erityisesti 1840-luvulla Englannissa käynnissä olleeseen rautatierakennukseen, josta on kirjoittanut muun muassa Terry Coleman teoksessaan *The Railway Navvies. A History of the Men Who Made the Railways* (1968). Coleman pohtii tutkimuksessaan paljon työläisten käytöstä ja paikallisten suhtautumista siihen. Britannian lisäksi vertailukohtana on Yhdysvalloissa Suomen kanssa samanaikaisesti rakennettu mantereen poikki kulkenut rautatie. Molemmissa vertailumaissa rautatietutkimus on nykyisin suosittua ja ainakin Isossa-Britanniassa jopa oma historian tutkimuksen alansa.²⁶

1.4 Tutkimuksessa käytetyt arkistolähteet

Riihimäen–Pietarin rautatien sosiaalishistorialliseen tutkimukseen soveltuva tutkimusaineisto on suhteellisen hajanaista ja myös melko vähäistä verrattuna esimerkiksi myöhempiin rautateihin. Tässä suhteessa Carlo Ginzburgin johtolankateoria toteutuu tässä tutkimuksessa paitsi tutkimuksen kulun, myös käytettyjen arkistolähteiden kautta. Johtolankateoria merkitsee hajanaisten tietojen keräämistä ja yhdistämistä eri lähteistä sekä kaikkien mahdollisten löydettyjen yksityiskohtien tutkimista.²⁷ Tutkimuksessa käytetty arkistoaineisto on kerätty laajalta alalta, jotta paikallisyhteisön toiminnasta tutkittavana ajanjaksona saataisiin mahdollisimman monipuolinen kuva.

Koska tämän opinnäytetyön aihe liittyy hyvin läheisesti ihmisten ja yhteisöjen mentaliteetteihin ja asenteisiin, voisi yhtenä tärkeänä lähderyhmänä pitää yksityishenkilöiden hallussa olevia arkistoja, kuten kirjeitä ja päiväkirjoja. Kuitenkin rautatie rakennettiin niin varhaisessa vaiheessa, että vaikka lukutaitoa toki opetettiin jo kiertokouluissa ja sen taitaminen kuului kirkon vaatimukseen, osasi vain hyvin harva kansalainen kirjoittaa. Mikäli kirjeitä jonkun yksityisen hallussa olisikin, ei niitä olisi niiden harvalukuisuuden vuoksi suppeahkon tutkimuksen puitteissa kovin järkevää alkaa etsiä. Siispä on tyydyttävä virallisten arkistojen tarjontaan.

²⁶ Oma rautatietutkimuksen ja liikennehistorian laitoksensa (Institute of Railway Studies and Transport History) on ainakin Yorkin yliopistolla. Yhdysvalloissa taas Missourin yliopistoilla on oma rautatiehistorialla omistettu kirjastonsa, ja Connecticutin yliopisto on kerännyt runsaasti rautatiehistoriaan liittyvää arkistomateriaalia Thomas J. Doddin tutkimuskeskukseen. Yorkin yliopiston internet-sivut; Missourin ja Connecticutin yliopiston kirjastojen internet-sivut.

²⁷ Ginzburg 1996.

Vaikka asenteet ovat näin ollen tutkimuskauteen nähden vaikea tutkimuskohde, voi väestön suhtautumistapoja ja asenteita erilaisiin ympäristössä tapahtuneisiin muutoksiin kuitenkin löytää lähes kaikista tässä tutkimuksessa käytetyistä lähdeyyteistä.²⁸ Niitä ei välttämättä ilmaista suoraan, vaan historiantutkijalle on tärkeää kyky lukea lähteitään myös rivien välistä. Suorimpia asenteista kertovia lähteitä ovat sanomalehdet, vaikka niihin, kuten kaikkiin lähteisiin, liittyy lähdekriittisiä ongelmia. Niinä vuosina, joihin tämä tutkimus keskittyy, julkaistiin Suomessa yhteensä 18:aa eri sanomalehteä, joista puolet oli suomen- ja puolet ruotsinkielisiä. Määrä alkoi kasvaa vuosisadan loppua kohden. Sanomalehtien suhteellisen harvalukuisuuden ja pienten tilaus- ja levikkimäärien vuoksi ei voi suoraan allekirjoittaa sitä ajatusta, mikä ajan toimittajilla ja sivistyneistöllä oli sanomalehdistöstä kansan mielipiteiden mittana. Tilanne parani hieman kun lehdistö alkoi käyttää apunaan paikallisia kirjeenvaihtajia ja julkaista näiden kirjoittamia paikallisia reportaaseja, niin kutsuttuja maaseutukirjeitä.²⁹ Reporttereina toimivat tietenkin enemmänkin paikallisen sivistyneistön edustajat, kuten Nastolassa paikallinen kiertokoulun opettaja, ja reportaasit ovat enemmänkin heidän mielipiteensä ilmauksia, vaikkakin myös arvokkaita paikallisen elämän kuvauksia.

Tässä tutkimuksessa olen käyttänyt lähteinä lähinnä suomenkielisiä sanomalehtiä, jotka julkaisivat maaseutukirjeitä Nastolasta ja sen lähialueilta tai joilla muuten levikkialueensa vuoksi oli merkitystä näille alueille, mutta myös niitä lehtiä, joita ilmestyi muualla rakennetun rautatien varrella. Kyseeseen tulevat siis ainakin kerran viikossa ilmestyneet Hämäläinen ja Viipurissa julkaistu Ilmarinen sekä kolmesti viikossa julkaistu Suomen Virallinen Lehti, joka nimensä mukaisesti toimi valtiovallan näkemysten tiedonantajana ja jonka tarkoitus oli ”tarjota rahvaalle helposti saatavaa ja hyödyllistä lukemista”.³⁰ Kansalliskirjasto on digitoinut Internetin Historialliseen sanomalehtikirjastoon suurimman osan Suomessa ilmestyneistä sanomalehdistä vuoteen 1910 asti, joten sanomalehdet historiantutkimuksen lähdeaineistona ovat sinänsä erittäin helppokäyttöisiä ja helposti saatavilla kaikkialla, missä on internetyhteys. Järjestelmän toimivuudesta voin todeta, että lehden sivut latautuvat nopeasti ja siinä on vain harvoin häiriöitä, mutta etenkin, jos sanomalehtien sivuja tarkastelee pieneltä tietokoneen ruudulta, on ne kätevämpää ladata omalle koneelle kuin lukea niitä suoraan nettisivulta. Suomen Virallisen Lehden käytettävyyttä helpottaa se, että jokaisen vuoden alkuun on koottu hakemisto vuoden lehdissä ilmestyneistä artikkeleista aihepiireittäin.

²⁸ Mm. Heikkinen 1993, 14.

²⁹ Tommila & Salokangas 1998, 43–49; 77.

³⁰ Virallisen lehden nettisivut.

Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran (SKS) arkistoista löytyy harvinainen, hämäläisen torpparin Kustaa Kallion (1846–1910) omaelämäkerta, jossa hän omakohtaisiin kokemuksiinsa perustuen kuvaa Pietarin rautatien rakentamista syksystä 1868 aina vuoteen 1870 asti. Kirjoitus on julkaistu kokonaisuudessaan Anna Makkosen toimittamassa tavallisten kansanihmisten kirjoituksiin pohjautuvassa elämäkertakokoelmassa *Karheita kertomuksia*, joten sen käsiinsä saadakseen ei tarvitse välttämättä lähteä koluamaan arkistoja. Vaikka Kallio itse suhtautui vaatimattomasti kirjoitukseensa, eikä kokenut oman elämänsä olleen erityisen merkittävää myöhempien sukupolvien kannalta, on hänen tekstinsä tämän tutkimuksen kannalta aivan olennainen, sillä se on todennäköisesti ainoita konkreettisia arkistoissa säilyneitä rautatien rakennustyössä itse mukana olleen henkilön kuvauksia.

SKS:n arkistoissa on toki muitakin yksityishenkilöiden tuottamia arkistoja, joiden yleisluettelo on nähtävissä internetin kautta. Hankalaksi tutkimuksen kannalta koen kuitenkin itse sen, että aineiston tarkemmat kuvailutiedot ovat nähtävillä vain paikan päällä arkistossa. Aineiston etsiminen esimerkiksi aiheen perusteella ei siis ole mahdollista, vaan on tiedettävä sen henkilön nimi, jota etsii, tai etsittävä sattumanvaraisesti. Tämän vuoksi joutuu tarkkaan pohtimaan jokaisen tutkimuksen kohdalla erikseen, kannattaako se. Parannusta asiaan saattaa tuoda se, että SKS:n nettisivuilla kerrotaan olevan käynnissä keruuprojekti, jossa erityisesti huonoimmin tunnettujen kansankirjoittajien taustatietoja pyritään täydentämään vähintään elinvuosien ja kotipaikkakunnan osalta. Tietoja päivitetään erityiseen kansankirjoittajista koottuun listaan, joka on nähtävillä netissä.³¹

Muista työläisistä kuin edellä mainitusta Kustaa Kalliosta säilyneitä lähteitä ovat Kansallisarkistossa säilytettävät työ kuntien numerokirjat, jotka ovat käytännössä työasemittain koottuja nimi-, kotipaikkakunta- ja työhönottoaikalistauksia, jotka eivät siis sellaisenaan kerro mitään yksityiskohtaisempaa yksittäisistä työläisistä. Listoja ei edes ole kaikilta asemilta, vaan vain kahteen on merkitty, että ne on koottu Lappilan tai Riihimäen asemilla. Muiden asemapaikka on kuitenkin pääteltävissä työläisten kotipaikkakuntien tai muiden merkintöjen perusteella, sillä kahdessa kirjassa suurin osa työläisistä on kotoisin Viipurin läänistä. Muita työläisistä säilyneitä tietoja ovat päivätyölistat, jotka ovat palkanmaksuun käytettyjä tilikirjoja. Koska niihin on merkitty tehdyn työn laatu ja asemittain

³¹ SKS:n nettisivut.

niiden henkilöiden nimet, jolle palkka maksettiin, voi niistä kuitenkin päätellä jotain työn kulusta ja esimerkiksi Uudenkylän asemalla työskennelleistä henkilöistä. Mitään täydellistä listaa työläisistä ei kuitenkaan ole olemassa. Muut lähteet antavat tiipoittain lisätietoja listoihin merkityistä työläisistä, mutta kertovat myös sellaisista henkilöistä, joita niihin ei ole merkitty.

Yksi tällainen lähde on Nastolan seurakunnan väestötietoarkistot, niin sanotut historiakirjat. Kuolleiden ja haudattujen luettelot kertovat enimmäkseen pulavuosien vaikutuksesta paikalliseen väestöön, mutta myös seurakunnan hautausmaille haudatuista ulkopaikkakuntalaisista, joiden joukossa on muutama radanrakentaja. Sen lisäksi ulkopaikkakuntalaisista voisivat kertoa muuttaneiden luettelot, mutta koska työläislistojen tiedot ovat muun muassa syntymäaikatietojen puuttuessa suhteellisen heikosti yksilöitävissä, ei tietoja voi kunnolla verrata keskenään. Sama pätee oikeastaan myös avioituneiden luetteloihin. Lisäksi olen tutkinut syntyneiden luetteloita aviottomina syntyneiden lasten osalta, mutta niistä on hyötyä lähinnä tilastollisen tutkimuksen kannalta. Väestötietoarkistojä tutkiakseen ei kuitenkaan välttämättä tarvitse tehdä turhia matkoja kaukaiseen arkistoon, vaan suurin osa niistä on jo ehditty digitoida helposti saataville nettiin. Tiedot syntyneistä ja kuolleista on tosin ehditty digitoida toistaiseksi vain vuoteen 1868 asti, joten loput oli vielä tätä tutkimusta tehdessä mentävä katsomaan Hämeenlinnan maakunta-arkistosta, missä ne ovat käytettävissä mikrokortteina. Myöskään muuttaneiden luetteloita ei vielä toistaiseksi ole saatavilla digitaaliarkistossa; sen sijaan avioituneiden luettelot ovat aina vuoteen 1879 asti.

Henkilötietoja sisältävää arkistoaineistoa käytettäessä on tietysti aina muistettava niihin liittyvä julkisuuslainsäädäntö ja sen yksityisyydensuojaan liittyvät salassapitoperusteet. Niiden mukaan näiden asiakirjojen salassapitoaika on joko 50 vuotta henkilön kuolemasta tai sata vuotta asiakirjan synnystä tai päiväyksestä. Tässä tutkimuksessa laki ei kuitenkaan aiheuta mitään erityisiä toimenpiteitä, sillä tutkimuksen kohteena olevista tapahtumista on jo yli 140 vuotta aikaa. Alle sata vuotta vanhan aineiston tutkiminen sen sijaan edellyttäisi käyttöluvahakemuksen täyttämistä joko siinä arkistolaitoksen yksikössä, joka säilyttää niitä asiakirjoja, joiden tutkimiseen lupaa haetaan tai kyseenomaisen seurakunnan arkistossa. Evankelisluterilaiset seurakunnat ovat tosin tehneet periaatepäätöksen, etteivät ne myönnä tutkijoille lainkaan tutkimuslupaa itse säilyttämiinsä aineistoihin, vaan tekevät niistä pelkkiä selvityksiä.³² Tämä on tietysti harmiksi sukututkijoille, mutta ehkä vieläkin enemmän akateemiselle tutkijalle, joka ei tutkimuksessaan aina pysty yksilöimään tarvitsemaansa tietoa,

³² Kenneth Ahlforsin luento julkisuuslainsäädännöstä Jyväskylän maakunta-arkistossa 7.2.2012.

mitä taas selvityksen tekeminen ja sen pitäminen kohtuullisissa rajoissa edellyttää.

Historiakirjojen avulla on mahdollista tutkia seurakunnan ja paikallisyhteisön rakenteita, mutta tässä tutkimuksessa käytetyillä muilla seurakunnan arkistoilla saadaan enemmän tietoa yhteisön toiminnasta.³³ Näihin arkistoihin kuuluvat pitäjänkokousten ja piispantarkastusten pöytäkirjat sekä kirkossa luetut kuulutukset ja ilmoitukset. Näistä pitäjänkokousten pöytäkirjat ovat suurin saatavilla oleva lähde Nastolan pitäjän kollektiivisesta mielipiteestä: niissä kuuluu pitäjän yhteinen ääni. Ennen kunnallishallinnon syntyä kaikki paikallishallinnon asiat oli käsitelty pitäjänkokouksissa, joiden puheenjohtajana oli seurakunnan pappi.³⁴ Tämän vuoksi suurin osa niissä käsitellyistä asioista liittyi aina 1860-luvulle asti seurakunnalliseen toimintaan, kuten kirkollisiin virkoihin ja palkkaukseen.³⁵ Vuonna 1869 pantiin Nastolassakin toimeen kunnallishallinto, minkä jälkeen valta pitäjässä jaettiin siten, että pitäjän hallinnollisiin asioihin liittynyt valta siirtyi kunnalliskokoukselle, ja kirkko päätti omissa kirkolliskokouksissaan vain kirkollisista asioista. Vuosi 1869 on siten rajavuosi myös asiakirjojen säilytyksen kannalta, sillä vuoden 1869 syksystä lähtien kaikki kunnalliskokousten pöytäkirjat ja muut kunnan toiminnasta syntyneet asiakirjat sijaitsevat Nastolan kunnan omissa arkistotiloissa. Hämeenlinnan maakunta-arkistossa säilytettävät pöytäkirjat on toistaiseksi digitoitu vain vuoteen 1858 asti. Tämän tutkimuksen kannalta olennaisin tieto sisältyy kuitenkin pöytäkirjasidokseen, joka kattaa vuodet 1858–1869. Asiakirjoihin ei liity kieliongelmiä, sillä ne on kirjoitettu kokonaisuudessaan suomeksi, joten tutkijan ainoaksi haasteeksi jää toisinaan hyvinkin vaikeasti tulkittava käsiala.

Piispantarkastuksissa käytiin tavallisesti läpi seurakunnalliseen toimintaan liittyviä asioita, kuten kirkon tilejä, seurakunnalle kuuluvien rakennusten kuntoa, rippikoulun järjestämistä ja kirkonkirjojen pitoa. Lisäksi niissä tarkistettiin seurakunnan papiston ja seurakuntalaisten hengellinen ja moraalinen tila, johon kuuluivat esimerkiksi kristinopintaidon tunteminen, lukutaito ja siveellisyys.³⁶ Moraalisen vartijan tehtävänsä vuoksi piispantarkastuksista syntyneet pöytäkirjat ovat tärkeitä tälle tutkimukselle, sillä ne voivat kertoa seurakuntalaisten käyttäytymisessä mahdollisesti tapahtuneista muutoksista. Nastolan seurakunnan osalta pöytäkirjojen ongelmana on kuitenkin se, että tarkastuksia tehtiin suhteellisen harvoin, eikä niitä näin ollen ole lainkaan olemassa radanrakentamisen vuosilta, vaan ainoastaan vuosilta

³³ Roiko-Jokela 1996, 36.

³⁴ Mäkelä 1982, 281.

³⁵ Roiko-Jokela 1996, 37.

³⁶ Hirvonen 1996, 50–52.

1856, 1871 ja 1880.

Kirkonkuulutukset olivat 1800-luvulla sekä virallisten että yksityisten tahojen tehokkain julkisen tiedotuksen väline: sunnuntaisen jumalanpalveluksen jälkeen luettuina ne tavoittivat lähes koko pitäjän väen. Kuulutuksilla ilmoitettiin pitäjän väelle mitä moninaisimmista asioista. Tiedonannot saattoivat koskea esimerkiksi pitäjässä pidettäviä huutokauppoja, kaupankäyntiä, liikennettä tai etsintäkuulutuksia.³⁷ Ilmoittajana saattoi olla joko jokin ylempi valtion viranomainen, seurakunta tai pitäjän yksityinen henkilö. Olennaista on kuitenkin se, että kirkolliset kuulutukset täydentävät kuvaa paikallisyhteisön elämästä ja tapahtumista. Nastolan kirkossa radanrakentamisen vuosina luettuja kuulutuksia säilytetään muun seurakunnan aineiston tavoin Hämeenlinnan maakunta-arkistossa. Asiakirjoja säilytetään tällä hetkellä sellaisinaan pinossa kansiossa, mutta ne vaatisivat hyvän säilyvyyden varmistamiseksi sitomista yhteen tai useampaan sidokseen.

Paikallisen väestön ja ulkopuolisten välisistä vakavimmista konflikteista kertovat parhaiten oikeudenkäytön yhteydessä syntyneet tuomiokirja-aineistot ja erityisesti käräjillä käsitellyistä riita- ja rikosasioista kootut varsinaisasioiden pöytäkirjat. Nastolan kannalta tuomiokirjojen tutkiminen on erityisen tarpeen, sillä pitäjän rikollisuuteen oikeastaan miltään vuosilta ei toistaiseksi ole perehtynyt yksikään tutkija.

Nastolan kärjäkunta oli radanrakennuksen aikaan Iitin tuomiokunnan alainen paikallisen itsehallinnon yksikkö, johon Nastolan pitäjän lisäksi kuului osia Hollolan ja Asikkalan pitäjistä.³⁸ Lain mukaan käräjiä oli pidettävä kahdesti tai kolmesti vuodessa, ja välissä pidettiin vielä tarvittaessa välikäräjiä.³⁹ Nastolan kärjäkunnassa käräjiä pidettiin kahdesti, talvisin ja syksyisin. Tämän tutkimuksen osalta olen tarkastanut varsinaisasioiden ja välikäräjien pöytäkirjat talvesta 1868 vuoden 1870 talveen ottaen erityisesti huomioon ne tapaukset, joissa jutun kantaja tai vastaaja tai molemmat ovat kotoisin Nastolan alueelta sekä ne, joissa rikos on tapahtunut Nastolan alueella. Samalla olen pitänyt silmällä Nastolan lähialueilla tapahtuneita ja Nastolan käräjillä käsiteltyjä rikoksia, joissa osallisina on ollut radanrakentajia. Lähialueilla tapahtuneista rikoksista ei voinut olla kantautumatta tietoa myös Nastolaan ja vaikuttamatta paikalliseen väestöön siellä, etenkin jos kyseessä on ollut vakava

³⁷ Pitkänen 1996, 127–155.

³⁸ Arkistolaitoksen Vakka-arkistotietokanta.

³⁹ Pitkänen 1995, 35–36.

rikos. Lisäksi ne valottavat vastapuolen, rakentajien elämää paikallisyhteisössä.

Mielenkiinto kohdistuu nälkävuosien kontekstin vuoksi varkausrikollisuuteen, mutta myös väkivaltarikollisuuteen. Lisäksi oli jo tutkimuskirjallisuuden perusteella odotettavissa, että alkoholiin liittyvät rikokset lisääntyivät paitsi siksi, että nälkävuosien alla sen iät ja ajat harjoitettu kotipolttu kiellettiin, myös siksi, että alueelle saapui suuri määrä irtonaista väkeä. Vaikka pöytäkirjoissa esiintyneet riita-asiat yleensä olivat paikallisten välisiä, esimerkiksi velkojen perintään liittyneitä kiistoja, kertovat nekin parhaassa tapauksessa paikallisten välisistä suhteista, joihin ulkopuolisella väellä saattoi olla välillistä vaikutusta.

Tuomiokirjat ovat Hämeenlinnan maakunta-arkistossa edelleen paperimuotoisina sidoksina, joten niiden tutkiminen vaatii käyntiä paikan päällä. Tuomiokirjat eivät ole Arkistolaitoksen digitointilistan kärjessä, vaan siellä keskitytään saattamaan helpommin tutkittavaan muotoon muun muassa sukututkimuksen vuoksi eniten kysytyjä väestötietoluetteloita, kuten kirkonkirjoja ja henkikirjoja.⁴⁰ Tuomiokirjojen käyttöä arkistossa helpottaa kuitenkin se, että joko niiden alussa tai erillisenä sidoksena on yleensä laadittu tuomioluettelo, josta ilmenee vähintäänkin haasteen laatu, asianosaiset (vaikkakaan ei näiden kotipaikkakuntaa) ja tehtiinkö asiassa päätös, vai jatkettiin se käsittelyä myöhemmillä käräjillä. Itse pöytäkirjat on yleensä laadittu määrämuotoon, jonka opittuaan niistä löytää nopeasti oman tutkimuksen kannalta olennaiset asiat. Kokemattomalle tutkijalle ongelmia saattaa tuottaa vanha ruotsin kieli sekä käsiala, jonka selkeys vaihteli kirjurin mukaan. Pitkämatkalaisen onkin syytä varata matkaansa digikamera, jolla pöytäkirjan sivuja voi kuvata tarvittaessa myöhempää tarkastelua varten. Rikollisuuden tilastollisen tutkimuksen kannalta tuomiokirjojen aineisto on ongelmallista. Erityisesti nälkävuosina monien varkausrikosten syylliset jäivät hämärän peittoon, eikä niitä siksi edes tuotu oikeuden eteen. Jotkin rikokset voitiin merkitä tuomiokirjaan, mutta ne jäivät jostain syystä tarkemmin tutkimatta.⁴¹ Toisaalta tuomiokirjat voivat kertoa monipuolisemmin kuin pelkkien tehtyjen rikosten osalta tutkimuksen kohteena olevasta yhteisöstä. Ne voivat kertoa esimerkiksi ihmisten välisistä suhteista tai paikallisista tavoista ja arvoista.⁴²

Sekä konflikteista että muista tapahtumista rakenteilla olleen rautatien ympäristössä voivat

⁴⁰ Arkistolaitoksen nettisivut: Digitoinnin eteneminen vuonna 2012.

⁴¹ Virrankoski 1970, 128.

⁴² Vilkuna 2009, 311–314.

kertoa myös erilaiset kirjeenvaihdot. Yksityisen kirjeenvaihdon ollessa hankalasti saatavilla kyseeseen tulevat rautatierakennuksen kannalta olennaisten viranomaisten keskinäiset kirjeenvaihdot. Viranomaiskirjeiden käyttöä tutkimuksen apuna helpottaa se, että saapuneet (ja lähteneet) kirjeet on kirjattu diaareihin, joista niitä on helppo etsiä. Esimerkiksi Hämeen lääninkansliaan arkistossa kirjeet on luokiteltu diaareihin niiden vireillepanijan ja ajan mukaan. Lisäksi diaarissa mainitaan asian luonne. Niistä on siis helppo tarkistaa, millaisissa asioissa esimerkiksi Rautatiehallitus lähestyi lääninkuvernööriä. Jotta käsiteltävästä asiasta saa tarkemman kuvan, on tietysti etsittävä kyseenomainen kirje.

Rautatietyömaan eri työpiirien johtohenkilöt lähettivät Rautatiehallitukselle säännöllisiä raportteja työn etenemisestä ja ilmoittivat tai konsultoivat omassa piirissään mahdollisesti ilmenneistä ongelmatapauksista. Samoin rautatietyöläisten terveydentilasta vastaavat piirilääkärit raportoivat säännöllisesti Rautatiehallitukselle oman vastualueensa terveydentilassa tapahtuneista muutoksista. Rautatiehallitus taas ilmoitti Hämeen lääninkuvernöörille muun muassa mahdollisista paikallisesti ilmenneistä ongelmista, joista oli haittaa radanrakennukselle, ja pyysi tätä kautta toimenpiteitä asian suhteen. Ehkä mielenkiintoisinta kirjeaineistoa ovat kuitenkin paikalliselta väestöltä tai työläisiltä neljännen piirin johtajalle saapuneet valituskirjelmät, jotka koskevat palkkausta tai muita työhön liittyviä epäkohtia.

Lähdeaineisto sijoittuu piirilääkärin ja Hämeen lääninkanslian arkiston osalta Hämeenlinnan maakunta-arkistoon, ja Rautatiehallituksen arkistojen osalta kansallisarkistoon. Ehkä hankalin ongelma erityisesti pitkämatkalaisen tutkijan kannalta liittyy Rautatiehallituksen arkistoihin, joita säilytetään Kansallisarkiston Rauhankadun päärakennukseen nähden fyysisesti erillisessä yksikössä Siltavuorella. Aineiston toimittamiseen Siltavuoresta Rauhankadulle menee yksi vuorokausi, mikä kannattaa siis huomioida ennen kuin lähtee tilaamaan asiakirjoja paikan päälle. Asiakirjat on toki mahdollista tilata etukäteen sähköpostilla, kun sitä ensin etukäteen tiedustele, mutta sähköpostitilauksissa rajoituksena on kuusi arkistotunnistetta, joten on syytä tietää tarkoin, mitä tarvitsee. Tilanne ehkä helpottuu tulevaisuudessa Arkistolaitoksen uuden ASTIA-tilausjärjestelmän kautta, kun sen käyttö mahdollistuu eri arkistoyksiköiden lisäksi niiden ulkopuolella, ja asiakirjat sen myötä ovat tilattavissa tutkittaviksi kauempaakin.

Hollolan piirilääkäri kirjoitti erikseen raportteja rautatietyöläisten ja paikallisen väestön

terveydentilasta. Paikallisten kuluneen vuoden terveydellisestä kokonaistilanteesta laaditut vuosikertomukset ovat mielenkiintoisia siksi, että Lääkintöhallitus ajan tautikäsitteisiin perustuen edellytti piirilääkäreiltä suhteellisen seikkaperäisiä kuvauksia alueiden terveydentilasta ja elinolosuhteista. Raportit voivat näin ollen hyvinkin kertoa myös paikallisesti vallinneista mentaliteeteista, vaikkakin on otettava huomioon, että kyseessä on vain yhden henkilön muodostama näkemys asioista. Vuosikertomuksia on löydettävissä piirilääkärin omista arkistoista Hämeenlinnasta vuodesta 1891 eteenpäin, vaikka arkisto sellaisenaan alkaa jo vuodesta 1857. Vanhemmat vuosikertomukset ovat tutkittavissa Kansallisarkistossa, Lääkintöhallituksen kokoomasidoksissa.

Käytetty lähdemateriaali kykenee jossain määrin vastaamaan sille tämän tutkimuksen luvussa 1.2 esitettyihin tutkimuskysymyksiin, vaikkakin paljon jää lähdemateriaalin puutteen vuoksi myös arvailujen varaan. Hämäräksi jää esimerkiksi tarkemmat tiedot siitä, ketkä maanomistajat joutuivat pakkolunastusasetuksen perusteella luovuttamaan maitaan rautateille ja keitä pitäjäläisiä rautatierakennus näin ollen konkreettisesti kosketti. Tältä osin Nastolaa koskevaa aineistoa, siis pakkolunastusasiakirjoja, ei ole Kansallisarkistossa säilynyt. Asiakirjat olisivat myös voineet kertoa siitä, millaisia lievempiä ongelmia maanlunastuksissa kohdattiin ja samalla paikallisyhteisön suhtautumisesta rautatiehen. Kuitenkin esimerkiksi tuomiokirjat muodostavat suhteellisen kattavan lähdeaineiston tutkittaessa yhteisöjen välillä ja niiden sisällä sattuneita pahempia konflikteja. Toisaalta voi ajatella sen, ettei aineistosta löydy enempää viitteitä paikallisyhteisön ja rautatietyöläisten keskinäisestä kanssakäymisestä, kertovan jotain yhteiselon laadusta: yhteisöjen välistä kanssakäymistä ei ollutkaan niin paljon kuin olisi voinut olettaa .

Tarkempiin tutkimustuloksiin erityisesti mentaliteettien osalta voitaisiin päästä etsimällä rautatiehen liittyvää paikallista tutkimusaineistoa, kuten Nastolassa nälkävuosien aikaan vahvasti vaikuttaneiden kartanoiden yksityisarkistoja. Päivätyölistoja ja henkikirjoja tarkemmin tutkimalla voisi taas tehdä tätä tutkimusta tarkemman selvityksen siitä, keitä paikallisia työhön osallistui ja missä määrin. Tämän tutkimuksen suppeuden kannalta tutkimusaineisto sitä varten on kuitenkin liian laaja.

2 PAIKALLISYHTEISÖ MURROKSESSA – NASTOLA 1860-LUVULLA

Nastola oli 1860-luvulla pieni päijäthämäläinen, vajaan neljäntuhannen asukkaan pitäjä, jonka vilkkaimpia ja asutuimpia kyliä olivat Uusikylä ja Villähde. Pitäjä oli itsenäistynyt emäseurakunnastaan Hollolasta vuonna 1860, sen tunnusmerkkinä olivat sen lukuisat kartanot ja se eli edelleen lähes täysin maataloudesta. Tässä suhteessa Nastola poikkesi sitä ympäröivistä muista Hämeen ja Hollolan kihlakunnan pitäjistä, joissa teollisuuden merkitys oli jo 1800-luvun puolivälin jälkeen suurempi. Erityisesti Päijänteen seutu oli vilkasta sahateollisuuden aluetta, mikä oli myöhemmin osasy siihen, että Pietarin radan etusijaa senaatin rakennussuunnitelmissa puollettiin voimakkaasti.⁴³ Toki Nastolaankin oli perustettu sahoja jo 1700-luvun puolella⁴⁴, mutta lähialueiden 1800-luvun toiseksi suurinta teollisuudenhaaraa, tekstiiliteollisuutta, ei Nastolassa harjoitettu lainkaan. Nastolassa harjoitettu maatalouskin oli edelleen vanhoillista, vaikka karjaa pidettiin asukasta kohti enemmän kuin muualla Suomessa keskimäärin. Siitä huolimatta tai siitä johtuen tarvetta uusille elinkeinoille ei nähty olevan.⁴⁵ Tilanne teollistumisen osalta pysyi samana aina toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan asti.

Suomalainen yhteiskunta perustui vielä nälkävuosina vahvasti yhtenäiskulttuurin ylläpitämiin pysyviin, kristilliseen uskoon perustuneisiin hierarkkisiin rakenteisiin, jotka jakoivat kansan rahvaaseen ja sivistyneistöön.⁴⁶ Ylemmät yhteiskuntaluokat muodostivat kuitenkin vain hyvin pienen osan Nastolan väestöstä, Mäkelän mukaan vielä vuonna 1880 näihin kuuluneita oli vain muutama kymmenen henkeä koko pitäjän väestöstä.⁴⁷ Luku käsitti todennäköisesti lähinnä kartanoiden omistajat ja heidän perheensä. Käytännössä se tarkoitti sitä, että vanhoillisuudessaan pitäytyneen, maata viljelleen väestön vaikutusvalta pitäjän päätöksenteossa oli suuri. Toisaalta pienen, sivistyneistön muodostaman joukon käsitykset siitä, miten yhteiskuntaa ja pitäjän elämää olisi uudistettava, olivat erilaiset kuin rahvaalla. Sivistyneistö halusi vähitellen murtaa yhtenäiskulttuuriin perustuneen yhteiskunnan, rahvas taas pitäytyi mieluummin vuosisataisessa kulttuurissa. Tämä näkyi pitäjänkokouksissa erimielisyytenä päätöksenteossa ja vaikeutti uudistusten toimeenpanoa, kuten seuraavassa tullaan huomaamaan.

⁴³ Nieminen 1920, 123.

⁴⁴ Heinonen 1997, 177.

⁴⁵ Mäkelä 1982, 181.

⁴⁶ Tiistola 2002, 20–23.

⁴⁷ Mäkelä 1982, 82–83.

Nälkävuosien ja sitä edeltäneen ajan tärkeimpiin uudistuksiin kuuluivat muun muassa määräys kunnallishallinnon järjestämisestä maalaispitäjissä sekä hiljalleen virinneet ajatukset kansakoululaitoksen perustamisesta. Pitäjien hallinto Suomessa oli aina 1860-luvun puoliväliin asti tiiviissä yhteydessä kirkkoon, ja seurakuntien yhteiset asiat käsiteltiin pitäjänkokouksissa. Kokousten puheenjohtajana toimi kirkkoherra, joka Nastolassa oli Anders Winter. Kun asetus kunnallishallinnosta helmikuussa 1865 annettiin, merkitsi se samalla hengellisen ja maallisen vallan paikallista erottamista ja alkua vanhojen, totuttujen yhteiskuntarakenteiden murtumiselle. Uuden asetuksen mukaan jokaisesta seurakunnasta piti tulla itsenäinen kunta ja hoitaa ne järjestys- ja talousasiat, jotka eivät kuuluneet julkisen virkakunnan toimialaan. Käytännössä se tarkoitti myös köyhäinhoidon siirtymistä maallisen vallan käsiin. Kunnallisasetus piti saattaa voimaan viimeistään vuoteen 1868 mennessä, jollei siihen senaatilta saatu lykkäystä. Koska katoja oli koettu jo 1860-luvun alusta lähtien, ei uusi määräys saanut innostunutta vastaanottoa missään Suomen maalaiskunnassa, sillä kansa pelkäsi paitsi uudistuksen vaikutuksia myös siitä aiheutuvia kustannuksia.⁴⁸

Osa Hämeen läänin pitäjistä toteutti määräyksen jo hyvissä ajoin vuonna 1866⁴⁹, mutta erityisen voimakkaasti sitä vastustivat nastolalaiset. Hämeen lääninkuvernööri ei kuitenkaan noteerannut pitäjän rahapuutteeseen vetoavaa kunnallishallinnon perustamisen lykkäyspyyntöä. Hänen mukaansa köyhyys ei ollut riittävä syy lykkäykseen, koska Nastolassa ei oltu tehty mitään puutteen poistamiseksi.⁵⁰ Tällä tarkoitettiin pitäjäläisten haluttomuutta järjestää asuinalueellaan yleisiä töitä syksyllä 1867. Sen sijaan Nastolassa toivottiin valtion avaavan joko rautatie- tai kanavatyömaan lähialueille motiivina ”edej tämän seurakunnan miehet ensinkään tarvidis vähijä varojansa jakela muille kuin oman pitäjän tarvitsevaisille”, sillä töiden järjestäminen olisi vaatinut Nastolaa ottamaan lääninhallitukselta 4 000 markan lainan.⁵¹

Vaikka moni muukin pitäjä Nastolan ohella haki kunnallishallinnon toimeenpanolle lykkäystä varattomuuteen vedoten⁵², olivat nastolalaiset ainoita, jotka valittivat vielä senaatin kielteisestä päätöksestäkin.⁵³ Kenties syynä sitkeään vastustukseen oli osittain se, että yhtenä

⁴⁸ Soikkanen 1966, 159–167; Kaukovalta 1931, 776–778.

⁴⁹ Kaukovalta 1931, 776.

⁵⁰ Mäkelä 1982, 284–285.

⁵¹ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 8.12.1867.

⁵² Pitäjänkokouksen pöytäkirja 14.7.1867. Mäkelä 1982, 284–285.

⁵³ Heinonen 1997, 244.

uudistuksen perusteena oli Suomen yhteiskunnallinen ja taloudellinen kehitys liberalistiseen suuntaan, mikä korosti paikallista itsehallintoa ja kytkeytyi läheisesti sivistyneistön kannattamaan kansallisaatteeseen. Taloudellisen kehityksen osalta huomattava vaikutus oli myös alkaneella teollistumisella.⁵⁴ Nastolalaisille ja erityisesti sen rahvaalle nämä perusteet puolestaan olivat merkityksettömiä, sillä edelleen puhtaasti maataloudesta eläneet pitäjäläiset eivät valtiiovallan ja sivistyneistön tavoin nähneet mitään huomattavaa yhteiskunnallista muutosta tapahtuneen. Uudistusta pidettiin siis turhanpäiväisenä rahantuhlauksena, koska modernisaatio ei nastolalaisten mielestä koskettanut heitä. Lisäksi karsastettiin sitä ajatusta, että valta kunnalliskokouksissa olisi ainoina asiantuntijoina ollut pakko antaa ainakin alussa pitäjän sivistyneistölle, siis ”herroille”.⁵⁵ Vastustus ei kuitenkaan tuottanut sanottavaa tulosta, joten Nastolassakin kunnallishallinto pantiin toimeen syksyllä 1869.⁵⁶

Kunnallishallintouudistustakin paremmin pitäjän väestön mielipide-erot näkyivät keskusteltaessa kansakouluasiasta. Rahvas ei ottanut ajatuksia kansakoulun perustamisesta kunnallishallintoa suopeammin, koska ne perustuivat samoihin ajatuksiin kuin kunnallishallinnon uudistuskin. Ennen kuin ensimmäinen kansakoulu vuonna 1870 perustettiin, oli kansansivistys Nastolassa vain kiertokoulun ja kotiopetuksen varassa.⁵⁷ Maalaisväestö ei kuitenkaan juuri kantanut huolta sivistyksensä tasosta, vaan katsoi kiertokoulujen opetuksen tarjoavan riittävän sivistyksen omille lapsilleen. Kun kansakouluasia Nastolan pitäjänkokouksissa vuodesta 1865 lähtien silloin tällöin otettiin esille, sitä ajoivat lähinnä pitäjän kartanonomistajat pitäjänkokouksen puheenjohtajan tuella⁵⁸ muiden pitäjänmiesten vedotessa rahanpuutteeseen ja pitäjän köyhyyteen. Niinpä perustamista joka kerran lykättiin.

Ajan sanomalehtiin kansakouluasiasta usein kirjoittanut nastolalaisopettaja Juho Arvelin näki pitäjän talollisten vitkutteluun muitakin kuin taloudellisia syitä: talonpoikaisen väestön epäluulot koulutusta kohtaan. Koulutusta pidettiin enemmän ylempien yhteiskuntaluokkien asiana, eikä omista lapsista haluttu tulevan ”herroja”.⁵⁹ Asenne lukutaitoon ja lukemiseen yleensä noudatteli samoja linjoja, mikäli on uskominen Suomen Wiralliseen Lehteen

⁵⁴ Soikkanen 1966, 115–123.

⁵⁵ Kaukovalta 1931, 779.

⁵⁶ Hollolan piirilääkäri Ringbom tosin mainitsee vuodelta 1867 peräisin olevassa vuosikertomuksessaan kunnallishallinnon olevan tuon vuoden jälkeen olemassa jo kaikissa muissa piirin pitäjissä paitsi Hollolassa, mikä ei näin ollen pidä paikkaansa. KA: Piirilääkärien vuosikertomukset 1867–1868, Eba:38.

⁵⁷ Mäkelä 1982, 402.

⁵⁸ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 22.7.1866.

⁵⁹ Mäkelä 1982, 401–405.

Nastolasta vuonna 1868 lähetettyyn turhautuneeseen kirjeeseen: ”Aikakausi-kirjallisuutta täällä yhä vähän wiljellään kuten ennenki; tähän on ei ainoastaan köyhyys, mutta haluttomuus pääsyynä sekä ymmärtämättömyys ja uskottomuus niiden tarpeellisuudesta ja hyödyllisyydestä.”⁶⁰ Vielä vuonna 1871 saivat nastolalaiset vanhemmat ja aikuiset moitteita asenteistaan, jotka vaikuttivat myös pitäjän nuoriin.⁶¹ Ensimmäisen kansakoulun perustamiseen pitäjäläiset eivät lopulta osallistuneetkaan, vaan siitä vastasi omalla kustannuksellaan Toivonojan kartanon omistaja Lennart af Forselles.

Puheet varattomuudesta eivät olleet täysin tuulesta temmattuja, vaikka ne herättivätkin epäluuloja. Kadoista ja epäedullisista sääolosuhteista oli Nastolassakin kärsitty pitäjänkokouksen pöytäkirjojen mainintojen mukaan jo ainakin vuodesta 1865 lähtien. Seuraavana keväänä pelättiin pitäjänmakasiinin tyhjenevän, ja muutamalle sieltä jo aiemmin siementä lainanneelle henkilölle päätettiin antaa lisää laina-aikaa.⁶² Vuoden 1867 syyskuun alun hallat kohtelivat ankarasti Hämeessä erityisesti Nastolan ja Kärkölän nimismiespiirejä, missä ohra- ja kaurasadosta olisi Kaukovallan mukaan menetetty suurin osa, eikä toiveita kevään siemenestä juuri ollut. Lisäksi perunanvarsien ja herneiden mainitaan hieman kärjistäen turmeltuneen Hämeessä ”kokonaan ja joka paikassa”.⁶³ Tästä huolimatta totesivat pitäjänmiehet moneenkin otteeseen asiaa harkittuaan, että Nastolassa selvittäisiin ”Jumalan avulla” omin voimin talven yli, kunhan ei tarvitsisi pitää huolta muista kuin omista köyhistä.⁶⁴ Kun rautatietä vuonna 1868 alettiin rakentaa, kasvoi kuolleisuus pitäjässä nälkävuosien huippulukemiin, kuten myös vaivaiskassasta avustettavien väliaikaisen avun tarvitsijoiden määrä.⁶⁵

Vaikka tilanne syksyn 1868 keskinkertaisen sadon ja kesän 1869 suotuisten sääolosuhteiden⁶⁶ myötä alkoi hiljalleen helpottua, kesti jo varhain 1860-luvulla alkaneesta velkaantumisesta toipuminen pitkään. Kuitenkin pitäjä selvisi vaikeista vuosista kaiken kaikkiaan suhteellisen vähällä. Velkaantuminen oli todellista, ja tilanteen paheneminen haluttiin varmasti välttää, mutta vanhoillisilla periaatteilla oli suurempi rooli uudistuksiin liittyvässä vastarinnassa kuin

⁶⁰ Suomen Wirallinen Lehti 18.8.1868, nro. 99.

⁶¹ Piispantarkastuksen pöytäkirja 1871.

⁶² Pitäjänkokouksen pöytäkirja 25.3.1866.

⁶³ Kaukovalta 1931, 677–678.

⁶⁴ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 1.9.1867 ja 8.12.1867.

⁶⁵ Edellisen vuoden lukemiin (21) verrattuna määrä yli viisinkertaistui (107). Kuvernöörille vuonna 1869 tehty selvitys, tekijää ei mainittu. Hämeen lääninkanslian arkisto, I osaston saapuneet kirjeet Ea:183.

⁶⁶ Kaukovalta 1931, 705; Nastolan nimismies Ulrik Polonin kirje kuvernöörille sato-odotuksista Nastolassa 4.9.1869. HMA: Hämeen lääninkanslian arkisto, I osaston saapuneet kirjeet Ea:188.

nastolalaiset jälkipolville säilyneissä puheenvuoroissaan antoivat ymmärtää. Tästä osoituksena oli se, että vasta kun ensimmäinen koulu oli toiminut jonkin aikaa ja osoittautunut hyväksi ajatukseksi, voittivat pitäjäläiset ennakkoluulonsa ja ryhtyivät aktiivisemmin osallistumaan lisäkoulujen perustamiseen. Periaatteisiin vaikutti varmasti Nastolan sulkeutuneisuus ja pitäjän pääasiassa alempia yhteiskuntaluokkia edustanut maalaisyhteisö, joka ei kokenut esimerkiksi kansakoulun kaltaiselle laitokselle tarvetta. Asennoituminen ei kuitenkaan loppujen lopuksi juurikaan eronnut ajan yleisestä, maaseudulla vallinneesta, vanhaluterilaisesta ajattelutavasta, johon kuului kaiken maallisen turhuuden, ylellisyyden ja rahan tuhlaamisen vastustaminen. Uusien laitteiden tai koneiden käyttöönoton, koulusivistyksen ja sanomalehtien lukemisen pelättiin tekevän ihmisistä laiskoja työn karttajiä, minkä nähtiin johtavan pahimmassa tapauksessa jopa kodin ja elinkeinon menettämiseen.⁶⁷

Kun Nastolaan sitten saapui tieto päätöksestä avata Pietarin radan rakennustyömaa vuoden 1868 alussa, saatettiin se ottaa Nastolassa vastaan hyvinkin ristiriitaisin tuntein. Kahteen muuhun pitäjän elämään olennaisesti vaikuttaneeseen muutokseen oli saatu sopeutua muutaman vuoden ajan, mutta päätös rautatiestä tuli nopeasti ja ehkä myös hieman yllättäen. Suunnitelma rautatien kulkureitistä oli toki tehty jo useita vuosia aiemmin, mutta suunnitelmien toteutuminen oli jatkuvasti epävarmaa. Toisaalta työmaan avaamista odotettiin kahdestakin eri syystä: että kerjäläiset pysyisivät poissa pitäjästä ja ettei pitäjän tarvitsisi omalla kustannuksellaan järjestää yleisiä töitä.⁶⁸ Kuitenkaan yleinen ilmapiiri ja ajattelutavat eivät välttämättä olisi olleet uudelle innovaatiolle vastaanottavaisia, korostivathan rautatien kannattajat usein nimenomaan sen kansakuntaa sivistävää vaikutusta⁶⁹, mikä taas ei kansan alimpia tasoja selvästikään innostanut. Ennakkoluulot oli kuitenkin asetettava syrjään, sillä rautatien tuomat hyödyt olivat joka tapauksessa suuremmat kuin sen periaatteellisesta vastustuksesta koituneet edut. Positiivista oli ainakin se, että rautatie säästi vaikeina aikoina runsaasti pitäjäläisten varoja, koska valtio maksoi työmaan aiheuttamat kulut. Kuten myöhemmin tullaan huomaamaan, sen varjolla saatiin pitäjästä pois myös toinen rasite, ylimääräinen kerjäävä väki.

⁶⁷ Mikkola 2006, 175–192.

⁶⁸ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 1.9.1867.

⁶⁹ Zetterberg 2011, 91.

3 PIETARIN RAUTATIEN RAKENTAMINEN NASTOLASSA

3.1 Radan linjaus paikallisesti ja maanlunastukset

Marraskuussa 1867 levisi lehtiin työtä vailla olevat ihmismassat liikkeelle saanut julistus rautatietyömaan avaamisesta seuraavan vuoden alussa.⁷⁰ Vaikka esimerkiksi sanomalehti Ilmarinen innostui ylistämään rautateitä keksintönä jo päätöksen julkaisua seuraavassa numerossaan, perinteissään pitäytyvän kansan soraääniltä ei vältytty siitäkään huolimatta, ettei niitä juuri kuulunut Nastolasta. Samassa numerossa julkaistussa, Nastolan naapuripitäjästä Iitistä lähetetyssä kirjeessä nimittäin edelleen kannatettiin vanhaa, perinteistä elämäntapaa ja oltiin sitä mieltä, että rautatierakennukseen käytetyt varat olisi parempi käyttää soiden kuivaamiseen ja uuden peltoalan raivaamiseen. Kanavien rakentaminen rautateiden sijaan sopi hyvin yhteen tämän suunnitelman kanssa.⁷¹

Huolimatta kansan välillä penseistäkin asenteista kehitystä kohtaan, ymmärrettiin monilla paikkakunnilla jo varhain rautatien merkitys niille pitäjille, jotka osuivat sen reitille. Ennen kuin radan linjaus oli tarkalleen selvillä, monet niistä aloittivatkin Rautatiehallituksen kanssa taistelun siitä, että rautatie varmasti saataisiin kulkemaan oman pitäjän kautta ja lähettivät Helsinkiin omia valtuuskuntiaan.⁷² Nastolan osalta ei lähdeaineistossa näytä olevan merkkejä tällaisesta toiminnasta, vaan radasta keskustellaan pitäjänkokouksessakin ensimmäisen kerran vasta sen rakentamisen aattona, syyskuussa 1867. Salpausselän harjun osittain halkomalla pitäjällä ei välttämättä ollut sen suurempaa tarveakaan taistella radan puolesta, sillä kun rata vuonna 1861 päätettiin rakentaa Riihimäen ja Lahden kautta⁷³, oli yhtenä suurimmista perusteluista rakentamisen kannalta edullinen maasto. Rakentamalla rata harjun päälle vältettiin suurimmat vesistöt ja säästettiin näin kustannuksissa.⁷⁴

Rautatietä linjattaessa ei voitu välttyä siltä, että sitä varten täytyi lunastaa maita niin seurakunnilta kuin yksityisiltä maanomistajilta. Suunnitelmat lunastusten toimeenpanemiseksi

⁷⁰ Ilmarinen 22.11.1867, nro. 47. Häkkinen 1991a, 131–132.

⁷¹ Ilmarinen 29.11.1867, nro 48.

⁷² Michelsen 1999, 150–151.

⁷³ Talvi 1953, 20.

⁷⁴ Suomen valtionrautatiet 1912, 51; Mäkelä 1982, 241; Zetterberg 2011, 34.

aloitettiin jo hyvissä ajoin vuonna 1864 säätämällä erityinen pakkolunastusasetus. Asetuksella määrättiin, että maanomistajien oli tarvittaessa luovutettava omistamaansa maata yhteiseen hyvään korvausta vastaan ja sen nojalla asetettiin Nastolallekin oma pakkolunastuskomitea. Siinä määrättiin erillinen korvaus lunastetusta maista ja lunastuksista aiheutuvista muista rahallisista menetyksistä.⁷⁵ Yhteensä maanlunastuksiin kului valtiolta lähes miljoona markkaa.

Vaikka Rautatiehallituksella oli oikeus pakkolunastuksiin, saattoi maakaupoista liian pienen korvauksen tai vain periaatteen vuoksi kieltäytynyt tilallinen viivästyttää työn alkamista. Maan arvo laskettiin siitä saatavan vuosittaisen ruissadon mukaan, mutta jotkut olivat tyytymättömiä saatuun korvaukseen, mikä osaltaan kuvastaa sitä, ettei tulevan rautatien maaseutuväen keskuudessa odotettu muuttavan miksikään maanviljelyksen asemaa maan pääelinkeinona. Esimerkiksi Luumäellä rakennustyöt viivästyivät nimenomaan maanlunastusasioiden vuoksi, ja Kouvolassa, missä yksittäisiä maanomistajia oli erityisen paljon, päädyttiin pakkolunastuksiin. Joissakin tapauksissa saatettiin asiassa mennä jopa oikeuteen, kuten Hausjärvellä tehtiin. Maanomistajat kuitenkin hävisivät lopulta haasteen.⁷⁶

Pakkolunastusasiakirjoja ei ole Nastolan osalta säilynyt arkistoissa, mutta maanlunastuksista voidaan saada vähäisiä tietoja muista lähteistä. Suurin osa rautatien halkomista maista sijaitsi Nastolassa joka tapauksessa joko seurakunnan tai suurten kartanoiden mailla. Rautatiehallitus lunasti pitäjänkokouksen pöytäkirjan mukaan Nastolan seurakunnalta pappilan maita yhteensä 429 markalla 65 pennillä ja metsää 35 markalla, ja seurakunta sai vielä ”vahingon ja vastuksien palkinnoksi” 664 markkaa 65 penniä. Summa oli sen verran merkittävä, että huhtikuussa 1869 pitäjänkokouksessa tiedusteltiin pitäjänmiesten mielipidettä siitä, mihin nämä rahat kaikkein hyödyllisimmin käytettäisiin, saavuttamatta asiassa kuitenkaan yksimielisyyttä.⁷⁷ Vaikutti siltä, että maan lunastaminen seurakunnalta oli sujunut suhteellisen helposti ja ilman suurempaa vastustusta, koska asiaa ei tämän enempää pitäjänkokouksissa käsitelty.

Sen sijaan pitäjän varakkaat kartanonomistajat eivät hyväksyneet lunastuksia ilman soraääniä. Erstan kartanon omistajat Werner Wessberg, hänen vaimonsa Julia ja Wessbergin tytärpuoli Vivia Olsoni sekä Orrilan kartanon omistaja, Krookin suku, olivat tyytymättömiä maistaan

⁷⁵ HMA: IT, NK: Välikäräjien ptk 11.6.1869 § 1.

⁷⁶ Rasehorn 1996, 9–10.

⁷⁷ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 11.4.1869.

sekä muista lunastuksen aiheuttamista taloudellisista haitoista saatuihin korvauksiin. Itse kauppaa eivät kartanotkaan olleet vastustaneet, vaan kyse näytti olleen lähinnä jälkikäteen haetusta oikaisupyynnöstä. Kantajat ehdottivat rautatiehallitukselle, että maan arvo tutkittaisiin uudelleen ja asetettaisiin sitä varten erityinen kompromissituomioistuin, josta oli säädetty vuoden 1864 asetuksessa ja joka samalla tutkisi valitusten perusteet. Tähän Rautatiehallituksen edustaja, protokollasihteeri Nassolin ei kuitenkaan suostunut. Käräjäoikeuskin päätyi siihen ratkaisuun, että pakkolunastusasetus velvoitti maanomistajia, eikä näillä ollut oikeutta lisäkorvauksiin. Kantajat määrättiin sen sijaan korvaamaan oikeuden tuomarin ja lautamiesten oikeudenkäynnistä aiheutuneet kulut.⁷⁸

Vaikkei Nastolasta lähetetty Helsinkiin erityistä valtuuskuntaa rautatien saamiseksi pitäjään, ei uuden rautatien rakentamista myöskään pyritty maanlunastuksia vastustamalla hidastamaan. Näin Nastola oli rinnastettavissa ajan tyypilliseen pitäjään, jonne oli tulossa rautatie, vaikkei tutkimuskirjallisuudessa monien myöhempien rautatiepäätösten yhteydessä kuvattuja kansanjuhlia järjestettykään.⁷⁹ Seurakunta oli kuitenkin ilmeisen myönteinen uudelle liikenneyhteydelle ja ainoina vastarannankiiskinä olivat kartanonomistajat, jotka hekään eivät suoranaisesti vastustaneet sitä, vaan olivat vain tyytymättömiä saamiinsa korvauksiin. Toisaalta kartanonomistajat olivat myös ainoita, joilla oli varaa ottaa taloudellinen riski vaikeina vuosina ja ajaa oikeuksiaan käräjäoikeudessa. Tuomiokirjat eivät kuitenkaan sellaisenaan juurikaan kerro, kuinka mielellään muut maanomistajat maitaan myivät. Tutkimuksen ulkopuolelle jäivät myöskin ne maataomistamattomat torpparit ja muut vuokramaanviljelijät, joilla ei ollut sananvaltaa pakkolunastuksiin liittyvissä asioissa. Heille maanlunastuksista saattoi aiheutua jopa häätö.

3.2 Työn eteneminen neljännessä työpiirissä

Maanlunastusten jälkeen päästiin varsinaiset työt aloittamaan. Työn etenemisestä Nastolan alueella saa tarkempia tietoja vain yhdistämällä eri lähteistä saatavia tietoja. Ratatyömaa jaettiin alussa viiteen piiriin, joista Nastola kuului neljänteen. Piiri kulki Hollolan Hahmajärveltä Iitin Tervakorpeen ja se oli jaettu kolmeen työasemaan: Lahteen, Kausalaan ja Kouvolaan. Työpiirin johdossa oli Lahden kylässä asemapaikkaansa pitänyt insinööri Alfred

⁷⁸ HMA: IT, NK: välikäräjien ptk 11.6.1869 § 1.

⁷⁹ Esim. Zetterberg 2011, 88–90.

Wasastierna. Työ eteni vähitellen lännestä itään Riihimäeltä kohti Pietaria siten, että työt aloitettiin viidennessä työpiirissä (Riihimäki–Hahmajärvi) 18. helmikuuta 1868. Neljännen piirin työt päästiin alkamaan 16. maaliskuuta 1868 ja jo ensimmäisenä päivänä töihin otettiin 229 henkeä. Kevään ja kesän helpottaessa rakennusolosuhteita kasvoi työvoiman määrä nopeasti: esimerkiksi neljännen piirin keskuspaikassa, Lahden asemalla, oli maaliskuun viimeisenä päivänä työssä 377 henkeä, kun jo heinäkuun lopussa työssä oli yhteensä lähes 1400 henkeä. Työvoiman määrä vaihteli kuukausittain ja päivittäinkin huomattavasti, mikä johtui osittain nopeasti muuttuneesta sairastilanteesta, osittain työtehtävien vaihtumisesta sellaisiksi, ettei niiden suorittaminen vaatinut aina yhtä paljon työvoimaa. Esimerkiksi 16. ja 17. päivä kesäkuuta töissä oli yli 2 000 ihmistä, kun heitä 18. päivä oli yli 400 vähemmän.⁸⁰

Heinäkuun alussa 1868 oli alustavat työt⁸¹ jo saatu valmiiksi Riihimäen ja Lahden välisellä matkalla, ja sanomalehdissä arveltiin, että liikenne osuudella voitaisiin aloittaa jo seuraavan vuoden alussa.⁸² Sen sijaan neljännen piirin osuudella Lahdesta itäänpäin Kymijärvelle asti oli saatu vuoden 1868 ensimmäisellä puoliskolla valmiiksi vasta alustavat, varsinaisia töitä edeltävät tutkimukset.⁸³ Alustavien tutkimusten tarkoitus oli varmistaa, että leikattavan maan määrä ylitti pengerrystarpeen, eikä näihin töihin tarvittu avuksi kuin muutama mies.⁸⁴ Niinpä voi olettaa, että valtaosa Lahden asemalla kirjoilla olleista työläisistä ainakin syksyyn 1868 asti työskenteli nimenomaan Riihimäen ja Lahden välisellä osuudella. Syksyllä alkoivat kuitenkin varsinaiset työt jo Lahden ja Kausalankin välillä, sillä ensimmäiset työläiset otettiin kirjoille Kausalan asemapaikalla elokuussa 1868.⁸⁵ Jo helmikuussa 1869 voitiin samainen työasema työn edistymisen vuoksi jo lakkauttaa ja perustaa uusi Simolan kylään Lappeenrantaan.⁸⁶

Maaliskuussa 1869 olivat maanperustustyöt jo lähes valmiina Lahdesta Uuteenkylään asti, mutta välillä Uusikylä–Kausala ne olivat vielä kesken. Rautateiden pääinsinööri Knut Stjernvallin talvella tekemässä tarkastuksessa todettiin, että tällä välillä tehdään vielä maanparannustöitä, ja tekeillä ollut kallioleikkaus tulisi valmistumaan syksyyn mennessä.

⁸⁰ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Työvoimailmoitukset Ee:2.

⁸¹ Alustaviin töihin kuului muun muassa metsän kaatoa, maa- ja kallioleikkauksia sekä pengerrystä. Koivuniemi 1989, 6–11.

⁸² Ilmarinen 17.7.1868, nro 28.

⁸³ Kertomus töiden edistymisestä vuoden 1868 toisella puoliskolla. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Saapuneet kirjeet. Eaa:3.

⁸⁴ Koivuniemi 1989, 6.

⁸⁵ Berndtson 1871, 82–83.

⁸⁶ Suomen Wirallinen Lehti 6.2.1869, nro 16.

Vähäisen roudan ansiosta töitä pystyttiin jatkamaan talvellakin. Lisäksi asemarakennukset Herralassa, Lahdessa ja Uudessakylässä oli saatu valmiiksi.⁸⁷ Kustaa Kallion kertomuksesta voi päätellä, että kiskoja päästiin asentamaan Nastolassa paikoilleen saman vuoden kesällä.⁸⁸

Rata avattiin liikenteelle kahdessa osassa: vuoden 1869 marraskuussa avattiin ensimmäisenä valmistunut osuus Riihimäeltä Lahteen, ja seuraavan vuoden syyskuussa aloitettiin liikenne koko radalla. Päivätyölistojen mukaan syksyä 1869 kohden vähenivät työt Uudessakylässäkin huomattavasti⁸⁹, mitä vahvistaa se, ettei Uusikylä enää juuri esiinny muussakaan työn etenemisestä kertovassa lähdeaineistossa vuonna 1870. Lahden asemalla kirjoilla olleen työvoiman määrä tosin pysyi aina marraskuulle 1869 yli tuhannen hengen, mutta laski sen jälkeen jyrkästi, pysyen seuraavanakin kesänä noin puolessatuhannessa.⁹⁰

3.3 Paikallisyhteisön suhtautuminen köyhyyteen ja ulkopuolisuuteen

Työn aloittaminen merkitsi sadoille radan varrelle kerääntyneille varattomille kauan odotettua mahdollisuutta työansioon. Ei ole olemassa mitään arvioita siitä, kuinka suuri työllistymisprosentti rautatiellä oli, mutta selvää on, ettei töitä riittänyt alkuvaiheessa kuin korkeintaan joillekin sadoille työttömien määrän ollessa jopa tuhansia. Työttömiksi jääneet joutuivat usein turvautumaan kerjäämiseen ja joskus saattoi olla, että rautatietyöläisenkin muu perhe joutui kerjäämään ansiotulon ollessa koko perheen elatukseen riittämätön. Tämä tarkoitti siis sitä, että Nastolassakin majaili ainakin kaksi erilaista ulkopuolisten joukkoa, joiden vastaanotto saattoi poiketa huomattavasti toisistaan.

Monella eteläsuomalaisella paikkakunnalla nälkävuodet muistettiin nimenomaan valtavista kerjäläislaumoistaan, eikä esimerkiksi työmailla ahertaneista työläisistä. Kerjuuvaellukset olivat laajuudessaan niin poikkeuksellinen ilmiö, ettei aina tiedetty, miten niihin tulisi suhtautua. Kerjäläiset saattoivat herättää ihmisissä samalla sekä pelkoa että sääliä.⁹¹ Sitaatti fiktiivisestä F. E. Sillanpään romaanista *Hurskas kurjuus* kuvaa niitä tunteja, joita auttajan asemassa olevat nälkävuosina kokivat ja kuinka kauan ne varmasti myös tulevaisuudessa

⁸⁷ Suomen Wirallinen Lehti 19.3.1869, nro 34; Rasehorn 1996, 12–13; Kertomus töiden edistymisestä 25.2.1869. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Saapuneet kirjeet Eaa:6.

⁸⁸ Makkonen 2002, 152.

⁸⁹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Päivätyölistat 1869–1870, Gnd:13–15, 35.

⁹⁰ Berndtson 1871, 82–83.

⁹¹ Häkkinen et al 1989, 39, 50.

muistivat:

”Penjami menee Ollilaan päin ja pikku Jussi saa rauhassa katsella poistuvia kerjäläisiä – eli pohjalaisia. Oman pitäjän pyytäjiä ei sanota kerjäläisiksi. Mutta vielä viidenkymmenen vuoden päästä, sodan aikana, kun puhuttiin pohjalaisista, käsitti silloinen Toivolan Juha heidät kaameiksi muukalaisiksi. Tämän jouluaaton tunnelma jäi erikoisesti hänen mieleensä.”⁹²

1860-luvun lopussa suhtautuminen köyhyyteen, kerjäläisyyteen ja työntekoon perustui samalla tavoin hierarkkiseen yhteiskuntajärjestykseen kuin koko muukin yhteiskunta, niin sanottuun laillisen suojelun periaatteeseen. Se tarkoitti käytännössä sitä, että vallankäyttö yhteiskunnassa oli keskitetty maanomistajille, joiden kuitenkin oli huolehdittava valtapiiriinsä kuuluneesta väestä. Vastapalveluksena näiden henkilöiden oli osallistuttava isäntiensä ylläpitämiin tuotantoprosesseihin.⁹³ Nälkävuosina voimassa olleet, 1850-luvulla laaditut köyhäinhoitolait oli laadittu saman periaatteen pohjalta. Köyhille ja kerjäläisille ei niiden mukaan annettu apua vastikkeetta, vaan heidän tuli tehdä aina kykyjensä mukaan töitä ruokansa eteen.

Köyhäinlait olivat paitsi ristiriidassa modernin, liikkuvuutta ja edistystä korostaneen ajattelutavan kanssa, ne eivät myöskään ottaneet huomioon nälkävuosien kaltaista laajaa katastrofia. Lakiin kuului nimittäin muuttorejotuksia koskeva pykälä, jolla muun muassa pyrittiin sitomaan köyhät omiin kotiseurakuntiinsa. Kuten edellä olleessa Sillanpään teoksen katkelmassa kuvataan, oman pitäjän köyhiä ei rinnastettu ulkopuolisiin kerjäläisiin, vaan heillä oli oikeus kulkea kerjuulla omassa seurakunnassaan. Niin kauan kuin köyhä siis tuli omasta yhteisöstä, apua kyllä annettiin. Sen sijaan muualta tulleet olivat asia erikseen. Heitä ei useinkaan otettu toisen seurakunnan jäseniksi, mikäli oli vaarana, että he joutuisivat turvautumaan köyhäinapuun, ja kerjänneet ulkopuoliset kuljetettiin tavallisesti takaisin kotiinsa.⁹⁴ Tämä kuitenkin osoittautui nälkävuosien ihmistulvassa mahdottomaksi tehtäväksi. Nälkävuosina ihmisten tarvetta lähteä muualle onneaan etsimään yritettiin hillitä perustamalla kuntiin eri puolille maata erilaisia työhuoneita ja työmaita, jotka kuitenkin eivät riittäneet tarjoamaan työtä suurille kansanjoukoille. Niinpä monelle ei jäänyt muuta vaihtoehtoa kuin lähteä liikkeelle ja käytännössä näin rikkoa lakia, jolloin konfliktitilanne oli

⁹² Sillanpää 1919, 28.

⁹³ Häkkinen & Peltonen 2005, 41–45.

⁹⁴ Pulma 1999, 166–167; Jutikkala 1966, 537.

valmis.

Vaikka lait velvoittivat parempiosaiset auttamaan vain oman pitäjän tai seurakunnan köyhiä, alkoi sekin köyhyyden lisääntyessä tuntua auttajista kohtuuttomalta rasitteelta. Köyhät taas näkivät avunsaannin oikeutenaan. Kun lisääutettaviksi vielä ilmaantui ulkopuolista väkeä, alkoivat ankarat äänenpainot näkyä esimerkiksi nälkävuosien aikaisessa sanomalehtikirjoittelussa.⁹⁵ Artikkeleissa tehtiin selvä ero apua tarvitsevien köyhien, ”kansan” ja heitä auttavien säätyläisten välillä, mikä kertoo paitsi siitä, ketkä sanomalehtiin kirjoittivat ja keiden näkökulma artikkeleissa hallitsi, myös sivistyneistön patriarkaalisesta asenteesta alempiinsa. Köyhiä moitittiin esimerkiksi epäluuloista ”niihin neuvoihin, mitä hellät ihmisystävät kokewat taitonsa ja kykynsä perään tehdä auttaaksensa köyhiä raukkoja nälkään kuolemasta.”⁹⁶ Epäluuloilla tarkoitettiin ihmisten suhtautumista hätäleipään.

Monissa lehdissä kerjäläisyyttä pidettiin vain osoituksen kansan laiskuudesta ja ajan ajattelutapojen mukaisesti paheena pidetystä työn välttelystä. Tosiasia kuitenkin oli, ettei monestakaan aliravitsemuksen heikentämästä ihmisestä edes ollut työntekoon. Tästä syystä moni saattoi valikoitua pois myöskin erityisen paljon voimia vaativasta radanrakennustyöstä. Harvinaisia eivät siitä huolimatta olleet tarinat siitä, miten kerjäläiset eivät halunneet ottaa tarjottua työtä vastaan.

”– – joku suurempi laiska ja saamattomampi näkyy olevan liikkeellä. Mustalaiset yhä waeltawat ja mankuwat tuolla owella, ulkona ja sisällä sillä, näetten, laiskalla on aina suurempi hätä. Työhön eiwät rupea.”⁹⁷

”Työtä ne pyytävät; mutta milloin sitä tarjotaan, lähtewät pakoon. Tälläkin wiikolla on semmoista konnan kuria kuulunut. Yhden oli niin kova nälkä ettei jaksanut halkoja hakata ennenkun sai ruokaa; mutta sitä saatuansa, hän pötki tielle tietymättömälle. Toinen käskettiin lunta waristamaan katolta; mutta sitä oli ”niin p–leen paljo”, että meni matkoihinsa. Kolmas lupasi työhön ruweta, mutta warasti sen sijaan waatteita ja karkasi.”⁹⁸

⁹⁵ Aihetta on tutkinut myös Antti Häkkinen. Häkkinen et al. 1989, 49–50.

⁹⁶ Hämäläinen 31.10.1867, nro. 44.

⁹⁷ Suomen Wirallinen Lehti 18.8.1868, nro. 99.

⁹⁸ Hämäläinen 20.2.1868, nro. 8.

Paljon julkaistiin myös artikkeleita, joissa pohdittiin, oliko vallitseva hätä sittenkin köyhien omaa syytä, ja tulisiko heitä siis lainkaan auttaa. Samalla painotettiin edelleen työntöön merkitystä: ”Jos ei Suomen maa rehellisellä työllä ja toimella elätä väestönsä, täytyy sen välttämättömästi kuolla taikka muuttaa pois.”⁹⁹ Laiskat kerjäläiset saatettiin rinnastaa jopa rikollisiin ja varkaisiin: ”Erinomattain näyttää jäkäläleipä olewan kowasti wastenmielistä. Ihme tosin ei ole että laiskurit ja roistot huutawat vastaan kun heille tarjotaan tämmöistä hengen pitimeksi – –.”¹⁰⁰

Työlliset köyhät, joihin varmasti myös valtaosa rautatietyöläisistä lukeutui, olivat asia erikseen. He eivät olleet rinnastettavissa kerjäläisiin, vaikkakin olivat usein köyhiä. Köyhyys yhdistettynä työntekoon saattoi kuitenkin jopa nostaa heidän arvoaan sivistyneistön silmissä. Esimerkiksi sanomalehti Ilmarisen artikkelissa ”Ylevä itsensä uhraaminen” kerrottiin Nerkoon kanavan rakennustyössä olleesta työmies Lars Heikkisestä. Heikkinen oli ollut töissä useamman viikon, kunnes kuoli nälkään, koska oli ”niin tarkkaan antanut ansaitun päiväpalkkansa nälälliselle waimolle ja lapsillensa, että itse oli nähnyt nälkää”.¹⁰¹ ”Laiskoille” kerjäläisille esimerkiksi koettiin tärkeäksi luoda sankaritarinoita niistä köyhistä, jotka viimeiseen hengenvetoonsa pyrkivät elättämään itsensä ja perheensä työllä. Ongelmana oli vain se, että tavallinen rahvas hädin tuskin osasi lukea, saati innostui sanomalehdistä. Tarinat kohtaloonsa alistuvista ihmisistä olivatkin enemmän omiaan tukemaan sitä myyttistä mielikuvaa, jota ylemmät säädyt itse halusivat tavallisesta rahvaasta ylläpitää ja joka sopi hyvin yhteen heränneen kansallisuusaatteen kanssa.

Nastolassa noudatettiin köyhäinhoidon osalta samoja lakien ja yhteiskunnan sanelemia periaatteita kuin muuallakin Suomessa. Työvelvoitetta korostettiin ja omista köyhistä pidettiin huoli, jos nämä vain tekisivät kovasti töitä.¹⁰² Kerjäläisten määrä alkoi lisääntyä Hämeen maaseudulla jo 1860-luvun alussa, ja Nastolasta tulleissa maaseutukirjeissä heistä raportoitiin vuonna 1866.¹⁰³ Ongelma luonnollisesti paheni sen myötä, kun tieto rautatien rakentamisesta levisi ympäri Suomea: Hollolan piirilääkäriin mukaan väkeä alkoi kerääntyä seudulle massoittain jo vuoden 1867 viimeisinä kuukausina¹⁰⁴ ja huhtikuussa 1868 mainittiin ihmisten ”luvun olevan määrättömän suuri”. Koska kaikkien ihmisten palauttamiseen ei enää ollut

⁹⁹ Hämäläinen 16.7.1868, nro. 29. Ks. myös esim. Ilmarinen 28.8.1868, nro. 34.

¹⁰⁰ Hämäläinen 31.10.1867, nro. 44. Ks. myös Häkkinen et al. 1989, 50.

¹⁰¹ Ilmarinen 8.5.1868, nro. 18.

¹⁰² Pitäjänkokouksen pöytäkirja 8.12.1867.

¹⁰³ Mäkelä 1982, 56.

¹⁰⁴ Piirilääkärien vuosikertomukset 1867–1868, Eba:38.

resursseja, päätettiin lisäväen tuleminen pitäjään estää kieltämällä kaikki apu vahvimmilta kerjäläisiltä.¹⁰⁵ Rautatiehallituksen Hämeen lääninkuvernöörille esittämä toivomus ja kuvernöörin Nastolalle antama määräys helpottivat tunteettomalta vaikuttaneen päätöksen tekoa: kerjuu seurakunnassa ja erityisesti rautatien varrella olisi estettävä ”niin edei heidän kerassansa ahdinkoa, elatuksen puutetta ja vaarallisia tauteja leviäis maakuntaan, joka kajkki tekiöille matkaansaattaa monenlaista vastustusta.” Määräyksellä oli helppo perustella ulkopaikkakuntalaisten avustamisen lopettaminen, ja rautatien varjolla karisteltiin heihin liittynyt vastuu pois omilta harteilta: ”– – niin he ilman epäilemätä olisivaden pakoitettuna leviämään pois näildä pajkoilta etemmäksi sellaisiin seurakuntiin, joissa rautatien työ kumminkin ej estä heitä oleskelemasta– –”.¹⁰⁶ Toimenpiteestä oli ilmeisesti hyötyä, sillä elokuussa mainittiin Suomen Viralliselle lehdelle Nastolasta tullessa maaseutukirjeessä ”kerjäläislaumojen jotenkin hävinneen pitäjstä” siten, että jäljelle olivat jääneet lähinnä muutenkin kiertelevää elämää viettäneet mustalaiset.¹⁰⁷

Voi olettaa, etteivät rautatieltä työtä saaneet ihmiset kohdanneet Nastolassa samanlaisia epäluuloja kuin arvaamattomiksi koetut kerjäläiset, joskaan heistä ei myöskään kirjoitettu samanlaisia sankaritarinoita kuin edelläkuvatussa Lars Heikkisen tapauksessa. Työmaan ja suurten ihmisjoukkojen tulo Nastolaan ei voinut olla hämmentämättä paikallista väestöä. Ihmiset eivät ehkä tieneet, miten asiaan tulisi suhtautua, varsinkaan kun pitäjässä ei ollut teollisuuden puuttuessa ennen nähty rautatietyöläisten kaltaista liikkuvaa työvoimaa. Suurempia valituksia ei Nastolasta eikä muualtakaan radan ympäriltä kuitenkaan kuulunut ennen kesää 1868, kun häiriöt palkkojen nousun ja ilmapiirin vapautumisen myötä alkoivat lisääntyä. Laiskuudesta työläisiä ei kuitenkaan moitittu, vaan valitukset koskivat lähinnä työläisten moraalitonta käytöstä.

Maaliskuussa 1868 oli Hämeen läänin kuvernööri antanut kuulutuksen, jossa määrättiin rautatietyöläiset pysymään henkikirjoitettuina omissa kotiseurakunnissaan, mikäli työseurakunta ei halunnut ottaa heitä vastaan.¹⁰⁸ Tämä oli vastoin yleisiä määräyksiä, mutta johtui mahdollisesti siitä, että työläisten pelättiin joutuvan turvautumaan pitäjän köyhäinhoitoon. Omillaan toimeen tulleet otettiin kyllä mielellään vastaan, eivätkä kunnialliset rautatietyöläiset ja heidän perheensä olleet tästä poikkeus. Iitin Säyhteeltä,

¹⁰⁵ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 26.4.1868.

¹⁰⁶ HMA: Hämeen lääninkanslian I arkisto KD 192/226; Pitäjänkokouksen pöytäkirja 26.4.1868.

¹⁰⁷ Suomen Virallinen Lehti 18.8.1868, nro. 99.

¹⁰⁸ Hämäläinen 26.3.1868, nro. 13.

Nastolan Uudenkylän naapurista kotoisin ollut ja rautatiellä työskennellyt lampuotijuhon Anders Arenius osti 1860-luvun lopulla itselleen tilan Villähteeltä ja otettiin seurakunnan jäseneksi vuonna 1870. Asiaa tosin saattoi auttaa sekä se, että Arenius perheineen muutti pitäjään lähialueelta myöskin se, että hän oli seppä, jonka ammattitaitoa arvostettiin ja tarvittiin rautateiden lisäksi paikallisyhteisössä.¹⁰⁹

4 RAUTATIELLE KULTAA VIILTÄMÄÄN – RADANRAKENTAJAT TYÖSSÄÄN

4.1 Työhön hakeminen

Jos Hämeenlinnan rautatietä rakennettaessa olikin kärsitty työvoimapulasta¹¹⁰, oli Pietarin rautatiellä työvoimasta nälkävuosien vuoksi suorastaan ylitarjontaa, ja tarvetta erityisiin työvoiman rekrytointi-ilmoituksiinkaan tuskin oli, sillä huhut työn aloittamisesta olivat Hollolan piirilääkärin mukaan jo vuoden 1867 viimeisinä kuukausina houkuttelleet alueelle suuria ihmismassoja.¹¹¹ Jo huhtikuussa 1868 Rautatiehallitus pyysikin Hämeen lääninkuvernööriä antamaan läänissään tiedoksi, ettei työvoimaa voitu ottaa rautatielle enempää.¹¹² Rautatiehallituksella oli vara valita työvoimansa, eikä rautatietyömaata haluttu nähdä puhtaasti hätäaputyömaana¹¹³, vaan Rautatiehallituksen ja yleisen edun vuoksi työhön pyrittiin ottamaan niin hyväkuntoisia ihmisiä kuin nälkävuosien olosuhteissa oli mahdollista.

Jotta henkilö otettiin työhön, tarvitsi hän kotiseurakuntansa nimismiehen myöntämän muuttotai työluvan, joita ei nälkävuosina ja niiden alla annettu muille kuin hyvämaineisille, täysin työkykyisille henkilöille – ei esimerkiksi perheille tai naisille, joilla oli lapsia.¹¹⁴ Myös papintodistus riitti todistamaan henkilön hyvämaineisyydestä. Monella ei ollut mukanaan minkäänlaista asiakirjaa, minkä vuoksi Rautatiehallitus pyysikin kirjeessään Hämeen lääninkanslialle lääniä korostamaan työtä hakevan väestön keskuudessa työkirjan tai

¹⁰⁹ HMA: IT, NK: varsinaisasioiden ptk 18.10.1869 § 203; Nastolan seurakunnan arkisto, Seurakuntaan muuttaneiden luettelot 1868–1879 Iba:1; Södersved 2007. Ammattitaitosta väkeä arvostettiin paikallisyhteisössä aina enemmän kuin kerjäläisiä ja heihin liittyvä muistitietokin on positiivisempaa. Häkkinen 2005, 39–94.

¹¹⁰ Turpeinen 2003, 72.

¹¹¹ KA: Hollolan piirilääkärin vuosikertomus 1867. Eba:38.

¹¹² HMA: Hämeen lääninkanslian I arkisto, KD 175/226.

¹¹³ Berndtson 1871, 14; Suomen Valtionrautatiet I 1912, 65.

¹¹⁴ Kaukovalta 1931, 675–676.

papintodistuksen olevan ehdoton edellytys työn saamiselle.¹¹⁵ Kaupunkeihin eksyneet työluvattomat ja passittomat henkilöt, tai henkilöt, joista ei kuntonsa puolesta ollut töihin, lähetettiin takaisin kotipaikoilleen, jotta he eivät kerjätessään aiheuttaisi häiriöitä.¹¹⁶ Työkyvyttömiksi luettiin myös ne henkilöt, jotka sairastuivat tai loukkaantuivat työn aikana vammautuen pysyvästi, tai sairauteensa kuolleen työläisen muu perhe.¹¹⁷ Helsingin poliisilaitos keräsi kaupungista huostaansa henkilöitä, joiden nimistä on Rautatiehallituksen arkistoissa säilynyt omat listansa. Kuten olettaa sopiikin, edusti suurin osa näistä ihmisistä rautatielle työllistyneen väen mukaisesti tilatonta väkeä, vaikkakin joukossa oli myös joitain entisiä talollisia. Kotiutettaviksi joutuivat usein naiset ja lapset, joiden oli vaikea saada töitä rautatieltä ja jotka siksi päätyivät usein kerjäämään tai myymään kaiken mukanaan olevan omaisuuden elatukseksi.¹¹⁸ Joskus joukossa on leskiä: mahdollisesti rautatiellä kuolleiden miesten vaimoja. Näiden Helsingin poliisilaitoksen takaisin lähettämien henkilöiden joukossa oli myös kymmenen henkilöä Nastolasta.¹¹⁹

Työtä saaneesta väestä kertovat listat ovat tietomäärältään suppeita, mutta samalla ainoita säilyneitä työväkeen kuuluneisiin henkilöihin liittyviä listoja päivätyölistojen ohella. Työväen määrästä on säilynyt tarkempia lukuja, mutta ne eivät erittele, kuinka monta eri henkilöä rautatie yhteensä työllisti. Työkuntien numerokirjoista selviää järjestelmällisesti vain henkilön nimi, kotipaikka (lääni ja pitäjä) ja työhöntulopäivä. Valtaosan kohdalle on lisäksi merkitty, millainen todistus (muutto- tai työtodistus) heillä on ollut mukanaan. Listoista löytyy yhteensä noin 9 600 nimeä, kun työmaalla oli parhaimmillaan syksyllä 1868 töissä lähes 12 000 henkeä¹²⁰, joten on selvää, ettei kaikkia työläisiä ole merkitty niihin. Laskennalla saatavaa kokonaismäärää vähentää se, että sama henkilö saatettiin kirjata työkirjoihin useammalla eri asemalla työn edetessä työpiiristä toiseen, joten henkilö saattaa esiintyä työkirjoissa Kustaa Kallion ja August Ahlströmin¹²¹ tapaan useampaan kertaan. Henkilö saatettiin myös siirtää työkunnasta toiseen samassa työpiirissä. Ongelmia aiheuttaa sekin, ettei läheskään kaikkien, vaikkakin valtaosan, kotilääniä, saati -pitäjää merkitty työkirjoihin. Koska syntymäajat

¹¹⁵ HMA: Hämeen lääninkanslian arkisto, KD 328/226.

¹¹⁶ Häkkinen 1991b, 194.

¹¹⁷ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Piirilääkäri Ringbomin kirje Rautatiehallitukselle 22.3.1868.

¹¹⁸ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Piirilääkäri Ringbomin kirje Rautatiehallitukselle 6.2.1869.

¹¹⁹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto. Luettelot kotiseudulleen palautettavista työläisistä. Bf:7.

¹²⁰ Häkkinen 1991a, 132; Berndtson 1871, 80; KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Saapuneet työvoimailmoitukset 1868. Ee:2.

¹²¹ 22-vuotias torpparin poika Kustaa Heikinpoika Kallio ja hänen ystävänsä, ratavahdin poika August Ahlström olivat kotoisin Vanajan pitäjältä Hämeen läänistä, ja heidät otettiin työhön Lappilan asemalla 13.10.1868. He liikkuvat yhdessä työasemalta toiselle siten, että heidät merkittiin vielä Lahden työkirjoihin 26.4.1869. Kallio jatkoi rautateiden palveluksessa vielä Pietarin radan valmistuttuakin, vaikka muutti takaisin kotiseudulleen vuonna 1871. Makkonen 2002, 137–160; KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Työkuntien numerokirja Lappila 1868–1869 Bf:3; Työkuntien numerokirja 1869–1869 Bf:6.

puuttuvat, on samannimisiä henkilöitä mahdotonta erottaa toisistaan. Vaikka monet työläiset tulivatkin usein työmaalle yksin, osa oli lähtenyt vaellukselle koko perheensä kanssa, mistä tietoja kirjattiin työkirjoihin vain ensimmäisessä ja toisessa työpiirissä, eikä sielläkään systemaattisesti.

Säilyneiden asiakirjojen puutteellisuudet huomioon ottaen voi laskea jonkinlaisia summittaisia lukuja siitä, mistä lääneistä työläiset pääosin tulivat. Noin 7 000 nimen kohdalla on mainittu työläisen tulolääni. Monissa lähteissä puhutaan muualta tulleiden ja erityisesti pohjalaisten suuresta määrästä¹²², ja sanomalehdistöön saattoi kantautua valituksia siitä, ettei työtä enää kauempaa tulleiden suuren määrän vuoksi riittänyt paikallisille.¹²³ Mikäli puutteellisen aineiston mukaan lasketut prosenttimäärät edes viitteellisesti pitävät paikkansa, tuli suurin osa, lähes 60% työläisistä kuitenkin Hämeen (37%) ja Viipurin lääneistä (22,5%). Suurin osa tarjolla olleista työpaikoista näytti siis kuitenkin menneen lähialueiden asukkaille. Vaasan läänistä tulleiden, joihin oletetut pohjalaiset kuuluivat, osuus oli vasta kolmanneksi suurin noin 17 prosentillaan. Neljänneksi suurimpana ryhmänä tulivat uusimaalaiset vajaalla 12 prosentilla ja viimeisinä pienempinä ryhminä Turun ja Porin (8%), Kuopion (1,4%), Mikkelin (1%) ja Oulun läänit (0,5%). Vaikka pohjalaiset näin muodostivat vain alle viidesosan kaikesta työväestä, koettiin heidän vaikutuksensa kuitenkin suurena mahdollisesti siksi, että muut kauempaa tulleet ryhmät olivat suhteellisen pieniä. Hämäläisten osuus työläisistä oli suurin, mutta siitä huolimatta joukossa ei virallisten luetteloiden mukaan ollut kuin yksi nastolalainen.

Työhön otettaessa työntekijöille kirjoitettiin työsopimukset, joiden toisella puolella määriteltiin heidän oikeutensa ja velvollisuutensa. Työläiset jaettiin kahdenkymmenen hengen joukkoihin, työkuntiin eli sakkeihin. Sakkiin kuuluneet työläiset valitsivat keskuudestaan heitä edustavan etumiehen, jonka kautta hoidettiin kaikki työkuntaan kuuluvien miesten asiat muun muassa palkanmaksuun liittyen.¹²⁴ Poikkeuksena olivat pelkästään naisista muodostuneet sakit, joiden etumiehenä oli aina mies, jonka valintaan itse työntekijät tuskin osallistuivat. Miehet ja naiset oli merkitty aina erillisiin työkuntiin, sillä he kykenivät erilaisiin tehtäviin. Naisten tekemistä töistä saa joitain viitteitä päivätyölistoista. He näyttivät toimineen yleensä lähinnä avustavissa tehtävissä, muun muassa hanslankareina

¹²² ”Työmiehiä on täällä jokaisesta ympärillä olevista pitäjistä eli ympäri Suomen maata, warsinkin pohjalaisia.” Ilmarinen 16.10.1868, nro. 41; Häkkinen 1991, 133.

¹²³ Suomen Virallinen Lehti 10.12.1868, nro. 148.

¹²⁴ Makkonen 2002, 149–150; KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Työkuntien numerokirjat 1868–1869. Bf:1–6. Erik Erikinpojan työsopimus, näköispainos julk. Hoffrén & Penttilä 1979, 106–107.

asemarakennuksilla, mutta heidät saatettiin työllistää niinkin raskaaseen työhön kuin teiden kaivamiseen (gräfning af banan).¹²⁵

Pietarin rautatien rakentamisen eettisyyttä nälkävuosina ja hätäaputyöluonteisesti on myöhemmässä tutkimuskirjallisuudessa pohdittu ja kaunokirjallisuudessakin kritisoitu.¹²⁶ Myöskin aikalaiset itse tiedostivat työhön liittyneet eettiset ongelmat, minkä vuoksi rautatien nopeaa ja alkuperäisiin laskelmiin suhteutettuna edullista valmistumista ei juurikaan juhliettu. Valtionrautateiden oma historiikki sivuuttaa tapahtuman vain lyhyesti: ”Radan luovuttaminen liikenteelle pitkin pituuttaan tapahtui suuremmitta juhllisuuksitta. Syynä siihen ei suinkaan ollut se, ettei olisi käsitetty sitä ratkaisevaa vaikutusta, mikä vastavalmistuneella liikennereitillä tuli olemaan vastaisiin maan oloihin.”¹²⁷ Toisin kuin lukija odottaisi, ei tarkempaa syytä kuitenkaan jatkossa mainita, mistä voi vetää sen johtopäätöksen, että myös Valtionrautateilla ymmärrettiin, mitä radan valmistuminen oli vaatinut.¹²⁸ Jonkinlaisena lieventävänä asianhaarana pidettiin ilmeisesti sitä, että uuden rautatien vaatimat uhrin eivät menneet hukkaan, vaan auttaisivat estämään nälkävuosien kaltaiset tragediat vastaisuudessa. Vaikka kritiikki osin on perusteltua, on kiistämätöntä, että rautatie Berndtsonin laskelmien mukaan tarjosi joka tapauksessa vuoden 1868 maaliskuusta vuoden 1870 lokakuulle joka päivä työtä keskimäärin yli 5 000 työläiselle.¹²⁹ Lukemassa on tietysti otettava huomioon selkeät vuodenaikaiset vaihtelut, joiden vuoksi työvoimaa palkattiin huomattavasti enemmän kesä- kuin talviaikaan, mutta siitäkään huolimatta työmaa tuskin oli tuhansien ihmisten selviytymisen kannalta merkityksellinen.

4.2 Käytännön työ, palkkaus ja asuminen

”Oikean rautatien työmiehen tunnet parhaiten siitä, että hänellä on wanhoja sotawäen kaluja, esim. karwa-laukku, läkki-astia tahi vanhasta sinellistä tehty paltto.”¹³⁰

Rautatien rakentamiseen kuului useita työvaiheita. Työt aloitettiin metsän kaadoilla,

¹²⁵ Naiset muodostivat mm. muurarin apulaisista muodostuneen ”Murarehandlangerskårin”. Tähän työkuuntaan kuului 17 naista. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Päivätyölistat Gnd:15.

¹²⁶ Tutkimuskirjallisuudessa esim. Häkkinen 1991a, 129–157, kaunokirjallisuudessa esim. F. E. Sillanpää *Hurskas Kurjuus* 1919.

¹²⁷ Suomen valtionrautatiet I 1912, 66.

¹²⁸ Myös Zetterberg on päätenyt samaan tulkintaan sen osalta, että avajaiset jäivät pienimuotoisiksi. Zetterberg 2011, 35.

¹²⁹ Berndtson 1871, 80.

¹³⁰ Ilmarinen 16.10.1868, nro. 41.

maansiirroilla ja kallioleikkauksilla, jotka tehtiin joko hevosia tai kottikärryjä apuna käyttäen, ja jotka vaativat runsaasti työvoimaa. Jalkamiehillä työvälineinä olivat rautalapio, rautakanki ja hakku. Kallionlouhinnoissa saatua kiveä käytettiin siltojen, rumpujen, rakennusten perustusten ja asemarakennusten rakentamiseen.¹³¹ Kausalan ja Uudenkylän välille niistä rakennettiin naisten ja lasten voimin myös kivinen aita molemmille puolin rautatietä, mikä tarjosi lisähätäaputoita sekä etenkin työläisten vaimoille ja lapsille mahdollisuuden lisäansioihin.¹³²

Työorganisaatio ei vielä Pietarin radan rakentamisen aikoihin ollut kehittynyt sellaiseksi kuin se myöhempien ratojen rakennusaikana Suomessa kehittyi tai kuin se jo oli kehittynyt muissa Euroopan maissa. Esimerkiksi Englannissa voidaan jo 1840-luvun osalta puhua erityisestä rautatienrakentajien ammattikunnasta.¹³³ Hämeenlinnan rautatien rakentamisen jälkeen seuraava rautatie haluttiin saada nopeasti alulle juuri siitä syystä, että ammattitaitoista työvoimaa oli vielä saatavilla¹³⁴, mutta tässä tavoitteessa ei onnistuttu. Pietarin radalla valtaosa työvoimasta olikin osin samanaikaisten nälkävuosien vaikutuksesta ammattitaidotonta. Se ei tarkoittanut, etteivätkö monet ajan ammattiryhmät taitoineen olisi olleet hyödyksi radanrakennuksessa. Tällainen ammattiryhmä olivat esimerkiksi sepät, jotka olivat lähes korvaamattomia kallionlouhintaan liittyneissä töissä.¹³⁵

Ammattilaiset hyötyivät luonnollisesti itsekkin ammattitaidostaan, sillä se kohensi työstä saatua palkkaa, vaikka palkoilla ei etenkään työn alkuvaiheessa päässyt juuri rikastumaan. Palkkojen vaihtelun osalta tilanne Pietarin rautatietyömaalla ei eronnut muista maista, esimerkiksi Englannista ja Yhdysvalloista¹³⁶, vaikkakin palkat Suomessa olivat varmasti tasoltaan alhaisempia. Syynä olivat paitsi alhaisemmat elinkustannukset, myös se, että työllä oli hätäapuluonne ja rata oli päätetty rakentaa valtion toimesta ilman yksityistä kilpailutusta.¹³⁷ Kun tavallinen jalkamies työn alussa sai työstään 80 penniä päivässä, sai ammattimies 30 penniä enemmän, ja hevospäiviä tehnyt työmies kaksi markkaa päivältä.¹³⁸ Sakkien johdossa olivat niin sanotut etumiehet (förmän), jotka lisäksi saivat toimestaan

¹³¹ Eri työvaiheista ks. tarkemmin Koivuniemi 1989, 6–18; Häkkinen 1991a, 132.

¹³² Halila 1966, 23.

¹³³ Mm. Coleman 1968.

¹³⁴ Nieminen 1920, 118.

¹³⁵ Koivuniemi 1989, 9. Sepän taitoja oli myös jo aiemmin mainitulla iittiläisellä Juho Areniuksella. Areniuksen palkkaa kasvatti myös se, että hän toimi oman sakkinsa etumiehenä. Tieto perustuu paikallisen asukkaan muistitietoon, jolle Arenius oli isoisän isä.

¹³⁶ Coleman 1968.

¹³⁷ Suomen valtionrautatiet 1912, 43–44.

¹³⁸ Talvi 1953, 22.

kymmenen penniä enemmän. Kovinta palkkaa nauttivat tietysti työnjohdosta vastaavat insinöörit, joille muun muassa jaettiin ylimääräiset rahat, mikäli kustannusarviot alitettiin.¹³⁹ Toisaalta insinöörit myös tarvitsivat palkkaansa, sillä heidän radan valmistumisen jälkeinen työllistymisensä oli riippuvaista valtion taloustilanteesta ja seuraavista ratahankkeista, joista ei välttämättä ollut edes tietoa.¹⁴⁰

Tavallisten työmiesten palkoista pidätettiin yhteiseen sairaskassaan neljä penniä päivältä, jolla rahoitettiin radan varrelle työläisille perustetut useat sairaalat. Jäljelle jääneestä palkanosasta erotettiin mahdolliselle muualla majoilevalle perheelle vähintään neljäsosa, jonka Rautatiehallitus toimitti eteenpäin.¹⁴¹ Toukokuussa 1868 neljännen ja viidennen piirin työnjohtajat päättivät molemmat korottaa työntekijöiden palkkoja, koska totesivat niiden olevan viljan hintaan nähden riittämättömiä.¹⁴² Ilmeisesti palkka ainakin syksyyn asti oli markan luokkaa päivältä, mikä edelleen koettiin riittämättömäksi.¹⁴³ Kuitenkin vasta kesällä 1868, kun nälkävuodet pikkuhiljaa hyvän sadon myötä alkoivat hellittää otettaan, kasvoivat tavallisten rivityömiestenkin palkat huomattavammin. Kustaa Kallio mainitsee niiden jo keväällä 1869 nousseen puoleentoista markkaan päivältä, ja esimerkiksi Valkealassa alettiin työstä hätäaputyön sijaan käyttää nimitystä rahatyö. Loppuvaiheessa vuonna 1870 saattoi palkka joissakin töissä olla jo kolmesta neljään markkaan päivältä ja hevospäivistä saatu palkka oli kaksinkertaistunut.¹⁴⁴ Osalle työstä rautateiden palveluksessa tuli kaikesta huolimatta pysyvä ammatti.

Työläisten olot olivat tietenkin varsinkin alkuvaiheessa kaikin puolin hankalat, sillä palkka oli pieni, eikä Rautatiehallitus puuttunut millään tavalla heidän asumiseensa. Ainoa asumista säädellyt seikka oli vuonna 1817 annettu keisarillinen kiertokirje, jonka mukaan työläisillä oli oikeus saada asunto työmaan lähellä olevista taloista.¹⁴⁵ Nastolassa kyseeseen tulivat lähinnä Uudenkylän ja Villähteen seudut. Se miten mielellään lähitalot tämän majoituksen sitten ulkopuolisille tarjosivat, jää arkistolähteiden puuttuessa arvoitukseksi. Ainakin paikalliset

¹³⁹ Koivuniemi 1989, 44. Kustannusarvio alitettiin Pietarin rautatiellä reippaasti, sillä rata tuli maksamaan vain hieman yli puolet siitä mitä Hämeenlinnan–Helsingin rata maksoi. Yhteenlaskettu säästö oli noin 2,5 miljoonaa markkaa, kun kokonaiskustannuksiksi oli arvioitu 30 miljoonaa markkaa. Häkkinen 1991, 134.

¹⁴⁰ Michelsen 1999, 154.

¹⁴¹ Rasehorn 1996, Koivuniemi 1989, 43–44.

¹⁴² KA: RH KD 326/21 1868 Wasastierna Rautatiehallitukselle 9.5.1868.

¹⁴³ Suomen Wirallinen Lehti 29.9.1868, nro. 117.

¹⁴⁴ Makkonen 2002, 150–152; Talvi 1953, 22; Suomen Virallinen Lehti 18.9.1869, nro. 112. KA: Hollolan piirilääkäriin vuosikertomus 1868. Eba:38.

¹⁴⁵ Koivuniemi 1989, 47. Tosin Salminen mainitsee, että Rautatiehallitus antoi kustannuksellaan vuokrata työläisten asuinsijoiksi keväällä 1868 riihiä ehkäistäkseen sairauksien leviämistä. Kyseessä oli kuitenkin lähinnä säästöjen vuoksi tehty myönnytys. Salminen 1997, 156.

saivat majoituksesta paljon kaivattuja lisätuloja. Kuitenkaan tietoa siitä, minkä suuruista vuokraa majoittajat majoitettaviltaan saivat, ei ole. Aina kevääseen asti, jolloin säät lämpenivät, työläiset kuitenkin majoituivat samoihin tiloihin talojen muun väen kanssa, ennen kuin pääsivät siirtymään ulkorakennuksiin.¹⁴⁶ Lisärasituksen paikallisille toivat vielä kiertelevät kerjäläiset, joille toisinaan täytyi tarjota katto pään päälle. Ahdas asuminen oli haitaksi paitsi työväelle, myös paikallisille asukkaille, sillä se lisäsi sairastavuutta ja kuolleisuutta molemmissa joukoissa.

4.3 Onnettomuudet ja sairastavuus

”Siitä jatkoimme matkaa Kärkölään Lappilan kylään. Sieläkin oli jo työt lopunpuolella ja miehiä vähennettiin usioita sakkia, vaan kun mee tapasimme mestarin ja hän näki että mee oltiin nuoria ja vereviä ja terveen näköisiä ehjissä vaatteissa, ei risoissa nälän ja taudin kaihuttamia niinkuin miehet sielä silloin tavallisesti oli – –.”¹⁴⁷

Koska työmaan liepeille oli majoittunut paljon kulkutauteja levittävää ylimääräistä väkeä ja työläiset itsekkin olivat usein heikossa kunnossa aliravitsemuksen takia, oli jo työn alkaessa odotettavissa, että sairastavuus ja kuolleisuus työläisten joukossa tulisivat kasvamaan. Lahden asemalla sairaita oli jo ensimmäisestä päivästä alkaen muutama, ja heidän osuutensa koko työvoimasta vain kasvoi kesää kohti. Siispä Rautatiehallitus jo aikaisin helmikuussa 1868 käsitteli kokouksessaan sitä, miten sairaanhoito olisi parasta järjestää.¹⁴⁸ Neljännen piirin alueella Hollolan piirilääkäri Karl Albert Ringbomin¹⁴⁹ rooli sairastuneiden työläisten hoidon järjestämisessä oli keskeinen, sillä sairastavuudesta tuli erityinen ongelma nimenomaan tässä piirissä, missä sijaitsi viisi kaikkiaan neljästätoista sairaalasta.¹⁵⁰ Sairaaloiden valonta kuului piirilääkärien tehtäviin. Piirin pitäjät, Nastola mukaanlukien, olivat perustaneet omille alueilleen pienehköjä sairaaloita, jotka oli kuitenkin tarkoitettu oman pitäjän kerjäläisille ja sairaille¹⁵¹, ei radanrakentajille.

¹⁴⁶ Hoffrén & Penttilä 1979, 111.

¹⁴⁷ Makkonen 2002, 149.

¹⁴⁸ Salminen 1997, 149.

¹⁴⁹ Karl Albert Ringbom toimi Hollolan piirilääkärinä vuodesta 1865 vuoteen 1897. Forsius 2006.

¹⁵⁰ Berndtson 1871, 17.

¹⁵¹ Näiden sairaaloiden mainitaan onnistuneen tehtävässään Nastolassa ja muutamassa muussakin Hollolan piirin pitäjässä juuri siksi, että ne keskittyivät vain omien seurakuntalaisten ahdingon helpottamiseen. Sen sijaan Hollolassa ne epäonnistuivat siksi, että olivat ylimajoitettuja. KA: Hollolan piirilääkäriin vuosikertomus 1868. Eba:38.

Ringbom esitti ajatuksensa sairaaloiden perustamisesta kirjeitse Rautatiehallitukselle. Ringbom otti kirjeessä esittämässään perusteluissa hyvin huomioon Rautatiehallituksen koko Pietarin rautatien rakentamista leimanneen säästönäkökulman, joka sellaisena ei juurikaan eronnut tavallisen kansan ajattelutavasta. Sen sijaan, että rakennettaisiin isoja keskitettyjä sairaaloita, säästäisi Rautatiehallitus pienten paikallisten sairaaloiden myötä kustannuksissa etenkin, kun tilat sairaaloille vuokrattaisiin yksityisiltä talollisilta. Sen ansiosta nämä sairaalat olisi myös mahdollista lakkauttaa koska tahansa. Lisäksi voitaisiin mahdollisuuksien mukaan säästää henkilökunnan palkoissa.¹⁵² Ringbom sai aloitteensa läpi, ja alueelle perustettiin vuoden 1868 aikana yhteensä viisi sairaalaa: Oittiin, Tillolaan, Hinkkalaan, Okeroisiin ja Järvenpäähän.¹⁵³ Sairastavuus koko työmaalla oli suurimmillaan huhtikuussa 1868, jolloin sairaana oli koko työvoimasta yli viidesosa, 22 prosenttia¹⁵⁴, mutta tilanne parani syksyä myöten, jolloin kolme sairaalaa voitiin jo kokonaan lakkauttaa.¹⁵⁵ Pisimpään oli auki Nastolassa majailleita työläisiä eniten koskettanut Järvenpään sairaala, joka suljettiin vasta vuoden 1869 lopussa.¹⁵⁶

Vaikkei Rautatiehallitus huolehtinut työntekijöidensä monista muista sosiaaliasioista, olivat he työsopimuksen mukaan oikeutettuja saamaan sairaanhoidon joko rautatiesairaaloissa tai muussa yleisessä sairaalassa.¹⁵⁷ Varsinaisten työntekijöiden lisäksi sairaaloihin otettiin heidän lapsiaan niissä tapauksissa, jos tämän molemmat vanhemmat olivat sairaana, eikä lähellä ollut sukulaisia heistä huolehtimassa. Sen sijaan sairaaloihin ei otettu lievemmin sairaita, jotta vältettäisiin liika tungos, vaan lievemmin sairaille jaettiin sairaaloista ainoastaan lääkkeitä. Sairaaloihin ei myöskään otettu henkilöitä, jotka arvelivat sairaalaan päästyään saavansa kunnan ruoan ja katon pänsä päälle, ja siis teeskentelivät sairaita. Tapaukset eivät olleet yleisiä, mutta niitäkin sattui.¹⁵⁸

Työläisten yleisimpiä sairauksia olivat tyyfus¹⁵⁹, toisintokuume, erilaiset keuhkotulehdukset ja

¹⁵² Sairaaloihin palkattavaa henkilökuntaa olivat esimerkiksi välskärit, sairaanhoitajat ja kirjanpitäjät. KA: Ringbomin kirje Rautatiehallitukselle helmikuussa 1868. Rautatiehallitus saapuneet kirjeet, Eaa:2; Forsius 1980, 24. Rautatiehallituksen säästöhaluihin viittaa myös Salminen 1997, 155.

¹⁵³ Forsius 1980, 29.

¹⁵⁴ Berndtson 1871, 20.

¹⁵⁵ Forsius 1980, 29–30.

¹⁵⁶ Salminen 1997, 174.

¹⁵⁷ Erik Erikinpojan työsopimus, näköispainos julk. Hoffrén & Penttilä 1979, 107.

¹⁵⁸ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Piirilääkäri Ringbomin vuosikertomus Rautatiehallitukselle 6.2.1869. Eaa:6.

¹⁵⁹ Varmaa tietoa siitä, mitä tautia tyyfuksella tarkoitettiin ei ole, sillä aikalaiset eivät ennen bakteriologian

rintakatarrit.¹⁶⁰ Erikoinen ilmiö olivat tavallisten kulkutautien jo rauhoituttua vuonna 1869 Nastolassa ilmaantuneet sukupuolitaudit, joita käsitellen tarkemmin luvussa 5.2. Kuolleisuus tauteihin oli rautatiesairaaloiden suhteellisen hyvästä varustelutasosta huolimatta suurta, ja esimerkiksi neljännen piirin sairaaloihin 1868 sisään otetuista potilaista lähes viideosa kuoli.¹⁶¹ Ringbom esitti raporteissaan rautatietyömiesten suureen kuolleisuuteen useita syitä. Kuvauksissa korostuvat ajan tautikäsitteet, joiden mukaan taudit aiheutuivat miasmasta eli tauteja aiheuttavaksi muuttuneesta ilmasta. Miasmaan liitettiin usein köyhyys ja kurjuus¹⁶², jotka kärjistyivät työläisten asuessa ahtaissa ja pimeissä talonpoikaistaloissa, joissa siisteys ja ilmanlaatu Ringbomin mukaan olivat puutteelliset. Muita syitä olivat työläisten olosuhteisiin sopimaton pukeutuminen sekä nopea elinolosuhteiden paraneminen: monet aliravitut söivät liian nopeasti liian paljon ja kuolivat siihen. Esimerkiksi eräs nälkäinen työläinen oli ostanut palkkarahoillaan kuusi ja puoli ruisleipää, syönyt ne kaikki kerralla ja kuollut siihen. Ringbomin mukaan työläisten tulisikin käydä ”opettavainen kurssi” sairaaloissa ennen työhönottoa, jotta vastaavat tilanteet vältettäisiin.¹⁶³ Lisäksi monet sairastuivat sairaalaan taudin pysäyttämisen kannalta liian myöhään¹⁶⁴, mikä sekin kuvaa tilanteen epätoivoisuutta ja voidaan siten rinnastaa luvussa 3.3 esitettyyn Nerkoon kanavan rakentajan Lars Heikkisen tapaukseen. Monelle perheelle perheenpään sairastuminen oli ilmeinen katastrofi rautatietyön ollessa sen ainoa tulonlähde, joten siitä pidettiin viimeiseen asti kiinni.

Ammattitaidottoman työväen suuresta osuudesta johtuen työntekijöitä joutui sairaaloihin myös onnettomuuksien johdosta. Ensimmäiset varsinaiset työsuojelulait saatiin Suomeen vasta vuonna 1889, ja virallinen tapaturmakorvauslaki, joka siirsi vastuun tapaturmista työnantajalle, vuonna 1895.¹⁶⁵ Käytännössä Pietarin rautatien rakentajat saivat siis työsuojelukseen perustuen hoitoa rautatiesairaaloissa, mutta mikäli vamma vei henkilön työkyvyn ei Rautatiehallituksella ollut mitään velvollisuutta maksaa työkyvyttömyydestä korvauksia, vaan henkilö joutui kunnallisen köyhäinhoidon piiriin. Rautatiehallitus maksoi korkeintaan henkilön kuljetuskustannukset takaisin kotiseudulle, kuten erään tyyfyksen

aikakautta aina erottaneet tauteja toisistaan ja viittasivat nimellä muihinkin korkean kuumeen aiheuttaviin tauteihin kuin pelkkään lavantautiin. Myös tutkimuskirjallisuudessa on aiheesta ristiriitaisia arvioita.

Esimerkiksi Forsius pitää nälkävuosina liikkunutta tyyfusta pääosin *typhus exanthematicuksena*, pilkkukuumeena. Forsius 1980, 18–19. Turpeinen taas lukee joukkoon kuuluneeksi kirjavan skaalan eri tauteja, kuten lavantaudin, toisintokuumeen, pilkkukuumeen tai jopa punataudin. Turpeinen 1986, 40–43; 213–216. Vuorinen lisää tautijoukkoon vielä tuhkarokonkin. Vuorinen 2002, 198–200.

¹⁶⁰ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbomin raportti Rautatiehallitukselle. Eaa:2.

¹⁶¹ Forsius 1980, 29.

¹⁶² Vuorinen 2010, 227–228.

¹⁶³ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbomin raportti Rautatiehallitukselle 30.3.1868 ja 6.2.1869. Eaa:2 ja Eaa:6

¹⁶⁴ Forsius 1980, 29.

¹⁶⁵ Kettunen 1994, 36–47.

vuoksi halvaantuneen potilaankin suhteen todennäköisesti meneteltiin.¹⁶⁶

Colemanin mukaan syynä Britannian rautatietyöläisille sattuneisiin onnettomuuksiin olivat vähäisen koulutuksen lisäksi myös työntekijän oma huolimattomuus tai tietoinen riskinotto ja kilpailunhalu, joskus myös humalatila.¹⁶⁷ Sama päti muun paitsi alkoholinkäytön puolesta varmasti Suomeen ja Pietarin työmaahan, missä työt teetettiin usein urakalla. Työkunta sai työstä kiinteän palkan, joka kokonaan maksettiin vasta työn päätyttyä. Sen sijaan alkoholinkäyttö tuomittiin suomalaisissa työsopimuksissa ankarasti.¹⁶⁸ Mitä nopeammin työ oli tehty, sitä nopeammin palkan sai ja työkunta saattoi siirtyä seuraavaan urakkaan. Mikä olikaan syynä onnettomuuksiin, mitään tilastoa niissä loukkaantuneista on mahdoton laskea, sillä sairaaloihin lähetetyistä potilaista ei juuri ole säilynyt tietoja. Piirilääkäri Ringbomin Rautatiehallitukselle lähettämät kirjeet sekä linjan ympäristössä ilmestyneet sanomalehdet antavat kuitenkin jonkinlaista valaistusta asiaan. Erityisesti viipurilainen sanomalehti Ilmarinen raportoi usein levikkialueellaan sattuneista onnettomuuksista. Työ toisessa ja kolmannessa työpiirissä alkoi vasta syksyllä 1868, joten onnettomuuksien sattuminen näillä alueilla vielä vuonna 1869 oli työntekijöiden harjaantumattomuuden vuoksi ehkä enemmän odotettavissa kuin neljännessä piirissä. Vaikkei alueita suoraan voi verrata toisiinsa, antavat uutiset jonkinlaisen kuvan siitä, millaisia onnettomuuksia rautatiellä yleisesti ottaen sattui.

Piirilääkäri Ringbomin helmikuussa 1869 Rautatiehallitukselle lähettämän vuosikertomuksen mukaan suuremmilta onnettomuuksilta oli siihen mennessä välttytty, lähinnä sairaaloihin oli tuotu jalkansa murtaneita potilaita, vaikkakin myös yksi pahoin ruhjoutunut työläinen, joka myöhemmin kuoli sairaalassa saamiinsa vammoihin.¹⁶⁹ Vuonna 1869 alkoi sanomalehtiinkin ilmestyä uutisia, jotka vahvistivat sitä, että tapahtuneista onnettomuuksista usein selvittiin ilman ihmishenkien menetystä. Usein onnettomuuksia tapahtui maaleikkausten yhteydessä henkilön jäädessä putoavan maalohkareen alle, mikä toisinaan johti kuolemaan. Näin kävi tammikuussa 1869 Kärkölän Järvelässä työskennelleelle suursattialalaiselle Juho Liljendahlille, joka kuoli heti. Tilanteessa loukkaantui myös hollolalainen Kustaa Siika.¹⁷⁰ Samoin kävi työmiehille Yläsäiniön kylässä Viipurin seudulla, missä toinen mies kuoli ja

¹⁶⁶ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbomin raportti Rautatiehallitukselle 22.3.1868. Eaa:6.

¹⁶⁷ Coleman 1968, 71–72.

¹⁶⁸ Erik Erikinpojan työsopimus, näköispainos julk. Hoffrén & Penttilä 1979, 107.

¹⁶⁹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Piirilääkäri Ringbomin vuosikertomus Rautatiehallitukselle 6.2.1869. Eaa:6.

¹⁷⁰ Suomen Wirallinen Lehti 2.2.1869, nro. 14.

toinen loukkaantui vakavasti.¹⁷¹ Elimäkeläinen Abraham Andersson kuoli puolestaan hukkumalla ollessaan paalutustyössä Kivisillan luona, ja pudotessaan veteen. Miehen onneksi mainitaan se, ettei häneltä jäänyt perhettä jälkeen.¹⁷²

Pienempiä onnettomuuksia tapahtui mitä erilaisimmissa tilanteissa. Eräs työmies oli hiekkavaunusta pudottuaan jättänyt jalkansa vaunun ja raiteiden väliin katkaisten jalkansa¹⁷³, kun taas erään työläisen alta oli hiekanhakumatkalla lohjennut maa ja toisella rautakanki mennyt jalan läpi.¹⁷⁴ Torppari Kustaa Kallio kertoo lisäksi elämäkerrassaan hänelle Nastolan Villähteellä kesällä 1869 sattuneesta läheltä piti -tilanteesta. Kallio lähetettiin toimittamaan jotain asiaa Lahteen, ja hänen oli tarkoitus hypätä matkan varrella ohi ajavan hiekkajunan kyytiin. Hän ei kuitenkaan saanut kunnollista otetta vaunusta, ja pelastui putoamiselta vain, koska veturinkuljettaja huomasi hänen roikkuvan kyydistä ja pysäytti junan.¹⁷⁵

4.4 Työläisten suhtautuminen olosuhteisiinsa

K. A. Tawaststjerna kuvaa väen vaellusta työmaalle romaanissaan *Kovina aikoina* seuraavasti: ”Kaikki irtain väestö keräsi kokoon vähät tavaransa ja lähti pitkissä jonoissa, miehet, vaimot ja lapset, hakemaan työtä rautatien rakennuspaikalta. Etäämpää kangasteli se heidän silmissään pohjattomana ansion lähteenä ja pelastuksena nälästä ja pakkasesta.”¹⁷⁶

Tawaststjernan romaani perustuu fiktiivisiin henkilöihin, mutta kuvaa hyvin sitä, kuinka suurin toivein kansa rautatientyöhön hakeutui. Usko siihen, että työhön päästyä kaikki olisi hyvin, oli vahva, ja esimerkiksi Hollolan piirilääkärin mukaan ongelmana oli se, ettei rahvas itse tehnyt mitään hädänalaisen tilansa auttamiseksi, vaan pikemminkin vastusti kaikkia toimenpiteitä, jotka vaativat omaa ponnistelua ja luotti kruunun apuun: ”Menemme rautatielle, siellä saamme tarpeeksi rahaa ja ruokaa.”¹⁷⁷ Sanomalehdet moittivat kansaa samasta asiasta: ”Rautatielle luwataan lähteä ja luullaan siellä puuweitsellä kultaa

¹⁷¹ Ilmarinen 5.3.1869, nro. 10.

¹⁷² Ilmarinen 27.8.1869, nro. 35.

¹⁷³ Ilmarinen 20.8.1869, nro. 34.

¹⁷⁴ Ilmarinen 29.1.1869, nro. 5; Suomen Wirallinen Lehti 2.2.1869, nro. 14.

¹⁷⁵ Makkonen 2002, 152.

¹⁷⁶ Tawaststjerna 1960, 122.

¹⁷⁷ ”Vi går till jernvägen, der får vi nog penningar och bröd.” KA: Hollolan piirilääkärin vuosikertomus 1867. Eba:38. Esimerkkinä omaa ponnistelua vaativista toimenpiteistä Ringbom mainitsee jäkälien keruun.

wiillettävän.”¹⁷⁸

Todellisuudessa olot rautatietyömaalla osoittautuivat monessakin suhteessa hankaliksi. Koska työvoimaa oli tarjolla paljon, jäi palkka pieneksi, eikä se useinkaan riittänyt kokonaisen perheen elättämiseen, kun ruoan hinta oli poikkeuksellisen korkea. Vaikka perheenpää saikin töitä, saattoi koko perhe joutua näkemään nälkää. Lisäksi asuinolosuhteet ja olosuhteet työmaalla olivat vaikeat. Toisaalta yksin matkassa olleet miehet saattoivat selvitä hyvinkin, ja onnistuivat jopa saamaan rahaa palkan niukkuudesta huolimatta säästöön. Perheellisillä, mutta yksin rautatielle tulleilla saattoi olla henkisesti vaikeaa jättää perhe kauas kotipaikoilleen, kun taas jotkut yksinäiset miehet olivat ensimmäistä kertaa poissa kotoa ja kaipasivat Kustaa Kallion tavoin takaisin kotiseudulle.¹⁷⁹ Hankaluuksia aiheutti myös rautatietyön kausiluonteisuus: väkeä vähennettiin aina sydäntalven ajaksi, ja työntekijöiden oli keksittävä keinoja tulla toimeen työttömänä aikana.

Kaikista vaikeuksistaan huolimatta työntekijät aiheuttivat kokonaisuudessaan vain vähän päänvaivaa Rautatiejohtokunnalle. Suomalaisten rautatiemiesten lakkoilun vähäisyyttä on selitetty muun muassa pienen palkan ja samanaikaisten katovuosien yhteisvaikutuksella. Kun palkkaa maksettiin riittävän vähän ja samoja töitä oli kärkeä useampi työtön, eivät työläiset uskaltaneet ottaa riskejä, vaan pitivät tiukasti kiinni huonostipalkatusta työstään.¹⁸⁰ Vaikka palkat jonkin verran herättivät keskustelua sanomalehdissä jo aiemmin¹⁸¹, näyttivät yksityiset ihmiset uskaltavan ilmaista tyytymättömyyttään enemmän vasta olosuhteiden jonkin verran helpotuttua ja vaihtoehtojen lisääntyessä kesän 1868 parempien satojen myötä. Saman syksyn aikana alkoi rautatiejohtokunnalle nimittäin virrata erilaisia valituskirjelmiiä koskien erityisesti palkanmaksua, mutta myös korvauksia esimerkiksi paikallisten rautateille toimittamasta puutavarasta. Valitukset koskivat lähinnä Lahden, Uudenkylän ja Kausalan asemia.

¹⁷⁸ Hämäläinen 20.2.1868, nro. 8.

¹⁷⁹ Makkonen 2002, 150–151.

¹⁸⁰ Häkkinen 1988, 72. Toisin oli esimerkiksi Britanniassa, missä rautatietyömiesten aiheuttamista mellakoista ja levottomuuksista oli tullut jo 1840-luvulla lähes tapa. Täällä levottomuudet johtuivat kuitenkin lähinnä uskonnollisista eroista, jotka puolestaan johtuivat siitä, että työvoimaan kuului sekä irlantilaisia, skotlantilaisia että brittejä. Lisäksi irlantilaiset yleensä suostuivat tekemään työtä pienemmillä palkoilla, mikä laski muidenkin palkkoja ja kiristi siten työmiesten välejä erityisesti irlantilaisiin. Coleman 1968, 93–114.

¹⁸¹ Esim. Jo alkuvuodesta oli sanomalehti Hämäläisessä ja Helsingfors Dagbladissa moitittu rautatievirkamiesten kovia palkkoja. Suomen Wirallinen Lehti 22.2.1868, nro. 23. Virolahdella puolestaan oli annettu urakoita epäluotettaville ihmisille, jotka työn päätyttyä olivat vieneet kaikki rahat. Ilmarinen 8.1.1869, nro. 2.

Nastolan naapuriseurakunnan Orimattilan Kuivannon kylästä ei ollut pitkä matka Uuteenkylään. Paitsi että monen orimattilalaisen oli helppo kulkea sinne Kuivannolta töihin, majoittui sinne paljon myös kauempaa tulleita rautatietyöläisiä. Orimattilalaisia oli töissä myös Kausalan asemalla. Jostain syystä seurakunnan asukkaat näkivät rautatien työssä enemmän epäkohtia kuin muissa ratalinjan varrelle sijoittuneissa seurakunnissa – tai ainakin näyttivät olevan rohkeampia valittamaan niistä. Seurakunnan pastori Granholm näki tarpeelliseksi vedota ongelmista senaatin tasolle asti, koska valituksia ei kuulemma alemmilla tasoilla suostuttu kuuntelemaan. Granholmin mukaan vallinneet epäkohdat eivät olleet hyväksi ”kansan moraalille, oikeudentunnolle, kunniallisuudelle ja isänmaallisuudelle”. Kannanotoissa puolustettiin paitsi paikallisia, myös kauempaa tulleita rautatietyöläisiä. Ensiksi valitettiin työnjohdon huonoksi muuttuneesta käytöksestä, mikä toisinaan vaikuttaa johtaneen lähes kaoottiseen tilanteeseen: pahimmillaan tilanteen mainitaan kärjistyneen lähes aseelliseen yhteenottoon.¹⁸² Pääpaino valituksissa oli kuitenkin puuttellisessa palkanmaksussa ja muissa korvauksissa. Väitettiin, ettei rautatielle toimitetusta puutavarasta ollut saatu riittävää korvausta, eikä palkkoja ollut maksettu työntekijöille riittävästi. Syyksi tähän olivat työnjohtajat maininneet sen, ettei rahaa ollut käytössä enempää. Rahan sijasta oli palkka usein maksettu ruokalippuina, mikä ei vastannut työstä saatavaa palkkaa. Jonkinlaisena epäkohtana nähtiin myös se, ettei palkkaa saatu yhtään ennen kuin töitä oli tehty viikko. Lisäksi muualta tulleet työläiset valittivat, ettei heidän kaukana asuville perheilleen ollut lupauksista huolimatta lähetetty yhtään rahaa.¹⁸³

Lahden, Uudenkylän ja Kausalan asemilla vastuussa olleet insinöörit pitivät vastineissaan valitettavana sitä, ettei esimiehiin ollut vedottu ensin, jolloin asioihin olisi saatu nopeammin selvyys. Vetoaminen ylempiin tahoihin, ja vieläpä Rautatiehallituksen ulkopuolelle, kertoi orimattilalaisten epäluottamuksesta työnantajiaan kohtaan, mikä luonnollisesti suututti kyseenomaisia insinöörejä, Lahden aseman päällikköä Theodor Tallqvistiä, neljännen piirin pääinsinööri Wasastiernaa sekä Kausalan aseman insinööri August Silfverhjelmiä. Pettymys näkyi vastineiden hyökkäävässä kielenkäytössä. Vastineissa moitittiin paitsi Orimattilan paikallista väestöä ja työvoimaa, myös itse pastori Granholmia.

¹⁸² KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Kausalan aseman insinööri Silfverhjelm Rautatiehallitukselle, Eaa:3. Kausalan aseman osalta tutkittiin toistakin väkivaltatapausta, jossa aseman kassanhoitajan ja kirjanpitäjän väitettiin lyöneen joitakin röyhkeästi esiintyneitä rautatietyöläisiä, jotka olivat vaatineet lisää palkkaa. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna Rautatiehallitukselle, Eaa:3.

¹⁸³ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Pastori Granholm senaattorille 27.10.1868. Eaa:3.

Valitukseen työnjohdon huonosta ja moraalittomasta käytöksestä vastattiin moittimalla orimattilalaisten työläisten käytöstä: jo kesän alussa oli Tallqvistin mukaan ilmennyt, että Orimattilan työläiset olivat laiskoja, sillä he tienasivat maaurakoissa verraten alempia päiväpalkkoja. Laiskuudestaan huolimatta he olivat vaateliaita, uppiniskaisia ja tyytymättömiä, mikä ilmeni esimerkiksi siinä, että he vaativat täyttä palkkaa jo ennen kuin työtyökunnan osalta oli kokonaan päättynyt. Käytöksellään orimattilalaiset aiheuttivat kuulemma paljon harmia konttorilla. Vastauksena syytöksiin heikosta moraalisista syytettiin Orimattilan työläisiä viinanmyynnin leviämisestä naapuripitäjiin. Mitä taas tuli puutavarasta saatuihin huonoihin korvauksiin, oli se Tallqvistin mukaan huonolaatuista. Perheille lähetettävästä rahasta taas selitettiin, ettei sitä lähetetty niiden työläisten perheille, jotka asuivat lähellä.¹⁸⁴ Yksittäisiin valituksiin esitettiin selityksiä, mutta valituksilla ei ollut edellytyksiä mennä läpi, sillä kaikki insinöörit pitivät yhtä ja tukivat toistensa näkemyksiä.¹⁸⁵ Ainoana poikkeuksena olivat Granholmin väitteet urakatöihin liittyneistä epäkohdista, joissa myönnettiin lahtelaisen urakoitsija Eklöfin ja kausalalaisen urakoitsija Lindstedtin teettämien töiden suorittamisessa ilmenneet ongelmat. Lindstedtin osalta ongelmaksi nähtiin tosin enemmänkin hänen käyttämänsä työvoima, jota ei ollut ”toivottavalla ja riittävällä huolellisuudella vahdittu”.¹⁸⁶

Orimattilalaiset eivät olleet toki ainoita, jotka esittivät rautatietyötä koskevia valituksia, joskin erottuivat valitusten laajuudella hyvin joukosta. Ainakin yksi työntekijöiden yhdessä kirjoittama valitus tuli Nastolasta, koskien Uudenkylän asemalla suoritettuja palkanmaksuja. Uudenkylän Kirviän tilalla laaditun valituksen olivat allekirjoittaneet Adam Mäkelä, Mikkel Jousala, David Luomala, Elias Harju, David Arvila, August Anttila ja David Patahuhta (nimien perusteella kaikki todennäköisesti kotoisin Nastolasta), jotka olivat kaikki olleet eripituisia aikoja hiekanajossa Uudessakylässä, eivätkä saaneet työstä riittävää palkkaa. He olivat väittämänsä mukaan ajaneet palkkojensa perässä jo kaksi peninkulmaa (=20 kilometriä), eli siis joko Lahden tai Kausalan asemalle. Tämäkään valitus ei kuitenkaan johtanut miesten kannalta edulliseen ratkaisuun.¹⁸⁷

Pintapuolisesti tarkastellen voisi saada sen käsityksen, että orimattilasta tulleet syytökset epäoikeudenmukaisuudesta olivat merkki seurakunnan poikkeuksellisen suuresta

¹⁸⁴ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Tallqvist Wasastiernalle 30.12.1868. Eaa:3.

¹⁸⁵ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Silfverhjelm Wasastiernalle. Wasastierna Rautatiehallitukselle 4.1.1869. Eaa:3.

¹⁸⁶ ”– med önskvärd och tillräcklig omsorg öfvervakat.” KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna Rautatiehallitukselle 4.1.1869.

¹⁸⁷ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Valitus nro. 4; Tallqvist Wasastiernalle 30.12.1868. Eaa:3.

yhteisöllisyyden tunteesta, olihan koko seurakuntaa koskevaa, yhteistä asiaa ajamassa sen oma pastori. Toisaalta voisi ajatella, ettei yhteisen asian puolesta haluttu tai osattu taistella Nastolassa yhtä paljon kuin Orimattilassa, koska valituksia tuotiin Rautatiehallitukselle vain vähän. Tämä on yllättävää siihen nähden, että neljännessä piirissä aivan ilmeisesti oli tavallista enemmän ongelmia työläisten ja työnjohdon välillä. Suuri osa muualtakin kuin Orimattilasta tai Nastolasta tulleista valituksista koski nimittäin nimenomaan Uudenkylän ja Kausalan työasemia. Vielä vuoden 1869 elokuussa selvitti Wasastierna rautatiejohtokunnalle hartolalaisen Henrik Fogelin ja iittiläisen David Tobiaksenpojan valitusta, joka koski Uudenkylän ja Kausalan välillä keväällä esimies David Timperin alaisuudessa tehtyä kallionräjäytystyötä ja siitä saatua puutteellista palkkaa.¹⁸⁸ Ongelmien määrää on tutkimuskirjallisuudessa selitetty muun muassa sillä, etteivät asianosaiset byrokratian ja kieliongelmiin vuoksi aina ymmärtäneet toisiaan.¹⁸⁹

Erona Orimattilasta ja muualta, myös Nastolasta tullessiin valituksiin oli kuitenkin se, että muualta tulleiden valitusten allekirjoittajina olivat itse ne henkilöt, jotka kokivat tullessaan väärin kohdelluiksi, Orimattilasta tulleen valituksen taas oli allekirjoittanut seurakunnan pastori, joka perusteli kirjettään velvollisuudellaan kertoa, mitä oli seurakuntalaisiltaan kuullut.¹⁹⁰ Työnjohtoa puolestaan harmitti se, etteivät työläiset itse vedonneet asiassaan heihin. Voi kuitenkin pohtia, oliko kirjelmä sittenkään laadittu edustamaan koko yhteisöä, vai edustiko se vain pastorin omia näkemyksiä. On mahdollista, että insinöörit haukkuivat niin sanotusti ”väärää puuta” moittiessaan työläisiä. Insinöörit pohtivat jo aikanaan syytä valituksiin. Silfverhjelm esitti yhdeksi syyksi sen jo luvun alussa mainitun seikan, että ihmiset odottivat rautatien työltä enemmän kuin siltä todellisuudessa oli mahdollista saada. Pohdinnoissa keskeiseksi nousi kuitenkin papiston rooli. Työnjohdossa nimittäin uskottiin papiston rohkaisevan ihmisiä valittamaan kaikista epäkohdista muuallakin kuin vain Orimattilassa.¹⁹¹ Wasastierna vielä arveli, että pastori Granholm olisi itsekin ollut turhautunut seurakuntalaistensa laiskuuteen ja epäkohteliaisuuteen, ja kääntyi siksi kirjeellään ylempien tahojen puoleen.¹⁹² Jos näin oli, saattoi sen pohjalla olla kirkon rautatien vastaisia asenteita, toihan työmaa mukanaan kirkon näkökulmasta katsottuna moraalista rappiota, kuten myöhemmin tullaan huomaamaan. Ennemminkin Granholm saattoi olla siis turhautunut seurakuntalaistensa höllentyneeseen moraaliiin, jonka alkusyyksi hän tulkitsi rautatien työmaan.

¹⁸⁸ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna Rautatiehallitukselle 10.8.1869. Eaa:7.

¹⁸⁹ Halila 1966, 24.

¹⁹⁰ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Pastori Granholm senaattorille 27.10.1868. Eaa:3.

¹⁹¹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Silfverhjelm Wasastiernalle. Eaa:3.

¹⁹² KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna Rautatiehallitukselle 4.1.1869. Eaa:3.

Rappion tulosuunnasta oltiin Orimattilassa eri mieltä kuin muualla: niin rautatiehallituksessa, lähipitäjissäkin kuin sanomalehdistössäkin oltiin yhtä mieltä siitä, että työläisten ostama viina tuotiin nimenomaan Orimattilasta. Granholm oli ainoa, jonka mielestä se tuli Orimattilaan muualta.

Loppujen lopuksi saattoikin olla siis niin, että nastolalaiset rautatietyöläiset vähälläkin tyytymättömyydellään osoittivat suurempaa yhteisöllisyyttä kuin orimattilalaiset, koska päätyivät yhdessä laatimaan oikaisupyynnön kokemaansa vääryyteen. Työläisten yhteistä aloitetta voi pitää jopa pienimuotoisena järjestäytymisen muotona. Pitäjän kirkkoherra Winter ei pastori Granholmin tavoin laatinut vastaavia koko pitäjää edustavia valituksia. Kenties syynä oli se, että hänen asenteensa seurakunnan kehittymiseen sanotaan olleen suhteellisen avoin ja eteenpäinsuuntaava. Hän pyrki edistämään kansakoululaitoksen tuomista pitäjäänsä ja olemaan muutenkin kaikin tavoin aktiivinen suhteessa seurakunnan elämänmenon kehittämiseen. Hän jopa kannusti pitäjää kunnan perustamiseen ja oli turhautunut pitäjänmiesten jatkuvasta vastarinnasta, vaikkakin enimmäkseen käytännön syistä.¹⁹³ Näin ollen ei voi siis myöskään päätellä Nastolan kirkon johdon osoittaneen mitään erityistä modernisaationvastaisuutta tai kannustaneen seurakuntalaisiaan suurempaan vastarintaan rautatietä kohtaan, vaikka kirkkoa koskettaneita moraaliongelmia myöhemmin pitäjässä ilmenikin.

Satunnaisista valituksista huolimatta valtaosa työläisistä suhtautui työmaalla ilmenneisiin epäkohtiin juuri sillä nöyryydellä ja hiljaisella hyväksynnällä kuin sivistyneistö köyhältä väeltä odottikin, vaikka jopa Valtionrautateiden historiassa työläisten riistämistä jonkin verran hävettiin. Jotkut työläiset, kuten Kustaa Kallio, suhtautuivat työhön jälkikäteen jopa kiitollisena ja näkivät yhteiskunnan samoin silmin kuin sivistyneistö: ”Sielä selkeni minulle tuokin että jokaisen kansalaisen on velvollisuus elää ei ainoasti oman elämänsä eduksi vaan myöskin yhteiskunnan ja isänmaan hyväksi. Jos emme kohta saatakan Snelmannin eli monen muun suuren miehen tavoin vaikutta, niin ollessamme ahkeria ja rehellisiä työmiehiä saatamme kuitenkin kukin kortemme vetää isänmaan yhteiseen rakennukseen.”¹⁹⁴

¹⁹³ Mäkelä 1982, 281–286; 521.

¹⁹⁴ Makkonen 2002, 153.

5 RAUTATIE TULEE – TOTEUTUIVATKO KAUKUKUVAT?

5.1 Kuolleisuus ja sairaudet Nastolassa

Nälkävuosina olivat harvassa ne suomalaiset pitäjät, joissa sairastavuus ja kuolleisuus eivät olisi kasvaneet. Myöskään niissä pitäjissä, joita kadot eivät koetelleet ankarimmalla mahdollisella kädellä ja joilla oli mahdollisuus selviytyä pahimpien vuosien yli omin avuin, ei voitu tuudittautua siihen ajatukseen, että omat asiat hoitamalla vaikeudet olisi voitettu, vaan muun Suomen hätä koettiin ja siitä saatiin oma osa vaeltelevien kerjäläisten kautta. Yksi kerjäläisiin ja ulkopuoliseen väestöön liittyvistä peloista kytkeytyikin näiden mukana leviäviin kulkutauteihin ja kuolemaan¹⁹⁵, jotka saattoivat huonontaa paikallista tilannetta huomattavasti. Millainen oli tilanne Nastolassa, joka kuului suhteellisen vähällä selvinneisiin pitäjiin ja jonne rautatietyömaa toi poikkeuksellisen paljon irtainta väestöä? Näkyikö kulkijoiden ja pitäjässä oleskelleiden rautatietyöläisten vaikutus pitäjän kuolleisuustilastossa, ja voiko heillä ylipäätään katsoa olleen vaikutusta paikalliseen kuolleisuuteen? Asiaa tutkiakseni otan seuraavassa tarkempaan käsittelyyn vuosien 1868 ja 1869 kuolleiden ja haudattujen luettelot, sillä kyseisinä vuosina Nastolaan tuli eniten ulkopaikkakuntalaisia ihmisiä ja on jo tutkimuskirjallisuuden perusteella odotettavissa, että näinä vuosina kuolleisuus pitäjässä oli korkeinta.

Toimeentulo vaikeutui Nastolassa viimeistään vuoden 1866 keväällä, jolloin viittaukset köyhään vuoteen alkoivat yleistyä pitäjänkokouksissa ja jolloin kuolleisuus alkoi selkeästi nousta edeltäviin vuosiin verrattuna. Vuosina 1861–1865 oli Nastolassa tavallisesti kuollut vuosittain noin 80 ihmistä. Jo vuonna 1866 oli menehtyneitä kuitenkin jo lähemmäs 130 henkeä.¹⁹⁶ Samaan aikaan mainittiin kerjäläisten määrän kasvaneen koko Hämeen läänissä vuoden 1865 osittaisten katojen myötä. Syynä kuolleisuuteen olivat läänissä levinneet taudit, joita aikalaisten selvitysten mukaan olivat isorokko, hermokuume sekä tyyfus¹⁹⁷, jonka mainittiin levinneen koko Hollolan piiriin, ja joka vaati Nastolassa vuonna 1866 yhteensä kuusi uhria.¹⁹⁸ Sairastavuus oli kuitenkin vuoteen 1868 verrattuna vielä suhteellisen pientä. Paitsi että taudit lisääntyivät ihmisväestössä, lisäsi ahdinkoa se, että myös kotieläinten sairastavuus oli kasvussa. Nastolassa naudoilla alkoi vuonna 1866 esiintyä häntämätää, joka

¹⁹⁵ Pitkänen 1991, 76.

¹⁹⁶ Mäkelä 1982, 51.

¹⁹⁷ Kaukovalta 1931, 661–663. Tässä yhteydessä ei enää oteta kantaa siihen, mikä tauti nimityksen takana oli.

¹⁹⁸ KA: Hollolan piirilääkärin vuosikertomus 1867. Eba:38.

levisi pian lähipitäjiin.¹⁹⁹

Huolimatta vuoden 1867 syksyn vaikeuksista, eivät sen vaikutukset ilmeisesti ehtineet näkyä kuolleisuustilastoissa, sillä kuolleisuus laski hieman edelliseen vuoteen verrattuna syntyvyyden ollessa korkeampi. Menehtyneitä kertyi yhteensä 107.²⁰⁰ Tyyfus mainittiin jälleen yhtenä tärkeimmistä esiintyneistä taudeista, vaikkakin sen mainittiin edelliseen vuoteen nähden jonkin verran rauhoittuneen. Nastolassa se vaati kuitenkin kaksi uhria enemmän kuin vuonna 1866. Vuoden lopulla väkeä alkoi kerääntyä Nastolaankin, mikä ennakoi suurta sairastavuutta vuodelle 1868²⁰¹, mikä lopulta dramaattisella tavalla toteutuikin.

Anneli Mäkelä on koonnut Nastolan henkikirjojen ja väkilukutaulukkojen mukaisesti väestöstä taulukot, joiden mukaan pitäjässä vuonna 1868 kuoli yhteensä 339 henkeä. Mäkelän mukaan suurta lukua selittäisi se, että erityisesti rautatielle töiden toivossa tulleet ulkopitäjäläiset muodostivat huomattavan osan kuolleista.²⁰² Kuitenkin kun tilannetta tarkastelee kuolleiden ja haudattujen luetteloiden perusteella, voidaan tehdä erilaisia johtopäätöksiä. Niiden mukaan vuoden 1868 aikana olisi kuollut yhteensä kokonaiset 381 henkeä, joista 344 eli noin yhdeksän kymmenestä oli paikallisia ja vain 37 eli kymmenesosa ulkopaikkakuntalaisia. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että vajaa yhdeksän prosenttia koko pitäjän paikallisesta väestöstä kuoli tuona vuonna, kun pitäjän väkiluku oli 3 880 henkeä.²⁰³ Mikäli tähän on uskominen, oli kuolleiden määrä Nastolassa jopa hieman suurempi kuin tuona vuonna koko Suomessa keskimäärin,²⁰⁴ mikä sinänsä on yllättävää, kun ottaa huomioon, että pitäjä selvisi muista nälkävuosien haasteista enimmäkseen omin voimin. Sitä, kuinka suuri osuus pitäjässä oleskelleista ulkopaikkakuntalaisista samaan aikaan kuoli, on sen sijaan mahdotonta selvittää, koska heidän kokonaislukumäärästään ei ole olemassa mitään tilastoja tai arvioita.

Yleisimpänä yksittäisenä kuolinsyynä mainitaan tyyfus, johon kuoli vuoden aikana yhteensä 94 henkeä eli noin neljäsosa kaikista kuolleista, ja johon liittyneet ensimmäiset kaksi kuolemantapausta koettiin maaliskuussa. Tauti kehittyi kuitenkin varsinaiseksi epidemiaksi

¹⁹⁹ Kaukovalta 1931, 704.

²⁰⁰ Mäkelä 1982, 51.

²⁰¹ KA: Hollolan piirilääkärin vuosikertomus 1867. Eba:38.

²⁰² Mäkelä 1982, 51–56. Saman lukeman mainitsee Mäkelän lisäksi alueen piirilääkäri raporteissaan. KA: Hollolan piirilääkärin vuosikertomus 1868. Eba:38.

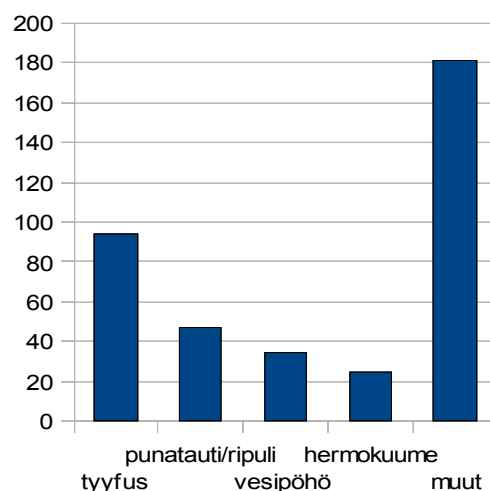
²⁰³ Mäkelä 1982, 51.

²⁰⁴ Eino Jutikkalan mukaan vuonna 1868 menetettiin 8% koko Suomen väestöstä. Jutikkala 2003, 512.

vasta touko–kesäkuun aikana, jolloin pelkästään kesäkuussa kuoli jo 27 ihmistä. Vielä suurempi osa ulkopitäjäläisistä kuin paikallisista taipui nimenomaan tyyfuksen edessä, sillä 37 muun seurakunnan jäsenestä jopa 22 kuoli tyyfukseen, mikä oli heistä lähes 60 prosenttia, kun vastaava luku paikallisten joukossa oli vajaat 21 %.²⁰⁵ Ulkopuolisen väen alttius nälkävuosina yleisille sairauksille, kuten tyyfukselle ja ripulille, selittyi todennäköisesti heidän paikallisia heikommalla kunnollaan. Tyyfukseen kuolleiden osuus kaikista kuolleista saattoi todellisuudessa kuitenkin olla suurempikin, sillä joskus luetteloihin saatettiin kirjata kuolinsyyksi jokin sairauteen liittynyt komplikaatio.²⁰⁶

Toiseksi suurimpia tappajia vuonna 1868 olivat punatauti ja ripuli, joihin kuoli yhteensä 47 ihmistä. Uhrit olivat usein pieniä lapsia tai vauvoja. Kolmantena tuli vesipöhö (*”wattsot”*), jonka vuoksi menetettiin 34 henkeä. Vesipöhö saattoi olla joko tyyfukseen liittyvä komplikaatio tai seurausta huomattavasta aliravitsemuksesta, mikä sellaisena voisi kertoa jotain siitä, missä määrin Nastolassa kärsittiin suoranaista nälänhädästä. Alkuvuodesta kärsittiin myös jonkin verran hermokuumeesta, ja kesäkuussa koettiin tuhkarokosta jonkinlainen epidemia, sillä sekä talven että syksyn piilossa ollut sairaus aiheutti tällöin seitsemän kuolemantapausta. Vuoden loppua kohden lisääntyi väestön keskuudessa kuristustaudin (*”strypsjuka”*) nimellä liikkunut lastentauti.²⁰⁷

Kuvio 1. Yleisimmät kuolinsyyt Nastolassa vuonna 1868.²⁰⁸

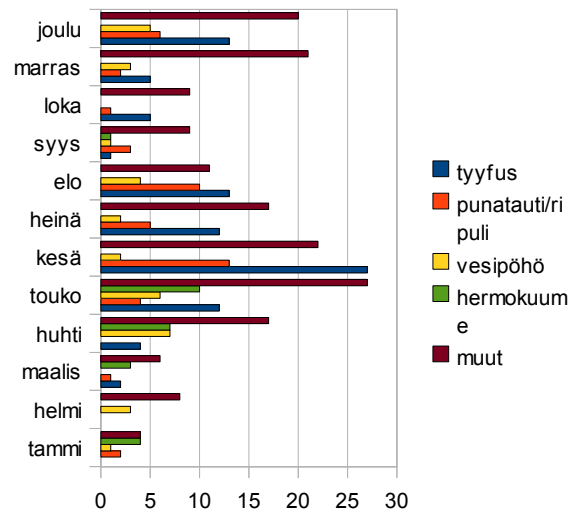


²⁰⁵ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868.

²⁰⁶ KA: Hollolan piirilääkärin vuosikertomus 1868. Eba:38.

²⁰⁷ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868.

²⁰⁸ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868.

Kuvio 2. Yleisimmät kuolinsyyt Nastolassa kuukausittain vuonna 1868.²⁰⁹

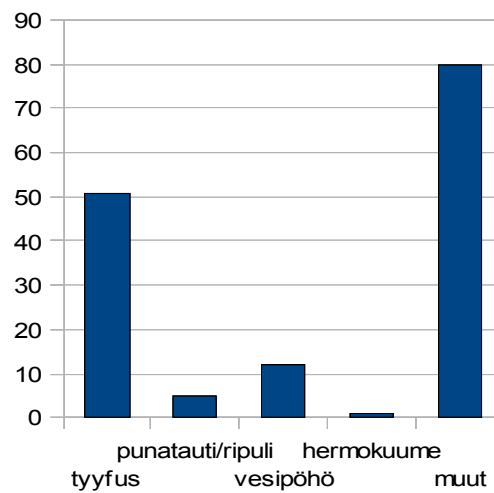
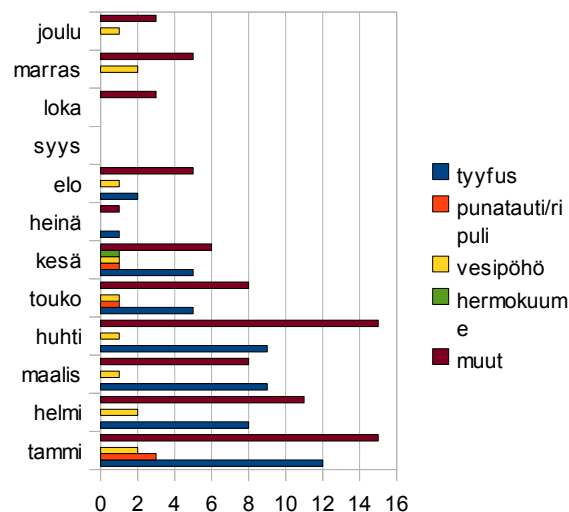
Seuraavana vuonna kuolleisuus palasi lähemmäs vuoden 1866 tasoa, eikä Mäkelän taulukoiden ja kuolleiden luetteloiden ilmoittaman kuolleiden määrän välillä ole yhtä suurta eroa kuin vuoden 1868 tietojen osalta. Mäkelän taulukon mukaan kuolleita oli yhteensä 140²¹⁰, kuolleiden luettelon mukaan 148, joista 137 oli paikallisia ja 11 ulkopaikkakuntalaisia. Tämä tarkoitti sitä, että ulkopuolelta tulleiden osuus oli laskenut alle seitsemään ja puoleen prosenttiin. Syynä tähän oli todennäköisesti olojen yleinen parantuminen niin rautatietyömaalla kuin muuallakin Suomessa kesän 1868. Toisaalta ylimääräinen väki onnistuttiin jo varhaisessa vaiheessa pitämään poissa Nastolasta. Edelleen yleisimpänä kuolinsyynä oli tyyfyys, ja sen osuus kaikista tapauksista oli jopa suurempi kuin edellisenä vuonna, eli vajaat 35%. Vuoden viimeisellä kolmanneksella ei tautiin kuitenkaan enää kuollut kukaan. Ripuli- ja punatauti sekä hermokuume olivat selkeästi rauhoittuneet, kuten myös hiljalleen vesipöhö.²¹¹ Eräs vuoden 1869 keväällä esiin nousseista sairauksista olivat sukupuolitaudit, jotka eivät kuitenkaan vaatineet yhtään uhreja ja joita käsitellään tarkemmin seuraavassa luvussa. Vuonna 1870 kuolleisuus laski jyrkästi, jopa alle normaalin, noin 50 henkeen.²¹²

²⁰⁹ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868.

²¹⁰ Mäkelä 1982, 51.

²¹¹ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868.

²¹² Mäkelä 1982, 51. HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelo 1870.

Kuvio 3. Yleisimmät kuolinsyyt Nastolassa vuonna 1869.²¹³Kuvio 4. Yleisimmät kuolinsyyt Nastolassa kuukausittain vuonna 1869.²¹⁴

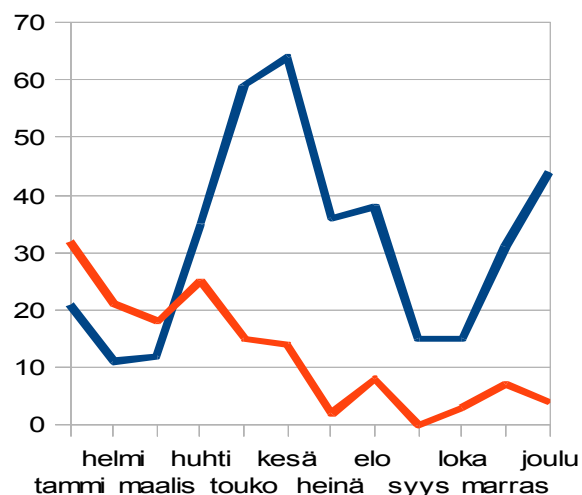
Näyttää siltä, että Nastolaan muualta tulleilla ihmisillä oli vaikutusta pitäjän kuolleisuuteen, sillä ei tunnu uskottavalta perustella kuolleisuuden nopeaa nousua keväällä 1868 ainoastaan Nastolan huonoista sadoista ja siitä aiheutuneesta nälänhädästä johtuneeksi. Nastolassa paikallinen tilanne ei edes vaikuttanut vielä ennen työmaan avaamista olevan katastrofin partaalla, sillä ainakaan maaliskuussa pitäjänmiehet eivät halunneet antaa yhteistä takausta siemenlainoille. On tietysti mahdollista, että päätös edusti ainoastaan seudun parempiosaisten näkemystä tilanteesta, sillä asian käsittely selvästi oli perusteltua, ja toisaalta pari kuukautta

²¹³ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1869.

²¹⁴ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1869.

myöhemmin oltiin huolissaan kovasti huonontuneesta sairastilanteesta.²¹⁵ Ei ole kuitenkaan mikään ihme, että taudit Nastolassa lisääntyivät, etenkin kun pitäjän läpi rakennettiin rautatietä; asuivathan rautatietyöläiset alkuvaiheessa paikallisten kanssa saman katon alla ja vasta lähempänä kesää muuttivat ulkorakennuksiin. Parhaiten tilanteen muuttumisen dramaattinen vaikutus kuolleisuuteen vuosina 1868 ja 1869 nähdään 5. Piirilääkäri Ringbomin mukaan sairauksien leviäminen oli myös paikallisten omaa syytä, sillä nämä olivat hänen mukaansa epäsiistejä, eivätkä huolehtineet riittävän hyvin asuntojensa siivouksesta ja ilmastoinnista. Ikkunoita ja ovia pidettiin kesälläkin kiinni ja ruokavarastoja ja kotieläimiä sisätiloissa, mahdollisimman lähellä asuinrakennuksia.²¹⁶ Varsinaisesti sairauksien määrä alkoi kuitenkin laskea huomattavasti vasta radan vähitellen valmistuessa kesällä 1869, jolloin väkeäkin alkoi olla Nastolassa vähemmän.

Kuvio 5. Kuolleisuus Nastolassa kuukausittain vuosina 1868 (sininen) ja 1869 (punainen).²¹⁷



Sellaiset alueet, jotka jäivät syrjempään kerjäläisten kulkureitiltä, saattoivat nälkävuosina säästyä pahimmalta sairaustulvalta.²¹⁸ Nastolassa kuolleiden kotikylien perusteella ei voi päätellä, että kuolleisuus Nastolassa olisi ollut erityisen suurta niissä kylissä, joihin rautatietyöläisiä majoitettiin eniten, eli Villähteellä ja Uudessakylässä, tai erityisen pientä kaukaisemmissa kylissä, kuten Immilässä tai Ruuhijärvellä, vaan kuolleisuus jakaantui suhteellisen tasaisesti ympäri pitäjää. Ei voi siis sanoa, että tautien levittäjinä olisivat erottuneet rautatietyöläiset, vaan ennemminkin muut kerjäläiset. Kuolema ei ollut

²¹⁵ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 1.3.1868, 26.4.1868 ja 3.5.1868.

²¹⁶ KA: Piirilääkäriin vuosikertomukset 1868. Eba:38; KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Piirilääkäri Ringbom Rautatiehallitukselle 6.2.1869. Eaa:6.

²¹⁷ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868 ja 1869.

²¹⁸ Pitkänen 1991, 76.

tasapuolinen sen suhteen, kuinka monta jäsentä yksi perhe nälkävuosien aikana menetti. Esimerkiksi Villähteen kestikievarin pitäjä Erik Johan Wessberg menetti peräkkäisinä kuukausina syksyllä 1868 sekä poikansa Tuomaksen että tyttärensä Jennyn, vaikkakin kuolemansyy oli molemmilla lapsilla eri. Samoin kävi Ahtialan kestikievarin pitäjälle. Vielä traagisemmalta kuin edelliset vaikutti Villähteellä asuneen entisen suutarin Karl Willbergin tapaus. Willberg kuoli tyyfukseen kesäkuussa ja pian tämän jälkeen samassa kuussa seurasi hänen kolme ja puolivuotias tyttärensä, menehtyen samaan tautiin kuin isänsä. Kuolema ei kuitenkaan poistunut perheen keskuudesta vielääkään, vaan vaati vielä heinäkuussa uhrikseen perheen seitsenvuotiaan pojan, jonka kuolinsyytä ei tiedetty.²¹⁹

Kuoleman ja sairauksien lisääntymisellä saattoi olla perhepiiriä kauaskantoisemmat seuraukset paikallisyhteisössä. Esimerkiksi kotitalouden taloudelliset vaikeudet saattoivat syventyä sairauden myötä, vaikka henkilö olisikin parantunut. Velkojen takaisinmaksu siirtyi, jos perheenpää makasi pahasti sairaana kotonaan, eivätkä kaikki velalliset jaksaneet odotella parantumista, vaan pikemminkin alkoivat pelätä saataviensa puolesta velallisen kuoleman uhatessa. Koiskalalainen lampuodin poika Juho Henrikinpoika Ryyli päättikin sunnuntaina 24. toukokuuta 1868 turvautua oman käden oikeuteen ja tunkeutui lampuoti Matti Mikonpojan kotiin Uotilan taloon tämän sairastaessa tyyfusta. Ryyli vei talon tallista saataviinsa viitaten 50 markan arvoisen hevosen ja siihen liittyvää tarpeistoa, sekä asuintuvan seinältä kirveen. Mikonpoika kuoli sairauteensa kesäkuussa, minkä jälkeen hänen vaimonsa vaati korvauksia Ryyliltä tämän omavaltaisesta toiminnasta seuraavilla käräjillä lokakuussa.²²⁰

Keitä sitten olivat ne ulkopitäjäläiset, jotka kuolivat ja haudattiin Nastolassa? Rautatietyöläisiä ei yleensä haudattu seurakuntien hautausmaihin, paitsi alussa. Kun seurakuntien hautausmaat kävivät ahtaiksi, perustettiin näille omia hautausmaita työläisten hautaamisen ollessa rautatien velvollisuus.²²¹ Kuitenkin vielä joulukuussa 1868 haudattiin Nastolassa seurakunnan hautausmaalle Hauholta kotoisin ollut ja tyyfukseen kuollut, 37-vuotias rautatietyöläinen Olaf Lindholm.²²² Lindholm jäi kuitenkin ainoaksi varsinaiseksi seurakunnan hautausmaalle haudatuksi työläiseksi, muut Nastolassa kuolleet haudattiin todennäköisesti joko Nastolaan lähelle Uuttakylää perustetulle radanrakentajien Kivisten hautausmaalle tai hautausmaalle lähelle Järvenpään rautatiesairaalaan. Epäselväksi jää, miksi

²¹⁹ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868.

²²⁰ HMA: IT, NK; Varsinaisasioiden ptk 24.10.1868 § 399.

²²¹ Rasehorn 1996, 18; Forsius 1980, 33.

²²² HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelo 1868.

Lindholmin kohdalla tehtiin poikkeus. Ehkä joku muu kuin Rautatiehallitus halusi maksaa tai suostui maksamaan hänen hautauskustannuksensa, sillä rautatielle olisi tullut todennäköisesti halvemmaksi haudata työntekijänsä omalle hautausmaalleen. Myös rautatietyöläisten lapsia haudattiin seurakunnan maille. Huhtikuussa 1869 haudattiin entisen sysmäläisen Eerik Joosefinpojan viisivuotias tytär Edla Maria Eerikintytär, joka oli kuollut kuristustautiin. Arvailun varaan jää, oliko tytön äiti vielä elossa, sillä kaikki tyttöön liittyvät todistukset annettiin isälle. Vaikka Joosefinpoika oli alunperin talollinen, oli hänkin joutunut hakemaan ansiotaan rautatietyöstä. Toukokuussa 1869 taas kuoli asikkalalaisen, edellisen tapaan entisen talollisen Aadolf Antinpoika Kirjolan 13-vuotias tytär Edla ripuliin. Toisin kuin edellisessä tapauksessa, mainittiin luettelossa myös tytön äidin olemassaolo.²²³ Viimeinen rautatietyöläisen lapsi haudattiin kesäkuussa 1870, tällöinkin syynä oli kuristustauti.²²⁴

Muut seurakunnan maalle haudatut ulkopitäjäläiset edustivat odotetusti joko torppareita tai itsellisiä, jotka nälkävuosina suurin joukoin lähtivät hakemaan elantoaan muualta. Joukossa oli myös varsinaisia kerjäläisiä. Yleensä ulkopuolinen väki näytti tulleen lähiseuduilta, kuten Orimattilasta, Hollolasta tai Kymenlaaksosta, mutta harvoissa tapauksissa myös Pohjanmaalta. Yhdessä tapauksessa henkilöllisyys ja lähtöpaikka olivat jääneet epäselviksi. Samoin yhdessä tapauksessa ruumis oli lähetetty kotipaikkakunnalle haudattavaksi, mikä kirjattiin luetteloihin.²²⁵ Seurakunnan maille haudatuista lähetettiin tieto näiden kotipitäjiin ja vainajan kotiseurakunta yleensä korvasi hautauskustannukset.²²⁶

Työmiesten tavoin siviilejä kuoli kulkutautien lisäksi onnettomuuksissa, sillä rautatie ja junat tulivat paikallisille aivan toisesta maailmasta kuin mihin he olivat tottuneet. Rautatietä joko pelättiin tai ei osattu pelätä riittävästi, sillä työmiesten lisäksi myös paikalliselle siviiliväestölle sattui onnettomuuksia. Voi myös olla, että rautatie oli paikallisten näkökulmasta jotain niin suurta, ettei sen voimaa osattu sen ajan maailmankatsomuksesta käsin edes arvioida. Joskus uusi rautatie saattoi esimerkiksi halkoa vanhoja kulkureittejä, joita pitkin karjaa oli totuttu ohjaamaan laitumilleen, jolloin perinteet törmäsivät modernin kanssa. Siksi ylityspaikkoihin jo varhain sijoitettiin varoitusmerkkejä, kuten myös Nastolan

²²³ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelo 1869.

²²⁴ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelo 1870.

²²⁵ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto: Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868-1869.

²²⁶ Tämä ilmenee muun muassa Nastolan kirkossa luetusta kuulutuksesta, jossa niitä pitäjäläisiä, jotka olivat joutuneet hautaamaan ulkopaikkakuntalaisia, kehoitettiin hakemaan korvauksia seurakunnan lukkari Maurits Lindbergiltä. Kuulutus Nastolan kirkossa 5.12.1868. HMA: Nastolan seurakunnan arkisto, Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset IIEf:16.

Uudessakylässä edelleen on nähtävissä. Nastolasta ei raportoitu ainakaan rakentamisen aikana vuosina 1868–1870 yhdestäkään onnettomuudesta, eikä yhtäkään onnettomuuden seurauksena menehtynyttä henkilöä haudattu, vaikka vaaranpaikkoja oli. Sen sijaan Nastolan lähialueella Hollolan Okeroisissa sattui lokakuussa 1869 onnettomuus, jossa karjapaimen junan tullessa lähti ohjaamaan karjaansa radan yli. Onnettomuudessa menehtyi junan jarrumies sekä kaksi lehmää, ja kaksitoista junan kuudestatoista vaunusta ajautui pois raiteelta.²²⁷ Se oliko paimenen toiminta seurausta ymmärtämättömyydestä vai harkittu tai yhtäkkinen protesti modernisaatiota vastaan, jää arvoitukseksi.

5.2 Moraalin särkyminen huolenaiheena

Suomalainen yhteiskunta alkoi 1800-luvun loppupuolella kehityksen ja siihen liittyneiden uudistusten johdosta vähitellen irtautua vanhaluterilaisuudestaan. Koska kirkko menetti kunnallishallintouudistuksen myötä hallinnollisen valtansa maallisiin asioihin, menetti se ihmisten silmissä auktoriteettinsa myös kansanelämän moraalisenä valvojana. Tämä näkyi muun muassa siinä, että väki yhä useammin jätti käymättä kirkossa. Maallistumisen ja samalla moraalien heikkenemisen mittareina pidettiin lisäksi muun muassa suurta aviottomina syntyneiden lasten määrää, juoppoutta²²⁸ sekä rikollisuutta, jota aiheen laajuuden vuoksi käsitellään myöhemmin tarkemmin omassa luvussaan. Kuitenkaan vielä vuonna 1871 ei uusi, yksilöihin keskittynyt suuntaus näyttänyt kovin hyvin saavuttaneen Nastolaa, sillä nastolalaiset saivat vielä nälkävuosien jälkeisessä piispantarkastuksessa kehuja sääntillisyydestään käydä kirkossa, vaikkakin markkinoiden samanaikaisuuden negatiivinen vaikutus asiaan noteerattiin myös. Nastolalaisten suurimpana ongelmana piispa näki rehottaneen juoppouden ja viinan salapolton, joka aiheutti muita seurannaisvaikutuksia, kuten väkivaltaa, tappeluita ja murhia. Jonkin verran parempi tilanne oli aviottomien lasten suhteen, sillä Nastolassa ongelman todettiin olevan pienempi kuin lähiseurakunnissa.²²⁹ Moraali oli kuitenkin joutunut kovalle koetukselle muutamaa vuotta aiemmin, kun Pietarin rautatietyömaa avattiin.

Moraaliongelmien eivät olleet mitään erityisesti suomalaisilla rautatie- ja muilla suuremmilla

²²⁷ Ilmarinen 29.10.1869, nro. 44.

²²⁸ Mäkelä 1982, 604–605. Haapala 1986, 200–201; Satokangas 2004, 259.

²²⁹ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto, Piispantarkastusten pöytäkirjat 1871. IICd. Nälkävuosien ajalta ei ole olemassa Nastolassa tehdyn piispantarkastuksen pöytäkirjoja.

työmailla esiintyneitä asioita, vaan kyse oli kansainvälisestä ilmiöstä. Työläisten kapakoissa viihtymistä, alkoholin liiakäyttöä, uhkapelejä sekä näihin liittyneitä muita ongelmia esiintyi samalla vuosikymmenellä (1862-1869) Yhdysvaltain mantereen poikki rakennetulla rautatiellä²³⁰ sekä pari vuosikymmentä aiemmin, 1840-luvulla Englannissa rakennetuilla rautateilla. Näiden alueiden rautatietyöläiset saivat huonon maineen rähinöitsijöinä, mutta esimerkiksi Englannissa joidenkin aikalaisten mukaan radanrakentajat eivät olleet pahoja tai väkivaltaisia, vaan ennemminkin juoppoja, jotka olivat kiinnostuneet viettämään aikaansa pubeissa. Työläisten väliset riidat johtuivat usein uskontoon liittyneistä eroista. Englannissa ongelmia aiheutti myös se, että palkka maksettiin niin harvoin (kerran kuussa), että työläiset usein käyttivät suuria summia rahaa väkijuomiin. Lisäksi työläiset olivat usein humalassa myös tullessaan töihin, mikä altisti heidät onnettomuuksille.²³¹

Suomessa viinanjuonti oli osa maaseutuväestön elämäntapaa. Täälläkin tavattiin yleisesti ihmisiä juomassa kesken työnteon²³², mutta rautateilla säännöt olivat ankarammat, sillä juopunut tai häiriötä aiheuttanut työntekijä voitiin erottaa välittömästi.²³³ Suomessa palkkaa maksettiin päivätyölistoista ja työsopimuksesta päätellen useammin kuin Britanniassa, mutta se ei näyttänyt vaikuttavan työläisten käytökseen, sillä he saivat moitteita käytöksestään, kuten tässä Hollolasta tullessa kirjeessä: ”Palkan wähyyttä walittavat rautatien työmiehet paljon – –. Moneltapa menee wiikon palkka paikallansa, aiwan olwen ostoksehen; joka on tullut tawaksi rautatien seuduilla, niin että juoja sekä waimonsa ja lapset saawat nähdä nälkää ja kerjäten elättää itseänsä rautatien tienoilla. Tuottaapa oluen juonti riitaa ja tappelujakin.”²³⁴ Samanlaisia uutisia kuultiin Nastolasta, missä salakapakointi ja uhkapelaaminen tuntuivat työnjohtajan näkemyksen mukaan rehottavan²³⁵ samaan tapaan kuin Yhdysvalloissa rautatien varrelle syntyneissä kaupungeissa. Nastolassakin tunnuttiin hyvin tietävän, mihin työstä saatu palkka kului: ”Rautatien työmiehet, joita täällä enin on Willähteellä, kirkolla ja Uudessa kylässä, remuawat toisinaan liian paljon, semminkin ensimainitussa kylässä, wäkewäin juomain wimmassa, josta ainakin tahtoo seurata pahat mylläykset. Tämän kuun 17 p:nä taas melusiwat he kauheasti, kuin olivat edellisenä iltana saaneet litwiitirahoja konttorista Lahdesta, niin pitihän niitä taas tuhlata jos jotenki.”²³⁶ Ehkä tästä syystä Rautatiehallitus otti tehtäväkseen pidättää ja toimittaa vähintään neljäsosa perheellisen työmiehen palkasta tämän

²³⁰ Union Pacific Railroad Depot 2005, s. 4–5.

²³¹ Coleman 1968, 93–114.

²³² Haapala 1986, 164–165.

²³³ Erik Erikinpojan työsopimus, näköispainos julk. Hoffrén & Penttilä 1979, 107.

²³⁴ Suomen Virallinen Lehti 29.9.1868, nro. 117.

²³⁵ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna C. Ehrnroothille 2.9.1868. Eaa:3

²³⁶ Suomen Virallinen Lehti 29.7.1869, nro. 90.

perheelle, jottei työmies ehtisi tuhata koko palkkaansa viinaan. Erikoista oli, ettei sanomalehdissä kuitenkaan kiinnitetty huomiota siihen, että työmiehet saivat viinansa usein paikallisilta. Ristiriitatilanteissa jopa paikallisten aktiivisuus sysättiin työläisten syyksi, kuten luvussa 6.3 käy ilmi.

Sanomalehdet heijastivat kuitenkin kaiken kaikkiaan enimmäkseen sivistyneistön ja omasta mielestään ”säädyllyisesti” eläneiden ihmisten mielipiteitä viinankäytöstä. Kun kruunua vaivasi enemmän laittoman viinanpolton myötä menetetyt verotulot kuin itse moraalinen särkyminen²³⁷, ei viinankäyttö ja -myynti varmasti olisi häirinnyt Rautatiehallitustakaan samoissa määrin, jollei sen olisi nähty hidastavan työn valmistumista. Nastolassa tilanne ei parantunut työn loputtuakaan, sillä toukokuussa 1870 raportoitiin jälleen maaseutukirjeessä: ”On seurakunnassamme päästy muutenkin puoli askelta eteenpäin, kun on saatu wiinakauppala, jota ei vielä julkista tähän asti ollut, waan eihän tiedä, tuleeko woimassaan olemaan, kun ne riivatut salakauppiat wälistä kiertäwät, jota matkaan saattaawat naapuripitäjämme Orimattilan salakeittäjät ja sitten tänne sitä kulettawat mikä tonkilla, mikä säkillä, josta syystä on meidän rajakylille paljon pahennusta, ettei muuta puutu kuin ilkiwaltaista elämää, huutoa ja kirousta kylän raiteilla sekä kortinlyöntiä, seuraten vielä lapsetkin wanhempain tawalla tätä häijyä oppia, vielä näyttäwät reisuwaisillekin häpeemättömyyttä. Wielä sitten päälliseksi on pahatauti raiwonnut eräissä kylissä melkein järjestään, jota juuri se siwistymätön elämä matkaan saattaa. Ikäwältä kuuluu sellainen meno, waas kyllähän pitäjässämme on miehiä mahtawiakin, mutte eiwät ne kansan siwistyksestä paljon lukua pidä, kun waan ite jaksawat hyvin elää.”²³⁸ ”Pahataudilla” viitattiin pitäjässä levinneisiin sukupuolitauteihin. Kuten lukutaidon vähän arvostuksen, myös väkijuomien holtittoman käytön osalta vanhempien pelättiin näyttävän huonoa esimerkkiä lapsilleen.

Toinen moraalinen mittari olivat aviottomina syntyneet lapset, jotka heijastelivat kirkon kannalta sukupuolisiveellisyyden laskua. Nastolassa aviottomina syntyneiden lasten määrä ei kuitenkaan oleellisesti muuttunut vuosien 1867–1871 välisenä aikana, vaan määrä pysyi kaikkina vuosina kymmenen molemmin puolin. Vuonna 1869 määrä oli jopa pienempi kuin muina vuosina.²³⁹ On tietysti mahdotonta selvittää, oliko lasten joukossa tästä huolimatta sellaisia, joiden isä oli kauempaa tullut rautatietyöläinen vai paikallinen, sillä yhdessäkään tapauksessa lapsen isä ei ollut tunnustanut isyyttään. Myöskään avioituneiden tai avioparien

²³⁷ Haapala 1986, 165.

²³⁸ Suomen Wirallinen Lehti nro. 53, 7.5.1870.

²³⁹ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto, syntyneiden ja kastettujen luettelot 1867–1870.

saamien lasten isien joukossa ei voi tässä tutkimuksessa käytettyjen lähteiden perusteella ja niitä vertailemalla todeta olleen rautatietyöläisiä. Olisiko siis ollut mahdollista, että paikalliset pysyttelivät kuitenkin erillään pitäjään tulleista työläisistä, ja Nastolaan saapuneen ulkopuolisen väestön seurauksena syntyneet aviottomat lapset syntyivätkin muualla päin Suomea, mikäli niitä syntyi? Lähdeaineiston perusteella ei voi päätellä, että edes virallisia avioliittoja olisi solmittu paikallisten ja radanrakentajien kesken. Virallisesti radanrakentajien ammattikunta näkyi avioituneiden luettelossa vasta myöhemmin 1870-luvulla.²⁴⁰

Vuoden 1869 helmi–maaliskuussa alkoivat sukupuolitaudit levitä sekä Lahden kylässä että Nastolan Uudessakylässä. Tilanne tuotti huolestunutta kirjeenvaihtoa piirilääkäriin, Hämeen lääninkanslian ja Rautatiehallituksen välillä, sillä tauti oli ehtinyt jo levitä suhteellisen laajalle ennen kuin lääkäri sai siitä tiedon. Sairastuneiden joukossa oli jonkin verran naimisissa olleita, perheellisiä miehiä, sillä piirilääkäriin tekemissä tarkastuksissa ilmeni jonkin verran tautitapauksia työläisten lisäksi heidän vaimoillaan ja lapsillaan.²⁴¹ Tästä syystä monet saattoivat pyrkiä salaamaan sairautensa, sillä aviorikoksesta voitiin rangaista rikoslain nojalla sakkoihin ja toisaalta petos olisi ilmoituksen myötä selvinnyt perheelle, jolloin seurauksena olisi voinut olla avioero tai vähintäänkin häpeä yhteisön edessä. Jo 1700-luvulla säädetyn ja edelleen nälkävuosina voimassa olleen rikoslain nojalla myös naimattoman miehen prostituutiosuhteesta rangaistiin salavuoteuspykälän nojalla sakkoihin.²⁴² Salailu tietysti levitti tautia edelleen. Maaliskuussa Uudessakylässä tehdyssä tarkastuksessa ilmeni, että vain seitsemän tautitapausta 21:stä tavattiin rautatietyömiehillä, loput rautatieläisten perheillä ja muulla väestöllä.²⁴³ Sairastunut levitti tautia helposti kaikkiin perheenjäseniinsä, myös lapsiin, jotka saattoivat saada taudin jo ennen syntymäänsä äitinsä kautta.²⁴⁴

Piirilääkäri Ringbom näki tautien leviämisen syynä seudulle majoittuneet, vieraista seurakunnista tulleet irtolaisnaiset, siis käytännössä prostituoidut. Lääkäriin arvio ei juuri eronnut yleiseurooppalaisesta näkemyksestä, jossa kiinnitettiin aina 1900-luvun alkuun asti

²⁴⁰ Jos rautatieläiset eivät avioituneet paikallisten kanssa, ei heitä myöskään varmuudella muuttanut pitäjään huomattavia määriä, sillä pitäjään muuttaneiden määrät pysyivät koko tutkimuskauden ajan jokseenkin samoina. Mahdollisesti syynä oli annettu asetus, jonka nojalla työläisiä ei aivan helposti otettu seurakunnan jäseniksi.

²⁴¹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbom Rautatiehallitukselle 14.3.1869; Ringbom Hämeen lääninkuvernöörille 16.3.1869. Eaa:6. HMA: Hämeen lääninkanslian I arkisto, saapuneet kirjeet. Ea:187; KA: Hollolan piirilääkäriin vuosikertomus 1869. Eba:39.

²⁴² Häkkinen 1995, 100–102, 104; Saarimäki 2010, 85–90.

²⁴³ Muulla väestöllä tarkoitettiin luultavasti pitäjään asettuneita prostituoituja sekä paikallista väestöä. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, PiirilääkäriRingbom Rautatiehallitukselle 14.3.1869. Eaa:6.

²⁴⁴ Esim. Forsius, 1999, ”Kuppataudin historiaa”.

erityistä huomiota prostituoituihin kupan ja muiden sukupuolitautilien keskeisinä levittäjinä. Paheksuttava elämä liitettiin yleisesti myös Suomessa voimassa olleissa prostituutiota säädelleissä asetuksissa ainoastaan naisiin. Prostituutiota pidettiin ajan yhteiskunnassa rappion äärimmäisenä ilmenemismuotona, joka oli seurausta teollistumisesta ja kaupungistumisesta²⁴⁵, mutta joillekin naisille se muun työn puutteessa tarjosi mahdollisuuden elantonsa hankkimiseen, kun rautatietyömaa houkutteli alueelle paljon ylimääräistä miespuolista väestöä. Sivistyneistön asenne prostituutioon näkyi piirilääkärin kirjeissään ja raporteissaan harjoittamasta kielenkäytöstä, sillä tämä käyttää naisista nimitystä ”irtonaiset, irstaasti elävät ja huonomaineiset naisihmiset” sekä ”elämäntavoiltaan huonosti tunnetut naiset”²⁴⁶. Ringbom oli asenteestaan huolimatta todennäköisesti oikeassa arvioidessaan, että muualta tulleet toivat taudin Nastolaan, sillä tauti selvästikin ilmaantui yhtäkkisesti radanrakennuksen aikana ja vieläpä Uuteenkylään, joka oli yksi työmaan tärkeimmistä keskittymistä. Vähintään yhtä ”syyllisinä” taudin leviämiseen voidaan kuitenkin pitää paikallista väestöä ja rautatietyöläisiä. Prostituutio kytkeytyi alkoholin liikakäyttöön, joka oli työmaan liepeillä enemmin sääntö kuin poikkeus, sillä prostituutiosuhteisiin sortunut asiakas oli usein humalassa.²⁴⁷ Paikallinen väki harjoitti sekä viinanmyyntiä että -juontia, työläiset taas lähinnä jälkimmäistä. Olivatko paikallisen väestön joukossa esiintyneet tautitapaukset sitten seurausta siitä, että paikalliset miehet olivat työläisten tapaan käyttäneet irtolaisnaisten palveluksia vai siitä, että työläisillä oli suhteita paikallisiin naisiin, jää tarkempien potilastietojen puutteessa tässä tutkimuksessa epäselväksi. Kuitenkin aviottomien lasten määrien valossa voi olettaa kyseessä olleen paikalliset miehet, jotka rautatietyömiesten tavoin olivat tekemisissä pitäjään tulleiden irtolaisnaisten kanssa. Tuomiokirjoissa ei kuitenkaan esiinny yhtään nastolalaista avioero- tai huoruustapausta, joka viittaisi naimisissa olleiden pitäjäläisten aviorikoksiin, joten prostituoitujen palvelusten käyttäminen onnistuttiin pitämään paikallisyhteisöltä hyvin salassa. Muualta kotoisin olleiden rautatietyöläisten tapaukset puolestaan saatettiin käsitellä muualla.

Taudin saaneet rautatietyöläiset kuljetettiin hoidettaviksi Järvenpään rautatiesairaalaan. Lahdessa ja Uudessakylässä, missä tautia oli havaittu, tehtiin tarkastukset kahdesti kuussa niin kauan kuin tautia esiintyi, ja piirilääkäri pyysi kruunulta ja lääninkuvernööriltä toimia sen estämiseksi, etteivät tautia levittävät naiset voisi harjoittaa toimiaan alueella.²⁴⁸ Kesään 1869

²⁴⁵ Haapala 1986, 173; Häkkinen 1995, 15–18, 102–104; Vuorinen 2002, 149–150.

²⁴⁶ ”de lösa och för liderligt lefvandene vanryktade qvinspersoner”, ”för sitt lefvanor illa kända qvinnor”. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbom rautatiehallitukselle 22.7.1869. Eaa:6.

²⁴⁷ Häkkinen 1995, 17, 107.

²⁴⁸ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbom rautatiehallitukselle 14.3.1869. Eaa:6.

mennessä tauti näytettiin saavan suhteellisen hyvin aisoihin, sillä kesäkuussa tehdyissä tarkastuksissa ei löydetty enää yhtäkään sairastunutta. Olennaisimpina syinä tähän mainittiin se, että tautia levittäneet naiset oli kuin olikin saatu urakkavalvojen, urakoitsijoiden ja nimismiesten avulla pois työmaan liepeiltä sekä se, että tutkimuksia tehtiin säännöllisesti.²⁴⁹ Kuitenkin vielä vuoden 1870 vuosikertomuksessaan lääkäri Ringbom mainitsi tautia esiintyneen edelleen rautatien varren kylissä, joihin se oli jo ehtinyt juurtua. Jo aiemmin siteerattu sanomalehden raportti tukee tietoa. Rohkaisevana pidettiin kuitenkin sitä, että kansan asenne oli kääntynyt tautia vastaan, ja sairastuneet alistuivat helpommin tutkimuksille²⁵⁰, koska eivät enää saaneet tukea yhteisöltään.

Rautatietyöläisiä moitittiin heikon moraalin lisäksi holtittomasta käytöksestä ja oleskelusta talollisten mailla. Erikoinen rautatietyömiesten saama haaste käsiteltiin Riihimäellä syyskuussa 1868. Vaikka työmiesten majoittamisesta usein koitui paikallisille taloudellista hyötyä, mikä parhaassa tapauksessa saattoi edistää uuteen sopeutumista, ei majoittamisesta aina koitunut paikallisille hyötyä, vaan pelkkää vahinkoa. Näin oli laita Riihimäellä, missä käräjille tuotiin tapaus, jossa talollisten maille oli koitunut monenlaista vahinkoa muun muassa sen vuoksi, että rautatietä rakentaneet työmiehet olivat luvatta yöpyneet maanomistajien ulkorakennuksissa, tai kulkeneet muuten piittaamattomasti niityillä muodostaen ylimääräisiä polkuja tai kivikasoja sinne tänne.²⁵¹

6 RIKOLLISUUS

6.1 Yksityishenkilöihin kohdistunut omaisuus-²⁵² ja väkivaltarikollisuus

24-vuotias itsellisen poika Juho Kustaanpoika Blomberg oli kotoisin Sysmän Nuoramoisista, missä hän elätti itseään toimimalla renkinä. Koska nälkävuodet vaikuttivat ensimmäisenä alimpien yhteiskuntaluokkien kuten itsellisten ja palkollisten elämään²⁵³, kävi Blombergin tilanne Sysmässä tukalaksi, ja hänen oli vuoden 1868 lopussa pakko lähteä etsimään elantoaan lähipitäjistä. Blomberg elätti itseään osin kerjäämällä, osin työskentelemällä erilaisilla

²⁴⁹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbom rautatiehallitukselle 22.7.1869. Eaa:6.

²⁵⁰ KA: Hollolan piirilääkäriin vuosikertomus 1870. Eba:39.

²⁵¹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, ote Riihimäellä pidetyiltä käräjiltä 2.9.1868. Eaa:7.

²⁵² Omaisuurikoksiksi olen tässä laskenut paitsi varsinaiset varkauudet ja näpistyksen, myös varkauksiin rinnastettavat laittomat panttaukset.

²⁵³ Pitkänen 1991, 69; Woodward 2006, 69.

hätäaputyömailla, muttei siitä huolimatta onnistunut ansaitsemaan riittävästi henkensä pitimiksi. Lopulta Blomberg saapui kierrellessään Nastolaan, todennäköisesti siellä sijainneen rautatietyömaan vuoksi, jääden kuitenkin vaille työtä. 10. päivä joulukuuta 1868 hän varastikin epätoivoissaan villähteeläiseltä talolliselta Samuel Forsmanilta ja immilän kylästä kotoisin olleelta talolliselta Mikael Juhonpoika Kalkkolalta runsaasti erilaista tavaraa 70 markan edestä. Blombergin tavoitteena oli selkeästi sekä välittömän hädän lievittäminen että pidemmän aikavälin toimeentulo, koska joukossa oli niin kaksi reikäleipää kuin jälleenmyyntikelpoista arvotavaraakin, kuten vaatteita ja hopeinen väärttinä. Oikeudessa Blomberg vetosi kokeneeseensa äärimmäiseen köyhyyteen ja isänsä kuolemaan edellisenä kesänä, mikä herättikin rikoksen uhrien myötätunnon ja sai heidät luopumaan korvausvaatimuksista. Siitä huolimatta Blomberg sai maksaa sakkoina kolme kertaa varastetun tavaran arvon, mutta koska hänellä tuskin oli varaa sitä maksaa, sai hän kokea rangaistuksensa raippoina.²⁵⁴

Nälkävuosien kerjäläislaumoihin kohdistuneet suurimmat pelot liittyivät rikollisuuden ja epäjärjestyksen lisääntymiseen kaikkein köyhimpien kansanosien lähtiessä liikkeelle. Pelot eivät olleet aiheettomia, sillä sekä kansainväliset että suomalaiset tutkimukset ovat osoittaneet omaisuusrikollisuuden lisääntyneen nälkävuosien kaltaisten poikkeusolojen aikana.²⁵⁵ Suomen maaseudulla näpistysten, anastusten ja murtovarkauksien määrä kasvoi nelinkertaiseksi normaaliaikaan verrattuna. Ulkopaikkakuntalaiset kerjäläiset eivät kuitenkaan erotu erityisesti rikoksenteijöinä ajan tuomiokirjoissa, vaan valtaosaan omaisuusrikoksista näyttivät syyllistyneen paikkakuntalaiset itse. Edellä mainittu Blombergin rikos oli ainoa laatuaan oleva, käräjille päätynyt tapaus Nastolassakin. Tilastoja tosin vääristää se tosiasia, ettei muualta tullut kerjäläinen aina jäänyt teoistaan kiinni.²⁵⁶ Nastolan naapuripitäjässä Iitissä suurimmasta osasta erityisesti suurempia rikoksia epäiltiinkin nimenomaan ulkopaikkakuntalaisia siitä huolimatta, etteivät tapaukset läheskään aina päätyneet käräjille.²⁵⁷

Rikollisuuden lisääntymistä nälkävuoden vuoksi osattiin Nastolassa odottaa, sillä tammikuussa 1868 järjestettiin pitäjänmakasiinille vartija.²⁵⁸ Ajan sanomalehdet puolestaan kertovat, että varkauksia tehtiin pitäjässä vuoden 1868 kevään kuluessa jatkuvasti, muun

²⁵⁴ HMA: IT, NK: varsinaisasioiden ptk 3.3.1869 § 11.

²⁵⁵ Esim. Nicholas Woodward on todennut omaisuusrikosten määrän kaksinkertaistuneen Irlannin 1840-luvun nälkävuosina. Woodward 2006, 59.

²⁵⁶ Häkkinen et al. 1989, 40; 50–51.

²⁵⁷ Suomen Wirallinen Lehti 2.1.1869 nro 1.

²⁵⁸ Mäkelä 1982, 359–360.

muassa tyhjennettiin perunakuoppia sekä murtauduttiin kauppaan ja kirkkoon, mutta kirjoittajan mukaan tekijöistä ei ollut tietoa.²⁵⁹ Yksityiseen omaisuuteen kohdistunut rikollisuus saattoi aiheuttaa kustannuksia koko pitäjälle, sillä syksyllä 1867 yhtä seurakuntalaista jouduttiin avustamaan 40 markalla varkaiden anastettua tältä lähes koko vuoden sadon.²⁶⁰ Tuomiokirjoista kaikkia edellä mainittuja tapauksia ei löydy, eikä ulkopitäjistä kotoisin olleiden syytettyjen määrä nastolalaisten yksityisomaisuuteen kohdistuvissa rikoksissa ole muutenkaan suuri. Vuosien 1868 ja 1869 aikana käräjillä käsiteltiin yhteensä kahdeksaa eri yksityishenkilön omaisuuteen kohdistunutta rikosta, joista viidessä syytettyjen penkillä oli Nastolassa asunut ja kolmessa pitäjän ulkopuolelta tullut henkilö.²⁶¹

Poikkeukselliset olot näkyivät esille tuotujen tapausten motiiveissa ja varastetun tavaran laadussa. Katovuosina tukalimmassa tilanteessa olleet yhteiskuntaluokat olivat hyvin edustettuina Nastolaan liittyvissä paikallistenkin tekemissä omaisuusrikoksissa. Kuitenkin myös talolliset saattoivat joskus harhautua rikoksen poluille, kuten talollinen Tuomas Samuelinpoika Nikula Ahtialan kylästä, joka rahanpuutteessaan ensin myi hevosensa ja lehmänsä, mutta varasti ne sitten takaisin. Miehen motiivi, joka oli tyypillinen ajan omaisuusrikoksille, perheen elättäminen, ei vaikuttanut lieventävästi miehen tuomioon, vaan hän sai rangaistukseksensa 76 markan ja 89 pennin sakot tai maksukyvyyn puutteessa 14 päivää vankeutta vedellä ja leivällä.²⁶² Kun summaa vertaa rautatietyömiehen saamaan päiväpalkkaan (80 penniä, josta vähennettiin vielä 4 penniä sairaskassaan) samana keväänä, ei kyse varmastikaan ollut toimeentulo-ongelmien kanssa kamppailevalle perheelle mistään pikkusummasta.

Kahdessa paikallisten tekemässä rikoksessa oli kyse elintarvikkeiden varastamisesta. Vaikka muut lähteet antavatkin sen kuvan, ettei kokonaistilanne Nastolassa ollut yhtä paha kuin monella muulla alueella nälkävuosien Suomessa, kielii ruoan varastaminen siitä, että pitäjän sisälläkin kärsittiin akuuttia hätää. Yksi elintarvikevarkauksista tehtiin pahimpana katosyksenä lokakuussa 1867, ja tekijöinä olivat myöhemmin jo ennen tuomion julistamista

²⁵⁹ Suomen Wirallinen Lehti 18.8.1868 nro 99.

²⁶⁰ Pitäjänkokouksen pöytäkirja 8.12.1868.

²⁶¹ Yhdessä tapauksista orimattilalainen räätälin vaimo oli käynyt piikomassa Nastolassa, ja oli puutteellisen palkanmaksun vuoksi vienyt työnantajaltaan luvatta erilaisia tavaroita. HMA: IT, NK; varsinaisasioiden ptk 20.3.1868 § 276.

²⁶² HMA: IT, NK; varsinaisasioiden ptk 16.3.1868 § 181. Vesi ja leipä -rangaistus tarkoitti kovennettua vankeusrangaistusta.

Hämeenlinnan vankilassa kuollut renki Juho Henrik Fredrikinpoika sekä hänen kanssaan yhteistyössä toiminut torpparin poika Antti Eevanpoika, molemmat Koiskalan kartanon torppareita. Myöhemmin avunannosta rikokseen syytettiin torpparin poika Aadolf Henrikinpoika Härhää. Fredrikinpoika ja Eevanpoika olivat varastaneet kartanon riihestä, viisi kappaa ruista. Lisäksi talollinen Johan Siltalan perunakuopasta oli viety tynnyrillinen perunaa. Elintarvikkeiden lisäksi anastettiin työkaluja, millä pyrittiin ilmeisesti varmistelemaan tulevaisuudenkin ruokahuolto. Härhø itse väitti oman roolinsa rikoksessa olleen varastetun tavaran ostaminen Eevanpojalta 50 pennillä ja leipäpalalla. Lisäksi hän myi varastetun viikatteen myöhemmin itse eteenpäin, saaden maksuksi yhden markan ja leivän.²⁶³

Tapauksen käsittely venyi aina vuoteen 1869 asti. Vuoden 1869 välikäräjillä selvisikin, että Härhø oli jatkanut rötöstelyään vielä vuoden 1868 lopulla anastaen sekä Johan Siltalalta että Erik Niemelältä erinäistä tavaraa tavaraa. Härhø todettiin lopulta syylliseksi samoihin varkauksiin kuin rikostoverinsa Fredrikinpoika ja Eevanpoikakin, ja hänet tuomittiin huhtikuussa 1869 maksamaan sakkoja yhteensä 75 markkaa.²⁶⁴ Rangaistus oli tuon ajan lainsäädännölle tyypillinen, sillä varkaudesta tuomittiin tuolloin maksamaan varastetun tavaran arvo kolminkertaisena, mihin sekä Blombergin että Härhø:n tapauksessa päädyttiin. Mikäli tuomitulla ei ollut varaa maksaa sakkojaan rahalla, joutui hän maksamaan sen raippoina (miehet) tai vitsoina (naiset). Yksi raipanisku vastasi vajaata kahta markkaa ja yksi vitsanisku kahta ja puolta markkaa.²⁶⁵ Härhø:n kohdalla arvailujen varaan tosin jää, saiko hän hankittua rahat jostakin.

Härhø:n tapaus on mielenkiintoinen paitsi siitä syystä, että sillä on selkeä nälkärikoksen luonne, myös siitä syystä, että Härhø:n veljeä Tuomastakin epäiltiin kerran käräjillä laittomuuksista, kun tällä epäiltiin olevan osaa piika Eeva Hannuntyttären vuonna 1867 harjoittamaan paloviinan polttamiseen. Epäilykset perustuivat siihen, että Adolf nähtiin ajelemassa hevosella sen metsän liepeillä, missä salapolttimo oli.²⁶⁶ Onkin hyvin mahdollista, että Adolfin samanaikainen epäily osallisuus varkauksissa oli langettanut varjonsa koko perheen ylle.

²⁶³ HMA: IT, NK; varsinaisasioiden ptk 7.10.1868 § 13 ja 14; 22.10.1868 § 310; 5.3.1869 § 32. Toisessa tapauksessa sepän vaimo Maria Rihellin väitettiin vieneen lahtelaisen torpparin lukitusta kaapista ruista ja leipää. Todisteiden puutteessa kanne kuitenkin hylättiin.

²⁶⁴ HMA: IT, NK; välikäräjien ptk 12.4.1869.

²⁶⁵ Jussila 1992, 16.

²⁶⁶ HMA: IT, NK; varsinaisasioiden ptk 6.3.1868 § 286.

Mikä sitten oli rautatietyömiesten osuus Nastolassa ilmenneessä rikollisuudessa? Aikalaisilla oli selkeä näkemys siitä, ettei heitä voitu pitää siihen ainakaan täysin osattomina:

”Se oli kuin isänmaan yhteinen kasvitarha jossa kasvoi sekaisin rikkaruohot hyödyllisten kasvien kanssa – –.”²⁶⁷

”Yleisesti wallitsee suuri raakuus näissä rautatien työmiehissä. Sen jo ymmärrät siitä, kun monikin tätä ennen on kierreskellyt ympäri maata saaden leipä palansa milloin ansiolla, milloin kerjäämällä ja milloin mitenkin. Siis warkaudet ja näpistelemiset eiwät myös ole jääneet unohduksiin. Tappeluita ja murhia ei toki ole vielä paljon kuulunut, joita mahtaa parhaiten estää se, että nuo ”Waasalaiset” owat niin upi köyhiä, ettei noita ainowia penniä kumminkaan käy wiinaan paneminen, josta tappelut ja murhat seurasivat pohjan miesten kesken.”²⁶⁸

”Ne pohjalaiset, jotka olivat täällä rakentamassa, olivat kovaluontoista väkeä. Puukkoa heiluttivat ja tappelivat näiden omanpaikkakuntalaisten kanssa.”²⁶⁹

Kuten lainaukset hyvin kuvastavat, kohdistuivat epäluulot monesti vielä jälkeinkin päin pahimmista kadoista kärsineeltä Pohjanmaalta tulleisiin työläisiin, joiden oletettiin stereotyyppisesti olevan muualta tulleita miehiä taipuvaisempia pahatapaisuuteen.²⁷⁰ Kun palkat kesästä 1868 eteenpäin alkoivat pikkuhiljaa nousta, alkoivat häiriöt neljännessä työpiirissäkin lisääntyä. Pohjalaisia epäiltiin häiriöistä myös Nastolassa, sillä nastolalainen kiertokoulun opettaja Juho Arvelin kirjoittaa vielä elokuussa 1869 rautatietyössä olleiden ”puukkojunkkarien” tunkeutuneen hänen asuntoonsa samalla kun pitäjässä oli havaittu muutakin radanrakentajien aiheuttamaa hämminkiä. Sekä virallisilla että epävirallisilla tahoilla haluttiinkin lisää järjestysmiehiä Nastolaan ja Lahteen pitämään työmiehiä aisoissa.²⁷¹

Pohjanmaalta kotoisin olleet uusikaarlepyyläinen talollisen poika, 21-vuotias Johan

²⁶⁷ Kustaa Kallion elämäkerta. Makkonen 2002, 153.

²⁶⁸ Ilmarinen 16.10.1868, nro 41.

²⁶⁹ Radanrakennusaikana eläneen Alfred Marolan muistelmia. Hassinen 2006, 7.

²⁷⁰ Myös esim. Forsius 1980, 13.

²⁷¹ Wasastierna Rautatiehallitukselle ja C. Ehrnroothille 2.9.1868. Rautatiehallitus saapuneet kirjeet Eaa:3; Suomen Wirallinen lehti 29.7.1869, nro. 90; Häkkinen 1988, 72;

Gabrielinpoika Löf ja ylistarolainen torpparin poika, 28-vuotias Tuomas Mikonpoika Uitto syyllistyivät Nastolassa tilaston kolmanteen ulkopitäjäläisen tekemään varkausrikokseen. Molemmat miehet olivat alunperin päätyneet Nastolaan etsiessään työansiota, ja saaneet sitä rautatieltä. Työ ei kuitenkaan ollut pitkäaikaista, vaan toinen miehistä, Löf, otettiin työhön Riihimäen asemalla ja irtisanottiin jo kahdeksan viikon työn jälkeen.²⁷² Työttömyydestään ja epävarmasta tulevaisuudestaan turhautunut Löf ajautui humalassa pahoinpitelemään hengiltä Lahden kylässä oleskelleen nastolalaisen rautatietyöläisen Abel Mikonpoika Marttilan, minkä jälkeen hän näki parhaaksi hankkiutua takaisin kotiseudulle.

Saatuun hevosen ja kärret hankituiksi varastamalla villähteeläisiltä torppareilta Löf oli tavannut tiellä Uiton, joka myös oli palaamassa kotiseudulle, ja otti tämän matkaansa, kunnes miehet pidätyksen myötä kohtasivat tiensä pään Tampereella. Molemmat olivat olleet kovalla tuomiolla aiemmista rikoksista kotiseuduillaan, joten heitä osattiin epäillä: Löf oli tuomittu aiemmin kotiseudullaan kotirauhan rikkomisesta ja väkivallasta vanhempiaan kohtaan 40 raipaniskuun. Uitto, jota kutsuttiin kotiseudullaan myös ”Rannan Jaskaksi” oli saanut samansuuruisen tuomion varkauksista. Löf tuomittiin lopulta varkaudesta ja varastetun tavaran hallussapidosta, mutta todettiin syyttömäksi itse murhaan. Hänen tuomionsa jätettiin Hämeen lääninkuvernöörin harkittavaksi. Uitto puolestaan tuomittiin vain varastetun tavaran hallussapidosta, mutta koska hän oli syyllistynyt aiemminkin rikoksiin, hänet tuomittiin kolmeksi vuodeksi pakkotyöhön Turkuun.²⁷³

Löfin ja Uiton tapausta lukuunottamatta radanrakentajat eivät virallisten lähteiden mukaan tehneet paikkakunnalla muita suurempia omaisuusrikoksia. Väkivaltarikoksia kuitenkin tehtiin Nastolassa vuosien 1868 ja 1869 kuluessa jonkin verran enemmän kuin omaisuusrikoksia, mikä nälkävuosien kontekstissa tuntuu yllättävältä. Ensikädeltä voisi arvella sen johtuvan rautatietyömaan olemassaolosta, mutta vain yhdessä kaikista kahdestatoista käsitellyistä tapauksesta syytettynä oli rautatieläinen. Löfinkään tapauksessa väkivalta ei kohdistunut paikallisiin asukkaisiin, vaan oli rautatietyöläisten keskinäisten kiistojen tuotetta. Useimmiten näyttikin siis olevan toisin kuin esimerkiksi Alfred Marola muisteli tai ajan sanomalehdistö oletti. Miehet myös varastelivat ennemminkin toistensa tai

²⁷² Löf voisi hyvinkin olla työkonttien numerokirjasta löytyvä uusikaarlepyyläinen Johan Lööf, joka otettiin töihin 19.5.1868 ja erotettiin 13.7.1868. Irtisanomisen syyksi mainittiin juoppous. Rautatiehallitus, työkonttien numerokirja Bf:2.

²⁷³ HMA: IT, NK; varsinaisasioiden ptk 21.10.1868 § 302; HMA: IT, NK: välikäräjien ptk 8.1.1869.

Rautatiehallituksen rahoja²⁷⁴ kuin veivät niitä täysin ulkopuoliselta paikalliselta väestöltä. Tässä mielessä tutkimustulos ei poikkea kansainvälisen rautatietutkimuksen päätelmistä.²⁷⁵, vaikkakin on pidettävä mielessä se tuomiokirjojen käyttöön liittyvä seikka, etteivät niissä esiintyvät tapaukset välttämättä kerro täyttä totuutta todellisesta rikollisuuden määrästä.

Ajatusta kuitenkin tukevat Nastolan kärjäkunnan tuomiokirjoista löytyvät rautatietyöläisten keskinäiset kiistat, joita löytyy enemmän kuin sellaisia tapauksia, joissa toisena osapuolena on paikallinen asukas. Niiden perusteella näyttää myös siltä, että sanomalehtien kirjoittelulla pohjalaisista tappelupukareina oli jonkin verran todellisuuspohjaa. Vuonna 1869 välikäräjillä käsiteltiin tapausta, jossa rautatietyöläinen, Kauhavalta kotoisin ollut itsellinen Gabriel Eliaksenpoika Koskela oli varastanut toiselta, karstulalaiselta työläiseltä Matts Piispaselta yli 80 markkaa rahaa miesten pitäessä majaa Lahden kylässä sijainnassa rehuladossa. Koskela oli tottunut rikollinen, sillä hänet oli tuomittu vuonna 1852 muun muassa väkivaltaisuudesta, aseiden kaappaamisesta sekä yhdestä varkaudesta. Samoilta käräjille tuotiin toinenkin tapaus, jossa oli kyse kahden rautatietyöläisen, Ilmoilasta kotoisin olleen Jakob Hermanninpoika Lampisen ja lahtelaisen Antti Eerikinpoika Hakalan toista Jakob Hermanninpoikaa kohtaan harjoittamasta väkivallasta. Syytetyt olivat lyöneet uhria ensin nyrkillä kasvoihin ja sen jälkeen vielä veitsellä aiheuttaen sellaiset vammat, että uhri oli pakko kuljettaa hoitoon Järvenpään sairaalaan.²⁷⁶

Vaikuttaa siltä, että rautatietyöläiset pysyttelivät myös rikollisuuden osalta pääosin omissa oloissaan ja erillään paikallisyhteisöstä. Kun työläinen erotettiin Löfin tavoin juoppouden tai vastaavan huonon käytöksen vuoksi työstään, katkesi myös yhteys totuttuun yhteisöön, muihin työläisiin. On mahdollista, että paitsi palkka, myös pelkkä työpaikan olemassaolo ja työläisyhteisön turva vieraalla maaperällä hillitsivät miesten mieliä jossain määrin. Erottaminen johti henkilön jonkinlaiseen välitilaan, jossa ei enää kuuluttu mihinkään yhteisöön, mikä oli yhteisöllisyydestä riippuvaisille aikalaisille elintärkeää. Ainoana mahdollisuutena olikin palata entisiin sosiaalisiin piireihin, kotiseudulle, kuten Löf teki. Välitilassa työläinen oli alttiimpi sortumaan rikollisuuteen paitsi siksi, ettei saanut enää päivittäistä ansiotaan päivätyöllä myös siksi, että oli turhautunut. Tämä selittäisi sen, miksi

²⁷⁴ Esim. Suomen Wirallinen Lehti 29.7.1869, nro. 90.

²⁷⁵ Esim. Brooke on päätenyt Englannin 1830–1840-lukujen radanrakennuksen osalta siihen lopputulokseen, että rautatietyöläisten tekemät rikokset vain harvoin kohdistuivat rautatiepiiriin ulkopuolelle. Brooke 1989, 150.

²⁷⁶ HMA: IT, NK: välikäräjien ptk 13.8.1869 § 3 ja 4.

muualtakin radan varrelta raportoiduissa rikoksissa tekijänä oli nimenomaan entinen rautatietyöläinen.²⁷⁷

6.2 Rautateihin kohdistunut rikollisuus

Laillisuuden säilyminen ei ollut ainoastaan yksityisten ihmisten huoli, vaan myös Rautatiehallituksen oli syytä ottaa uhkakuvat tosissaan, liikkuihan rautatierakennuksessa suuret rahat, joita piti esimerkiksi työmiesten ja -naisten palkkojen muodossa kuljettaa asemapaikoille. Niinpä neljännessäkin työpiirissä alettiin jo hyvissä ajoin huhtikuussa 1868 ennen työn varsinaista alkamista järjestää jokaiselle työasemalle (Kouvola, Kausala ja Lahti²⁷⁸) sapelein ja pistoolein aseistettuja vartijoita, jotka turvaisivat myös rahakuljetuksia.²⁷⁹ Varustautuminen osoittautui perustelluksi, sillä Lahden aseman kassanhoitaja G. von Beckerin kirjeessä insinööri Tallqvistille pyydettiin suojelusta jo saman vuoden heinäkuussa metsissä liikkuneita tiirikoin, veitsin ja kirvein aseistautuneita irtolaismiehiä vastaan, jotka olivat jo ehtineet tehdä joitakin varkauksia.²⁸⁰ Sama pyynnön toistivat elokuussa Kausalan ja Kouvolan kassanhoitajat, jotka perustelivat pyyntöään von Beckerin tapaan rikosten tekoon houkuttelevalla pimeällä vuodenajalla.²⁸¹

Rautatiehallitus ehkäisi omaisuuteensa kohdistunutta rikollisuutta myös vetoamalla työläisten yhteisöllisyyteen ja solidaarisuuteen toisiaan kohtaan. Vain työkunnan esimiehellä oli avain työkaluvarastoon, mutta mikäli työkaluja silti jostain syystä katosi tai turmeltui, oli koko työkunta velvollinen korvaamaan ne.²⁸² Toimintatavan tehokkuudesta voidaan olla montaa mieltä, sillä eri asemilla pidettiin listaa paitsi sairaista ja työssä olleista henkilöistä, myös rötöstelijöistä ja tihutyöntekijöistä (”marödörer”), joita etenkin työn alussa aina marraskuulle 1868 asti esiintyi Lahdenkin aseman työvoimailmoituksissa lähes päivittäin. Suurimmillaan näiden henkilöiden määrä oli keväällä, mikä olosuhteet huomioon ottaen oli ymmärrettävää. Toukokuussa rikollisista puuhista yllätettiin yhteensä jopa 239 työläistä. Maaliskuun 1869 jälkeen näiden henkilöiden lukumääriä ei enää jostain syystä kirjattu listoihin lainkaan. Syynä tuskin oli ainakaan se, että rikokset olisivat tyystin loppuneet. Myös esimerkiksi Englannissa

²⁷⁷ Esim. luvussa 6.2 käsiteltävä Lahden aseman ryöstäjä Nils Tiitu.

²⁷⁸ Berndtson 1871, 13.

²⁷⁹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Alfred Wasastierna Rautatiehallitukselle 25.4.1868. Eaa:3.

²⁸⁰ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, G. von Becker Theodor Tallqvistille 24.7.1868. Eaa:3.

²⁸¹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Alfred Wasastierna rautatiehallitukselle 2.8.1868. Eaa:3.

²⁸² Makkonen 2002, 149–148; Erik Erikinpojan työsopimus, näköispainos julk. Hoffrén & Penttilä 1979, 106–107.

työläiset varastivat työkaluja jatkuvasti.²⁸³

Hyvä valmistautuminen ei myöskään estänyt rautatietyöläisiä ryöstämästä neljännen työpiirin keskusta, Lahden asemaa, joulukuussa 1868. Ryöstöön osallistui yhteensä kolme rautatietyöläistä, joista kaksi oli jälleen kerran kotoisin Pohjanmaalta: Nils Tuomaksenpoika Tiitu tuli Lapualta, Jaakko Lampinen Ilmajoelta ja kolmas tekijä Kaarle Wilkman Nastolan naapuripitäjästä, radanrakentamisen vuosina surullisenkuuluisaksi tulleesta Orimattilasta. Miehistä Lampinen ja Wilkman majailivat Okeroisten kylässä Halkomäen torpassa. Siellä majaili myös myöhemmin rikoksen tutkijoille arvokkaaksi todistajaksi osoittautunut Anders Forsberg, joka myös työskenteli rakenteilla olevalla rautatiellä. Kyse oli sen verran vakavasta rikoksesta, että tekijöitä etsintäkuulutettiin seuraavana päivänä myös Nastolan kirkolla.²⁸⁴

Ryöstö ei ollut mitenkään hyvin suunniteltu, kuten tämän suuruusluokan rikosten yleensä luulisi olevan, vaan se sai alkunsa Tiitun ajatuksesta, jota muut olivat aluksi säikähtäneet. Tiitu oli luonteeltaan kahta muuta miestä rauhattomampi, eikä hänellä ollut pelissä enää työpaikkaansa, kuten muilla, jotka ehkä siksi epäröivät käydä toimeen. Vajaa viikko ennen ryöstöä Tiitu oli pahatapaisuuden ja tappeluiden vuoksi irtisanottu 9 kuukauden työskentelyn jälkeen rautateiden palveluksesta.²⁸⁵ Tästä syystä ryöstön yhtenä motiivina Tiitun osalta saattoi olla myös perusteettomalta tuntuneen irtisanomisen kostaminen kohdistamalla ryöstö nimenomaan Rautatiehallituksen omaisuuteen.

Tiitu, Lampinen ja Wilkman ryhtyivät toimeen lauantai-iltana 5. joulukuuta 1868 ja lähtivät kävellen kohti Lahden kylää juoden matkalla viinaa, ehkä rohkaistaakseen mieliään. Asemalla ryöstäjien oli hankkiuduttava eroon siellä olleesta yövartijasta Konstantin Heleniuksesta, jota Tiitu löi mukanaan olleen kirveensä perällä useampia kertoja päähän, Lampisen lyödessä tätä kerran nuijallaan, kunnes mies kaatui verisenä maahan.²⁸⁶ Sen jälkeen miehet olivat rikkoneet aseman ikkunan, lyöneet aseillaan rikki kassakirstun lukon ja vieneet suuren summan rahaa, yhteensä 4 500 markkaa. Epäilykset miehiä kohtaan heräsivät seuraavana maanantaina jo mainitun Forsbergin ansiosta, kun ryöstäjät Halkomäen torpalla olivat kysyneet häneltä

²⁸³ Brooke 1989.

²⁸⁴ Tallqvistin kuulutus Nastolan kirkolla 6.12.1868. Nastolan seurakunnan arkisto: Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset. II Ef:16.

²⁸⁵ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ryöstöstä tehty poliisitutkinta 6., 8. ja 12.12.1868. Eaa:3.

²⁸⁶ Helenius jäi henkiin, mutta iskuista jäi hänelle pysyviä vammoja, jotka vaikeuttivat hänen myöhempää työssäkäyntiään. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ringbom Rautatiehallitukselle 25.6.1869. Eaa:7.

lainaan yhtä markkaa jokaista kolmea miestä kohti, mihin Forsberg vastasi, että hänellä itsellään on suurempi syy pyytää heiltä samaa. Siihen Wilkman oli vastannut: ”Tuo tänne pussi, niin saat niin paljon rahaa kuin haluat!”. Forsberg olikin saanut haltuunsa kyseiset rahat, mistä syystä hän ilmiantoi miehet. Ilmiannosta seurasi tutkinta Halkomäen torpassa, missä lattian alta löytyi lähes 3 000 markkaa, ja miehet vangittiin.²⁸⁷ Myöhemmin seuraavan vuoden keväänä Nastolan välikäräjillä heille langetettiin ryöstöstä kuolemantuomiot²⁸⁸, jotka kuitenkin Suomessa tuohon aikaan jätettiin toteuttamatta ja korvattiin karkotuksella Siperiaan.

6.3 Laiton viinakauppa ja siihen yhdistynyt rikollisuus

Viinan kotitarvepolttaminen oli luvallista aina vuoteen 1866 asti, jolloin siitä tehtiin luvanvaraista osittain valtion verotulojen kasvattamiseksi. Verolla oli mielenkiintoinen yhteys Pietarin rautatiehen, sillä rautatie oli alunperin suunniteltu rakennettavan uudella veroilla saatavien tulojen turvin. Katovuosien vuoksi tulot kuitenkin jäivät suunniteltua pienemmiksi, minkä vuoksi rautatien rakentaminen lykkääntyi nälkävuosiin.²⁸⁹

Vaikka katovuodet seurasivat välittömästi uuden lain toimeenpanon jälkeen ja viinanpolton olisi luullut jo siitä syystä tyrehtyneen, rehotti siihen liittynyt rikollisuus edelleen näinä vuosina. Yhtenä syynä oli tietysti se, että laki oli uusi, eikä viinan kotipolton laittomuuteen ollut ehditty sopeutua, vaan sitä pidettiin edelleen vanhana oikeutena. Hallan vahingoittama vilja oli puolestaan leiväntekoon kelpaamatonta, mutta sitä oli vanhastaan opittu käyttämään viinanpoltoon.²⁹⁰ Ongelmia oli koko maassa, mutta etelässä Riihimäen–Pietarin rautatietyömaa tarjosi monelle sen lähipitäjän asukkaalle houkutuksen hankkia lisäansioita vaikeina vuosina. Viinan laittomasta polttamisesta ja myynnistä sekä sen tuottamista seurannaisvaikutuksista tulikin monissa pitäjissä suuri ongelma, jossa laittomuuksiin syyllistyivät lähinnä paikalliset asukkaat, rautatietyömiesten toimiessa potentiaalisena ostajaryhmänä.

²⁸⁷ ”Hemta hit en påse så skall du få så mycket pengar dig lyster.” KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Ryöstöstä tehty poliisitutkinta 6., 8. ja 12.12.1868. Eaa:3.

²⁸⁸ HMA: IT, NK: varsinaisasioiden ptk 3.3.1869 § 5. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna Rautatiehallitukselle 19.4.1869. Eaa:7.

²⁸⁹ Rasehorn 1996, 4; Suomen Valtionrautatiet 1862–1912, 51–52.

²⁹⁰ Tuominen 1950, 285.

Ongelman laajuutta Nastolan tasolla kuvaavat parhaiten käräjillä käsitellyt viinarikokset ja niiden määrä. Vuosien 1868 ja 1869 käräjillä käsiteltiinkin yhteensä yhtätoista eri viinarikosta, joista kuusi liittyi viinan polttamiseen ja viisi myyntiin. Valtaosa tapauksista oli sattunut jo ennen vuotta 1868, eli ennen kuin rautatienrakennus ulottui Nastolaan, ja ne ovat silloin keskittyneet lähinnä polttamiseen (neljä kuudesta tapauksesta). Rakentamisen alkuajat näyttävät olleen yllättävänkin rauhallisia, sillä vuonna 1868 tehtyjä viinarikoksia ei ollut käsitellyssä lainkaan. Kuitenkin muut lähteet kertovat tilanteesta toista: Alfred Wasastiernan mukaan salakapakointi ja viinanpoltto sekä näistä johtuvat häiriöt suorastaan kukoistivat linjalla Hollolan Herralasta Nastolan ja Iitin rajalle syksyllä 1868. Tämä tukee toisaalta sitä käsitystä mikä muista lähteistä on muodostunut, eli etteivät työt olleet vielä vuoden 1868 kesällä suuremmassa määrin edenneet Nastolan alueelle asti. Toisaalta siitä voi päätellä myös, ettei syyllisiä ennen vuotta 1869 todennäköisesti saatu vastuuseen teoistaan puutteellisten resurssien vuoksi. Alueelle palkattiinkin lisää järjestysmiehiä, joista osa ilmeisesti säästöjen toivossa työmiesten omista joukoista.²⁹¹ Voi tietysti pohtia, millaisia ongelmia tästä menettelytavasta mahdollisesti syntyi, varsinkin kun työläisiltä odotettiin jo työkalujen säilyvyyden vuoksi keskinäistä solidaarisuutta ja yhteishenkeä.

Vuonna 1869, jolloin työt näyttivät olleen täydessä käynnissä muun muassa Nastolan Uudessakylässä, järjestysmiesten lisääminen alkoi ilmeisesti tehota, sillä jo pelkästään talven ja kevään aikana kiinni jäi jopa neljä salapolttelijaa tai -myyjää, joista yhtä epäiltiin molemmista, kolmea pelkästä myynnistä. Kahdessa tapauksessa mainitaan suoraan, että viinaa oli myyty rautatietyömiehille. Muonamies Tuomas Kallenpoikaa epäiltiin sekä viinan polttamisesta että myynnistä Villähteellä. Todistajien mukaan he olivat nähneet, kuinka kaksi rautatietyömiestä maksoi epäillylle jostakin ja epäilty oli nähty kускаamassa viinaa myöhemmin jonnekin. Kallenpojan oman todistuksen mukaan hän lupasi vain käydä ostamassa joltain toiselta myyjältä miehille väkijuomia näiden puolesta.²⁹² Toisessa tapauksessa uusikyläläistä lampuotia Salomon Salomoninpoika Arvilaa syytettiin helmikuussa tapahtuneesta viinanmyynnistä, kun toinen paikallinen lampuoti oli ostanut viinaa Arvilan pojalta isän poissaollessa. Ostajan mukaan paikalla oli kaksi hänelle tuntematonta rautatietyömiestä, joiden siltavouti Gustaf Lindholm oli myöhemmin nähnyt poistuvan talosta juopuneina. Lisäksi väitettiin Arvilan myyneen viinaa vielä kahdelle muullekin henkilölle.²⁹³

²⁹¹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna C. Ehrnroothille 2.9.1868. Eaa:3; Berndtson 1871, 25.

²⁹² HMA: IT, NK: varsinasasioiden ptk 22.10.1869 § 297.

²⁹³ HMA: IT, NK: varsinasasioiden ptk 7.10.1869 § 33.

Valtaosan tapauksista on ilmiantanut joko nimismies tai vastaavanlaisia tehtäviä hoitanut siltavouti. Ainakin yhdessä, Juho Kirviän ja Antti Martinpoika Sipilän tapauksessa ostaja on ilmiantanut myyjän²⁹⁴, mikä tuntuu erikoiselta, sillä olihan asian salaamisessa kyse molempien edusta: ostaja sai ehkä viinansa halvemmalla ostamalla sen laittomasti paikalliselta myyjältä²⁹⁵, ja myyjä sai myynnistä lisätuloja. Epäselvää on, kuinka monessa sellaisessa tapauksessa, jossa todistajina on viinan ostajia, muun muassa jo edellä mainitussa Arvilan tapauksessa, on ollut kyse vapaaehtoisesta todistajaksi ilmoittautumisesta. Toisaalta voi pohtia, kuinka muuten nimismies olisi saanut vihiä viinarikoksista kuin näiden todistajien kautta? Viinarikosten ilmiannot saattavat siis osaltaan kertoa pitäjän ihmisten keskinäisten suhteiden tilasta. Rangaistukset viinarikoksista olivat joka tapauksessa niin kovia, että niihin ryhtynyt otti suuren riskin, ja joutui todennäköisesti arvioimaan tarkkaan, kenelle myi polttamaansa viinaa. Myynnistä saadut sakot liikkuivat sadan markan tasolla riippuen siitäkin, oliko tekijä ensikertalainen vai ei. Esimerkiksi viinaa talvella 1869 myynyt lampuodin tytär Eeva Kristiina Eerikintytär sai myynnistä rangaistukseksi 120 markan sakot ja maksukyvyn puutteessa kaksitoista päivää vankeutta vedellä ja leivällä.²⁹⁶

Väkivaltarikollisuuden merkitys tämän tutkimuksen kannalta on varkausrikollisuutta vähäisempi. Sillä onkin merkitystä lähinnä viinarikollisuuden kautta. Yhtenä syynä siihen, miksi väkivaltarikoksia tapahtui Nastolassa enemmän kuin omaisuusrikoksia saattoi olla juuri rehottanut viinarikollisuus. Kolmasosassa väkivaltarikoksista voi aikalaistodistusten mukaisesti varmuudella sanoa alkoholilla olleen osuutta tapahtumiin, ja ainakin yhdessä voi epäillä näin käyneen, sillä renki Mikael Antinpojan tappoon Immilän kylässä johtanut väkivalta oli tapahtunut iltamien jälkeen. Molemmat tuomitut, talolliset Antti Kaarlenpoika Seppälä ja Antti Juho Salomoninpoika Sepänjoki viettivät usein yhdessä iltaa kestikievarissa. Sepänjoki oli lisäksi jo aiemmin tuomittu viinanpoltosta.²⁹⁷

Vaikka viinan polttamiseen ja myyntiin näyttivät virallisten lähteiden mukaan osallistuneen enimmäkseen paikalliset asukkaat, yllyttiin ongelman kasvamisesta joissakin tapauksessa syyttämään rautatietyömiehiä. Nastolan naapuripitäjästä Orimattilasta oli tullut Rautatiehallitukselle suorastaan ongelmapitäjä vuoden 1868 syksyllä monessakin mielessä.

²⁹⁴ HMA: IT, NK: varsinaisasioiden ptk 17.2.1868 § 190 ja 20.3.1868 § 285.

²⁹⁵ Saattoi tosin olla niinkin, että viina oli laittomalta polttajalta hankittuna kalliimpaa, mutta sitä ostettiin silti mieluummin kuin laillista viinaa.

²⁹⁶ HMA: IT, NK: varsinaisasioiden ptk 7.10.1869 § 23.

²⁹⁷ HMA: IT, NK; varsinaisasioiden ptk 21.10.1868 § 304; HMA: IT, NK: välikäräjien ptk 13.8.1868 § 2.

Siellä valmistettiin ja myytiin viinaa työläisille niin paljon, että Hämeen läänin kuvernööri joutui pitäjänkokoukselle osoittamallaan kirjeellä puuttumaan tilanteeseen.²⁹⁸ Joissakin tapauksissa epäiltiin naapuripitäjienkin myyjien menevän sinne markkinoimaan tuotteitaan radanrakentajille²⁹⁹, ja toisaalta Orimattilan Kuivannon kylä sijaitsi niin lähellä Nastolan Uuttakylää, että orimattilalaisten viinanmyyjien oli sieltä helppo tulla myymään viinaa Uudessakylässä majailleille rautatietyöläisille. Kun orimattilalaisilta rautatienrakentajilta sitten alkoi tulla valituksia epäoikeudenmukaisuuksista muun muassa palkka-asioissa Rautatiehallitukselle, syytettiin heitä juupoiksi ja välinpitämättömiksi sekä väitettiin heidän levittäneen viinaongelman Lahteenkin. Viinaongelma oli vaikea Rautatiehallitukselle, koska sen katsottiin viivästyttävän työn etenemistä. Vaikka ongelma ratkesi Orimattilan osalta työn valmistuessa sen lähialueilla³⁰⁰, oli ongelma vielä kesällä 1869 Nastolassa sen verran vaikea, että kunnallishallitus lupasi 20 markan palkkion jokaiselle, joka ilmiantaisi polttajan.³⁰¹ Koko maan osalta vasta muiden ansiomahdollisuuksien parannuttua hyvien satojen myötä.

Rehottanut viinanmyynti toi mukanaan muitakin rikoksia, suurimpana varmaankin luvussa 6.2 mainittu Lahden aseman ryöstö, johon ryhtymisessä alkoholilla on voinut olla osuutta. Rautatietyömiesten vapaa-ajalla alkoholi yhdistyi usein pahennusta herättäviin kortinpeluuseen ja tappeluihin³⁰², vaikkakin samaan saattoivat toisinaan syyllistyä yhtä lailla paikalliset asukkaat. Alkoholinkäyttö ja häiritsevä käyttäytyminen saattoivat johtaa työläisen erottamiseen, millä uhkaaminen varmasti oli yksi Rautatiehallituksen keinoista pitää miehet kurissa.

7 RAUTATIESTÄ NASTOLALAISILLE KOITUNUT TALOUDELLINEN HYÖTY

7.1 Rakentamiseen osallistuneet nastolalaiset

Kuten luvussa 4.1 todettiin, tuli valtaosa Pietarin rautatien työvoimasta työmaan lähiympäristöstä, joten voisi olettaa, että myös nastolalaiset etsivät suurelta työmaalta

²⁹⁸ Syrjö 1976, 158–159.

²⁹⁹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Poliisitutkinta liittyen Lahden aseman ryöstöön 6., 8. ja 9.12.1868. Eaa:3.

³⁰⁰ Syrjö 1976, 158.

³⁰¹ Kunnalliskokouksen pöytäkirja 18.7.1869.

³⁰² KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna Rautatiehallitukselle 2.9.1868. Eaa:3.

mahdollisuuksia lisäansioihin. Anneli Mäkelän mukaan nastolalaisia olisi ollut töissä vain yksi, mikä ainoastaan työkonttien numerolistoja tarkastelemalla pitääkin paikkansa.³⁰³ Kuitenkin, kuten myös aiemmin todettiin, on mahdollista ja jopa todennäköistä, etteivät listat työläisistä ole täydellisiä, mihin varmistus saadaan tutkimalla listojen lisäksi muita lähteitä. Jo tämän tutkimuksen puitteissa on esimerkiksi käynyt ilmi, että toinenkin nastolalainen työskenteli rautatiellä: edellä mainitusta Juho Gabrielinpoika Löfin tapauksesta tuttu, Ahtialan kylästä kotoisin ollut Abel Mikonpoika Marttila, joka oli töissä vielä syksyllä 1868.

Palkanmaksua varten kootut päivätyölistat kertovat työkonttien numerokirjoja enemmän työhön osallistuneista pitäjäläisistä. Työhön tarvittavat hevoset hankittiin yleensä lähialueilta, koska hevosten kuljettaminen kauempaa työmaalle oli hankalaa.³⁰⁴ Kun asiaa pohditaan siltä kannalta, kuinka suuri osa työhön osallistuneista paikallisista jäi merkitsemättä työkonttien numerokirjaan, saattoi paikallisten osuus koko työvoimasta nousta vieläkin suuremmaksi kuin mihin luvussa 4.1 päädyttiin. Hevosmiesten tarpeesta ilmoitettiin yleensä jumalanpalvelusten yhteydessä luetuissa kirkollisissa kuulutuksissa, jotka vielä 1800-luvun toisella puoliskolla olivat kaikkein tärkein julkisen tiedonvälityksen väline. Ilmoituksia näki harvemmin sanomalehdissä, sillä ilmoitusten kohdeyleisö ei juuri välittänyt lukea sanomalehtiä. Jo vuoden 1869 keväällä löi työ rautatiellä hyvin leiville, ja hyvillä palkoilla houkuteltiin paikallisia työhön esimerkiksi seuraavilla Nastolan kirkossa luetuilla kuulutuksilla:

”Kuulutus.

Pietarin ja Riihimäen rautatielle, Willähteen Rehulan mäkeen, vastan otetaan Hevosija, sannan ajoon, maksetaan hyvä palkka,

Sarapistossa 29 päivä toukokuuta 1869.

G.A. Saarinen

qvartesman”

”Ilmoitus

Kuin allekirjoitettu on ruvennut ajattamaan maata, Wesijärvenlahden poikki menevän rautatien jadan täyttämiseksi, Niemen talon puoliselta rannalta, niin tämän kautta yleisesti,

³⁰³ Kyseinen nastolalainen oli Karl Henrik Karlsson, joka otettiin työhön 15.5.1869. KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Työkonttien numerokirja Bf:6, Mäkelä 1982, 242.

³⁰⁴ Koivuniemi 1989, 3.

ajotyötä haluavaisille, tiedoksi annetaan, että keli on hyvä ja puhdasta jäätä; Myös vastaan otetaan 12 tuuma karkeita karia 14 penniä ja 18 tuu karkeet 20 penniä sekä 20 tuu karkiat 22 penniä kuormalta. Nykyään on Mies ja hevoinen voittanut päivänsä likemmin neljä markkaa. Hevoisten vastaan otto alkaa kolmantena Pääsiäis päivänä Hollolan Lahdessa 25 p Maaliskuuta 1869.

G.H. Axeen.³⁰⁵

Työ houkuttelikin paljon nastolalaisia. Vaikkei henkilöistä päivätyölistoissa mainita nimien lisäksi muuta kuin tehdyn työn määrä, on siitä, että työasemana on ollut Uusikylä sekä henkilöiden sukunimistä helppo päätellä heidän olleen kotoisin Nastolasta. Kirviä, Moisio, Sipilä, Heikkerö, Tuomala, Arvila, Pönnölä ja Vehkosilta olivat kaikki Uudenkylän talollisia tai torppareita. Myös aiemmin käräjillä riidelleet Juho Kirviä ja Antti Sipilä näyttivät molemmat tehneen hevospäiviä, mutta eri aikaan ja eri työkunnissa,³⁰⁶ mikä ehkä työn sujumisen kannalta oli viisasta.

Vaikka ihmiset saivat rautatieltä paljon kaivattuja ansioita, oli sillä maataloudesta eläneen väestön kannalta myös pidemmälle ulottuvat haittapuolensa. Saattoi käydä niin, että nopea ansio houkutteli tekemään töitä niin paljon, että omien maatöiden tekeminen unohtui tai hevoset olivat siihen liian rasittuneita. Toisaalta työ houkutteli työntekijöikseen niin paljon maaseudun palkollisia, ettei maatöihin enää riittänyt työvoimaa. Rautatietyöstä saatavien palkkojen jatkuvasti kohotessa aiheutui ristiriitatilanne, kun kilpailu rautateiden tarjoamien palkkojen kanssa kiihtyi. Asiasta oltiin huolissaan kaikkialla Hämeessä, ja myös Hollolan piirilääkäri esitti pelkonsa siitä, että moni tila tulisi tästä syystä myöhemmin autoitumaan.³⁰⁷

7.2 Laillinen kaupankäynti

Kaikille paikallisille ei rautatieltä riittänyt töitä. Sen sijaan työmaa toi Nastolaan aivan uudet ja ennennäkemättömät markkinat, sillä voimakkaasti omavaraistaloudessa elänyt pitäjä saattoi nyt hyötyä työmaasta käymällä Rautatiehallituksen ja rautatietyöläisten kanssa niin laillista kuin laitontakin kauppaa milloin mistäkin: paikalliset saattoivat myydä rautateiden käyttöön

³⁰⁵ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto, II Ef Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1866–1869.

³⁰⁶ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Päivätyölistat Gnd:13–15.

³⁰⁷ KA: Hollolan piirilääkäarin vuosikertomus 1868. Eba:38; Ilmarinen 13.8.1869, nro. 33; Suomen Virallinen Lehti 18.9.1869, nro. 112.

esimerkiksi maa-alueita, joita modernisaatiota ja rautatietä puoltanut sivistyneistö saattoi jopa lahjoittaa ilmaiseksi. Äärimmäisissä tapauksissa kerjäävät lapset ja naiset myivät mukanaan olleita työkaluja ja vaatteita. Lisäksi myytiin puutavaraa ja muita rakennustarvikkeita, elintarvikkeita ja jopa kokonaisia metsäalueita, joilla Rautatiehallitus saattoi sitten omaan laskuunsa suorittaa tarpeensa mukaiset hakkuut. Erityisen tärkeää puutavaran ja metsän myynti olivat työttömälle väelle työn alkuvaiheessa, jolloin esimerkiksi neljännen piirin työnjohtaja Wasastierna suostui poikkeustilanteeseen vedoten ostamaan kokonaisia metsäalueita lähiseudun asukkailta helpottaakseen työttömäksi jääneen väestön oloja.³⁰⁸ Monelle myynti toikin kaivatun avun, mutta kaupat saivat myös kritiikkiä osakseen. Huolta aiheutti esimerkiksi se, että puun- ja metsänomistajat joutuivat myymään omistuksiaan polkuhintaan pahimmassa hädässään³⁰⁹, mikä taas oli rautateiden näkökannalta katsottuna kannattavaa.

Samaan tapaan kuin ilmoitettiin hevostyömiesten tarpeesta, ilmoitettiin usein myös rakennustarvikkeiden tarpeesta kirkollisin kuulutuksin. Tavaraa otettiin vastaan ainakin vuoden 1868 alusta vuoden 1869 alkuun. Kuulutuksissa annettiin hyvinkin tarkat ohjeet siitä, minkäläatuista puutavaran tulisi olla:

”Kuulutus.

Rautatiellä ostetaan, pölkkiä, ja hirsijä, ja parruja, pölkki pitää olla, 4 ja ½ Kynnärä pitkiä, yhdestä toista, yhdeksään tuumaan saakka, maksetaan, 55 penniä, ja yhdeksästä, kahdeksaan tuumaan, maksetaan, 30 penniä. Hirsistä, ja parrusta, maksetaan sen jälkeen, kuinka puu on. Ja mainitut puut pitää täyttää, engelskan mitan.

Annettu Uudessa Kylässä, 21. päivä, maaliskuuta 1868

Pykimestar J. Enkell.”

”Ostetaan pölkkyjä heti kun keli antaa myöden, 9 jalkaa pitkiä ja 9-10 tuuman paksuisista 55p kpl, ostetaan aina 8 tuuman paksuihin asti.

Annettu Uudessa kylässä 13. päivä, joulukuuta 1868

J. Enkell.”³¹⁰

³⁰⁸ Berndtson 1871, 27; KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Wasastierna Rautatiehallitukselle 22.2.1868. Eaa:2.

³⁰⁹ KA: Hollolan piirilääkärin vuosikertomus 1868. Eba:38.

³¹⁰ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto, Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1866–1869. II Ef.

Läheskään aina rautateille toimitettu tavara ei vastannut asetettuja vaatimuksia, mikä aiheutti ristiriitoja työnjohdon ja tavarantoimittajien kesken. Esimerkiksi Orimattilasta valitettiin siitä, että puutavarasta oli saatu luvattua alempi hinta, mihin syyksi oli sanottu se, ettei puu täyttänyt annettuja mittoja. Erityisen vääränä tätä välistä vetämistä pidettiin siksi, että toimittajien oli pakko myydä puunsa saadakseen ruokaa perheelleen.³¹¹ Saatettiin myös käydä kädenvääntöä siitä, oliko työmaalle toimitettua tavaraa edes tilattu.³¹²

Jotta edullisten elintarvikkeiden saaminen työläisille olisi ollut turvattu, kannatti Rautatiehallitus rajoittamatonta kaupankäyntiä rautatien ympäristössä, ja kauppaa saivat käydä Hämeen lääninkuvernöörin määräyksestä niin paikalliset kuin kauempaakin tulleet ihmiset. Lisäksi valtio itse osti 54 ja ½ markalla mattoa³¹³ kohden 1600 mattoa ruisjauhoja, jotka sijoitettiin Oittiin, Lahteen, Uuteenkylään ja Kouvolaan ja myytiin työläisille hintaan 55 markkaa matolta.³¹⁴ Uuteenkylään jauhoista päätyi 171 mattoa, joiden säilyttämisen vuokraa vastaan otti hoitaakseen kauppias Hemming Karlsson, mutta jonka myöhemmin väitettiin kavaltaneen osan matoista. Kavalluksen korvaamiseksi Karlssonin koko omaisuus jouduttiin takavarikoimaan.³¹⁵

Kaikesta päätelleen elintarvikkeiden myynnillä kilpailtiin innokkaasti. Esimerkiksi Toivonojan ja Koiskalan kartanot hyödynsivät elintarvikkeiden markkinoinnissaan julkisia kuulutuksia. Myös ulkopuolisille vapaa kaupankäynti kuitenkin söi paikallisten etuja, minkä vuoksi siihen ei Nastolassa suhtauduttu kovin myönteisesti. Asenteissa oltiin suhteellisen itsepäisiä, sillä Hämeen läänin kuvernööri Molander joutui kolmesti, toukokuussa ja elokuussa 1868 sekä vielä tammikuussa 1869, muistuttamaan ilmoituksellaan pitäjäläisiä siitä, ettei kilpailua saanut estää:

”Sitten kuin minulle ilmoitettu on, että tilan haltiat tulevan rautatien seuduilta, ovat koittaneet estää henkilöitä muista paikkakunnista tilaisuuden, siinä elatuksen ainesta ja muuta maamiehen tavaroita myödä ja, edeskantaen että täkälästä kauppaa ei sais käyttää valtatiellä, kieltäneet myömämiehille pääsemistä kartanoille ja yksityisten tanterille, mutta tämän kautta

³¹¹ KA: Rautatiehallituksen I arkisto, pastori Granholm senaattorille 27.10.1868. Eaa:3.

³¹² KA: Rautatiehallituksen I arkisto, Johan Sivenius Theodor Tallqvistille 31.4.1869. Eaa:7.

³¹³ Matto oli painomitta, joka tarkoitti 147,42 kilogrammaa.

³¹⁴ Berndtson 1871, 23–24.

³¹⁵ Mäkelä 1982, 242–243.

rahvas estetään ei ainoastaan heidän lain ja asetuksiin kautta vakuutetusta oikeudesta, että maalla vappaasti myöä niin omansa kuin naapurinsa lajia, mutta myös tukaluus syntyy rautatien työväistölle kohtuulliselta hinnasta saada ruokaaineiksensa, kuin myöniämiehet kaukaasimmilta paikuilta estetään kilvoituksesta, lähellä asuvaisten kansa, niin tarkkautetaan yleisö siitä laittomasta nimitetystä menetyksessä, muistutuksella ettei ottaa vallan panna esteetä vappaalle myömiselle kaikista niista tavaroista, joilla lailisesti kauppa maalla saapi käyttää, jos laillista edesvastausta välttää tahdotaan ja mistä asianomaiset ruununpalveliat ovat saaneet käskyn pitää tarkan peräänkatsomuksen.”³¹⁶

Mikä sitten oli rautatien tuomien markkinoiden merkitys Nastolalle pidemmällä aikavälillä? Toisin kuin monessa muussa lähipitäjässä, Nastolassa se ei ainakaan rohkaissut suurempaan yritteliäisyyteen ja teollisuuden harjoittamiseen, vaikka kaupankäynti ulkomaailman kanssa varmasti kulkuyhteyksien myötä helpottui. Tärkeimpinä vientituotteina pysyivät edelleenkin maataloustuotteet, kuten maito, voi ja liha, joita kuljetettiin uutta rautatietä pitkin itään, muun muassa Lahteen ja Viipuriin.³¹⁷ Heikki Kerkelä näkee puunmyynnin yhtenä teollisuuden tuloa edistäneenä tekijänä, mitä se ei kuitenkaan Nastolassa näyttänyt heti tekevän. Nastolalaiset kuitenkin omalta osaltaan edistivät maan- ja puunmyynnillään rautatien tuloa pitäjäänsä, ja siten myös modernisaatiota. Koska modernisaatio ja rautatienrakennus vaativat puuta, jota metsää omistaneella maaseutuväellä oli tarjota, kasvoi myös tämän väestönosan vaikutusvalta niiden myötä.³¹⁸ Todennäköistä kuitenkin oli, että radanrakennuksen vuosina metsänomistajien määrä Nastolassa oli sen verran pieni, että vain harva pääsi todellisuudessa hyötymään modernisaatiosta taloudellisesti tai poliittisesti.

8 LOPPUPÄÄTELMÄT

Sosiaali- ja mikrohistorian tutkija Antero Heikkisen mukaan yhteiskunnallinen muutos lähtee ihmisistä itsestään, ei yhteiskunnan aloitteesta. Muutos on siis aina riippuvainen paitsi mielen ulkopuolisista rakenteellisista edellytyksistä, myös inhimillisistä intentioista, valinnoista ja toiminnoista.³¹⁹ Myöskään Pietarin rautatien rakentaminen olisi vähintäänkin viivästynyt, mikäli koko pitäjä olisi asettunut määrätietoisesti sitä vastaan. Uutta rautatietä ei kuitenkaan

³¹⁶ HMA: Nastolan seurakunnan arkisto, II Ef Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1866–1869.

³¹⁷ Mäkelä 1991, 256. Esimerkiksi Lahden kehitykselle pienestä Hollolaan kuuluvasta kylästä teollistuneeksi kaupungiksi Pietarin rautatiellä sen sijaan oli olennainen merkitys.

³¹⁸ Kerkelä 1996, 315–316.

³¹⁹ Heikkinen 1993, 16–23.

vastustettu, vaikka pitäjän vanhoillinen väestö vastusti monia muita modernin ajattelutavan mukaisia uudistuksia, kuten kunnallishallintoa ja kansakoulua, hyvinkin sitkeästi. Päinvastoin yksityiset nastolalaiset toiminnallaan tukivat rautatien valmistumista käymällä kauppa sekä Rautatiehallituksen että radanrakentajien kanssa. Pitäjäläisiä oli myös enemmän mukana itse rakennustyössä kuin aikaisemmassa tutkimuksessa on arveltu.

Yleisesti ottaen voi sanoa, etteivät nastolalaiset uudistusten peloltaan tai asenteiltaan juuri poikenneet muun maan maaseutuväestä, mikä tekee Nastolasta tässä mielessä ajalleen tyypillisen tapauksen. Vaikka tutkimuskirjallisuudessa usein korostetaan rautatien tulon pitäjissä aiheuttamaa hurmiota, lienevät asian suhteen innokkaimpia olleen ne henkilöt, jotka ymmärsivät rautatien tuomat hyödyt omalle tai koko pitäjän taloudelle ja kehitykselle. Näihin henkilöihin lukeutui enimmäkseen pitäjien yläluokka. Tavallinen, omavaraisesta maataloudesta elänyt nastolalainen ei kehityksen tuomista muutoksista juuri perustanut, mutta seurakunta, sen johto sekä pitäjän pieni sivistyneistö yrittivät parhaansa mukaan kannustaa väkeään muutoksen aaltoon. Ehkä sivistyneistön ryhmän ja sen vaikutusvallan pienuudesta johtuen rautatieasiaa ei pitäjänkokouksissa erityisesti etukäteen hehkutettu, mutta erityisesti seurakunnan myönteisellä asenteella on täytynyt olla ainakin lieventävä vaikutus uskontoon ja kirkkoon yhä voimakkaasti nojanneen rahvaan mielipiteeseen. Kirkon johdon myötämielisyys näkyi muun muassa siinä, että se suuremmin vastustelematta myi maitaan rautateiden käyttöön. Tärkeä merkitys oli kuitenkin myös henkilöillä, esimerkiksi pitäjän edistysmielisellä kirkkoherra Anders Winterillä.

Talonpojilla ei ollut toisaalta mitään syytä vastustaa pitäjäänsä rakennettavaa rautatietä, joskaan ei myöskään erityistä syytä kannattaa sitä jo ennen linjauksesta tehtyä päätöstä vuonna 1861. Jo rakenteilla ollessaan radasta kuitenkin seurasi pitäjän väen kannalta ajateltuna enemmän etuja kuin haittoja. Voi vain arvailla, olisiko rakentamista vastustettu enemmän, jos rakentaminen olisi ajoitettu johonkin muuhun ajankohtaan kuin nälkävuosiin. Ajankohta vaikutti nimittäin ainakin siihen, että rautatietyömaan kaltaiselle, valtion kustantamalle hätäaputyömaalle oli Nastolassa vähäisestä teollistumisesta huolimatta tilausta, ja valtion järjestämänä työmaana se minimoi yhteisön oman taloudellisen panoksen. Rautatien vuoksi tehdyt maanlunastukset eivät herättäneet yksityisissä maanomistajissa suurta vastustusta, vaan muutaman pitäjän kartanomistajankin nostamat kanteet liittyivät riittämättömiksi koettuihin korvauksiin, eivät itse rautatiehen.

Varovaisen myönteiset asenteet näkyivät myös suhtautumisessa pitäjään tulleeseen ulkopuoliseen radanrakentajien joukkoon. Suhtautuminen rautatietyöläisiin ja työtä tekeviin vaikutti olevan muun maan tavoin Nastolassa myönteisempää kuin asennoituminen työttömiin kerjäläisiin, minkä voi päätellä pitäjänkokouksissa käydyistä keskusteluista. Asenteet kerjäläisiä kohtaan näyttivät kuitenkin pohjautuvan yleiseen kustannusten pelkoon, eikä periaatteelliseen vastenmielisyyteen näitä kohtaan. Kerjäläiset herättivät nimittäin pitäjäläisissä selkeästi myötätuntoa, mikä ilmeni paitsi sen pahoitteluna, että pitäjän oli turvaututtava näiden häätämiseksi koviin toimenpiteisiin, myös siinä, että nastolalaisilta paljon tavaraa nälkensä vuoksi varastaneelta Juho Blombergilta ei vaadittu ylimääräisiä korvauksia. Vaikutusta oli varmasti sillä, että vain pieni osa pitäjän väestä oli hyvin toimeentulevaa, ja siksi köyhien vaikeaan asemaan eläytyminen oli helpompaa.

Rautatietyöläiset olivat nastolalaisille tärkeä asiakaskunta sekä laillisen että laittoman kaupan osalta. Koska pitäjäläiset harjoittivat itse sekä paloviinan polttoa että myyntiä, eivät tavalliset pitäjäläiset myöskään juuri valittaneet alkoholin aiheuttamista tai muistakaan moraalisisista ongelmista, vaan se oli lähinnä sivistyneistön, Rautatiehallituksen sekä kirkon johdon asia. Ehkäpä tähän vaikutti sekin, että nastolalaiset itse syyllistyivät usein samoihin ”moraalittomuuksiin” kuin pitäjässä oleskelleet työläiset, eikä tavoissa siksi nähty mitään parantamisen varaa. Tähän viittaisi sekin, että alkoholiongelma jatkui pitäjässä vielä rautatien valmistuttua ja työläisten poistuttua. Alkoholirikollisuuden suureen määrään vaikutti kuitenkin myös sattuma, sillä nälkävuosien alla jo satoja vuosia laillisesta väkiviinanpoltosta tehtiinkin yhtäkkiä laitonta. Uutuuteen tottuminen vei ihmisiltä aikaa. Paloviinaan liittyneet laittomuudet olisivat siis todennäköisesti lisääntyneet joka tapauksessa; pitäjään rakennettu rautatie tarjosi siihen vain paremmat edellytykset.

Alkoholinkäyttöä suurempana haittana nastolalaisten enemmistö näki ne ulkopuoliset, jotka uhkasivat omaa taloudellista tai kaupallista etua. Tällaisia olivat paitsi työttömät kerjäläiset, myös esimerkiksi pitäjän ulkopuolelta tulleet elintarvikkeiden ja mahdollisesti usein Orimattilasta tulleet viinakauppiaat. Elintarvikemyynnin vuoksi nastolalaiset yltyivät vastustamaan työmaan liepeillä sallittua vapaata kauppaa. Kuitenkin niin kauan kuin oma etu säilyi, hyväksyttiin myös ulkopuolelta tullut väki paremmin. Rautatietyöläiset tai edes prostituoidut eivät uhanneet pitäjäläisten yleisiä etuja.

Muulla tavoin kuin kaupan kautta eivät pitäjäläiset näytä olleen juuri yhteyksissä rautatietyöläisiin, mikä viittaisi siihen, että sekä työläisten että paikallisten yhteisöt pysyttelivät suhteellisen erillään toisistaan siitakin huolimatta, että työläisten oli pakko asua paikallisten tilallisten asuin- ja ulkorakennuksissa. Pitäjän kuolleisuustilastoista voisi päätellä, että yhteyksiä runsaasti sairastaneeseen rautatieväkeen olisi ollut paljonkin, mutta tautien levittäjinä tuntuivat toimineen pikemminkin kaikissa pitäjän kylissä liikkuneet kerjäläiset päätellen tautien levinneisyydestä. Aikalaiselle tällä tuskin kuitenkaan oli asenteiden kannalta juurikaan merkitystä, sillä heillä ollut tautien alkuperästä samaa tietoa kuin nykysuomalaisella. Kuitenkin nälkävuosilla ja niiden pitäjään tuomalla kirjavalla ulkopuolisen väen joukolla oli kiistaton vaikutus Nastolassa koettuun kuolleisuuteen.

Yhteisöjen erillisyys on pääteltävissä siitakin, ettei suurempia konflikteja yhtä varkautta lukuun ottamatta syntynyt niiden välille, vaan molemmissa yhteisöissä harjoitettu rikollisuus pysyi oman yhteisön sisällä. Myös valtiovallan tavoitteena näytti olevan rautatietyöväen ja paikallisten pitäminen toisistaan erillään, sillä se asetuksillaan määräsi rakentajat pysymään henkikirjoitetuina omissa kotiseurakunnissaan. Mahdollisissa konfliktitilanteissa kyse ei siis ollut sellaisesta toiseuden ongelmasta, jossa muualta tulleita olisi yritetty väkisin sopeuttaa paikallisyhteisöön.

Rakentajat, joita tuli pitäjään kaikkialta Suomesta, muodostivat lopulta suhteellisen tiiviin yhteisön, kuten tapahtui muidenkin maiden vastaavilla suurilla työmailla. Yhteisö saattoi olla työläiselle arvaamattoman tärkeä, kun hänen oli oleskeltava kaukana totutuista sosiaalisista ympyröistä. Yhteisöllisyys näkyi Nastolassa esimerkiksi siinä, että epäkohtia kohdatessaan työläiset tekivät yhteisen aloitteen niiden korjaamiseksi, toisin kuin esimerkiksi naapuripitäjässä Orimattilassa. Työn menettäminen johti entisen työläisen ikään kuin välitilaan, jossa ei enää kuuluttu rautatieläisten, muttei myöskään paikalliseen yhteisöön aikana, jolloin yhteisön jäsenyys edelleen oli jokaiselle yksilölle kunniallisen elämän ehto. Niinpä työläiset pysyivät suhteellisen rauhallisina niin kauan kuin heillä oli töitä, uhkapelaamista ja humalakäyttäytymistään lukuun ottamatta. Ne harvat konfliktit paikallisväestön tai Rautatiehallituksen kanssa, joita ilmeni, eivät siis johtuneet työläisen vaikeuksista sopeutua vaan pikemminkin siitä, ettei hänellä enää ollut yhteisön tukea. He kokivat toiseutta paitsi suhteessa paikalliseen, vieraaseen väestöön, myös omaan entiseen

rautatietyöläisten yhteisöön. Tämä puolestaan saattoi johtaa välinpitämättömyyteen sekä haluun kostaa oma tilanne joko työnjohdolle tai omalle tai vieraille yhteisölle, jotka sulkiivat työläisen ulkopuolelleen. Useimmiten rikos näytti kohdistuvan työnantajaan, kuten Löfin ja Uiton tapauksessa sekä varmasti useammassa kymmenessä pienemmässäkin Lahden asemalla tapahtuneessa rötöksessä tapahtui.

Jopa runsaslukuisen irtonaisen miesväestön suhteet paikallisiin naisiin jäivät vähäisiksi, sillä Nastolassa syntyneiden aviottomien lasten määrä pysyi muihin vuosiin verraten samana koko tutkimusjakson ajan. Myöskään yhtään avioliittoa ei yhteisöjen välillä solmittu. Näyttääkin siltä, että radanrakentajien suhteet rajoittuivat muuhun ulkopuoliseen väkeen, kuten Uudessakylässä liikkuneisiin prostituoituihin, jotka ainakin piirilääkäri koki jossain määrin paikallisyhteisöllekin uhaksi. Paikallisiakin sairastui sukupuolitauteihin, mutta kyseessä olivat todennäköisesti paikalliset miehet, eivätkä niinkään naiset. On mahdollista, että aviottomat lapset jäivätkin pitäjän ulkopuolisen väestön keskinäiseksi ongelmaksi, eikä heistä siksi jäänyt merkkejä Nastolan tilastoihin.

Kaiken kaikkiaan näyttää siltä, että Nastolassa paikallisväestön ja rautatietyöläisten välisissä suhteissa oli kyse jonkinlaisesta tahattomasti tuotetusta toiseudesta, jossa molemmat osapuolet luonnollisista syistä pysyttelivät erillään toisistaan. Rahvas ei ylläpitänyt samanlaisia jyrkkiä vastakkainasetteluja rautatietyöläisiin kuin lehdistö ja sivistyneistö kaikkiiin vähäosaisiin, vaan tunsu jopa sympatioita näitä kohtaan. Tähän saattoi vaikuttaa sekin, että valtaosa työläisistä tuli lähialueilta, eikä näitä siksi koettu aivan vieraisiksi. Silti paikalliset kokivat parhaaksi pysytellä enimmäkseen erillään vieraasta yhteisöstä ja ylläpiti näihin etäisempiä, lähinnä taloudellisia suhteita. Osittain suhtautumistapaan vaikuttivat pitäjän oma sulkeutuneisuus, ylempien tahojen määräykset ja se, että rataa rakennettiin loppujen lopuksi vain hyvin lyhyen aikaa Nastolassa. Toisaalta rautatietyöläisten oma yhteisö tarjosi työläisille itselleen yksinkertaisesti parhaimman tukipylvään.

Vaikka Nastolan teollisuus hyödynsi rautatietä suuremmassa määrin vasta toisen maailmansodan jälkeisinä vuosina, vakiinnutti Uudenkylän asema pitäjään oman rautatieläisten yhteisön. Tätä yhteisöä ja sen elämää ei toistaiseksi ole tarkemmin tutkittu, vaikka sen osalta olemassaolevaa asiakirja-aineistoa varmasti olisi saatavilla Pietarin radan alkuaikoja enemmän. Asema säilytti tärkeän roolinsa erityisesti matkustajaliikenteen väylänä

aina suuren rakennemuutoksen vuosiin asti, kunnes se 2000-luvulla lopulta kokonaan suljettiin. Yhtenä mielenkiintoisena tutkimuskohteena voisivatkin olla rautatieläiset Uudessakylässä vuodesta 1870 vuoteen 1970.

LÄHTEET

Arkistolähteet:

Hämeenlinnan maakunta-arkisto (HMA).

Iitin tuomiokunta (IT), Nastolan kärjäkunta (NK):

varsinaisasioiden pöytäkirjat 1868–1870. (Ca3:26, Ca3:27, Ca3:28)

välikärajien pöytäkirjat 1868–1870. (Cc3:4)

Hollolan piirilääkärin arkisto:

Saapuneet kirjeet 1866–1870. (Ea)

Hämeen lääninkanslian arkisto:

I. osaston saapuneiden kirjeiden diaarit 1868–1869. (Aa:38–39)

I. osaston saapuneet kirjeet 1868–1869. (Ea: 183–188)

Nastolan seurakunnan arkisto:

Pitäjän- ja kirkonkokousten pöytäkirjat 1859–1869. (II Ca:4)

Saapuneet kuulutukset ja ilmoitukset 1866–1869. (II Ef:16)

Syntyneiden ja kastettujen luettelot 1868–1870. (I C:8, I C:9)

Kuolleiden ja haudattujen luettelot 1868–1870. (I C:8, I F:1)

Avioituneiden luettelot 1868–1871. (I Eb:1)

Seurakuntaan muuttaneiden luettelot 1868–1871. (I Ba:1)

Nastolan kunnan arkisto:

Kunnalliskokousten pöytäkirjat 1869–1870.

Kansallisarkisto (KA).

Lääkintöhallituksen I. kanslian arkistot:

Piirilääkärien vuosikertomukset 1867–1870. (Eba:38, Eba:39)

Rautatiehallituksen I. arkisto:

Työkuntien numerokirjat 1868–1869. (Bf:1–6)

Listat kotiseudulleen palautettavista työläisistä 1868. (Bf:7)

Rautatiejohtokunnalle saapuneet kirjeet 1868–1869. (Eaa:1–3, Eaa:6–8)

Saapuneet Riihimäen–Pietarin radanrakennuksen työvoimailmoitukset sekä yhteenveto työvoimailmoituksista 1868–1870. (Ee:2–4)

Päivätyölistat. (Gnd:13–15, Gnd:35)

Sanomalehdet:

Hämäläinen 1867–1869. (Kansalliskirjasto, Historiallinen sanomalehtiarkisto)

Ilmarinen 1867–1869. (Kansalliskirjasto, Historiallinen sanomalehtiarkisto)

Suomen Wirallinen Lehti 1866–1870. (Kansalliskirjasto, Historiallinen sanomalehtiarkisto)

Alkuperäislähteenä käytetty kirjallisuus:

Makkonen, Anna (toim.) (2002), Karheitä kertomuksia: itseoppineiden elämäkertoja 1800-luvun Suomesta. Helsinki: SKS. 136–160.

Internet-sivut:

Arkistolaitoksen nettisivut:

Digitoinnin eteneminen vuonna 2012:

<http://www.arkisto.fi/fi/arkistolaitos/tehtavat/saeilyvyyden-turvaaminen/digitointi/digitoinnin-edistyminen/#ohjelma2012>, viitattu 26.2.2012.

Vakka-tietokanta:

<http://www.narc.fi:8080/VakkaWWW/Selaus.action?kuvailuTaso=AM&avain=13.KA>, viitattu 26.2.2012.

Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, www.finlit.fi, viitattu 24.2.2012.

The History Place. Irish Potato Famine,

<http://www.historyplace.com/worldhistory/famine/hunger.htm>, viitattu 24.2.2012.

Union Pacific Railroad depot,

<http://www.cheyennedepotmuseum.org/sites/default/files/docs/page/nominationformationallandmark.pdf>, viitattu 24.2.2012.

University of Connecticut: Thomas J. Dodd Research Center, <http://railroads.uconn.edu/index.html>, viitattu 20.4.2012.

University of Missouri: John W. Barriger III National Railroad Library, <http://www.umsl.edu/barriger/bguides/rrguide.htm>, viitattu 20.4.2012.

University of York, <http://www.york.ac.uk/inst/irs/>, viitattu 20.4.2012.

Virallinen lehti, <http://www.virallinenlehti.fi/fi/esittely/historia.html>, viitattu 24.2.2012

Kaunokirjallisuus:

Sillanpää, F. E. (1919), Hurskas kurjuus. Julkaistu teoksessa: Valitut teokset. Suomalaisen kirjallisuuden suuret mestariteokset (1969). Helsinki: Otava.

Tawastsjerna, Karl August (1891), Kovina aikoina: kertomus Suomen viimeisten nälkävuosien ajoilta. Suomentanut Juhani Aho 1960. Porvoo: WSOY.

Tutkimuskirjallisuus:

Berndtson, Fredrik (1871), St. Petersburg–Riihimäki jernvägsbyggnad. Helsinki.

Brooke, David (1989), The "Lawless" Navy: a Study of the Crime Associated with Railway Building. The Journal of Transport History. Sep1989, Vol. 10 Issue 2, p145–165, 21p.

Coleman, Terry (1968), The Railway Navvies. A History of the Men Who Made the Railways. Penguin Books. Harmondsworth.

Forsius, Arno (1980), Katovuosi 1867 ja sen seuraukset Lahden seudulla. Lahti: Lahden kaupunki.

Forsius, Arno (1999), "Kuppataudin historiaa." <http://www.saunalahti.fi/arnoldus/syfilis.html>, viitattu 24.2.2012.

Forsius, Arno (2006), "Albert Ringbom (1827–1900) – Hollolan piirilääkäri 1865–1897." <http://www.saunalahti.fi/arnoldus/ringbom.htm>, viitattu 14.9.2011.

Gildea, Robert (2003), Barricades and Borders. Europe 1800–1914. Oxford University Press.

Ginzburg, Carlo (1996), *Johtolankoja. Kirjoituksia mikrohistoriasta ja historiallisesta metodista*. Tampere: Gaudeamus.

Griffiths, A. R. G. (1970), ”The Irish Board of Works in the Famine Years.” *The Historical Journal*, vol. 13, no. 4, 634–652. (JSTOR, JY)

Haapala, Pertti (1986), *Tehtaan valossa. Teollistuminen ja työväestön muodostuminen Tampereella 1820–1920*. Vammala: Vammalan kirjapaino.

Haapala, Pertti (1989), *Sosiaalhistoria. Johdatus tutkimukseen*. Helsinki: SHS.

Halila, Aimo (1966), *Iitin historia 2. Kunnallishallinnon synnystä ja yllisen Kymenlaakson teollistumisen alkamisesta toiseen maailmansotaan*. Lahti: Iitin kunta ja seurakunta.

Hassinen, Esa (2006), ”Itäradan rakentaminen.” Teoksessa: Moisio, Heini (toim.), *Lahti–Pietari. Kulttuurirata*. Lahti: Lahden kaupunginmuseo.

Heikkinen, Antero (1993), *Ihminen historian rakenteissa. Mikrohistorian näkökulma menneisyyteen*. Helsinki: Yliopistopaino.

Heinonen, Jouko (1997), *Päijät-Häme I. Unohdettu maakunta. Päijät-Hämeen synty, valloitus, unohdus ja uuden nousun alku*. Jyväskylä.

Hirvonen, Päivi (1996), ”Seurakuntien arkistot Jyväskylän maakunta-arkistossa.” Teoksessa: Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo (toim.), *Kirkonkirjat paikallisyhteisön kuvaajina. Jyväskylän historiallinen arkisto 2*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. 42–75.

Hoffrén, Jouko & Penttilä, Kalevi (1979), *Riihimäen historia 1. Riihimäki. Riihimäen kaupunki*.

Häkkinen, Antti (1988), ”Nälkävuosien sosiaalinen protesti.” Teoksessa: Pitkänen, Kari, (toim.), *Nälkä, talous, kontrolli: näkökulmia kriisien ja konfliktien syntyyn, merkitykseen ja kontrolliin*. Helsinki: Helsingin yliopisto. 69–77.

Häkkinen, Antti et al. (1989), *1860-luvun suuret nälkävuodet. Tutkimus eri väestöryhmien mielialoista ja toimintamalleista*. Loppuraportti. Helsinki: Helsingin yliopisto.

Häkkinen, Antti (1991a), ”Pernaan Lapuan tie tehtiin jauhonaalolla nälkävuosina.” *Hätäaputyöt: epäonnistuiko valtiovalta?* Teoksessa: Häkkinen, Antti et al. (toim.), *Kun halla nälän tuskan toi. Miten suomalaiset kokivat 1860-luvun nälkävuodet?* Helsinki: WSOY. 129–157.

Häkkinen, Antti (1991b), ”Varkauksia alkoi ilmetä syksyisin. Suuret rosvot: Hallin Janne, Aleksanteri ja Kaappo Sutki”. Teoksessa: Häkkinen, Antti et al. (toim.), Kun halla nälän tuskan toi. Miten suomalaiset kokivat 1860-luvun nälkävuodet? Helsinki: WSOY. 176–194.

Häkkinen, Antti (1995), Rahasta – vaan ei rakkaudesta: prostituutio Helsingissä 1867–1939. Helsinki: Otava.

Häkkinen, Antti & Peltonen, Jarmo (2005), ”Suomalaisen alaluokan historiaa. Köyhyys ja työttömyys Suomessa 1860–2000.” Teoksessa: Häkkinen et al. (toim.). Vieraat kulkijat, tutut talot. Näkökulmia etnisyyden ja köyhyyden historiaan Suomessa. Helsinki: Hakapaino Oy. 39–94.

Häkkinen, Antti (2005), ”Kiertäminen, kulkeminen ja muukalaisuuden kohtaaminen 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun maalaisyhteisöissä.” Teoksessa: Häkkinen et al. (toim.). Vieraat kulkijat, tutut talot. Näkökulmia etnisyyden ja köyhyyden historiaan Suomessa. Helsinki: Hakapaino Oy. 39–94.

Jokinen, Arja et al. (toim.) (2004), ”Diskursiivinen maailma: teoreettisen lähtökohdat ja analyttiset käsitteet.” Teoksessa: Jokinen, Arja et al., Diskurssisanalyysin aakkoset. Tampere: Vastapaino. 17–47.

Jussila, Matti (1992), Varkausrikollisuus Jyväskylän kaupungissa vuosina 1863 – 1894. Suomen historian pro gradu -työ. Jyväskylä.

Jutikkala, Eino (toim.) (1966), Hämeen historia III. Vuodesta 1721 noin vuoteen 1870. Hämeen heimoliitto. Hämeenlinna.

Jutikkala, Eino (2003a), ”Halla aina uhkana.” Teoksessa: Jutikkala, Eino et al. (toim.), Suomen maatalouden historia I. Perinteisen maatalouden aika esihistoriasta 1870-luvulle. Helsinki: SKS. 292–299.

Jutikkala, Eino (2003b), ”Katovuodet.” Teoksessa: Jutikkala, Eino et al. (toim.), Suomen maatalouden historia I. Perinteisen maatalouden aika esihistoriasta 1870-luvulle. Helsinki: SKS. 504–513.

Kaukovalta, K.V. (1931), Hämeen läänin historia II. Maalaiskunnallishallinnon syntyisestä routavuosiin 1866–1899. Hämeenlinna: Karisto.

Kerkelä, Heikki (1996), Vanhan maailman peilissä: modernin yhteiskunnan synty ja pohjoinen aineisto. Helsinki: Gaudeamus.

Kettunen, Pauli (1994), Suojelu, suoritus, subjekti: työsuojelu teollistuvan Suomen yhteiskunnallisissa ajattelu- ja toimintatavoissa. Historiallisia tutkimuksia 189. Helsinki: Suomen historiallinen seura.

Kylmänen, Marjo (toim.) (1994), Me ja muut. Kulttuuri, identiteetti, toiseus. Tampere: Vastapaino.

Koivuniemi, Timo (1989), Rautateiden rakentajien taloudelliset ja sosiaaliset olot Suomessa 1857–1913. Taloushistorian pro gradu -työ. Helsingin yliopisto.

Kuhlampi, Anja (1994), ”Muiden kapina – toiseus Christer Kihlmanin tuotannossa.” Teoksessa: Kylmänen Marjo (toim.), Me ja muut. Kulttuuri, identiteetti, toiseus. Tampere, Vastapaino.57–67.

Michelsen, Karl-Erik (1999), Viides sääty. Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa. Vammala: Vammalan kirjapaino.

Mikkola, Kati (2006), ” Modernisaation vastavirrassa. Uutuuksien vastustuksen syitä ja keinoja modernisoituvassa Suomessa.” Teoksessa: Helsti, Hilikka et al. (toim.), Modernisaatio ja kansan kokemus Suomessa 1860–1960. Helsinki: SKS. 169–212.

Miller, Kerby A. (2000), Kirja-arvio teoksesta Gray, Peter (1999), *Famine, Land and Politics: British Government and Irish Society 1843–50*. Portland Oregon: Irish Academy Press. Julkaisussa: *Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies*.vol. 32, no. 1, 188–190. (JSTOR, JY)

Misztal, Barbara A. (2003), *Theories of Social Remembering*. Philadelphia: Open University Press.

Mäkelä, Anneli (1982), *Nastolan historia 2*. Jyväskylä: Gummerus.

Mäkelä, Anneli (1991), *Nastolan historia 3*. Jyväskylä: Gummerus.

Nieminen, Kaarlo (1920), *Lahden kaupungin historia*. Lahti: Lahden kaupunki.

Peltonen, Matti (1996), ”Carlo Ginzburg ja mikrohistorian ajatus”. Teoksessa: Carlo Ginzburg, Johtolankoja. Kirjoituksia mikrohistoriasta ja historiallisesta metodista. Tampere: Gaudeamus. 7–34.

Peltonen, Matti (1999), *Mikrohistoriasta*. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Pitkänen, Kari (1991), ”Kärsimysten ja ahdingon vuosikymmen. 1860-luvun yleiskuva”. Teoksessa: Häkkinen, Antti et al. (toim.), *Kun halla nälän tuskan toi. Miten suomalaiset kokivat 1860-luvun nälkävuodet*. Porvoo. Helsinki. Juva. WSOY, 36–80.

Pitkänen, Timo (1995), ”Tuomiokunnan asiakirja-aineisto.” Teoksessa: Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo (toim.), *Sisä-Suomen tuomiokirjat tutkimuslähteinä ja elämän kuvaajina*. Jyväskylän historiallinen arkisto 1. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. 35–56.

Pitkänen, Timo (1996), ”Joka asianomaisille tätä kautta ilmoitetaan. Kuulutukset paikallisyhteisön kuvaajina.” Teoksessa: Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo (toim.), *Kirkonkirjat paikallisyhteisön kuvaajina*. Jyväskylän historiallinen arkisto 2. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. 127–155.

Pulma, Panu (1999), ”Köyhästäkö kansalainen? Köyhyys 1800-luvun poliittisena ongelmana.” Teoksessa: Haapala, Pertti (toim.), *Talous, valta ja valtio. Tutkimuksia 1800-luvun Suomesta*. Tampere: Vastapaino. 163–182.

Rasehorn, Hannu (1996), *Pietarin rata 125 vuotta*. Lahti.

Rasila, Viljo (2003), ”Suomalainen yhteiskunta 1865.” Teoksessa: Jutikkala, Eino et al. (toim.), *Suomen maatalouden historia I. Perinteisen maatalouden aika esihistoriasta 1870-luvulle*. Helsinki: SKS. 451–452.

Roiko-Jokela, Heikki (1996), ”Kirkko ja muuttuva yhteiskunta.” Teoksessa: Roiko-Jokela, Heikki & Pitkänen, Timo (toim.), *Kirkonkirjat paikallisyhteisön kuvaajina*. Jyväskylän historiallinen arkisto 2. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. 9–41.

Saarimäki, Pasi (2010), *Naimisen normit, käytännöt ja konfliktit. Esiaviollinen ja aviollinen seksuaalisuus 1800-luvun lopun keskisuomalaisella maaseudulla*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Salminen, Timo (1997), ”Riihimäen–Pietarin rautatiesairaalat vuonna 1868. Rautatiejohtokunnan päätöksenteko ja kenttätodellisuus.” Julkaisussa: *Historiallinen arkisto 109*. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

Satokangas, Reija (2004), *Talonpoika ja teollisuus vastakkain ja rinnakkain: Kemijokisuun agraariyhteisön murros 1860 – 1938*. Rovaniemi: Pohjois-Suomen historiallinen yhdistys.

Soikkanen, Hannu (1966), *Kunnallinen itsehallinto kansanvallan perusta. Maalaiskuntien itsehallinnon historia*. Helsinki.

Suomen valtionrautatiet 1862–1912. I osa. Rautatiehallitus. Helsinki 1912.

Syrjö, Veli-Matti (1976), Orimattilan historia II. Lahti: Esan Kirjapaino.

Södersved, Jan (2007), Kotiseutumme värikuvina: Nastola. Hämeenlinna: Karisto.

Talvi, Veikko (1953), Kouvolan historia 1. Seudun vaiheita varhaisista ajoista rautatiesolmun syntymiseen vuoteen 1890 saakka. Kouvola: Kouvolan kauppala.

Tiistola, Riina (2002), Nuppijauhoja, huutokauppoja ja lehtikirjoittelua. Alajärveläinen paikallisyhteisö 1860-luvun nälkävuosina. Suomen historian pro gradu -tutkielma. Jyväskylän yliopisto.

Tommila, Päiviö & Salokangas, Raimo (1998), Sanomia kaikille. Suomen lehdistön historia. Helsinki: Edita.

Tuominen, Uuno (1950), Suomen alkoholipolitiikka 1866–1886. Historiallisia tutkimuksia 33. Helsinki: SHS.

Turpeinen, Oiva (1986), Nälkä vai tauti tappoi? Kauhunvuodet 1866–1868. Historiallisia tutkimuksia 136. Helsinki: SHS.

Turpeinen, Oiva (2003), Suuriruhtinaan Suomi 2. Höyryllä Hämeeseen: rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan. Helsinki: Tammi.

Vilkuna, Kustaa H. J. (2009), Neljä ruumista. Helsinki: Teos. Gummerus kirjapaino.

Virrankoski, Pentti (1970), Tuomiokirjojen käyttö historiantutkimuksessa. Turun yliopiston Suomen historian laitos. Erikoispainossarja 6.

Vuorinen, Heikki S. (2002), Tautinen historia. Tampere: Vastapaino.

Vuorinen, Heikki S. (2010), Taudit, parantajat ja parannettavat. Lääketieteellinen historia. Tampere: Vastapaino.

Woodward, Nicholas (2006), ”Transportation Convictions during the Great Irish Famine”. *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 37, no. 1, 59–87. (EBSCO, JY)

Zetterberg, Seppo (2011), Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta. Helsinki: WSOY.

LIITTEET

Liite 1. Ehdotuksia arkistojen säilyvyyden ja tutkimuksen edistämiseksi arkistoissa

Kun tutkimuksen tarkoituksena on selvittää mahdollisimman monipuolisesti ihmisten toimintaa ja mentaliteetteja menneisyyden yhteisössä, joutuu tutkija väistämättä kokoamaan lähteensä laajalta alalta. Alla joitakin ehdotuksia, jotka oman kokemukseni mukaan voisivat helpottaa tämänkaltaisen tutkimuksen tekoa:

Digitointi:

- Sanomalehdet paljon käytettyinä lähteinä tulisi digitoida mahdollisimman pian myös myöhemmiltä vuosilta kuin ennen vuotta 1910. Ne kiinnostavat akateemisten tutkijoiden lisäksi varmasti myös suurempaa yleisöä.
- Muuttaneiden tai avioituneiden kaltaiset henkilötiedot tulisi digitoida mahdollisimman pian, sikäli kuin se henkilötietolakia noudattaen on mahdollista.
- Digitointipäätöksissä ja priorisoinneissa tulisi ottaa paremmin huomioon akateemisten tutkijoiden tarpeet. Tähän mennessä digitointi on keskittynyt sukututkijoiden eniten tarvitseman kirkonkirja-aineiston saattamiseen helposti saatavilla olevaan muotoon. Siinä mielessä tämä on perusteltua, että tämä aineisto on eniten käytettyä, mutta huomiota olisi kiinnitettävä myös akateemisten tutkijoiden tarvitseman vanhimman aineiston säilyvyyteen ja saatavuuteen. Tämän tutkimuksen osalta sellaisia ovat esimerkiksi tuomiokirja-aineisto ja pitäjänkokousten pöytäkirjat. Jo pelkkä tuomioluetteloiden digitointi auttaisi tutkijaa pääsemään alkuun. Joidenkin asiakirjojen, kuten pitäjänkokousten pöytäkirjojen, osalta voitaisiin digitoinnin sijaan soveltaa puhtaaksikirjoitusta, joka toteutettaisiin resursseja säästävasti esimerkiksi työllistettävien avulla.

Kuvailutietojen lisääminen ja parantaminen:

- Kuvailutiedoissa ilmeni puutteita ainakin Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran internetissä nähtävissä olevissa arkistolistauksissa, mutta jonkin verran myös Arkistolaitoksen Vakka-tietokannassa. Aina ei voi tietää, mitä asiakirjoja tilatessaan on tarkalleen ottaen saamassa.

Yksityisarkistojen keruun lisääminen:

- Yksityisarkistoja on myös edellä mainitulla SKS:llä ja Arkistolaitoksella. Arkistolaitoksella näitä arkistoja on mielestäni niiden nykyiseen kysyntään ja akateemisen tutkimuksen painopisteisiin nähden liian vähän.
- Arkistojen online-etsimistä tulisi lisäksi helpottaa. Nyt tuntui minusta toisinaan helpommalta käyttää etsintään manuaalisia luetteloita paikan päällä kuin Vakka-arkistotietokantaa. SKS:llä ei muuta vaihtoehtoa olekaan, jos arkistoista haluaa täydellisemmät kuvailutiedot.
- Sekä SKS:n että Arkistolaitoksen tapauksissa osittaisena syynä ongelmiin on varmasti resurssien puute, vaatisihan tärkeiden yksityisarkistojen tunnistaminen ja ylipäätään löytäminen niiden alkuperäisiltä omistajilta asiantuntijanäkökulmaa, usein lisäksi paikallista tuntemusta. Esimerkiksi yksi tämän tutkimuksen kannalta tärkeä mahdollisesti mentaliteeteista kertova yksityisarkistolähde olisivat Nastolan lukuisten kartanoiden ja niiden asukkaiden arkistot.

Säilyvyyden parantaminen:

- Arkistolaitoksen arkistoista löytyy vielä sellaisiakin asiakirjoja, joita ei ole sidottu yhtenäisiksi sidoksiksi niiden säilyvyyden parantamiseksi. Nämä asiakirjat ovat yleensä varmaankin suhteellisen vähän käytettyjä (kuten Nastolan seurakunnan kuulutukset ja ilmoitukset), mutta olisi silti ensi tilassa sidottava.

Tutkijoiden omien kuva-arkistojen hyödyntäminen:

- Kun digitointi ei etene kovin nopeasti, voisi internetiin alkaa kerätä jonkinlaista väliaikaista arkistoa tutkijoiden ottamista asiakirjakuvista. Ongelmana on tietysti se, että ne ovat huonompilaatuisia kuin Arkistolaitoksen digitoimat asiakirjat ja se, miten kontrolloitaisiin sitä, kuka saa tallettaa kuvia arkistoon ja miten varmistetaan kuvien aitous.